

347.426

Д-р ВИДАН О. БЛАГОЈЕВИЋ, АДВОКАТ

545

Министарства
Бр. _____

О НАКНАДИ ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ МОТОРНИМ ВОЗИЛИМА



БЕОГРАД, 1932.

468

IV-210

Уведено у нови инвентар бр. ~~575~~

1 јануара 1942 год.

Београд.

Д-р ВИДАН О. БЛАГОЈЕВИЋ, АДВОКАТ

Д-р Видан О. Благојевић.

О НАКНАДИ ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ МОТОР-

О НАКНАДИ ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ МОТОРНИМ ВОЗИЛИМА

ПРЕДЛАЖЕЊЕ ЗА
ПРЕТРАЖИВАЊЕ И
ОДЛУЧЕЊЕ



32675

БЕОГРАД, 1932.

О НАКНАДИ ШТЕТЕ ПРИЧИЊЕНЕ
МОТОРНИМ ВОЗИЛИМА

ПРЕШТАМПАНО ИЗ СПОМЕНИЦЕ
ЧЕТВРТОГ КОНГРЕСА ПРАВНИКА.



Д-р Видан О. Благојевић.

О накнади штете причињене мотор-
ним возилима¹⁾

¹⁾ Реч „возило“ није најсрећније изабрата. Прво с тога, што она није у употреби код свих делова нашег народа, те је тако, као одређен лингвистички и правни појам, непозната у главном, а друго, што је и сувише *уска* по својој значењу. Да ли под моторна возила долазе и жељезнице и пароброди, или би то били само аутомобили, мотоцикли и ваздухоплови? Ако се мислило на аутомобиле и мотоцикле, онда је бољи термин моторна кола, поред ваздухоплова (а не зракоплова), пошто је ове термине усвојио наш законодавац, доносећи закон о предузећима за редовац и повремен саобраћај путника и робе моторним колима од 2. децембра 1930. год. (в. *Службене Новине* бр. 286-ХСВШ од 12. децембра 1930. год.) где је у првом члану речено, да се под моторним колима, у смислу закона, подразумевају аутомобили, аутобуси и камиони, дакле *званично* је употребљен овај израз и закон о ваздушној пловидби од 22. фебруара 1928. год. (в. *Службене Новине* бр 50 — XIII од 3. марта 1928. год.) где је дат назив справама за летење — ваздухоплови.

Да би се ова тема могла у потпуности третирати, по нашем мишљењу, требало би да гласи: *О накнади штете причињене справама које се крећу елементарном силом по жељезним, сувоземним, воденим и ваздушним путевима, а које служе за пренос лица или робе*. Краткоћа времена спречила нас је да овако схваћеној теми дамо сву ширину при обради.

Ако се жели правилно поставити питање о накнади штете, потребно је, најпре, дефинисати штету. Наш српски грађ. законик штету не дефинише, али његов изворник (аустријски грађ. законик) у §. 1293. дефинише штету на следећи начин: „Штетом се назива сваки уштрб учињен неком у његовој имовини, правима или његовој личности. Од тога се разликује измакла добит коју је неко по обичном току ствари имао да очекује.“ (навод према преводу аустријског грађ. законика од г. *Д-р Драгољуба Аранђеловића*, проф. Универзитета — издање Геце Кона 1922. год.) Слично дефинише штету и г. *Д-р Лазар Марковић* у својој коментарију грађ. законика у §. 800. „Под штетом разуме се, каже он, сваки квар и свако умањење ствари, односно сваки уштрб личности или права. У ширем смислу, штета је и изгубљена добит, која би иначе, да није било радње којом је штета проузрокована, наступила.“ (в. издање Геце Кона од 1913. год.)

Француски грађ. законик — *code civil* — не дефинише шта под штетом подразумева. У §. 1382. каже се: „Сваки поступак, ма кога било, који другом причињава штету, обавезује онога чијом се је грешком (поступком) то догодило, да је накнади,“ из чега излази, према тумачењу француских судова, да је штета последица неправилних противправних поступака, ма какви они били, које једно лице претрпи на својој личности, части, имању.

Немачки грађ. законик — *Bürgerliches Gesetzbuch für das Deutsche Reich* — у §. 823. дефинише штету на следећи начин: „*Wer versätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges*

Recht eines Anderen wiederrechtlich verletzt, ist dem Anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schandens verpflichtet. — Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines Anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so trifft die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.“ Тражи се дакле намерна или услед небрежења противправна повреда живота, тела, здравља, слободе, својине. Међу многобројним коментарима немачког грађ. права — грађ. законика, в. ради потпуности, *Johannes Biermann: Bürgerliches Recht; Dr. Ludwig Enneccrus, Dr. Theodor Kipp und Dr. Martin Wolff: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts; и Otto von Gierke: Deutsches Privatrecht.*

Према томе, по грађ. закону, била би штета сваки уштрб личности, имовине, права, коју једно лице претрпи услед противправног акта једног другог лица. С погледом на материју коју изучавамо, ова ће дефиниција, у току излагања, претрпети незначну измену.

Али, кад се пође од поставке, да је штета последица противправног поступка једног лица у односу на личност, част, имовину другог једног лица, онда је потребно дефинисати и ту противправну радњу, ту кривицу, или, блажије речено, ту грешку.

Наш (српски) грађ. законик, није дефинисао овај појам, али га његов изворник, §. 1294. грађ. аустријског законика дефинише на следећи начин: „Штета потиче или из какве противправне радње, или што се противно закону поступило да се изврши друга каква радња, или од случаја. Противправна оштета наноси се или навалице или нехотице. Навалице пак учињена штета оснива се од чести у злој намери, ако је оштета са знањем и хотимнице, од чести у незнању (небрежењу), ако је штета причињена из незнања, за коју је учинилац крив или због недостатка потребне пажње или потребне марљивости. Обоје се назива кривицом.“ (према раније наведеном преводу аустријског грађ. законика од г. Д-р Драгољуба Аранђеловића.) Објашњење овог зак. прописа налази се у студији г. Д-р Драгољуба Аранђеловића под насловом: О одговорности за накнаду штете — објашњење XXX главе грађанског законика. — Београд 1924. издање књижаре Најбрдак.

Одговорност за накнаду штете нормира француски грађански законик и налаже је не само оном, који ју је произвео својом кривицом — грешком, већ и оном, чијим је небрежењем или нехатом настала. (§§. 1382. и 1383.).

Тако и швајцарски федерални закон о облигационом праву од 30. марта 1911. год. (Bundesgesetz betreffend das Obligationenrecht vom 30. März 1911.) предвиђа само у §. 41. противправним поступком причињену штету као основ за накнаду исте. Први став овог зак. прописа гласи: „Wer einem Anderen wiederrechtlich Schaden zufügt, sei es mit Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit, wird ihm zum Ersatze verpflichtet.“ (в. потпуније о целој глави која говори о накнади штете — §§. 41.—61.— у Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch — Das Obligationenrecht, kommentiert von D-r H. Oser, Zürich 1915.)

Према томе, у смислу грађ. законика, свака кривица-грешка не мора имати за последицу штету, али свака штета, да би се услед њеног постојања могла тражити оштета, треба да је последица кривице-грешке, небрежења или нехата.

Грешка (*délit—dolus*) постоји онда, кад се препоставља код учиниоца *намера* да некоме шкоди, нанесе штету, кад је основа његовог поступка *animus nocendi*. На против, кад је само његово небрежење или нехат узрок штети, онда ту нема намере, и за такву се штету каже, да је последица квазиделикта (*quasi-délit*) учиниоцева (*culpa* у ужем смислу).

Чувени француски правник *Pothier* у својим *Obligations* (No 116.) дао је, по нашем мишљењу, најбољу дефиницију деликта и квазиделикта у грађ. правном смислу. Он каже: „On appelle délit, le fait par lequel une personne, par dol ou malignité, cause du dommage ou quelque tort à une autre. Le quasi-délit est le fait par lequel une personne sans malignité, mais par imprudence qui n'est pas excusable, cause quelque tort à une autre.“ *Потјејевом* су се дефиницијом горња два појма инспирисали кодификатори грађ. законика француског, као необично јасном и концизном у исто време, кад су припремали §§. 1382.—1386.

Грађ. деликт или квазиделикт претпостављају штету и служе за основ новчаног накнади или накнади истоветној са оштећеним предметом (где је то могуће), од стране лица које је штету претрпело према лицу — учиниоцу исте. Међутим, кривични деликт претпоставља поступак који је кажњив по крив. закону или закону и кажњава га на тамо предвиђен начин. Нас наравно овде интересује само грађ. деликт, т.ј. онај, који повлачи за собом новчану накнаду — оштету.

Грешка може бити акт позитиван, као последица чинидбе, или акт негативан, као последица нечинидбе (*culpa in omittendo* и *culpa in committendo*). Кад је штета причињена кривицом, небрежењем или нехатом једног лица, онда је оно обавезно да је накнади, т.ј. да уклони онај уштрб који је настао у личности, части и имовини жртвиној и да васпостави стање — ако је то могуће — од пре поступка којим је штета нанета. Судија ће водити увек рачуна о томе, да утврди однос узрока штете у погледу на његове последице, у чему ће фактичне околности — чињенице играти пресудну улогу.

Како ће се накнада штете досуђивати? Повратком у пређашње стање, ако је могуће. Или, ако је ово немогуће, онда у новчаног накнади.

Новцем ће се платити: а) штете настале на стварима (крађа, пожар, уништај, разбијање стакла на дућану, судар кола, штета на жетви и др.); б) новчане штете у основном смислу (нелојална конкуренција, доцња у испоруци робе, отуштање превремено чиновника и др.); в) повреда здравља или живота једне личности (убиство, телесне озледе, професионалне грешке инжењера, лекара, адвоката, несретни случајеви у индустрији, на жељезницама, пренос какве заразне болести и др.); г) напад на част породице (јавне или штампарске увреде или клевете и др.)

Новац је и ако несавршено, ипак данас најбоље средство да накнади оно што је неправилном радњом учињено.

Што се пак тиче величине — висине накнаде, у томе је остављена пуна слобода судијама, који ће суму на име оштете одмерити с погледом на све околности и фактичку ситуацију.

За више детаља в. *Planiol: Essai sur la responsabilité civile, Revue critique 1905; Beudant et Capitant: Esquisse d'une théorie générale de la responsabilité civile 1906; H. Lalou: La responsabilité civile 1928; Schmidt: Faute civile et faute pénale, thèse pour doctorat, Bordeaux 1928; Ihering: De la faute en droit privé, traduction française, Paris 1888; Giny: Méthode d'interprétation et les sources en droit privé positif; H. Capitant: De la cause des obligations. Paris 1923.*

Два веома позната професора париског правног факултета, посетили су питању које нас интересује, нарочито пажњу. Г. *Etienne Bartin*, као наставац великог дела *Auby et Rau-a: Cours de droit civil français, у шестом тому* (Paris 1920, pp. 327 et suiv.) обрадио је питања везана за горњу тему концизно са богатим репертоаром француске јуриспруденције и системом који је њему само својствен. Г. *Bartin* је за широко тумачење франц. грађ. законика. „Обавеза на накнаду штете причињене деликтом (кривицом), каже он на страни 346., настаје не само према оном који је директно погођен, већ и према сваком другом лицу које је услед тога трпело, чак и на посредан начин.“ Г. *René Demogue*, писац *Traité des obligations en général — Sources des obligations, tome III, pp. 357 — 570.* посвећује још већу пажњу овом питању. После дубоке анализе кривике, њених саставних елемената, он се задржава на средњем решењу, не ригурозном из грађ. законика, али не и сасвим слободуомном из објективне — узрочне одговорности, одговорности за ризик, коју лепо развија, по коме, за накнаду штете, основ се мора тражити ма и у најмањем недозвољеном поступку учиниоца штете. Кроз дело г. *Demogue*-а види се све богатство литературе по овом питању и борба великих умова да га реше правилно. Системи предложени од *Емануела Леви-а, Дуи-а, Тесера, Платиола, Ору-а* и др. изнесени су непристрасно и критички. Најзад, питању воље у основу за накнаду штете, г. *Demogue* је посветио сву потребну пажњу. Не мање су му инструктивна излагања из упоредног права, кроз која се виде разни законски системи.

Најзад, наша излагања треба потпуно идејама и закључцима из студије г. Д-р Драгутина Јанковића под насловом: Социјолошка школа и њена објективна теорија о изворима облигација, објављене у г. *Јанковићевој* збирци: Проблеми грађанског права, стр. 65. и ост.



Са све већим развојем машинизма, у времену кад су готово сви народи саобразили своја законодавства принципима који нису познавали машинизам, јер су формулисани пре њега или у његовој првој фази, дошле су и нове законодавне потребе. Законодавац, који у модерној држави иде за духом времена и саображава законима оно што је прешло у потребе грађана или обичајем постало правило, морао је да поклони пажњу овом великом развоју машинизма, и да нормира—узакони створена мишљења, праксу, преседане, обичаје. И као што машинизам за примитивну привреду пресавља читаву револуцију, тако и законодавство које га санкционише, пресавља читав преокрет у правним појмовима.

С друге стране, услед овог све већег развоја машинизма, људи и остали живи створови и ствари, изложени су много већим *ризикима*, него раније. Многобројни су случајеви, да су неусавршене или савршене машине, *самим фактом што постоје*, проузроковале велике несреће, губитке у људским животима, осакаћења, губитке у животињским животима и делимичне или потпуне пропасти ствари. Питање накнаде штете, настале из ових поступака, поставило је се акутније него икада раније, поред тога, што је модерни законодавац донео строге одредбе у крив. законима, кажњавајући чак и оне возаре или надзорнике машина које се крећу по сувоземним, воденим или ваздушним путевима, чијим је *нехатом* какво лице изгубило живот или било повређено.²⁾

Старо законодавство није се могло применити на ове нове случајеве и поред све гipкости Касационих судова, као на пр. француског. Оно не предвиђа ситуације које су настале услед наглог развоја машинизма, па га је било тешко проширити и

²⁾ Тако наш крив. законик у §. 208. каже: „Службеници којима је поверен надзор над жељезничким путем или возом или трамвајем, службеници који руководе возом брода и ваздухоплова, казниће се робијом до пет година, ако је њиховим нехатом воз, трамвај или брод доведен у опасност, и ако је при томе какво лице живот изгубило или тешко повређено (§§. 178. и 179.) казниће се робијом до десет година.“ Наравно да ће их суд осудити и на накнаду све штете причињене њиховим поступком на лицима и стварима.

Грађански деликт има друго значење од кривичног деликта. У грађ. праву, он би служио као обележје сваког намерног противправног поступка којим се наноси штета другоме. У крив. праву њиме се обележава сваки прекршај који закон предвиђа и казни.

Домен грађ. деликта је шири од домена крив. деликта, јер веома много поступака, који су противправни у широком смислу те речи, и којима се штета наноси другоме, није предвиђено у крив. законик у а служи за основ накнаде штете. С друге стране, има много крив. деликата којима се штета не наноси, или који искључују сваку намеру да се шкоди, па су ипак кажњиви.

Ми се даље нећемо задржавати на овом питању. (в. *Laborde Lacoste: La responsabilité pénale dans ses rapports avec la responsabilité civile, thèse Bordeaux 1918.* и *Schmidt: Faute civile et faute pénale, thèse Paris 1928.*)

на случајеве које не нормира. Међутим, сваки највиши суд, који води рачуна о своме угледу, чува се од *преторског* суђења, па како, за овакве нове случајеве, није се могло, ни најширом аналогijом, применити старо законодавство, то је маса случајева пресуђена законски истина, али неправично.

Грађанско-правне одредбе, које нас овде интересују, јесу оне, које се односе на накнаду штете, а нормиране су у грађ. законима донесеним пре много десетина година. Све су оне, без изузетка, инспирисане идејом *кривице* учиниоца као основом за накнаду штете, позајмљеном из римског права. Примитивно друштво признавало је жртви или њеној родбини, породици, право накнаде над извршиоцем крив. радње, на исти начин, на који је претрпело штету, било на своме животу или телу, или на своме имању. Доцније, идеја освете уступила је место новчаној накнади. У периоду који за тим настаје — периоду римског права — појављује се идеја казне за крив. дело и накнаде штете, али штета увек мора да је последица крив. радње. Без кривице која проузрокује штету, нема накнаде. Мешовита акција — *actio legis Aquiliae* и *actio doli* — појављује се много доцније према *Кајусовим* Коментарима, али ни из ње се не може, ни из близа извести закључак, до кога је дошло данас модерно законодавство у предмету одговорности за накнаду штете, без кривице учиниоца.³⁾

Француски грађански законик, претеча свим доцнијим, сав је инспирисан овом римском идејом у одредбама које говоре о накнади штете. Он нормира грешку у свом чувеном §. 1382., дакле један недозвољен акт који је произвео штету, па да се створи основ за накнаду. Према томе, да се некое досуди накнада, потребно је да докаже, да је претрпео штету неправилним-противправним поступком учиниоца. Овај је принцип спроведен, у нешто блажијем облику, у §. 1383. који одређује, да ће учинилац штете бити одговоран и онда, када она није само проузрокована његовом кривицом (грешком), већ и ње-

³⁾ Г. Д-р Драгољуб Аранђеловић, у своме раније наведеном капиталном делу о одговорности за накнаду штете (стр. 27.), тврди, да је баш по грађ. законик могућа одговорност за штету без кривице (*по принципу узрочности*) и да јој основ потиче из римског и старонемачког права. То тврђење, у коме Г. Д-р Аранђеловић није усамљен, пошто је несумњиво да ова правна институција потиче из римског права, долази вероватно услед интерпретације чувеног навода у Дигестима: *In lege Aquilia et culpa levissima venit.* (*Girard: Manuel élémentaire de droit romain. Paris. 6^e édition.*) Међутим, велика контроверса међу правницима око разумевања овог навода није још завршена. Истакнути француски правници ово тврђење енергично побијају, нарочито А. *Colin et H. Capitant: Cours élémentaire de droit civil français. II édit. 1915, pp. 353 et suiv.*, édit. 1924, pp. 365 et suiv. који му налазе порекло у старом француском праву од пре XVII века, а нарочито код *Loysel-a: Institutes coutumières (No 832) u Domat-a: Lois civiles, liv. 2, tit. 8. sect. 4) u M. Planiol: Traité élémentaire de droit civil II, Paris 1917, pp. 288 et suiv.*

говим неображењем или непажњом.⁴⁾ Учиниоца штете не се осло-

⁴⁾ §. 1382. француског грађ. законика гласи: „Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.“ а §. 1383. истог законика гласи: „Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence“.

Италијански грађански законик, директно инспирисан Наполеоновим закоником, готово истоветним речима репродукује §§. 1382. и 1383. франц. грађ. зак. у својим §§. 1151. и 1152. који текстуелно гласе: §. 1151. „Qualunque fatto dell'uomo che arreca danno ad altri, oblige quello per colpa del quale è avvenuto, a risarcire il danno.“ — §. 1152. „Ognuno è responsabile del danno che ha cagionato non solamente per un fatto proprio, ma anche per propria negligenza od imprudenza.“ — У даљим §§. 1153.—1156. са нешто више одступања од свог изворника у погледу стилизације само, итал. грађ. зак. предвиђа одговорност оца, а у његовом одсуству матере, за штете које нанесе својим поступцима њихова малолетна деца, татора за штете учињене од њихових штићеника, послодаваца и занатлија за штете које нанесу особе њима на служби. Али, и то је ново, сва горе наведена лица ослободиле се ове одговорности, ако утврде, да се поступак лица којим је штета нанесена, не може њима импутирати с тога што нису били у могућности да ову радњу — поступак спрече. Даље је предвиђена одговорност сопственика за штете причињене животињом која му припада, било да се то деси за време кад је чува или кад је она у бегству. Исто тако, одговоран је сопственик зграде која нанесе штету другој кад је се то догодило услед недостатка оправке или неисправности у конструкцији. Најзад, у случају да је штета нанета поступком више њих, предвиђена је солидарна одговорност извршиоца исте према оштећеном.

За више детаља, в. *Francesco Ricci: Corso teorico-pratico di diritto civile, terza edizione, volume sesto, p. 112.* где су детаљно протумачени горњи прописи из итал. грађ. законика и *G. P. Chironi: Nuovi studi e questioni di diritto civile, Torino 1922, p. 350.* међу којима се налази и једна студија о грађ. одговорности за штете причињене деликтима или квазиделиктима.

Белгиски грађ. законик, истоветан са француским грађ. закоником, садржи апсолутно истоветне одредбе у материји која нас интересује, (§§. 1382.—1386.). Касациони суд у Белгији врло их слободоумно примењује.

Ако останемо строго на принципима француског грађанског законика о потреби утврђивања кривице, (грешке) нехата или небрежења учиниоца, онда морамо примити поставку, да за накнаду штете може бити одговорно само оно лице, које је свесно својих поступака. Према томе, душевно болесна лица и деца у младим годинама не би била грађански одговорна за штету која би била последица њихових поступака. То би била логична последица правног ревновања на основу римског принципа о кривици. Међутим, и поред зак. текстова (§. 1310. франц. грађ. зак. и §. 64. франц. крив. зак.) који искључују одговорност горњих лица, ни једна можда правна поставка није била предмет жучније дискусије у доктрини и контрадиктније примене у пракси код судова, од ове. Појам објективне — узрочне одговорности, коју су многи правни аутори прихватили, усео је да објасни и да заштити жртву од последица поступка душевно оболелих лица или деце у младим годинама. Ако се није могла установити свест-разбор код ових лица — учиниоца штете, могла је се установити штета коју треба накнадити. Па пошто законодавац није тражио свест за примену објективне — узрочне одговорности код учиниоца, већ само материјални акт којим је штета причињена и пошто је одустао од римске идеје о кривици, нехату или небрежењу, он је у ограниченом броју случајева омогућио накнаду штете било од лица којима је било поверено чување ових особа без разбора о последицама својих радњи, било од самих учинилаца — душевно оболелих или деце. То с тога, што је законодавац поставио идеју ризика изнад

бодити обавезе на накнаду, ако утврди: а) да је штету нанео извршујући или употребљавајући какво своје право⁵⁾ или б) да

старе идеје кривице и што је узео социјални — узрочни моменат, основни у једном добро организованом друштву, па на њему заснио своју теорију о објективној — узрочној одговорности.

Идеја, дакле, која искључује личну одговорност душевно оболелих лица и деце, дошла из римског права (*Que enim in eo culpa sit, cum suae mentis non sit — Ulpian: De lege Aquiliam IX, 2*) с тога што се они не обавезују учинивши противправне акте којима се наноси штета другима, има своју солидну подлогу у систему грађ. права. Касациони суд је се увек придржавао овог принципа који је спроведен кроз грађ. законик, кад је имао да доноси одлуке по овом питању.

Наш грађ. законик у §. 807. нормира, да неће одговарати за штету онај, који је учинивши „није био при свести“. — „Овоме се уподобљавају и мала деца до 7 година, луди, згнанути, бесомучни“. Али се учинилац штете неће ослободити одговорности ако је сам себе вољно у ово стање поставио или је био при свести кад је учинио акт са штетним последицама. — Али у сваком случају, за накнаду штете одговарају они којима су ова лица поверена на чување.

Изворник нашег грађ. законика, аустријски грађ. законик у §§. 1307., 1308. и 1309. предвиђа сличне ситуације. Он не ослобађа одговорности од накнаде лица која су се сама ставила „у стање забуне памети или стање нужде“ па у таквом стању проузроковала штету својим поступцима. Међутим, ако је оштећени дао повода људима, или слабоумнима или недораслима да га оштете, онда не може тражити накнаду за претрпљену штету. Изван овог случаја, припада оштећеном праву на накнаду штете „од оних којима се штета може приписати због тога, што су занемарили поверено им старање над овим лицима“.

В. француски грађ. зак. §. 1310: („Il (le mineur) n'est point restituable contre les obligations résultant de son délit ou quasi-délict“). Али су одговорна лица за накнаду штете означена у §. 1384. — в. исто тако крив. зак. — §. 66. и зак. о крив. суд. поступку — §. 340.

Овај систем је добио солидне баријере, неумитне логичаре у правним ауторима г. г. *Планиолу* и *Панеру*, а у њиховом раније наведеном делу: *Traité pratique, tome VI, pp. 701 et suiv.*

Међутим, немачки грађански законик и ако у §§. 827. и 828. предвиђа неодговорност душевно оболелих или разума лишених лица (не својим поступцима — на пр. узимање алкохолних пића) или деце испод 7 година старости уз одговорност само у случају свести о њој код малолетника између 7. и 18. година којима се и глувонемци уподобљавају, ипак омогућује наплату — накнаду штете из личног имања горњих лица, само у случају, да се та накнада не може наплатити од лица одређених њима на чување и ако правичност захтева ову накнаду а њоме се не одузимају сретства малолетнику за његово издржавање или за издржавање оних којима их је обавезан пружати на основу закона.

Швајцарски облигациони закон у §. 54. став 1. нормира:

„Aus Billigkeit kann der Richter auch eine nicht urteilsfähige Person, die Schaden verursacht hat, zu teilweisem oder vollständigen Ersatz verurteilen.“

Према томе, тенденција модерног законодавца јесте у што ближе додиру са правичношћу ма и по цену удаљивања од старог римског појма кривице — грешке, којом се осваја терен за објективну — узрочну одговорност. Ову тенденцију модерног законодавца, ако не води апсурдним последицама, треба у интересу правичности законито поздравити.

⁵⁾ Пошто се употребом свога права никоме штета не наноси, према римском принципу израженом у *Дигестима*: *Nemo videtur dolo facere cui suo jure utitur* (50, 17, 55.); *Nemo videtur vim facere qui suo jure utitur et ordinaria actione expe-itur* (50, 17, 155.); *Nemo damnum facit, nisi qui id facit quod facere*

је штета настала услед више силе или несретног случаја (*casus fortuitus*)⁶⁾ или најзад, в) да је штета настала услед поступка самог оштећеног. Ако је штета настала грешком и учиниоца и оштећеног, онда ће се оштета одмерити, односно умањити, према степену кривиде оштећеног, када се може учинилац ослободити сваке одговорности.

Појам грешке — кривиде који сматра грешку — кривицу као *непосредан, директан, лични* поступак учиниоцев, трпи ограничења кад је у питању штета коју је нанело, не једно лице својом директном, личном радњом, већ друга лица, која су њему поверена на чување, или су под његовом управом, или су код њега запослена као чиновници, радници, слуге, или животиње чији је он сопственик или најзад, кад је штета

ius non habet (50, 17, 151.) Али, ако се употребљава своје право у циљу да се некоме штета нанесе, постоји *злоупотреба права* према *Дивестима*: *Malitias non est indulgendum*. — Теорија о злоупотреби права привукла је многе одличне правнике, који су јој посветили своје расправе. в. студију г. *Д-р Нинка Перућа*: О злоупотреби права, Београд 1911. год и студију г. *Д-р Драгутина Јанковића*: Појам својине и појам злоупотребе права. — Проблеми грађанског права, стр. 35. и ост. Опширан развој доктрине и јуриспруденције изложен је код *Colin* — *Capitant*: *op. cit.* 1924. pp. 382 et suiv. и *Marcel Planiol et Georges Ripert*: *Traité pratique de droit civil français*, tome VI. Paris 1930, pp. 781 et suiv. са великим библиографским референцијама и опширним излагањима, одакле смо горе латинске цитате извадили.

⁶⁾ Појам *више силе* и *случаја* довољно је расветљен у праву и ако има много случајева где је тешко тачно одредити границу између ова два појма. С погледом на фактичну ситуацију, судија ће одредити у својој пресуди, да ли у даном случају стоји виша сила или случај, или су искључени и једно и друго, схватајући да је *виша сила* таква препрека за извршење обавезе или је дала такав повод за учињену радњу којом је штета нанесена, да су свако предвиђање и свака воља учиниоца искључени, а *случај* опет нешто неочекивано, изненадно, што се је могло можда предвидети, па ће степен одговорности или неодговорности дужника, односно учиниоца, ценити суд према ситуацији и фактима изнетим и утврђеним у спору.

Законодавац често употребљава оба или један од два појма не правећи видну разлику између њих. Франц. грађ. зак. нам је сведок за тачност овог нашег тврђења — в. на пр §. 855., где се употребљава израз *cas fortuit*, §. 148., где се оба израза употребљавају као синоними или §. 129. где је употребљен само израз *force majeure*. — В. српски грађ. зак. §. 808. и аустријски грађ. зак. §. 1311.

У делу *Planiol — Ripert*, раније цитираном стр. 533. наведено је много случајева на које се по оцени суда, може применити виша сила или случај. То су: атмосферски догађаји и природне несреће: земљотрес, бура, смрзавање, поплава, надолажење река, киша, град, пожар; оружани напад у грађанском рату или рату са иностраним непријатељем; наредба државне власти: експропријација, реквизиција; штрајкови и лок-аути; пренатрпаност железница или пристаништа; несретни случајеви приликом преноса; непроходни путеви, или мостови, необична суша која је проузроковала прекид рада у хидрауличкој централни; поступак трећег лица који је спречио дужника да изврши своју обавезу; болест дужника; и др. Можемо их класирати, једне као последицу природних појава и сила а друге као последицу људских радњи или нерадњи.

постала од зграда, дрвета, електричних апарата и др. чији је оно сопственик.

Оштећеном би било немогуће, у овом случају, доказати личну — *непосредну* грешку староца, газде, послодавца, сопственика, па да од њега тражи оштету, те би тако, у великој већини случајева, остао без накнаде. Али, овде је законодавац поставио *презумицију о грешци*,⁷⁾ која оштећеног ослобађа дужности утврђивања ове грешке, пошто је старалац, газда, послодавац, сопственик учинио грешку, што није узео у службу лице које би пажљиво и без штете по трећа лица, обављало посао за његов рачун (*culpa in eligendo*), или, што није обратио пажњу на лице, чији је старалац, или најзад, што није пажљиво чувао и обраћао потребну пажњу, на своје ствари, којима је штета причињена (*culpa in vigilando*). То је јасно изражено у §. 1383. француског грађ. законика, где је *начелно* нормирана ова врста одговорности, да јој француски законодавац предвиди детаљну примену, у даља три параграфа (§§. 1384.—1386.).

Овако јасно изражене принципе о одговорности, веома концизно сажете у пет параграфа (§§. 1382.—1386.) француски судови су примењивали у смислу и интенцијама законодавца, тражећи доказ о грешци, небрежењу или нехату учиниоцевом, а често примајући његов доказ, да је учинио све, да лица, животиње или ствари, чији је старалац, послодавац или сопственик, не нанесу штету трећим лицима. Међутим, у једном питању које има велике везе са нашим, пошто је оно последица развоја машинизма, у питању накнаде штете радницима настале услед рада са машинама, француски Касациони суд прошао је са својом јуриспруденцијом, кроз *три фазе*: прва је јасно обележена захтевом да се утврди грешка, небрежење или нехат учиниоца, па да настане његова обавеза на накнаду, (у овом смислу постоји највећи број касационих одлука); друга је истоветна са првом, с том разликом, што је по мишљењу Касационог суда, ступањем радника на рад код послодавца

⁷⁾ Да ли је ова презумпција *оборива* или не, постоји велика контроверса међу правницима. Судска пракса је веома нестална. Најопштније мишљење би било, да је овде законодавац *пренео* доказивање грешке — кривиде са оштећеног на староца, газду, послодавца или сопственика, у томе смислу, што оштећени има само да утврди постојање штете нанесене од особа које су под заштитом, или у служби једне особе, или од стране њених животиња или ствари чији је она сопственик, а на овој особи је да докаже, да до ње нема грешке, односно, да је она све учинила, да до грешке не дође, с тога што је сву пажњу обратила на лица која су јој поверена, или на лица у служби, или на животиње које држи, или најзад, на ствари које јој припадају, па да се ослободи одговорности.

У истом реду идеја могло би се поставити питање: да ли је овде у опште законодавац мислио на презумпцији о *грешци* или о *одговорности*. Мишљења су подељена а одлуке Касационог суда несталне. Најновија одлука Касационог суда француског од 13. фебруара 1930. год. говори о презумпцији одговорности а не о презумпцији грешке — кривиде.

са машинама, закључен пређутан уговор између радника и послодавца о сигурности рада. т. ј. послодавац је се обавезао да врати радника са рада исто онако здравог, као што га је примио. Ако то није случај, већ ако је радник претрпео повреду, на послодавцу је да утврди, да до њега нема кривице — грешке, небрежења или нехата, што је до несрећног случаја дошло. Дакле, доказ о исправности, пренесен је на послодавца са радника, коме није више тражен доказ о кривици — грешци послодавца. Најзад, трећа фаза би била интерпретација §. 1384. грађ. законика у смислу *објективне — узрочне* одговорности послодавца, која је заступљена веома малим бројем касационих одлука⁸⁾

Како велика већина француских правника не признаје за исправно ово постедње становиште Касационог суда у погледу интерпретације §. 1384. грађ. законика у смислу објективне — узрочне одговорности⁹⁾, то је пред очигледном неправдом што се радницима не даје штета услед немогућности утврђивања грешке-кривице, небрежења или нехата послодавца за претрпљену повреду или оштету, француски законодавац цело ово питање поставио на терен т. зв. *професионалног ризика*.

Пошто француски законодавац старе принципе из грађ. законика о накнади штете није хтео да мења, то је ово питање решио у засебном закону — од 9. априла 1898. год. — полазећи од следећег принципа: послодавац је обавезан да накнади штету раднику насталу у његовом предузећу, без обзира на његову грешку, небрежење или нехат, било од несретног случаја било чак од грешке радника. То с тога, што је несретни случај при раду саставни део *професионалног ризика*, он је неизбежан при раду. Радник се навикне на опасност, па кад му пажња попусти, најлакше долази до несретног случаја. Рад дакле прати несретан случај. Из тога рада вуче у главном корист послодавац¹⁰⁾, па је право да он понесе и штету за евентуални несретни случај настао у његовом предузећу. Да настане обавеза послодавца на накнаду, треба да је штета настала услед рада и при раду (*par le fait et à l'occasion du travail*)

⁸⁾ *Paul Pic*: *Traité élémentaire de législation industrielle* — Paris 1912. pp. 855 et suiv. — *Capitant*: *Les accidents du travail dans l'agriculture*. Paris 1909. и *Les accidents du travail survenus aux enfants âgés de moins de treize ans*. Paris 1913. — *Cabonat*: *Les accidents du travail*, Paris 1901.

⁹⁾ У томе смислу су одлучни: *Planiol*: *op. cit.* и *Colin et Capitant*: *op. cit.*

¹⁰⁾ Али како и радник вуче корист из предузећа у виду наднице, то и он има да поднесе свој део одговорности, и то на тај начин, што му осигурач или послодавац никад не дају потпун износ наднице или ренту која би премашала његову надницу, већ само један део њен. Иначе, да није тога, радник би био заштитеросван у несретном случају, а то није циљ ни закона о професионалном ризику, ни обавезног осигурања.

а да нема *намерне* грешке оштећеног или више силе. Ако би било грешке неког трећег лица за несретан случај, одговара опет послодавац, са извесним модалитетом. Неминован пратилац професионалног ризика јесте обавезно осигурање.¹¹⁾¹²⁾

¹¹⁾ в *Pic*: *op. cit.* pp. 866 et suiv. — *Gaudillot*: *L'accident d'automobile et la loi*, thèse pour doctorat, Paris 1911. — *Salleilles*: *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, Paris 1897.

Тако, појам професионалног ризика примили су и донели у законима у главном следеће државе (са обавезним осигурањем): *Немачка* законом од 6. јула 1884. год. који је допуњен законима од 21. маја 1885. год., 15. марта и 5. маја 1886. год. и 11. и 13. јула 1887. год. *Аустрија* законом од 28. децембра 1887. год. допуњеним законом од 18. маја 1894. год. и 8. фебруара 1909. год. *Белгија* законом од 24. децембра 1903. год. *Швајцарска* законом од 18. јуна 1911. год. *Норвешка* законом од 23. јула 1894. са изменама од 12. јуна 1906. год., 9. јуна 8. и 18. августа 1911. год. *Италија* законом од 17. марта 1898. год. допуњеним законом од 29. јуна 1903. год. *Холандија* законима од 2. јануара 1901. год. и од 13. јануара 1908. год. *Угарска* законом од 6. априла 1907. год. и т. д. (по *Pic*—у — *op. cit.*)

Наш закон о осигурању радника од 14. маја 1922. год. јесте веома добар и добио је и међународно признање. Он установљава обавезно осигурање радника и дао је до сада одличне резултате (в. §. 3. — в. коментар закона од *Д-р Вилима Хелебранта* — Загреб 1925. са уводом у радничко осигурање од *Д-р Божидара Аџије*).

У истом реду идеја *Yves Goyet*. у својој студији *Les accidents du travail et le Congrès du Milan, Revue politique et parlementaire* 1894 t. II pp. 298 et suiv. износи следеће приговоре против обавезног осигурања као неминовног пратиоца професионалног ризика: а) обавезно осигурање је премија за нерад и непажњу, за доказ чега подноси статистике, из којих се види, да су се несретни случајеви повећали у невероватним размерама од обавезног осигурања; б) с погледом на велики број несретних случајева, оно наноси велике намете индустрији, чиме поскупљује вене производе; и в) обавезно осигурање изазива непошторне спорове и тролковне тине причинене. — Како су примедбе пишчеве економске природе, то их ми не коментаришемо, излажући их само ради потпуности.

¹²⁾ XXX главу Српског грађ. законика — §§. 800.—826. — веома детаљно и потпуно обрадио је г. *Д-р Драгољуб Аранђеловић* у својој раније наведеној студији О одговорности за накнаду штете. На 64 страна великог формата са многобројним цитатима и референцијама, г. *Д-р Аранђеловић* је у пом. студији обрадио следеће партије: појам штете и накнаде, извори из којих штета потиче, штета причинена неурачуњивим лицима, штета причинена туђим радњама, штета од животиња, од телесних повреда и при повредима личне слободе, части и имовине и остварење потраживања накнаде штете.

Г. *Д-р Аранђеловић* полази од сасвим правилног становишта: да је наш законодавац у XXX глави грађ. законика усвојио принцип кривице као основе за накнаду штете. То се истина не види јасно из §. 800. грађ. законика („Ко другом какву штету учини, било то на имању туђем или правима и личности, онај мора то накнадити“), али да је законодавац мислио на штету учињену кривцом, јасно излази из §. 801. грађ. законика („Од наплате учињене штете само се ко онда ослободити може, ако докаже, да штета није његовом кривцом, но се случајно догодила“). Даље §. 810. каже: „За туђа дела нико није дужан одговарати“, јер се може одговарати само за *своја* дела, пошто је кривица лична, непосредни акт учиниоца, па и у свима изузетцима од основног правила (§§. 807. *in fine*, 810., 811., 812., 813., 814. и 815.) јасно је манифестована жеља законодавца, да се утврди, ако не кривица, оно бар небрежење или нехат учиниоца (стр. 32. и ост.)

Тако смо, мислимо, дошли до правог решења горе постављеног питања о накнади штете нанесене справама које се крећу са моторном снагом. Благодарeћи појму *ризика*, који је прешао у готово сва светска законодавства, можемо доћи до елемената за решење питања одговорности.

Направе, које се покрећу елементарном силом, *самим тим што постоје, и што се крећу*, по гвозденим, сувоземним, воденим и ваздушним путевима, *престављају једну специјалну опасност*. Лица, животиње и ствари, које се налазе на њиховом путу или у њиховом домаћају, изложени су тим самим опасности, које не би било, да ових направа нема. Сопственик пак, узимајући ове направе и пуштајући их у промет, већ самим тим изложен је *ризик*у, да оне нанесу штету људима, животињама и стварима. Људи, животиње и ствари, самим фактом што се налазе, односно што се крећу путевима којима се исто тако крећу горње направе, изложени су *могућности* да им се нанесе штета, исто онако као што је радник, налазећи се међу машинама, изложен опасности, самим фактом што оне постоје а чији ризик сноси послодавац. Пошто законодавац не може спречити развој машинизма, нити је то његова улога, јер би тиме спречио напредак човечанства, он може само да ограничи делокруг машина, да пропише нарочите услове сигурности за рад и одговорност сопственика по *принципу ризика*, односно по принципу одговорности због опасности, због угрожавања на људима, животињама и стварима, путем машинна, услед тога што оне постоје.

На тај начин, мислимо, да се може решити ово тешко питање, питање, које обара стари појам кривице, небрежења или нехата учиниоца т. ј. његове *субјективне* одговорности као основе за тражење накнаде штете и поставља нов појам, појам *објективне* — *узрочне*, односно одговорности за *ризик*.¹³⁾

Најзад г. *Д-р Аранђеловић* је веома прегледно изнео стање доктрине и јуриспруденције по питању принципа кривице и њему противног објективног, узрочног принципа, нарочито и с погледом на аустријски грађ. законик.

Поред тога, г. *Д-р Аранђеловић* је у својим Основима облигационог права стр. 115. концизно изнео своје становиште по овом питању. Навео је следећу литературу: Цивилно неправдо и цивилна неправда од *Поповића* — Мјесећник 1888. стр. 75. — О накнади штете код повреда постојећих обавеза — Мјесећник 1900. стр. 459. — О принципу кулпе и каузе од *Мауровића* — Мјесећник 1902. стр. 641. и 1903. стр. 18. — *Г. Герших*: Још нешто о обавезама као по уговору и о обавезама као по кривици. — Право 1898. стр. 130. и сл.

Немачки грађ. законик од 18. августа 1896. год. овом питању посвећује велику пажњу — седми одељак, двадесет пети део (*Unerlaubten Handlungen* — §§. 823. — 853.). И он узима римско начело грешке, небрижљивости или нехата учиниоца штете за основ накнаде штете, коју има да утврди оштећени, само предвиђа необично велики број случајева (в. примедбу под 1.).

¹³⁾ Појам *објективне* одговорности учиниоца штете, наишао је на необично велики отпор код чувених правника — цивилиста. Тако *Derenburg*: Das

На место појма грешке, небрежења или нехата учиниоца као основа за накнаду штете, долази дакле појам ризика као извор — основ за исту накнаду, који искључује старо схватање.

Римско право правило је разлику између кривичног и грађанског поступка само у толико, што је прве кажњавало телесним казнама а друге новчаним Али, и за једне и за друге преступе, тражена је кривица учиниоца. Отуда и француски *code civil* и остали грађ. законици донети по угледању на њега,

Bürgerliche Recht II стр. 61. каже: „Куда би то одвело (т. ј. објективна одговорност), кад би се одговарало на основу самог повода о учињеној штети, и кад би се накнада распростирала на најудаљенију и посредну штету? Најнаивнија радња може непредвиђеним стицајем околности дати повода за наступње непрозрачљиве штете“ (навод код г. *Д-р Аранђеловића* *op. cit.* стр. 27. који се на истој страни позива и на расправу *Nemethy-a: Der Grund des Schadenersatzauspruches*, исто тако написану у духу противног овој објективној одговорности са случајевима који могу настати у пракси услед примене ове одговорности.)

Чувени француски правник — цивилиста *Planiol*, у своје раније наведеном делу, обара се свом жестином и јединственом правном логиком на теорију објективне — узрочне одговорности. По њему, у овој правној материји није пречишћени појмови.

Тако, *Planiol* тврди, да грешка постоји само онда, *правнички* говорећи, ако је њен резултат штета коју је проузроковала. Право не води рачуна о грешци која није произвела штету, пошто она не посматра грешку апстрактно као појаву за себе — што је предмет морала — већ само с погледом на њене последице по социјални поредак.

Штета може бити најразличнија: материјална на стварима, новчана (због нелегалне конкуренције на пр.), по здравље и живот лица и животиња, по част, углед или осећаје лица и њихових породица, али она мора бити *последица* грешке. Грешка може бити намерна, да се некоме намерно штета нанесе — деликт, или ненамерна или нехатна — квазиделикт, у сваком случају кад постоји штета, јер без ње нема грешке, она повлачи могућност накнаде.

Planiol не прима разлику између грешке *уговорне*, која настаје кад се прекрши каква уговорна одредаба и грешке *деликтуозне*, кад се створи обавеза између лица страних једно другом. Тако прва грешка имала би да произведе неизвршење *раније* обавезе, а друга врста грешке створила би *нову* обавезу.

По *Planiol*-у, ова разлика је резултат површног гледања на ствари: и једна и друга грешка стварају обавезу на накнаду штете коју су проузроковале; и једна и друга састоје се из поступка који чини прекршај ове обавезе. Само за ону грешку названу деликтуозном, прекршена обавеза је *законска* и има обично за предмет какав негативан чин — нечињење.

И као закључак, *Planiol* наводи, да „*природа прекршења обавеза не утиче на грешку*“ (в. *Planiol op. cit.* pp. 276 et suiv.) Исто мишљење се заступа и брани са много детаља и консеквентности у раније наведеном делу *Planiol-Ripert: Traité pratique*. pp. 651 et suiv.

Ова излагања уваженог правника *Planiol*-а јесу потпуно исправна ако се ставимо на чисто цивилистичко становиште и резонујемо кроз *code civil*. И ми сматрамо грешку као основ за накнаду штете, схватајући грешку у његовом смислу. С тога што старе формуле из грађ. законика не могу да иду на нов организам, треба донети нове у засебном закону, са тачно у напред ограниченим делокругом примене. Циљ је овог реферата да покаже пут новим формулама. Правници могу друкчије резоновити само ако имају друге зак. прописе. Иначе, према сада постојећем законодавству, није могуће побити мишљење уваженог правника и нашег професора *Planol*-а.

никад не искључују појам кривице — грешке учиниоца као основ за накнаду штете оштећеном, отуда с друге стране, крив. назив *délit* и *quasidélit* у франц. законодавству за грађ. преступе. Иначе, појам кривице губи терен испред појма ризика, баш ако се гледа на његово доктринарно и судско развијање, кроз историску перспективу

Ипак, *субјективна* — *деликтуозна* одговорност учиниоца имала је свој значај у народима јако *индивидуалистички* израженим, као што је француски, где је социјални моменат подређен личном. С тога код Француза имамо највећи број представника ове опозиције, која сматра концепцију индивидуалистичку као основу грађ. права. Рећи да човек треба да сноси одговорност за последице својих поступака, чак кад су они у законском смислу дозвољени, ако не нанесе *директно* штету другоме, зато што свако треба да сноси ризик за своје поступке, значи, индивидуу удаљити, одстранити од активности, значи осудити је на нерад, да не би одговарала ако ради. Али, на ово резонување, може се одговорити, да у *овој материји*, без појма ризика, не може се доћи до *правилног* и *правичног* решења питања одговорности и да га, као *неминовну нужност*, морамо усвојити. Досадашњи развој машинизма и поред појма ризика, није осудио индивидуу на нерад, већ на против, отворио јој је нова поља за рад.

За све остале правне материје, којима појам ризика не даје кључ за решење, треба задржати стари појам кривице (како су учинили сви законодавци, на тај начин, што су доносили *нарочите* законе о ризику и одговорности за ризик, *не дирајући* у начела кривице изражене у грађ. законима). Напустити ово правило, значи напустити ону сигурност, ону сталност, ону јединственост правну, коју она пружа, благодарећи солидном доктринарном образложењу и логичној, снажно мотивисаној, судској пракси, значи, напустити институцију, која је ушла у наше обичаје у толикој мери, да је без великих потреса, не можемо напустити. Морамо се држати резонувања старих Римљана и четири кодификатора франц. грађ. законика, који су показали на овој материји, да су сјајни правници.

Пре него што би, после начелно изложеног нашег становишта по овом питању, прешли на детаљно излагање нашег мишљења како би требало ову нарочиту, поштрену, објективну одговорност решити с погледом на правну материју која нас овде интересује, има да се реши неколико *претходних* зачелних питања. То су:

1.) Питање, да ли да се поштрена — објективна одговорност прошири и на справе које се крећу елементарном силом, по жељезном путу, као на жељезнице, ма кога вида, трам-

ваје, дресине које се крећу бензинским моторима, или за ове справе треба оставити систем из грађ. законика. — Ми смо за примену овог режима и на жељезнице, дресине и трамваје, с тога, што се и они крећу услед искоришћавања елементарне силе а имају, у главном, иста својства као и остале справе за кретање, односно њихово постојање и кретање изазива сличне ризике и опасности по трећа лица као и остале справе које се крећу, не по шинама, али са искоришћавањем елементарне силе¹⁴⁾.

14) Против нашег мишљења могло би се навести:

а). да справе које се крећу елементарном силом по шинама, имају свој унапред одређен пут, па је се трећим лицима лако удаљити од тога пута, када се не излажу никаквој опасности;

б). да исте справе пролазе у одређене сате које може свако сазнати, а поред тога постоје и нарочити сигнали који означају полазак, пролазак и долазак ове справе и да се у то време спуштају нарочити браници који спречавају лица да пролазе испред ових справа, те тако она не носе никакав ризик услед постојања ових справа;

в). да се ове справе не крећу никад већом брзином од прописане, коју је лако проверити и увек је се у стању од ње обезбедити;

г). да обично штете код ових справа настају на путницима и роби коју превози, док код других сличних справа, штета настаје на трећим особама и стварима, које никакве везе са справом којом је штета нанета немају.

Међутим, ови нас разлози не убеђују с тога:

а). што постојање жељезничке пруге као одређеног правца за жељезнице не спречава постојање несрећа баш поред пруге;

б). што није ни приближно тачно одређено време за многе возове — специјалне на пр. — који саобраћају и мимо реда вожње, поред тога што у напред утврђен ред вожње трпи много услед закашњења возова. А несрећни случајеви на дозвољеним прелазима преко пруге услед неосветљеног стакла или необорених браника, доказ су да се овде обраћа веома мала пажња и да су овде у опасности живот људски и животињски и имовина;

в). ни брзина возова није тачно утврђена, те се против ње не може успешно борити;

г). није ни мало редак случај да страдају друга лица и друга имовина услед несрећног случаја, од случаја да страдају путници и роба који се превозе, о чему су довољно речите статистике.

Али, не мање важан разлог јесте историски. Идеја ризика продрла је прво у домен жељезничког саобраћаја кад се није ни помишљало на аутомобилизам или ваздухопловство или паробродарство и ту је постављена прво *објективна* — *узрочна* одговорност. Сад, не налазимо ни целисходно ни мало препоручљиво напуштати једну област, која је саображена новом принципу и новим приликама и бити је у назад за више деценија — па теорију кривице, небрежења или нехата учиниоца са теретом доказивања на оштећеном, јер зато не постоји никакав објективни разлог.

Ако се хоће, да се држави, као предузимачу жељезничког саобраћаја, олакша ова одговорност, онда јој се чини веома рђава услуга, јер она ће заштитити своје грађане од евентуалне штете само ако саобрази жељезнице новим техничким изумима и запосли спремно савесно чиновништво, а у том случају, нема никакве бојазни да ће доћи њена објективна одговорност на дневни ред чешће него се то може, по нормалном резонувању, предвидети.

Што се дресина и трамваја тиче, за њих важи све што је раније речено, с том разликом, што је за њихов случај толико проста и неизбежна ова одговорност, да о томе не треба ништа више рећи.

2.) Пооштрена одговорност има се примењивати само кад је справама у *покрету* нанесена штета. Под *покретом* подразумевамо рад машина — справа, па било да се он преноси на кретање машине по путу или се састоји само у раду мотора. Оног тренутка, дакле, кад је машина под паром, или кад је мотор аутомобила или ваздухоплова стављен у покрет, за насталу штету настаје пооштрена одговорност. За све друге штете примењиваће се одредбе из грађ. законика о накнади штете.

3.) Питање, да ли би требало изузети, из примене ове пооштрена одговорности и штете које нису настале из особитих својстава моторних справа која доводе у опасност трећа лица, мислимо да треба оставити по страни, прво с тога, што би то било врло тешко утврђивати, по готову ако доказни терет падне на оштећеног по принципу одговорности из грађ. законика, друго што у закону треба тачно рећи шта се под изразом *справа* које креће елементарна сила, подразумева и треће, и најважније, што би се, мислимо, на овај начин загрозило озбиљно принципу објективне одговорности — ризика, пошто се увек претпоставља, и то треба да је *претпоставка необорива*, да су справа у покрету, у исправном стању, о чему наложити, тераоцу, закупцу или сопственику нарочито старање, под претњом казни. Кад сопственик моторних справа не буде могао да утврђује овај случај, пошто је претпоставка необорива, да су му, у времену несретног случаја, кола била исправна, онда ће он обратити нарочиту пажњу на своја кола, и та његова пооштрена пажња често неће доводити до његове пооштрена одговорности за штету. Уз то, појам „необична својства“ је неодређен и непогребан, пошто се баш због тих необичних својстава справа које покреће елементарна сила, нарочито предвиђа пооштрена одговорност.

Под овим трима оградама, ми би прешли на излагање нашег схватања у погледу детаља за ову пооштрена одговорност.

а.) Сопственик, купац или тералац справа са елементарном силом, појединачно или сви скупа, ослободиће се одговорности од накнаде штете, ако утврде: 1) да је штета настала услед више силе (*vis major, force majeure*), или 2) да је оштећени директно крив за штету, односно да је његов поступак довео до штете (на пр. бацио се под справу у циљу самоубиства) или 3) да је штета настала услед поступка неког трећег лица, које нема везе са справом или са сопствеником, закупцем или тераоцем исте.¹⁵⁾

¹⁵⁾ На пр. некакво је лице бацило већу количину клинаца на пут. Аутомобил, који је ишао прописном брзином, наиђе на овај део пута, па услед клинаца попрекају гуме, тако да тералац изгуби владу над колима и сурва се на један дућански излог, разбије га, уништи робу у њему изложеноу и повреди једно лице.

б.) Ко ће да одговара за нанету штету справом? У првом реду сопственик, за тим, у његовом одсуству и ако је у то време располагао њоме купац, онда купац справе, најзад, ако је у времену причинене штете, справа била *прошивправно* одузета од сопственика, односно од закупца, онда одговара онај који је њоме располагао у времену нанесене штете. Има ли више сопственика, односно закупца, онда ће они оштећеном одговорати *солидарно* за штету.

Што се одговорности тераоца справе тиче, питање је деликатније. Ми би били за његову *солидарну* одговорност са сопствеником, односно закупцем справе, али с тим изузетком, да ако тералац утврди, да није дошло до несреће његовом кривцом, већ кривцом сопственика-закупца, има се ослободити ове одговорности.¹⁶⁾ Но ако тералац справе у времену несреће није имао уредну дозволу за терање, мишљења смо да му предњу бенефицију не треба признати, већ шта више, његову одговорност, са сопствеником-закупцем који га је неспособног узео у службу, поштрити грађански и кривично.

в.) Какву врсту штете признати за основ накнаде? Мишљења смо да ту треба дати штети *најшири* појам. Све оно, дакле, што претставља *уштреб* на личности и имовини (§. 1293. аустриског грађ. законика) а последица је несрећног случаја, има бити накнађено. Оштећени неће имати право на изгубљену добит, сем ако не утврди, да је штета резултат долуса или кулпе — сопственика-закупца — возара.¹⁷⁾

г.) Код питања, како накнада штете да се досуди оштећеном од стране судова, мора се одговорити, да је потребно пре свега, покушати повратити оно стање, које је било пре несрећног догађаја. Али, како је то у већини случајева немогуће, то ће се накнада штете досуђивати у новцу, као данас једином средству за подмиривање свих штета.

Модерни законодавац је био у дилеми, да ли да ограничи судску слободу приликом изрицања накнаде оштете у погледу максимума до кога суд само може ићи, или да му остави пуну слободу. Ако је по среди повреда, која је проузроковала смрт

¹⁶⁾ На пр. сопственик или купац наредили су тераоцу да вози непрописном брзином или да непрописно мимонђе једна друга кола на путу, па се том приликом деси несрећа. У овом случају, неправедно би било осудити тераоца солидарно са сопствеником-закупцем на накнаду штете, с тога што он — тералац — као у најам узето лице, не може дискутовати са сопствеником-закупцем о условима за терање кола. Он мора да слуша. Ово је наравно искључено, кад тералац није у најам узето лице.

¹⁷⁾ Оправдање за становиште да се оштећеном не призна изгубљена добит (*lucrum cessans*) већ само права штета (*damnum emergens*) лежи у томе факту, што се у овој врсти одговорност не претпоставља *dolus* или *culpa*. Али ако њихово постојање утврди оштећени, наравно да му треба признати и добит услед несретног догађаја измаклу.

оштећенога, онда је учинилац дужан дати ону суму коју суд нађе за сходну. Ми смо дакле *прошив* система максимирања суме (систем немачког закона и нашег о ваздушној пловидби као и Варшавске конвенције) који спутава судију у опени висине суме, из разлога, што је овај систем *неправедан* а модерни законодавац, уводећи систем објективне одговорности, имао је за циљ да *неправде* из старог система онемогући. Стојећи поред тога на становишту, да се судском пресудом има повратити стање од пре несреће (у колико је највише могуће), то у случају смрти оштећенога, има се поред одређене суме, дати и рента-издржавање онима, који су од њега живели, односно онима, према којима је имао зак. обавезу на издржавање.

Што се пак накнаде штете за осакаћење или повреду тела тиче, ту улази све оно што је оштећени издао за своје лечење, а према случају ући ће и накнада за смањење његове привредне способности.

За оштећене ствари платиће се њихова противвредност у новцу, према *обичним* дневним ценама, не узимајући у обзир, без доказаног учиниоцевог долуса, нарочито повећану вредност пропалих ствари (књиге са посветом једног великог писца, породичног прстена, слике са нарочитим потписом уметника и др.).

По себи се разуме, да оштету по овој поштреној одговорности, не може тражити на пр. тералац од сопственика-закупца, нити пак друга лица која су у несретном догађају учествовала као проузроковачи, већ се њихови евентуални захтеви за штету имају саобразити редовном поступку по грађ. закону. Не види се никаква потреба ни нужност, да се ова поштрена одговорност проширује и на ове случајеве.

д.) Друго једно питање, не мање важно, јесте следеће: да ли ће и по коме систему одговорности, одговарати сопственик-закупац, тералац за штете причињене путницима и роби на справи, којом је штета причињена. Овде мислимо да треба правити следећу *начелну* разлику: ако је превоз путника и робе био *за новац*, онда се има применити *поштрена* одговорност, ако ли је био *бесплатан*, онда може само бити говора о *редовној* грађ. одговорности.

Зашто? Просто зато, што превозник, узимајући новац за превоз, црпи извесну материјалну корист из тога превозничког посла, па је обавезан да доведе путника и преда робу на место определења, онакве какве их је примио, јер је у томе случају, ова његова обавеза нека врста *јемства*. *Ризик* за превоз или пренос, који је основа за поштрену одговорност, пада на превозника, пошто он црпи од превоза материјалну корист и јамчи за безбедност-сигурност. У неплатежном превозу, свако свој

ризик сноси, па се евентуална одговорност за несретан догађај и насталу штету, има расправити по редовном поступку из грађ. законика.

Ситуација путника са *бесплатном* картом за превоз на справама које служе за платежни прелаз, истоветна је са ситуацијом платежних путника, с тога, што је се превозилац у овом случају одрекао само да наплати новчани износ, али је пружио бесплатном путнику све што и осталим путницима, па и своју поштрену одговорност за сигурност. Са своје стране, бесплатни путник није се одрекао бенефиција које пружа платежни превоз, па се има питање евентуалне одговорности превозиоца, по овом случају, расправити као и са осталим платежним, путницима.¹⁸⁾

ђ.) Могло би се, аналого аустриском закону и §. 2102. став 8. француског грађ. законика признати и код нас оштећеноме првенствено право залог, на суме које буде осигураник, судски или добровољно, пристао да исплати, као накнаду штете настале из несретног догађаја, и да ово право првенствене наплате, буде нека врста *законске привилегије* у томе смислу, што ће ићи пре свих других заложних права, чак и кад су ранијег датума од дана учињене штете. Ми смо за то, да ово право припада оштећеноме и из справе којом је штета

¹⁸⁾ „Питање је се поставило приликом несретних случајева који су се десили особама превезеним аутомобилима бесплатно. Оштећени и повређени тужници најпре су се позивали на уговорну одговорност превозиоца; али како су пресуде виших судова обично наводиле да у овој хипотези нема уговора, они су се позвали на §. 1384. први став грађ. зак. Према већини Апелационих судова, Касациони суд је налазио, да се овде не може применити презумпција кривнице (грешке) и да одговорност чувара (тераоца) претпоставља доказану кривницу (грешку). Али, она је дала разлоге у ниансираној и компликованој форми, која можда недовољно истиче, да карактер бесплатне услуге или пруженог задовољства оправдава умањење одговорности.“ — *Planio! - Ripert: op. cit. tome VI, p. 848.* — Исти писци на страни 849. у ноти наводе једну касациону одлуку по којој „они који су пристали или тражили да користе бесплатно кола, знајући опасности којима се излажу, могу добити накнаду штете од чувара (тераоца) аутомобила, само ако они сами утврде кривницу (грешку) његову или његовог органа која би им се могла приписати према §§. 1382. и 1383. грађ. зак.“

Горњи писци критикују позивање на факат, да је бесплатним путницима било познато каквој се опасности излажу кад се служе аутомобилом, па да услед тога има да поднесу одговорност за штету насталу приликом превоза ако не утврде кривницу (грешку) учиниоца исте, пошто је нелогично исти овај разлог не истицати и према платежним путницима, којима је исто тако познат ризик везан за употребу аутомобила, те би тако као последица било умањење одговорности превозиоца и према платежним путницима. Треба дакле остати, у недостатку нарочитог закона, на терену кривнице (грешке). Употреба необичне брзине била би основ за накнаду штете оштећеном према тераоцу. Али је повређени и сам погрешно ако је пристао да се вози необично брзо, или наредио брзу возњу, или је се попео у пренатоварена кола или у кола која су очигледно била у рђавом стању. — Али, с друге стране, била би кривца до лица које се попне тајно, без знања превозиоца, ако у току превоза претрпи штету.

нанета, до дефинитивне исплате исте. На тај начин ће се обезбедити оштета оштећеном лицу у чију је корист и стипулирана а нарочито, што је најважније, на тај начин ће се спречити изигравање исплате штете путем фиктивних заложних поверилаца учиниоца штете или осигураника.

е.) У погледу надлежности суда за спорове настале по основу накнаде ове штете, треба оштећеном оставити *алтернативан* избор, између места седишта предузећа, чијом је справом проузрокован несрећан догађај и седишта суда на чијој је се територијалној надлежности десио несретан догађај, где може тужити и осигураника. То с тога, што оштећени неће често бити у могућности, да поднесе тужбу против одговорних лица, ако је морадне подносити код суда, који често и непознаје, који је много даљи од суда на чијем је се подручју несрећа догодила и који је много ближи њему.

ж.) Ми смо даље, за рок од *једне године* дана, рачунајући од дана несретног догађаја или од дана сазнања штете, у коме року да се поднесе тужба, под претњом застарелости. То с тога, што је овај рок довољан, да се у њему споразумеју оштећени и учинилац штете о накнади штете ван суда а исто тако овај рок је довољан да суд могадне реконструисати догађај, пошто ће факта, у вези са несрећом, странкама и евентуалним сведоцима, бити боље познати, него да се на њихове изјаве или исказе чека на пр. 24 године. Иначе, право на накнаду штете, да застари за *три године* од дана кад је причињена.

з.) Ми смо још и зато, да се у закон унесе и одредба, према којој ће сваки споразум, противан одговорности нормираној у закону, у колико она није још више поштрена, бити *правно непостојећи* односно *неважећи* — (систем који предвиђа српски закон од 21. априла 1885. год. и разне међународне конвенције).

и.) Најзад, ми смо и за *обавезно осигурање* ове поштрене одговорности, у смислу закона, по систему осигурања и по полицама, којима се не би могло ићи против духа и смисла закона о поштреној одговорности. а контролу о осигурању и о плаћању премијских признаница, имала би да води она власт, која региструје ове справе. Непоступање по наредби законодавца, да се поштују наредбе за *обавезно осигурање*, повлачило би знатне новчане казне, а у поновљеним случајевима и затвор, уз одузимања права на регистрацију и кретање справа по јавним путевима. Неосигурана или осигурана кола, у сваком случају, да служе као првенствена зак. залога оштећеном за накнаду штете, и то рачунајући од дана несретног догађаја па до дефинитивне исплате накнаде.

То би биле у главном идеје којима би се, по нама, имао руководити будући законодавац, када буде хтео да доноси нарочити закон о поштреној одговорности.

С тога би ми предложили, у смислу наших ранијих излагања, следећи *нацрт* за резолуцију:

1.) Да се донесе нарочити закон о поштреној одговорности лица (сопственика, закупаца, тералаца и др.) одговорних за нанесене штете на лицима, животињама и стварима, путем справа које се крећу искоришћавањем елементарних сила по жељезним, сувоземним, воденим и ваздушним путевима а да се тим законом не дира у права призната оштећенима у грађ. законнику.

2.) Да се у том закону ставе од прилике следеће одредбе:

а.) да по поштреној одговорности одговара сопственик, односно закупац и тералац справе, сем ако је штета нанесена од лица које је до справе дошло на противправан начин, у коме случају, да одговара ово лице. Одговорност више сопственика-закупаца и једног сопственика-тераоца, да буде солидарна;

б.) да се горња лица ослободе одговорности кад утврде, да је штета настала услед више силе (*vis major, force majeure*), или да је оштећени директно крив за штету, односно да је његов поступак довео до штете, или да је штета настала услед поступка неког трећег лица које нема везе са справом којом је штета нанесена или са лицима одговорним за исту. Да се нарочито строго казне лица — тераоци, која у времену причињене штете. нису имала уредну дозволу за терање или су била у пијаном стању;

в.) да појам штете буде веома широк, т. ј. штета да буде све оно што преставља уштрб на личности и имовини а последица је несретног догађаја. Штета да се призна према обичној вредности оштећене ствари у новцу, а накнада изгубљене добити само у случају доказане кривице, небрежења или нехата учиниоцевог. Максимум износа да се не одређује;

г.) да лица из тач. а. одговарају по поштреној одговорности и за штете нанете лицима и роби које превозе-преносе уз новчану награду, под резервом тач. б.);

д.) да се призна оштећеном првенствено право наплате — залог у виду зак. привилегије из справе којом је штета нанесена, односно из сума које има осигураник да плати;

ђ.) да се оштећеном призна право да бира између судске надлежности седишта учиниоца штете, односно предузећа и места несреће у чијем се судском делокругу налази;

е.) да се, у погледу застарелости тужбе за накнаду, одреди рок од једне године дана, рачунајући од дана учињене

штете, или од дана кад је за њу оштећени сазнао, а да право на накнаду штете у опште, застари за три године, рачунајући од дана учињене штете;

ж.) да се изриком стави у закон, да је сваки споразум између ма којих лица, којим би се ишло на то, да се умањи или сасвим поништи ова одговорност, правно непостојећи; и

з.) да се уведе систем обавезног осигурања свих горе наведених справа и лица, за евентуалне штете, које или која могу проузроковати.

Остало би нам још да се на крају ове студије, позабавимо законодавством које се односи на горњи предмет, веома важним истина, али толико обимним, да ћемо се на прегледу законодавства задржати само онолико колико је најмање потребно.

I *Железнице* са својим ризиком, побудиле су прво законодавца, да за штете на њима настале, нормира другу одговорност — *објективну*, поред *субјективне* одговорности из грађ. законика. Ово је нарочито типично кад држава *није* жељезнички превозник, већ концесионирано друштво, где идеја објективне одговорности учиниоца штете, полако захвата терен, да њиме нешто доцније потпуно завлада.

Српски закон од 21. априла 1885. год. о обавези на накнаду штете учињене смрћу и телесном повредом при жељезничком саобраћају, у чл. 1. нормира: „Ако при жељезничком саобраћају које лице погине или буде телесно повређено предузимач жељезничког саобраћаја одговараће за штету која отуда произађе, у колико не докаже да се несрећан случај догодио услед више силе или због сопствене кривице погинулог или повређеног.“¹⁹⁾ Слично нормира хрватски закон — закон

¹⁹⁾ Закон је објављен у Зборнику 41. стр. 39. Он је једини у овој области права који још увек важи на територији бив. Србије. Садржи 9 чланова, и поред начелне одговорности у чл. 1. нормира обавезу превозноца да накнади трошкове погребња и лечења ако је умрли лечен као и зараду коју је овај изгубио приликом боловања, поред обавезе да даје издржавање оним лицима према којима је умрли или повређени био у зак. обавези да им га даје. У случају телесне повреде и неспособности, даће се накнада према степену неспособности. Одговорност из овог закона не може се мењати споразумом — уговором нити ма каквом другом погодбом. Сваки такав споразум не вреди.

Суд ће слободно ценити, према грађ. суд. пост., доказни материјал у случају тражења оштете. Приликом одређивања накнаде или издржавања, суд није везан законским максимумом суме, већ му је остављена пуна слобода одмеравања.

Ако хоће, оштећени се може користити одредбама из грађ. зак. о одговорности, које нису искључене овим законом. — в. ближе о овом закону као веома важном код *G. Jvoin M. Péritch: L'évolution du droit civil en Serbie depuis 1869 jusqu'à nos jours, — Les transformations du droit dans les principaux pays depuis cinquante ans (1869 — 1919). Paris 1923. — tome II pp. 346 et suiv.*

Сабора хрватско-славонског-далматинског од 8. јануара 1877. год. и угарски зак. чланак Угарског сабора од 1874. год. бр. XVIII. — У истом реду идеја је и аустријски закон од 5. марта 1869. год. и немачки закон од 7. јуна 1871. год.²⁰⁾

Француски законодавац у главном није сматрао потребним да доноси нарочите законе о одговорности жељ. предузимача, већ је се, у главном, ограничио на раније прописе грађ. законика (§§. 1382. — 1386.) а уређење жељ. саобраћаја и сигурност на њему, нормирао је зак. од 15. јула 1845. год. о мерама безбедности на жељезницама (27 параграфа), наредбом од 15. новембра 1846. о мерама безбедности, сигурности и експлоатацији жељезница, која је замењена декретом од 11. новембра 1917. год. о мерама безбедности, сигурности и експлоатацији жељезница локалног и општег интереса (100 параграфа), где је објективна одговорност учиниоца штете заступљена.

На дан 19. јула 1930. год. објављен је зак о жељезницама јавног саобраћаја од 23. јуна 1930. год.²¹⁾ — Овај врло важан закон, који је ступио већ на снагу и важи за целу државу, има 141 параграф и важи за све жељезнице у Кра-

Поред горњег закона, на територији бив. Србије важи још увек: а.) Правилник за жељезнички саобраћај у Краљевини Србији — донесен на основу законодавног решења од 16. јуна 1884. год. — од 3. августа 1884. год. (Зборник 40. стр. 489. обиман, који у 70 чланова предвиђа одговорност за пртљаг и робу, право на тужбу, надлежност, застарелост. Карактеристично је да је овде одговорност максимирана у динарима према врсти робе); б.) Пропис за робу која се од возидбе сасвим искључује или условно прима од 10. марта 1884. год. (Зборник 41. стр. 39.); и в.) Уредба о превозу путника и робе на жељезницама у Краљевини Србији („Правилник за жељезнички саобраћај“) од 20. октобра 1907. год. (Зборник 62. стр. 433.)

Краљевина Србија закључила је више међународних жељезничких конвенција, међу којима се истиче конвенција о везама жељезничким и осталоме са Турском од 30. јануара 1898. год. — Зборник 43. стр. 126., са Бугарском од 1898. — Зборник 43. стр. 149. и са Румунијом од 5. јула 1898. — Зборник 53. стр. 105.

²⁰⁾ в. текст немачког закона у *Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich — Reclams Universal Bibliothek № 2874—2875 a, b.* Његов назив гласи: *Reichsgesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen.* Принцип одговорности предузимача жељезничког саобраћаја изражен је у §. 1. по коме, ако приликом кретања жељезница какво лице буде убијено или телесно повређено, жељезнички предузимач одговоран је за отуда насталу штету, све док не утврди: да је се несрећан случај десио услед више силе или услед сопствене кривице убијенога или повређенога. Овај је закон у 1923. год. пет пута мењан и допуњаван у погледу висине суме на име оштете, за време инфлације у Немачкој. — Упоредити овај закон са §§. 453. — 473. немачког трговачког законика који се односе на захтеве оштете за ствари и лица оштећена на жељезницама.

²¹⁾ *Службене Новине* од 19. јула 1930. год. бр. 162 — LXI.

левини Југославији, које служе јавном саобраћају сем малих жељезница (§. 1.) Шта су мале жељезнице речено је у §. 10.

У многобројним одредбама, закон нормира, да се пруга не може предати јавном саобраћају, док се претходно техничко-полицијским увиђајем не утврди, да је саграђена по утврђеном плану и да је снабдевена за уредан и безбедан саобраћај (§. 12. тач. 1.), пруга и њена постројења као и возна средства морају бити тако удешени, да се њима може возити највећом допуштеном брзином без опасности по безбедност саобраћаја (§. 53.), прелаз преко колосека мора бити обезбеђен (§. 97.), сви путници и грађани имају се строго придржавати наредба и прописа које жељ. управа издаје у интересу реда и безбедности саобраћаја (§§. 131. — 138.) где се и казне за прекршај предвиђају. „Ступањем на снагу овог закона, каже се у §. 140. закона, престају важити: жељезничко-полицијски закон од 1884. године,²²⁾ који је важио за жељезнице у Србији, жељезничко-пословни (прометни) ред од 1851. године, који је важио за жељезнице у Словенији и Далмацији, жељезничко-пословни (прометни) ред од 1907. године, који је важио за жељезнице у Хрватској, Славонији, Банату, Бачкој и Барањи и жељезничко-пословни (прометни) ред од 1882. године, који је важио за жељезнице у Босни и Херцеговини са свима изменама и допунама“. Према томе, сви други жељезнички закони, који нису *изрично* укинута овом зак. одредбом, остају и даље на снази. А како по сили §. 17. истог закона „жељезничке управе одговорне су по законима и уредбама за штете нанете људству и стварима, то остају на снази сви закони и уредбе којима се регулише одговорност жељезница према оштећеним лицима, животињама и стварима. Па како у овој материји постоје најразноврсније одредбе у разним законским подручјима наше државе, то је за препоруку законодавцу, да донесе што пре један општи закон, којим ће изједначити ове неизједначене прописе, по принципу објективне-узрочне одговорности учиниоца штете.²³⁾

²²⁾ Законодавац мисли на закон од 30. јуна 1884. год. — Зборник 40. стр. 404. и његову измену и допуну у закону од 25. јануара 1900. год. — Зборник 55. стр. 105.

²³⁾ Претставници наше државе учествовали су са 24 претставника других држава у изради и потпису Међународне Конвенције о превозу путника и пртљага на жељезницама и Међународне Конвенције о превозу робе на жељезницама, у Берну, које носе датум 23. октобра 1924. год. Ове конвенције постале су државни закон 7. септембра 1928. год. а ратификација је извршена у Берну 22. септембра 1928. год.

Међународна Конвенција о превозу путника и пртљага на жељезницама, веома обимна — садржи 63 члана са додатцима — регулише готово сву правну материју из ове области права. О одговорности жељезница говори се у чл. 28. — 46.

Жељезница је одговорна за смрт или за повреду путника проузроковану несретним случајем који је задесио воз као и за штету проузроковану задоцњењем воза или губитком везе и то према законима и прописима који важе на територији дотичне државе. За ручни пртљак жељезница је одговорна само у толико у колико је штета проузрокована њеном кривицом. За пртљак примљен ради превоза одговорна је све док га не преда сопственику. — Жељезница ће се ослободити одговорности ако је штета настала кривицом путника, природном особино пртљага или вишом силом, или ако је задоцњење воза настало услед околности које није било могуће спречити или отклонити.

Висина штете за делимичан или потпун губитак пртљага утврђена је: ако је износ штете доказан, на 20 франака од сваког килограма; ако износ није доказан, на 10 франака, све бруто тежине, уз накнаду плаћених дажбина, и т. д.

Жељезница одговара за своје особље као и за друга лица којима се служи при вршењу превоза који је примила.

Са много детаља предвиђен је поступак око подношења тужбе, надлежности судских и административних власти за рекламације, поступак око утврђивања штете и застарелост, која је утврђена на једну годину дана, ако шта друго није уговорено.

Међународна Конвенција о превозу робе на жељезницама садржи исто тако 63 члана са много додатака, образаца и др. и одговорност регулише у чл. 26. — 46.

Жељезница која је примила на превоз робу, заједно са товарним листом, одговорна је за извршење превоза на целом путу све до издавања робе, а за штету насталу потпуним или делимичним губитком или оштећењем робе у времену од пријема до издавања или прекорачења рока за испоруку, сем ако се не утврди, да је штета настала кривицом имаоца права, унутаром које није произашло из кривице жељезнице, особитости или природом робе или вишом силом. У 7 лимитативно побројаних случајева, жељезница не одговара за делимичан или потпун уништај робе.

Висина оштете рачунаће се: према берзанском курсу вредности примљене робе, у недостатку курса, по тржишној цени, у недостатку ове, по уобичајеној вредности робе исте врсте и квалитета у месту и времену пријема робе на превоз, с тим да накнада не може прећи 50 франака од једног килограма бруто тежине робе која недостаје, сем ако није већа накнада изрично предвиђена.

Иста одговорност за особље је предвиђена.

Даље, предвиђен је поступак око утврђивања вредности робе, висине оштете, и др., надлежност суда, застарелост за подношење тужбе, која је утврђена на једну годину дана, са изузетком застарелости, у особито тешким случајевима за 3 године (в. текст закона у *Службеним Новинама* бр. 226—LXXIV од 29. септембра 1928. год.

Што се тиче међународних конвенција и споразума послератних, вреди поменути следеће: Међународну Конвенцију и Статут о слободи транзита, закључене у Барселони 20. априла 1921. год. — Закон од 30. априла 1930., *Службене Новине* бр. 148—LIV од 3. јула 1930.; Накнадни привремени споразум који се односи на транспорт између наше и угарске владе од 13. септембра 1921. године; Накнадни Споразум о регулисању граничног промета између Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и Аустрије закључен у Београду 23. фебруара 1922. године — *Службене Новине* бр. 167. од 31. јула 1922. год.; Споразум између владе Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и владе Аустрије о повратку возног материјала потписан у Бечу 5. јануара 1923. год.; Споразум о Јужним жељезницама, закључен у Риму 29. марта 1923. год. — *Службене Новине* бр. 75. од 1. априла 1924. год. и бр. 110. од 16. маја 1924. год.; Конвенција о регулисању транзита на Јужним жељезницама — *Службене Новине* бр. 75. од 1. априла 1924. год.; Конвенција између Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и Краљевине Грчке о транзиту преко Солуна закључена у Београду 10. маја 1923. год. — *Службене Новине* бр. 187. од 16. августа 1924. год.; Измена нота између Краљевине С.Х.С. и Краљевине Холандије о преносу робе жељезницом; Конвенција и Статут о међуна-

На територији Словеначке и Далмације, где су важили цивилно-правни прописи аустриски, у овој области права имамо важан закон од 1869. год. о дужности јемства за телесне повреде и погибије које се десе у саобраћају. Он предвиђа презумпцију грешке код учиниоца штете — објективна одговорност његова, сем ако учинилац штете не утврди вишу силу, кривицу оштећеног за нанету штету или кривицу треће особе за коју не носи одговорност. Овај је закон проширен 1902. год. на све аустриске железнице, па важи и на подручју Словеначке и Далмације.

П У области аутомобилског законодавства имамо и данас у важности, у Словеначкој и Далмацији, строг аустриски закон од 9. августа 1908. год. R. G. Bl. № 162. о одговорности за штете услед употребе аутомобила (без новела од 1922. год.) Њему је много сличан, али у многим одредбама блажији, немачки закон од 3. маја 1909. год. о саобраћају моторним справама. Оба ова закона, са много детаља и у готово потпуној форми, нормирају објективну-узрочну одговорност учиниоца штете према оштећеном. Аустриски закон од 1908. год. као најсавршенији у овој области права, могао би послужити за основу, заједно са новелама од 1922. год. и еволуцијом права

родном режиму железница и протокол о потпису, закључени у Женеви 9. децембра 1923. год. — *Службене Новине* бр. 148—LIV од 3. јула 1930. год.; Конвенција о откупу источних железница. — *Службене Новине* бр. 299 од 30. децембра 1924.; Конвенција између Краљевине С. Х. С. и Краљевине Италије око регулација саобраћаја и транзита преко железница, закључена у Београду 14. јула 1924. — *Службене Новине* бр. 266 — LXXXVII од 14. јула 1924.; Конвенција између Краљевине С. Х. С. и Угарске о саобраћају и транзиту на железницама обеју Краљевина, закључена у Београду 24. јула 1924. год. — *Службене Новине* бр. 302 — CXXVIII од 25. децембра 1929. год.; Уговор о трговини и пловидби између Краљевине С. Х. С. и Јелинске републике, закључен у Атини 2. новембра 1927. год. — *Службене Новине* бр. 254—LXXXIV од 1. новембра 1928. год.; Протокол од 10. маја 1923. о Слободној солунској зони — са протоколом о железничком саобраћају. — *Службене Новине* бр. 136. од 12. јуна 1929. год.; Записник у циљу регулација железничке службе између Слободне солунске зоне с једне стране и Солунске и Ђеђелијске станице с друге стране закључен у Солуну 24. маја 1929. год. и т. д. (в. *Annuaire de l'Association Yougoslave de droit International*, première année, Paris—Belgrade 1931.).

Ништа мање није важно поменути закон о путевима за целу државу од 17. јуна 1929. објављен у *Службеним Новинама* бр. 139—LVIII, којим је замењен закон о јавним сувоземним путевима од 14. јуна 1910. год. а који је важио за Србију заједно са Уредбом о начину употребе свих јавних путева, саобраћаја на њима и одржавања околних места поред истих, бр. 8597 од 5. августа 1912. год. донетом на основу овлашћења из чл. 46. закона од 1910. год. Чл. 14. пом. Уредбе гласи: „Сопственик кола и запрете одговоран је за своја кочијаша за кривице и штете које кочијаш — возар учини на путу, сем случаја, ако кочијаш тера и води кола без знања и допуштења самог сопственика,“ који нам показује интересантну тенденцију ондашњег законодавца, да за штету нанету колима са запрегом (а у чл. 2. Уредбе предвиђају се кола са моторном вучом) пренесе одговорност на сопственика по принципу објективном — узрочном, са изузетком, сем ако су кола или запрега терали без знања и допуштења сопственика.

у овој материји после овог времена. пошто иначе важи на територији Словеначке и Далмације.²⁴⁾

Француски законодавац говори о аутомобилима у закону од 17. јула 1908. год. којим кажњава возиоца ма каквих кола који се не би зауставио или би покушао да побегне у случају несреће, декретима од 10. марта 1899. год. 10. септембра 1901. год. и 4. септембра 1919. год. који су укинута веома важним декретом од 27. маја 1921. год. а који се односи на прописе о саобраћају на путевима отвореним јавном промету и најзад у закону од 31. маја 1924. год. који је основни у овој правној области, а који поставља основе објективне-узрочне одговорности учиниоца штете на накнаду оштећеном.

Од изједначеног законодавства у области аутомобилизма имамо само два, и то један, закон од 2. децембра 1930. год.²⁵⁾ и односи се на предузећа за редован и повремени саобраћај путника и робе моторним колима и други, Међународну Конвенцију закључену у Паризу 24. априла 1926. год. о аутомобилском саобраћају, која је ступила на снагу код нас, према извештају из Београдског ауто клуба, 1. априла 1931. год.²⁶⁾

Први закон дефинише моторна кола, која су по њему аутомобили, аутобуси и камиони, одређује систем дозволе за рад уз кауцију, обавезан преглед кола пре пуштања у промет (§. 3.), која треба да технички одговарају потребама „за вршење

²⁴⁾ в. овај закон са потпуним текстом у српском преводу Аустриског грађанског законика од г. *Д-р Драгољуба Аранђеловића* (друго издање Геце Кона 1922. год. стр. 454. и ост.) Ми предлажемо, да се за основ за дискусију по овој правној материји, узме овај закон у српском преводу г. *Д-р Аранђеловића*, према тамо објављеном тексту.

²⁵⁾ објављен у *Службеним Новинама* од 12. децембра 1930. год. бр. 286 — XCVIII.

²⁶⁾ в. француски текст ове конвенције у *Recueil de renseignements de Tourisme* — publié par l'Association internationale des Automobile-clubs reconnus, Paris 1931. — Конвенција је преведена и објављена, упоредо са француским текстом, заједно са Међународном Конвенцијом о саобраћају по друмовима и путевима закљученом у Паризу 24. априла 1926. год. као закон у збирци Међународних уговора Краљевине Југославије, обнародованих 1929. год. — Издање Министарства Иностранних Дела, књига I. стр. 41. и ост. Ратификација обеју конвенција извршена је у Паризу 12. априла 1929. год. — У циљу регулација аутомобилског саобраћаја састала је се 1909. год. у Паризу, дипломатска конференција која је завршила рад конвенцијом од 14. октобра 1909. год. Конвенцију су потписале: Немачка, Аустрија, Белгија, Бугарска, Италија, Француска, Шпанија, Монако, Португалија, Румунија и Србија. Није нам познато да ли је Србија ратификовала ову конвенцију. (в. *Paul Fauchille: Traité de droit international*, tome I — troisième partie, p. 500.)

Међународна Конвенција о саобраћају по друмовима и путевима има 14 чланова, врло је комплетна и садржи одељке о терању кола, теретне стокe, стокe за вучу и за јахање, о правцу саобраћаја, о укрштању и престизавању, о рачвању и укрштању путова и о светлосним сигнализима.

саобраћаја без опасности за путнике и туђу имовину.“ Најзад у §. 7. предвиђа се обавезно осигурање: „Предузеће је дужно, ту се каже, да код осигуравајућег завода у земљи, изврши осигурање противу повреда и штета које би биле при превозу учињене путницима и другим лицима, а у обиму одређеном правилником. Саобраћај не сме отпочети док се надзорној власти не поднесе доказ, да је ово осигурање извршено. Неплаћене премије наплаћиваће се из кауције.“ У §. 11. остављен је рок од три месеца предузећима посталим пре овог закона, да му се саобразе.

Правилник нам није познато да је објављен, али и без њега, овај закон преставља веома важан корак законодавца ка обавезном осигурању за објективну одговорност учиниоца штете према оштећеном, само ће се његово благотворно дејство осетити онда у потпуности, кад добијемо изједначен закон о објективној одговорности учиниоца, који је више него потребан за аутомобилски саобраћај, ради заштите живота и тела људи и животиња и имовине од штета насталих услед постојања аутомобила.

Други текст који важи за целу државу, јесте горе наведена Међународна Конвенција о аутомобилском саобраћају, закључена у Паризу 24. априла 1924. год. између 32 државе, међу којима фигурише и наша. У 17 чланова, колико садржи, регулисан је у главном међународни аутомобилски саобраћај, на веома прост начин. Чл. 2. нормира следећу дефиницију аутомобила: „Сматрају се аутомобилима у смислу одредаба ове Конвенције, свака кола (vehicules) снабдевена диспозитивом са механичким покретом, која се крећу по јавним путевима неvezана за гвоздени пут а служе превозу лица и робе“. Ову би дефиницију могао и наш законодавац узети ако и кад буде доносио закон о аутомобилском саобраћају и одговорности vezаној за њега.

III *Ваздушни простор*, који је припадао, по старој доктрини, сопственику земљишта²⁷⁾ изнад кога се простире, претрпео је знатне измене, услед све већег развоја ваздухопловства. Не само да овај простор није припадао више сопственику земљишта изнад кога је се простирао, већ је се у многоме *интернационализирао*, благодарећи многобројним међународним конвенцијама о ваздушној пловидби.

²⁷⁾ в. §. 211. срп. грађ. законика који дефинише својину као најпотпуније право, нормирајући изрично у §. 214. да се ограничениости права сопствениости никад не препостављају. — Франц. грађ. законик у §. 552. изриком каже: „Својина земљишта повлачи својину изнад и испод њега. — Сопственик може подићи изнад њега (земљишта) садове и зграде које сматра сходним...“ в. исто тако §§. 353 и ост. аустриског грађ. законика и §. 857. немачког грађ. законика који гласи: „Der Besitz geht auf den Erden über.“

Први међународни споразум о пријему ваздухоплова једне државе у ваздушни простор друге, закључен је између француске и немачке владе априла 1913. год. којим је забрањено војним аеропланима једне државе да лете изнад територије и да се спусте на територију друге државе, изузев на позив владе.²⁸⁾

У Србији је први пропис о ваздухопловима био Уредба од 18. фебруара 1913. год под П. бр. 1775.²⁹⁾ У тој уредби регулише се, у главном, саобраћај по ваздуху, а у чл. 15. речено је, да ће са одговорним лицима „надлежне власти поступити по закону,“ с тим, да ће се све справе, као оруђе, којима је крив. дело учињено, конфисковати у корист државе, свакад кад се њима учини ма какво крив. дело. Значи, да је уредба прихватила ону одговорност за причињене штете, која је нормирана у грађ. законнику.

Уговори о миру, којима је завршен светски рат, садрже многобројне одредбе о ваздухопловству, нарочито забрану у погледу ваздухопловног наоружања побеђених држава и правна прелетања њиховог ваздушног домена од стране сила победница³⁰⁾. Али, пошто није било међународне конвенције о

²⁸⁾ в. Илија А. Пржић: Основи ваздухопловног права, Београд 1926. Издавач Геда Кош. стр. 12. — Г. Пржић, који се од дуже времена стручно бави ваздухопловним правом, у овој књизи, необично концизно и документовано, изложи је све оне правне домене у које задире ваздухопловно право, те је тако она неопходна сваком оном кога интересује ова правна материја. Ми смо се овом књигом обилно послужили у излагањима која следују.

Француска је донела 31. маја 1924. год. закон о ваздушној пловидби, којим је из основа измењен систем одговорности за учињене штете. Његова појава је изазвала читаву буру од протеста, али се доцније увидело, да се није имало право, што је се показало непријатељски расположено према овом закону. Чл. 53. предмет најжучније дискусије, гласи: „Корисник ваздухоплова одговоран је, без права на приговоре, за штете које учини, било ваздухоплов приликом кретања или предмети који се од њега одвоје, људима или добрима на земљи. — Ова се одговорност може умањити само доказом о кривци повређеног.“ — Интересантан случај примене овог прописа саопштен је у *Journal des Débats* од 26. октобра 1930. год.

²⁹⁾ објављена у *Српским Новинама* бр. 41. од 21. фебруара 1913. год. Њен текст је објављен у раније наведеној књизи г. Пржића, стр. 81. и ост.

³⁰⁾ в. Одељак III: Клаузуле о војном и поморском ваздухопловству — чл. 198. — 202. Версаљског уговора о миру између савезничких и удружених сила и Немачке од 28. јуна 1919. год. — Издање држ. штампарије 1920. год. Овим одредбама забрањено је Немачкој да одржава и даље војно и поморско ваздухопловство (чл. 198.), с тим да у року од два месеца од дана ступања на снагу уговора о миру има бити демобилисано све немачко ваздухопловно особље на суву и води (чл. 199.); даље, све до евакуације немачке територије од стране савезничких и удружених сила, ваздухопловни апарати савезничких и удружених сила имаће у Немачкој слободан пролаз кроз ваздух, слободу транзита и спуштања на земљу (чл. 200.); забрањена је израда и увоз ваздухопловних апарата у Немачкој за време од шест месеци од дана ступања на снагу овог уговора (чл. 201.). Најзад, од дана ступања на снагу овог уговора, сав војни и поморски

регулисању ваздушне пловидбе између држава бив. савезница у рату, то је у Паризу 13. октобра 1919., год. закључена ова Конвенција између 27 савезничких држава, међу којима и наша, којом се регулише пловидба ваздухом. Државе које нису узеле учешћа у рату 1914.—1919. год. моћи ће јој приступити дипломатском нотификацијом Влади Француске републике (чл. 41.) а државе учеснице у рату, које нису потписале Конвенцију (бив. непријатељске), моћи ће јој приступити само ако су чланови Друштва Народа, са извесним модалитетима (чл. 42.).

Ова Конвенција, коју је наша држава међу првима ратификовала, постала је закон 6. децембра 1926. год. са амандманима чл. 5. и 34. исте Конвенције. Садржи 43 члана, подељених у девет поглавља, у којима се, у главном, регулише држављанство ваздухоплова, прописују правила о њиховом кретању изнад територије држава потписница, и др. са много прилога (о знацима које морају носити ваздухоплови, књигама о пловидби ваздухом, сигнаlima, условима за полет и спуштање, метеоролошким обавештењима, царинама и др.).

Протоколи о измени чл. 5. и 34. Конвенције састављени су и потписани у Лондону 27. октобра 1922. год и 30. јуна 1923. год. и то први изрично забрањује прелетање ваздухоплова неугворне државе преко територије уговорне државе, без нарочите конвенције или споразума а други установљава Међународну комисију за ваздухопловство (Commission internationale de navigation aérienne, скраћено С. I. N. A.).³¹⁾

ваздухопловни материјал има се предати владама главних сила савезничких и удружених (чл. 202.).

Готово истоветне одредбе налазе се у уговорима о миру између савезничких и удружених сила и Аустрије, закљученом у Сен-Жермену ан Ле 10. септембра 1919. год. (чл. 144.—148.), у уговору о миру са Бугарском закљученом у Неји на Сени 27. новембра 1919. год. (чл. 89.—93.) и са Турском закљученом у Тријанону 4. јуна 1920. год. (чл. 128.—232.) који је у многоме измењен Лозанским уговором о миру од 24. јула 1923. год.

За више детаља, нарочито у погледу међународног ваздухопловства, видети *Paul Fauchille: Traité de droit international public, huitième édition, Paris, Rousseau et Co. éditeurs*, у четири велика тома.

³¹⁾ Ову Међународну комисију сачињавају по два преставника за Сједињ. Амер. Државе, Француску, Италију и Јапан, по један преставник за Велику Британију и за сваки Доминион као и за Индију, и за све остале уговорне државе. Она има за дужност, да уговорним државама доставља сва потребна обавештења и податке о ваздухопловству које буду тражиле, да прикупља сва обавештења и податке о ваздухопловству и да даје мишљења по питањима које би јој уговорне државе упутиле на оцену. Али, како је рад ове Међународне комисије био уско везан за Конвенцију од 1919. год. то она није имала довољно слободе у своме раду, па је 1925. год. на предлог Француске владе, на конференцији од октобра 1925. год., установљен један Међународни одбор правних стручњака у области ваздухопловног права (Comité international technique d'experts juridiques aériens, скраћено С. I. T. E. J. A.) са седиштем у Паризу, који се поделио у

С погледом на овај веома важан правни домен, а по угледу на остале законодавце, наш законодавац је сматрао потребним и корисним, да га нормира, што је учинио законом о ваздушној пловидби од 22. фебруара 1928. год. незнатно измењеним законом од 14. јануара 1930. год. где је у веома великом обиму — закон садржи 117 чланова — третирао готово сва питања која задиру у домен ваздухопловног права.³²⁾

четири секције и узео на себе дужност да израђује предлоге за конвенције из области међународног приватног ваздухопловног права, док је ранија међународна комисија — С. I. N. A. имала за задатак, да обрађује проблеме из међународног јавног ваздухопловног права.

„С. I. T. E. J. A. је до сада одржала четири сесије (маја 1926. и априла 1927. год. у Паризу, маја 1928. год. у Мадриду и априла и маја 1929. год. у Паризу) на којима су израђени пројекти конвенције о одговорности преносиоца у међународним транспортима ваздухопловима, и о документима за ваздухопловне транспорте (пројект усвојен 1928. год. у Мадриду) и о одговорности за штету причињену трећим лицима на земљи (пројект усвојен 1929. год. у Паризу).“ — *Илија А. Пржић: Међународно-правна хроника: Изједначење одредаба о међународном ваздухопловном саобраћају. — Архив за правне и друштвене науке, новембра 1929. год. стр. 381. и ост. у коме је изнет историјат развоја ваздухопловног права и анализа Варшавске конвенције о којој ће бити доцније речи.*

Конвенција од 1919. год. са амандманима, објављена је у *Службеним Новинама* од 12. јануара 1927. год. бр 8-II а њен се текст налази и у раније наведеној књизи г. *Пржића: Основи*, стр. 84. и ост. Примена ове Конвенције са амандманима као и надзор и вођење рачуна о извршењу закона и прописа правних, трговачких и царинских, у колико се односе на аеронаутичку индустрију, ваздухопловни обрт, промет и саобраћај, стављена је у надлежност Министарства Војске и Морнарице законом од 26. јануара 1922. год. (*Пржић: Основи* стр. 39.).

Пре рата постојао је један Правни одбор за ваздухопловство (Comité juridique de l'aviation) који је спремао материјал за ваздухопловне конгресе и дипломатске конференције о ваздухопловству.

Потпуности рада, поред књиге г. *Пржића*, може се корисно консултовати и Ваздухопловно право од *Д-р Стевана Миклијана*, Нови Сад 1928. као и два чланка г. *Пржића*, оба под насловом: Проблем ваздухопловног права, објављени у часописима *Наша крила*, 1923. бр. 5., и *Архиву за правне и друштвене науке* 1924. књига XXV а и његов чланак под насловом: *Le droit aérien en Yougoslavie, Annuaire de l'Association Yougoslave de Droit International, première année pp. 165 et suiv.*

³²⁾ Идеје водиле јесу следеће:

Уговор о преносу робе и лица ваздушним путем утврђује се товарним листом, признаницом, односно путничком картом (чл. 66. и 73.). Преносилац саставиће декларацију са назначењем природе робе која се преноси (чл. 67.). Он је одговоран за вредност робе према изјављеној вредности, под условом да противно докаже ако жели да се ове одговорности ослободи (чл. 68.). Ако вредност робе није означена, преносилац плаћа 1000 дин. од пакета (чл. 68.). Новчана накнада преносиоца за живот и тело путника, износи највише 100.000.— дин. од једног путника, али се ова сума може изјављеној вредности, под условом да противно докаже ако жели да се ове одговорности ослободи (чл. 73.). Кад прималац узме робу без примедбе, сматра се да му је предата уредно. Ипак, допуштене су рекламације у року од 3 дана по пријему робе (чл. 69.). Ако захтева спас ваздухоплова да се роба избацити, иста се може избацити, и у том случају превозилац не одговара за накнаду (чл. 71.). Све одредбе или уговори, којима се преносилац ослобађа новчане одговорности или накнаде, или се иста смањује, немају правне вредности (чл. 75.). За пренос путника и робе, у колико није шта

У времену између 4. и 12. октобра 1929. год. заседавала је у Варшави Друга Међународна конференција за ваздухопловно право, која је се бавила изједначењем извесних одредаба о међународном ваздушном саобраћају и израдила једну конвенцију, која носи датум 12. октобра 1929. год. и озаконена је код нас законом од 31. марта 1931. год. заједно са накнадним и завршним протоколом. Званичан јој је назив: Конвенција за изједначење извесних прописа о међународном преносу ваздухом. На конференцији биле су претстављене 32 државе.

Конвенција је веома пажљиво и детаљно израђена. Њоме су у главном задовољени интереси путника и робе а у исто време ограничена је одговорност превозиоца.³³⁾

друго речено, вреде прописи грађанског и трговачког законодавства (чл. 72. и 75.). Правни односи, између сопственика односно закупаца ваздухоплова и летећег особља, морају се регулисати темељним уговорима који се морају пријавити ваздухопловној дирекцији (чл. 84.). Сопственик ваздухоплова солидарно је одговоран са закупцем летећем особљу за повреде узетих обавеза у случају краткорочних закупа ваздухоплова, али исту одговорност сноси сам закупцац у случају дугорочних закупа (чл. 87.).

Закон прави следећу разлику у погледу штете и одговорности: ако ваздухоплов, при лету или кретању на земљи и територијалним водама, причиња штету другом ваздухоплову, онда у погледу одговорности пилота и вршиоца предузећа (експлоатанта) за накнаду штете вреде одредбе грађанског закона. — Одредбе овог закона вреде и у погледу одговорности вршиоца ваздухопловног предузећа (експлоатанта) за штете учињене приликом кретања ваздухоплова, као и за штете учињене лицима и имањима на земљи од делова, који се од ваздухоплова одвоје. Његова одговорност може се ублажити или отпасти, ако се докаже, да је и оштећени скривно штету (чл. 88.).

У случају краткорочног закупа, закупцац и сопственик солидарно су одговорни трећим лицима за накнаду причињене штете. У случају дугорочног закупа сопственик ће одговорати само онда, ако се докаже, да је он крив (чл. 89.).

Тужба за накнаду штете, причињене на земљи и у територијалним водама, може се поднети суду места где је штета учињена, или суду сталног места пребивања (домицила) туженог. Ако је штета причињена коме ваздухоплову у покрету, надлежан је суд, у чијем је подручју оштећени ваздухоплов морао да се спусти. — За суђење преносиоцима због новчане одговорности надлежан је, према избору оштећенога, суд сталног места пребивања (домицила) туженога, место поласка, место доласка или место где се случај десио (чл. 90.).

В. исто тако Уредбу о међународној ваздушној пловидби приватних ваздухоплова изнад територије Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца од 12. јуна 1926. год. — *Службене Новине* бр. 152. од 8. јула 1926. год.

³³⁾ Конвенција је објављена у *Службеним Новинама* од 5. јуна 1931. год. бр. 124. — XXXVII.

Пошто прво дефинише међународни транзит, Конвенција се детаљно бави путничком картом, билетом за пртљаг и листом о превозу робе. Одговорност возиоца нормирана је у чл. 17. и 30. Возилац је одговоран за штету која је настала у случају смрти, ране или друге телесне озде, коју је претрпео какав путник, кад се случај, који је проузроковао штету, десио на ваздухоплову и у току свих операција укрцавања и искрцавања. Возилац је одговоран за штету која је настала у случају пропасти, губитка или оштећења, као и у случају кашњења предатог пртљага или робе, кад се случај, који је проузроковао штету, десио за време преноса ваздухом.

На конференцији С. I. T. E. J. A. одржаној у Будимпешти октобра 1930. год. са преставницима 19 држава, која је имала

Возилац није одговоран ако докаже, да су он и његови органи предузели све мере потребне да се избегне штета, или да им је било немогуће предузети те мере, или ако докаже, да је штета на роби и пртљагу проистекла из грешке у пилотажи, у управљању ваздухопловом или у пловидби и да су, у сваком другом погледу, он и његови органи предузели све потребне мере, да се штета избегне. Возилац ће бити делимично или потпуно ослобођен своје одговорности, према домаћим законима, ако докаже, да је грешка оштећеног лица проузроковала штету или томе допринела.

Ако се нарочито не уговори већа сума, одговорност возиоца при преносу лица, утврђена је на 125.000.— француских франака или на ренту која не може бити већа од 125.000 француских франака као капитала; при преносу робе на 250 фр. франака по килограму, сем ако није уговорена већа вредност и ако возилац не докаже, да је декларисана вредност робе била већа од стварне вредности њене за пошиљача, у времену предаје. Што се предмета — ствари, које путник носи са собом тиче, одговорност возиоца ограничена је на 5.000.— фр. франака по путнику. Суме означене у фр. францима подразумевају франак као јединицу која садржи 65 $\frac{1}{2}$ mm. gr. злата финоће 900/1000, но ове суме могу бити превртрене у национални новац у округлим цифрама.

Свака клаузула, којој је циљ да ослободи возиоца његове одговорности или да утврди нижу одговорност од оне утврђене у овој конвенцији, ништавна је и без дејства, али ништавност ове клаузуле не повлачи ништавност уговора, који остаје под владом конвенције.

Ако је штета проишшла услед возичеве зле намере или органа који врши његову дужност или услед какве погрешке која се према закону суда, коме се треба обратити, сматра као равна овој, возилац се неће моћи користити одредбама које искључују или ограничавају његову одговорност.

Надлежан суд за тужбу јесте онај који изабере тужилац, на територији једне од уговорних држава, било према домицилу возичевом, главном седишту његовог предузећа или у месту, у коме постоји установа, преко које је био закључен уговор, или према месту опредељења. Ако се тужба не подигне у року од две године рачунајући од приспећа ваздухоплова на место опредељења или од дана када је требао тамо да присне, или од дана прекида преноса, губи се право на накнаду штете.

Конвенцију су могле потписати односно пристуити јој и непрестављене државе, до 31. јануара 1930. год.

Накнадни протокол не дира у материју овде изложену.

Завршни протокол садржи ознаку, да су се делегати држава потписница Конвенције састали у Варшави на Другу Међународну конференцију за приватно ваздухопловно право од 4. до 12. октобра 1929. год., у циљу да дискутују по предлогу конвенције која се односи на документа о преносу ваздухом и одговорност возиоца у међународним преносима ваздухопловима, израђеном од Међународног одбора правних стручњака у области ваздухопловног права (С. I. T. E. J. A., а састављена на основу предлога Прве међународне конференције за приватно ваздухопловно право, која је се била састала у Паризу од 27. октобра до 6. новембра 1925. год.

Наша делегација је била састављена од шефа г. *Ива Булија*, делегата г.г. *Д. Симовића* и *Д-р С. Дракулића* и експерта г. *Пржића*. (в. детаљније о овој Конвенцији: *Илија А. Пржић*: Међународно — правна хроника, Архив за новембар 1929. (op. cit.) и *Maurice Maschino*: La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, — Droit aérien, premier trimestre 1930. pp. 4 et suiv. — часопис који се бави развјетком ваздухопловног права, као наставак старог *Revue juridique internationale de locomotion aérienne* — основаног 1910. год. у Паризу.)

за циљ — предмет, припрему материјала — предлога за доношење једне међународне конвенције о накнади штете нанесене особама на земљи од стране ваздухоплова, донет је предлог конвенције, који ће вероватно постати конвенцијом у најкраћем року³⁴).

IV Студија *речног и поморског права и законодавства*, који имају велике везе са предметом овде изученим, ако би желели да буде комплетна, узела би нам много времена и места. Али, како је немогуће завршити наша излагања без и најкраћег погледа на овај важан правни домен, то се задовољавамо са најкраћим излагањима.

Пловне реке и мора са објектима који њима плове и ризицима којима они излажу људе и ствари, веома су подесни за регулисање путем правних норми, које су опет погодне за изједначење — унификацију. С тога је овде домен домаћег — националног законодавства чврсто везан за међународни домен. То је разлог што се у овој области права срећемо са многобројним међународним прописима, који црпе снагу из домаћих законодавстава, посталих на основу старих узуса, често истоветних за многе државе, чиме се даје могућност интернационализације. Тако се на овај начин периодично обнавља домаће законодавство у виду закона донесених ради увођења у живот међународних конвенција, који често потврђују, већ давно утврђене узусе или правила.

Предратно речно законодавство Краљевине Србије врло је штуро и непотпуно. Ту имамо закон о водама и његовој употреби од 26. децембра 1878. год. — Зборник 34. стр. 48. Поступак за извршење овог закона од 1. марта 1879. год. — Зборник 34, стр. 236. Додатак овом поступку од 14. фебруара 1879. год. Зборник 34. стр. 316. Најзад, закон о регулисању и употреби вода од 18. децембра 1906. год. — Зборник 60. стр. 477.

Од изједначеног законодавства, по нашем сазнању, имамо два правилника за обележавање водених путева и то један под Д. В. број 8433/23. који је замењен другим од 12. августа

³⁴) Нашу државу представљали су у Будимпешти г.г. Душан Т. Симовић, Д-р Стеван Дракулић, Илија Гарашанин и Илија Пржић.

Предлог ове конвенције (Projet de convention sur la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface) објављен је у 73. документу конференције у Будимпешти који се односи на извештај о раду петог заседања. Ванредно добро састављен, прецизан и јасан, овај предлог садржи свега 12 чланова са једном препоруком. Дефиниција штете налази се у прва два члана, одговорност возиоца у трећем, максимум оштетне суме у четвртном, надлежност суда у деветом, застарелост у десетом и др.

1931. год. и закон о искоришћавању водних снага бр. 2233 од 4 јула 1931. год³⁵).

Правилник од 12. августа 1931. год. означава какви све знаци има да се ставе „на пловним путевима општег значаја у циљу осигурања што безбедније пловидбе и лаког оријентисања“. У чл. 11. изриком је предвиђено да обални знаци служе у главном за оријентацију у речном саобраћају секција за одржавање пловног пута, док забрана пролаза има императиван карактер. „Према томе бродовласници немају права на накнаду претрпљене штете услед недовољног обележавања од стране државе“, те је у овом случају одговорност државе за накнаду штете искључена.

Закон о искоришћавању водних снага од 4. јула 1931. год. изједначује ову правну материју на целој државној територији и у 81. параграфу детаљно нормира разне правне ситуације везане за њега. Одговорност за накнаду штете нормирана је у §§. 13. и 14. Изражен је принцип одговорности повластичара „да накнади штету, коју би његово постројење њоме проузроковало.“ Три разне правне ситуације предвиђене су по горњем принципу, али са нешто ублажења, у §. 14.

Како су многе реке подесне за пловидбу већих размера било обиљем воде или својим географским положајем, то је велики број река интернационализован путем међународних уговора, те је тако отворен, било уговорним државама само, било целом свету. Бечки конгрес од 1815. год. учинио је најзначајнији корак у овом правцу. Рајна, Дунав и Висла у Европи добили су, до великог рата, више или мање међународни режим.

Чл. 331. Версаљским уговором о миру оглашене су за међународне реке: Елба од утока Влтаве и Влтава од Прага, Одра од утока Опе, Њемен од Гродна и Дунав од Улма, а чл. 332. предвиђена је потпуна једнакост у третирању свих држава са државама граничарима или сопственицама обеју обала. Слично је нормирано и у чл. 292. Сен-Жерменског уговора о миру, 276. Тријанонског уговора о миру, 220. Нејског уговора о миру и 346. Севрског уговора о миру.

Како чл. 338. Версаљског уговора о миру предвиђа могућност измене режима из уговора о миру, то је под окриљем Друштва Народа, а на основу правилника о организацији оваких међународних конференција, у коме је детаљно предвиђена организација, право представљања, унутрашњи систем рада и

³⁵) в. Правилник Д. В. бр. 843323 објављен у *Службеним Новинама* бр. 74. од 31. марта 1924. год. — Правилник од 12. августа 1931. год. објављен у *Службеним Новинама* бр. 182 — LIX од 12. августа 1931. год. и Закон о искоришћавању водних снага објављен у *Службеним Новинама* бр. 151. од 7. јула 1931. год. и бр. 154—LI од 10. јула 1931. год.

др., сазвана и одржана Међународна конференција у Барцелони, која је после рада од 10. марта до 20. априла 1921. год донела Конвенцију о слободи превоза са Статутом, са датумом од 20. априла 1921. год. и Конвенцију и Статут о режиму пловних путева међународног значаја, који носе исти датум. Овај Статут о режиму пловних путева ударио је основ међународном речном праву и може послужити и домаћем законодавцу приликом доношења домаћег законодавства.

Чл. 1. дефинише пловне путеве, чл. 2. признаје специјалан режим међународним пловним путевима за које постоје међународне комисије, чл. 3. прокламује под извесним резервама, слободу пловидбе лађама под заставом ма које државе потписнице пом. конвенције, с тим да ће сви потписници уживати једнака права, и т. д.³⁶⁾

Како је се приликом примене горње Конвенције појавило више спорних питања, то је на иницијативу Друштва Народа, сазвана Конференција за изједначење речног права у Женеви, која је у времену од 17. новемора до 9. децембра 1930. год. решавала: а.) о праву на заставу; б.) о извесним питањима из речног права (иматрикулација, својина, хипотека, принудна наплата над лађама) и в.) судари и штете у унутрашњој пловидби, и по предлозима конвенција по горњим питањима, израђеним од стране Комитета за изједначење речног права, израдила три Конвенције.

Преставници наше државе учествовали су активно у раду ове Конференције и изради Конвенције коју су потписали у име наше државе. Међутим, и ако ове конвенције нису ратификоване од наше државе, ипак ћемо основне идеје *шреће* конвенције, о сударима у унутрашњој пловидби, изложити у најкраћим потезима.

Одредбе Конвенције односе се на накнаду штете проузроковану сударом лађа у унутрашњој пловидби на лађама, даље стварима или лицима која се налазе на броду. Ако је штета потекла из непредвиђеног случаја или из више силе, сем

³⁶⁾ в. Société des Nations. — Conférence générale sur la liberté des communications et du transit, Barcelone, 10 mars au 20 avril 1921. Instruments officiels approuvés par la Conférence... 3. Convention et Statut sur la liberté du transit. 4. Convention et Statut sur de régime des voies navigables d'intérêt international.

Конвенција и Статут о слободи превоза и Декларација којом се признаје право на заставу државама које немају поморске обале, потписана исто тако у Барцелони 20. априла 1921. год. постале су закон код нас од 30. априла 1930. год. и објављене у *Службеним Новинама* бр. 148—LIV од 3. јула 1930. год. Ратификација је извршена за оба међународна акта у Друштву Народа 7 маја 1930. год. — Конвенција и Статут о режиму пловних путева међународног значаја, нису још објављени као закон, нити су ратификовани.

ако лађа није била бацила котву, штету ће поднети онај који ју је претрпео. Предвиђена је солидарна одговорност за штету насталу услед поступка више лађа. Према степену кривице одговорног лица са оштећене лађе, умањиће се одговорност учиниоца штете. Предвиђена је, даље, накнада штете лицима и стварима, која су претрпела штету на лађи од стране лађе учиниоца штете, даље, искључена је свака формалност као на пр. протест, да би се могла повести акција за накнаду као и презумпција законска о одговорности за судар, застарелост (две и пет година), дефиниција лађе — пловног објекта (у коју долазе сплавови, дизалице и др.³⁷⁾

Поморско законодавство, у колико има везе са нашим предметом, било је потпуно непознато бив. Краљевини Србији с тога што немајући мора, није је ова правна материја директно ни интересовала. У великој Краљевини Југославији, док се не донесу изједначени правни прописи из ове области права, важи готово све оно што је важило за време Аустрије на Хрватском приморју, Далмацији и Боки.³⁸⁾

Поморско право и законодавство које га нормира, представља огромну правну област. Норме из обичајног права састављене су у главном у три велика зборника: *Jugements-Rôles d'Oloron*, *Consulat de la mer* и *Guidon de la mer*. У циљу изједначења поморских прописа, *Колбер* је саставио чувену *Ordonnance sur la marine* 1681. год. која је послужила за основ приликом израде француског *Code de commerce* од 1807. год. и то у делу који се односи на поморско право, узора, по коме су готово све поморске државе донеле своја законодавства. Али како је од прилике 1850. год. поморска пловидба кренула другим правцем, благодарећи напуштању дрвених бродова и њиховом замењивању са гвозденим, употреби паре и моторне снаге у опште и др. то је и поморско законодавство кренуло истим правцем. У овој периоди превлађује утицај немачког законодавства — пруског трговачког законика од 1861. год. јер се старо француско поморско законодавство споро адопти-

³⁷⁾ в. Société des Nations: Conférence pour l'unification du droit fluvial, tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930. — Comptes rendus et textes. — Documents préparatoires: I projets de conventions; II rapports.

в. *J.-P. Niboyet: La première Conférence pour l'unification du droit fluvial* и *A. W. Quin: Nouvelles tendances dans le droit fluvial international*, чланци објављени у *Revue de droit international et de législation comparée* 1931. No. 2.

³⁸⁾ в. расправе и студије из поморског права г. *Д-р Јулија Могана* у *Мјесечнику* и *Архиву* — 1921. нарочито о бродовласнику и његовој одговорности, г. *Д-р Милорада Стражњићког*, *Д-р Анте Вероне*, нарочито његове *Основе нашега поморскога права* (Споменица на III Конгрес правника у Сарајеву, где нашега поморскога права (Споменица на III Конгрес правника у Сарајеву, где је објављена студија г. *Д-р Могана* о поморском возарском послу и г. *Д-р Славака Стојковића*, о постању Бриселских конвенција из међународног приватног права).

ра новим приликама. Овде присуствујемо утицају државе на поморство у опште, која интервенише прво слабије, да би се само њен утицај осетио, постепено али сигурно, до великог рата, када држава узима, у виду монопола, поморску трговину потпуно у своје руке.

Паралелно са овим развојем, присуствујемо интернационализацији — изједначењу поморског права. International law Association прва је радила на изједначењу. На конгресима организованим 1864. и 1877. од овог Удружења, састављена су чувена правила Јорка (York) и Анверса (Anvers) која су примљена као норме од многе државе у погледу на т. зв. заједничке аварије. И друге области поморског права биле су предмет изучавања на конгресима у Анверсу 1885. год., Брислу 1888. год. и Бенони 1892. год. Са стварањем Comité maritime international од 1897. год. дат је нов полет унификацији поморског права

Конгрес у Вашингтону, 1889. год., установио је законик о кретању по мору, који садржи прописе о морском путу, осветљењу знацима — сигналама. Овако донете одредбе допуњене су Конвенцијом закљученом у Лондону 20. јануара 1914. год. о безбедности морске пловидбе.

Рад Међународног поморског комитета уродио је плодом. После дипломатске конференције одржане у Брислу у четири маха у времену од 1905. до 1910. год., дошле су две Бриселске конвенције од 23. септембра 1910. год. о сударима и помоћи на мору, у којима је ова важна правна материја нашла своје решење. Прописи ту изражени, као различити од прописа из домаћег законодавства, прихваћени су од разних држава потписница, као Белгије законом од 12. априла 1911. год. Велике Британије законом од 16. децембра 1911. год., Немачке законом од 7. јануара 1913. год. и најзад Француске законом од 15. јула 1915. год. и од 29. априла 1916. год. којима се мењају §§. 407. и 436. трг. законика и уводи потпуно нова материја у француско законодавство о помоћи на мору.

Благодарећи одредбама из уговора о миру закљученим 1919.—1920. год. којима се предвиђа Међународни биро рада, а под окриљем Друштва Народа, закључено је у Вашингтону 28. октобра 1919. год. да ће питања која се односе на рад лица запослених на мору, бити предмет студије нарочите конференције. Поморска конференција која је заседавала у Бенони у времену од 15. јуна до 10. јула 1920. год. донела је три предлога конвенција о упославању помораца, о накнади за нерад у случају пропасти брода у бродолому и о најнижем добу лица за пријем на поморски рад.

Најзад 25. августа 1924. год. закључена је у Брислу Међународна конвенција о ограничењу одговорности сопственика

морских лађа. У раду је учествовало 27 држава преко својих преставника, међу којима и наша држава.

Конвенција се сматра веома важном. Има 22 члана и ову правну материју третира са много детаља. По њој сопственик лађе одговара само до износа вредности лађе, товара и осталог што припада лађи, за накнаду штете нанесене лицима на земљи и на води поступцима или кривицом капетана, послуге, пилота или ма ког другог лица у служби на лађи, за штете настале на товару, за обавезе из уговора о превозу и т. д. — осам случајева са ограниченом вредности за извесне штете на осам фунти стерлинга по тони лађе. — Ова одговорност не односи се на обавезе које потичу из поступака или кривице сопственика лађе. — У случају смрти или телесне озледе проузрокованих поступцима или кривицом капетана, послуге, пилота или ма ког другог лица у служби на лађи, сопственик је одговоран према жртви или према његовим правопријемницима и преко границе означене у ранијим прописима, до највише осам фунти стерлинга од тоне тонаже лађе. — Даље је предвиђена заштита оштећеним и у случају забране, пописа, као и начин одређивања тонаже. — Одредбе ове конвенције примењују се на сваку уговорну државу кад лађа на коју се има применити ограничена одговорност, припада једној од уговорних држава. Она се не примењује на ратне лађе и на друге лађе искључиво намењене каквој јавној служби. — Одредбама о надлежности судова, о поступку и о извршењима из конвенције³⁹⁾ не дира се у односне одредбе домаћег законодавства.

Поморско — домаће — законодавство кодификовано је у Италији 1882. год., у Шпанији 1885. год., у Немачкој 1897. год., у Белгији 1908. год. Одредбе француског поморског права још су увек саставни део трговачког законика, његове друге књиге о поморској трговини §§. 190.—436. која је многобројним законима допуњена и измењена.⁴⁰⁾

³⁹⁾ Нашу државу која још није Бриселску конвенцију ратификовала, заступали су и потписали конвенције за њу, г.г. *Стражњици и Верона*.

Ближа обавештења о овој важној правној материји као и о речном праву са односним међународним конвенцијама добили смо од г. *Душана Пантића* саветника Министарства Иностраних Дела, који води саобраћајни одсек овога Министарства и представља нашу државу на многим међународним скуповима посвећеним овим питањима са много стручности и успеха.

⁴⁰⁾ В. студију г. *Georges Ripert-a*: La législation maritime française de 1870 à 1920 у *Les transformations du droit dans les principaux pays depuis cinquante ans*, tome II, pp. 45 et suiv. којом смо се и ми послужили приликом наших горњих издавања. — В. исто тако од истог писца: *Droit maritime* у два велика тома; *Lyon—Caen—Renault-a*: *Traité de droit commercial*. — V—VI. као и тезу за докторат г. *Thubé-a*: *La responsabilité du capitaine et du propriétaire de navire pour abordage*, Paris 1900.