

GRADANSKA ODGOVORNOST ZA SAOBRAĆAJNE DELIKTE POČINJENE MOTORNIM VOZILIMA*

UVOD

1. Odgovornost za štetu koju pričine motorna vozila u saobraćaju nije regulisana pozitivnim propisima jugoslovenskog prava. U bivšoj Kraljevini Jugoslaviji nije takođe bilo jedinstvenog zakona o ovoj materiji koji bi važio za čitavo državno područje. Jedino je na teritoriji Slovenije i u jednom manjem delu Hrvatske važio austrijski Zakon o odgovornosti za štete prouzrokovane radom motornih vozila. Današnje jugoslovensko pravo sadrži samo neke odredbe koje se posredno tiču i odgovornosti za štetu od motornih vozila. To su, pre svega, Zakon o obaveznom osiguranju imovine i lica, Osnovni zakon o radnim odnosima i Osnovni zakon o bezbednosti saobraćaja na javnim putevima. Prva dva zakona, kao što se vidi iz samog njihovog naziva, regulišu jednu sasvim drugu materiju i iz njihovih odredaba može se samo indirektno i putem analogije izvesti neko pravilo koje bi moglo važiti i za naknadu štete koju pričine motorna vozila. Ni Osnovni zakon o bezbednosti saobraćaja na javnim putevima takođe ne reguliše pitanje naknade za prouzrokovanu štetu, već propisuje jedino osnovna pravila kojih se imaju pridržavati vozači motornih vozila i koja stoga mogu biti samo od pomoći pri utvrđivanju postojanja odnosno nepostojanja krivice vozača.

Posle drugog svetskog rata, u Jugoslaviji je bilo ozbiljnih pokušaja da se neka osnovna pravila o odgovornosti za štetu uopšte (pa i za onu koja potiče od motornog vozila) propišu zakonom. Kao rezultat tih nastojanja, bile su izrađene tri verzije Nacrta zakona o naknadi štete. Poslednja verzija od 1961 godine bila je osobito popularna i njene odredbe imale su veliki uticaj na praksu sudova. Danas, u obliku skice, postoji još jedno mnogo obimnije zakonodavno delo, koje je izradio profesor Dr Mihailo Konstantinović, pod nazivom „Skica za za-

* Ovaj rad predstavlja integralni tekst referata koji je autor podneo na Jugoslovensko-nemačkim pravnicičkim danima održanim 22. maja 1970. godine u Sarajevu.

knik o obligacijama i ugovorima". Sudovi i u njoj nalaze takođe inspiraciju za svoje odluke iz materije o naknadi štete koju prouzrokuju motorna vozila.

2. Našavši se u pravnom vakumu, jugoslovenski sudovi su bili prinuđeni da sami stvaraju pravna pravila o odgovornosti za štete od saobraćajnih delikata počinjenih motornim vozilima. Pri tome su se koristili rezultatima pravne nauke, zakonskim pravilima iz pravnog poretka bivše Jugoslavije i pravnih poredaka ostalih civilizovanih zemalja. U uslovima jedne takve kreativne sudske prakse, formirala su se pravna pravila koja su izgledala najprikladnija za naše uslove. Neka od tih pravila su sasvim čvrsta, kao i zakonska, tako da nema kolebanja oko njihove važnosti, ni u teoriji, ni u praksi. Druga su opet manje stabilna, jer sudovi nisu jedinstveni u njihovoj praktičnoj primeni, a u teoriji su mišljenja oko njih takođe podeljena. Prema tome, iako nema još pozitivnih zakonskih normi o naknadi štete pričinjene motornim vozilima, jugoslovensko pravo poznaje dovoljno čvrsta pravna pravila o ovoj materiji, koja su rezultat kreativne praktične delatnosti vrhovnih sudova saveznih republika i Vrhovnog suda Jugoslavije. Ta pravila čine ustvari jugoslovensko pravo u ovoj oblasti i zato ćemo njih ukratko i izložiti.

A. OSNOV ODGOVORNOSTI

1. Uprkos okolnosti da su se posle Drugog svetskog rata našli pred zadatkom da rešavaju brojne ali pravno neregulisane slučajeve odgovornosti za štete od motornih vozila, jugoslovenski sudovi su se vrlo brzo snašli u ovoj materiji. U cilju što efikasnije zaštite oštećenih lica, oni su bez dvoumljenja prihvatili pooštrenu odgovornost vlasnika motornih vozila. Tako se već u odluci Vrhovnog suda Narodne Republike Hrvatske GŽ. 921/47, od 24. 10. 1947, utvrđuje pravilo da odgovornost za štetu od motornog vozila počiva na principu uzročnosti a ne na principu krivice. Tu praksu podržao je ubrzo i Vrhovni sud Federativne Narodne Republike Jugoslavije, protežući pravilo o odgovornosti bez krivice i na sve druge slučajeve štete od opasnih stvari odnosno delatnosti. U njegovom rešenju GŽ. 25/48 od 31. 5. 1948, stoji: „Praksa sudova usvojila je pravno pravilo, prema kome preduzeća, udruženja i lica čija delatnost stvara povišenu opasnost po okolinu, odgovaraju za štetu koja je usled toga nastala, ukoliko ne dokažu da je šteta nastupila višom silom ili krivicom samog oštećenika”¹. Posle toga, pravilo o objektivnoj odgovornosti vlasnika motornih vozila primenjuju i ostali vrhovni sudovi republika, a pravna teorija takođe podržava taj stav, objašnjavajući ga idejom osećanja pravne sigurnosti oštećenog koju treba da obezbedi pravo.²

2. Stanovište o objektivnoj odgovornosti za štete od motornih vozila danas je opšteprihvaćeno u jugoslovenskoj teoriji i sudskoj praksi.

¹ Citirano prema Zbirci odluka vrhovnih sudova i uputstava Vrhovnog suda FNRJ od 1945—1952, odluka br. 131.

² Obligaciono pravo (prema beleškama sa predavanja profesora Dr. Konstantinovića, sredio Dr. Vladimir Kapor), Beograd, 1957, str. 150.

Smatra se da motorno vozilo spada u tzv. opasne stvari, za koje se redovno vezuje pooštrena (objektivna) odgovornost. Pomenuti Nacrt Zakona o naknadi štete, u obliku gipke direktive, daje definiciju opasne stvari, podrazumevajući pod time svaku pokretnu ili nepokretnu stvar, čiji položaj, ili upotreba, ili osobine, ili samo postojanje, predstavljaju povećanu opasnost po okolinu. Gotovo istu takvu definiciju nalazimo i u Skici za zakonik o obligacijama i ugovorima profesora Konstantinovića. Nju je sudska praksa obilato koristila, a pravna teorija prihvatila bez pogovora. Iz te definicije očigledno proizilazi da se pitanje objektivne odgovornosti u jugoslovenskom pravu rešava putem generalne klauzule o pojmu opasne stvari, a ne putem specijalnih zakona, kao što je to slučaj u nemačkom pravu³.

Motorno vozilo smatra se opasnom stvari uvek dok se nalazi u pokretu, bez obzira na to da li se kreće javnim putem ili na nekom drugom mestu pristupačnom trećim licima⁴. Odgovornost se zasniva na ideji rizika za treća lica koji se stvara upotrebom vozila. To je pretežno stanovište pravne teorije i sudske prakse. Retki su pravni pisci koji odbacuju ideju stvorenog rizika kao osnova objektivne odgovornosti i umesto nje stavljaju neku drugu ideju, kao što je, na primer, ideja „opšte dužnosti građana da u svim svojim postupcima budu krajnje pažljivi prema interesima zajednice i prema pravima i zakonitim interesima građana”⁵. S pravom je prigovoreno da ovo shvatanje svodi objektivnu odgovornost, u krajnjoj liniji, na krivicu i istaknuto da je teorija stvorenog rizika prikladnija za naše pravo. Zato se objektivna odgovornost naziva čas odgovornošću za rizik, a čas kauzalnom odgovornošću. Tako se u materiji odgovornosti za štetu od motornih vozila (kao i za štetu koja potiče od drugih opasnih stvari) došlo do shvatanja da oštećeni treba da dokaže samo fakt svoga oštećenja, a ne mora dokazivati i krivicu odgovornog lica. Šta više, on nije opterećen ni obavezom dokazivanja uzročne veze (što bi mu takođe u nekim slučajevima predstavljalo teškoću), već jedino okolnosti da je vozilo materijalno učestvovalo u događaju u kome je šteta nastala.

3. Međutim, iako se odgovornost za štetu koju prouzrokuju motorna vozila procenjuje objektivno, krivica kao osnov odgovornosti nije potpuno odbačena. Ona je još uvek značajna u nekim slučajevima. Izvesne kategorije lica odgovaraju za štetu od motornih vozila samo po osnovu krivice, koja se nekad (relativno) pretpostavlja, a nekad se mora i dokazivati. Krivica odgovornog lica posebno je značajna pri oceni okolnosti koje isključuju njegovu odgovornost⁶. Prema tome, krivica kao osnov odgovornosti u ovoj oblasti ima svoje određeno mesto, pored principa prouzrokovanja koji je dominirajući.

³ Videti kod Larenza „Lehrbuch des Schuldrechts”, 7 Auflage, 1965, II Band, str. 486.

⁴ Takvo shvatanje izraženo je u presudi Vrhovnog suda Socijalističke republike Hrvatske GŽ. 3078/65, od 10. 2. 1966, Naša zakonitost br. 2/1966, str. 143.

⁵ Stevan Jakšić: Obligaciono pravo, opšti deo, Sarajevo, 1962. str. 256.

⁶ Tako se u presudi Vrhovnog suda Jugoslavije GŽ. 29/68 od 26. 6. 1968, kaže: „Iako za štetu pričinjenu motornim vozilom postoji odgovornost po principu prouzrokovanja, potrebno je utvrđivati i krivicu štetnika, jer to može biti od značaja za ocenu okolnosti koje isključuju odgovornost”, Zbirka sudskih odluka, knjiga 13, sveska 3, odluka br. 272.

B. ODGOVORNA LICA

a) *Vlasnik motornog vozila*

1. Za štetu od motornog vozila po jugoslovenskom pravu odgovara- u prvom redu, njegov vlasnik odnosno nosilac prava korišćenja, ako je vozilo u društvenoj svojini. Ukoliko je vlasnik još i upravljao njime u trenutku prouzrokovanja štete, onda je njegova odgovornost apsolutna, ako ne postoje razlozi koji ga oslobađaju od odgovornosti. U praksi je bilo postavljeno pitanje kako treba da odgovaraju suvlasnici opasne stvari: podeljeno, tj. srazmerno svojim suvlasničkim udelima, ili solidarno. Za razliku od nižih sudova, Vrhovni sud Narodne Republike Srbije, u presudi GŽ 4068/57 od 16. 1. 1958, stao je na stanovište da suvlasnici odgovaraju oštećenom solidarno za ceo iznos štete, a ne samo u srazmeri svog suvlasničkog dela. Tek pošto isplati naknadu oštećenom, suvlasnik se može regresirati prema ostalim suvlasnicima srazmerno njihovim delovima⁷. Razume se, svi suvlasnici mogu se isto tako regresirati i od onog suvlasnika koji je kriv što se šteta dogodila. Sudska praksa ide, dakle, na ruku oštećenom, i ne prepušta ga riziku insolventnosti pojedinih suvlasnika. Pravna teorija prihvata ovakvu praksu⁸.

2. Ako vozilo u vreme štetnog događaja nije bilo u posedu vlasnika, već kod nekog trećeg lica, onda je potrebno najpre ustanoviti da li je ono dospelo u ruke trećeg uz suglasnost vlasniku ili bez njegove saglasnosti. Ukoliko je vlasnik predao vozilo trećem licu svojom voljom, onda je od značaja i pitanje šta je pravni osnov držanja trećeg. To može biti ugovor o zakupu, ugovor o posluži, ugovor o popravci ili garažiranju vozila, ugovor o radu i ugovor o ostavi. U svim ovakvim slučajevima, kad treće lice drži vozilo po volji vlasnikovoj, njega teorija i praksa nazivaju ovlašćeni držalac. Ova lica takođe odgovaraju za štetu od motornog vozila, i to nekad umesto vlasnika, a nekad paralelno sa njim. Osnov njihove odgovornosti takođe nije jedinstven, pa je i zbog toga potrebno da među njima napravimo razliku pri izlaganju.

b) *Zakupac motornog vozila*

1. Zakupac je ovlašćen držalac motornog vozila, koji ga upotrebljava u svoju korist, pa zato snosi i rizik štete od njegove upotrebe pod istim uslovima kao i vlasnik. Međutim, sporno je pitanje da li odgovornost zakupca isključuje odgovornost vlasnika vozila. U teoriji preteže gledište po kome odgovornost zakupca isključuje odgovornost vlasniku, zato što je faktički veza vlasnikova sa vozilom presečena, jer on nema mogućnost da na njega deluje. Rizik štete upotrebom stvara jedino zakupac i logično je da on jedini bude odgovoran za njenu naknadu. Ovo gledište prihvatio je Vrhovni sud Slovenije u od-

⁷ Zbirka sudskih odluka, knjiga 3, sveska 1, odluka br. 56.

⁸ Videti Radomir Đurović: Solidarna odgovornost suvlasnika opasne stvari, Pravni život br. 3—4/1960, str. 19 i dalje.

luci Gž 836/63, od 11. 1. 1964. Isti stav zauzeo je i Vrhovni sud Jugoslavije u presudi Rev. 1673/65, gde se kaže: „Od pravnog pravila da za štetu nastalu upotrebom automobila odgovara sopstvenik, potrebno je odstupiti kada je sopstvenik na osnovu ugovora o zakupu lišen mogućnosti da izvršava svoje vlasničko pravo u pogledu upotrebe automobila. U takvim situacijama stupa u pogledu objektivne odgovornosti na mesto sopstvenika druga osoba (držalac automobila). Ne bi odgovaralo ni duhu pravnog pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu nastalu upotrebom automobila, ni današnjoj društvenoj stvarnosti (masovna upotreba automobila, vlasnici automobila su radni ljudi itd.) ako bi sopstvenik automobila za štetu odgovarao u svim situacijama samo zato što je sopstvenik automobila koji je ušao u posed drugog lica koje ima sve mogućnosti da taj automobil upotrebljava u svoje ime i za svoj račun”⁹. Ovo stanovište prihvaćeno je u Nacrtu Zakona o naknadi štete i u Skici za zakonik o obligacijama i ugovorima profesora Konstantinovića.

2. Po drugom gledištu, rizik štete snosi i onaj čije vozilo ga stvara. Zato i vlasnik treba da bude odgovoran kad motorno vozilo izađe iz njegove faktičke vlasti i dođe u vlast drugog lica (na primer, zakupca). Ovo shvatanje došlo je takođe do izražaja u nekim presudama Vrhovnog suda Jugoslavije. Tako, na primer, u presudi Rev. 569/64, od 29. 4. 1964, stoji: „Ako vozilo nije kod vlasnika nego kod nekog trećeg lica koje ga eksploatiše u svoje ime, onda je to lice u prvom redu i neposredno odgovorno za štetu umesto vlasnika i isto kao i sam vlasnik. Samo ako bi bilo očigledno da korisnik nije materijalno sposoban da naknadi svu štetu, odgovornost bi se mogla protegnuti i na vlasnika”¹⁰. Sud, dakle, smatra da vlasnik motornog vozila treba takođe da odgovara za štetu koju prouzrokuje vozilo, pored ovlašćenog držaoca, samo ne solidarno sa držaocem, već subsidiarno, kao jemac koji jemči za njegovu platežnu sposobnost.

c) Poslugoprimac motornog vozila

1. Poslugoprimac je takođe ovlašćeni držalac vozila koji ga koristi u svome interesu kao i zakupac. Od zakupca se razlikuje jedino po tome što za korišćenje vozila ne plaća nikakvu naknadu. Zato je prirodno da i on bude opterećen rizikom štete koju sam stvara za treća lica. Ali ni po ovom pitanju nema jedinstvenog stava u jugoslovenskom pravu. Jedno gledište svu odgovornost svaljuje na poslugoprimca, a vlasnika vozila potpuno oslobađa odgovornosti. Na tome stanovištu stoji Nacrt zakona o naknadi štete i Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima profesora Konstantinovića. Ovo gledište dopušta mogućnost da i vlasnik vozila bude odgovoran, pored poslugoprimca, samo u slučaju ako je šteta nastala usled neke skrivene mane vozila na koju on nije skrenuo pažnju poslugoprimcu. U tom slučaju bi odgovorno lice

⁹ Bilten sudske prakse Vrhovnog suda Srbije, br. 8/1966, odluka br. 14.

¹⁰ Bilten Vrhovnog suda Jugoslavije br. 12/1964, str. 26.

koje je isplatilo naknadu oštećenom imalo pravo da se regresira od vlasnika odnosno korisnika stvari.

2. Drugo gledište zastupljeno je pretežno u sudskoj praksi. Ono pravi razliku između kratkotrajnog (jednokratnog) i dugotrajnog (višekratnog) prenošenja prava korišćenja sa vlasnika na poslugoprimca. Samo u ovom drugom slučaju, tj. ako je reč o trajnijem korišćenju vozila od strane ovlašćenog držaoca, vlasnik prenosi na njega i svoju odgovornost za naknadu štete koju bi vozilo pričinilo za to vreme. Ako je, pak, vozilo dato na poslugu samo za kraće vreme, onda nema prenosna odgovornosti sa vlasnika na poslugoprimca, već vlasnik ostaje i dalje odgovoran za naknadu štete koja bi nastala za vreme dok se vozilo nalazi kod ovlašćenog korisnika. Desio se, na primer, slučaj da je vlasnik dao svoj automobil na poslugu poznaniku da bi svoje bolesno dete odvezao u bolnicu. Poslugoprimac, koji je inače bio stručan vozač i imao dozvolu za vožnju, pregazio je na putu majku tužioca i povredio je, pa je ona usled zadobivenih povreda umrla. Tužilac je tražio naknadu štete od vlasnika i od poslugoprimca. Prvostepeni sud je usvojio tužbeni zahtev samo protiv poslugoprimca, a odbio zahtev protiv vlasnika. Vrhovni sud Crne Gore, svojom presudom GŽ 236/63, od 17. 10. 1963, odbija žalbu tužioca i potvrđuje prvostepenu presudu. Međutim, Vrhovni sud Jugoslavije preinačuje obe nižestepene presude i usvaja tužbeni zahtev i prema vlasniku automobila, smatrajući da se vlasnik ne oslobađa odgovornosti davanjem svoga vozila drugome na kratkotrajnu upotrebu¹¹. Sasvim suprotno shvatanje ima Vrhovni sud Jugoslavije u napred citiranoj presudi Rev. 1673/65, od 3. 6. 1966, a koja se tiče slučaja kad je vlasnik ustupio vozilo trećem licu na višednevnu poslugu.

Mislimo da je ovakvo stanovište pogrešno, jer se ne zasniva na čvrstom i u praksi lako odredivom kriterijumu. Šta je jednokratna a šta višekratna posluga — to je pitanje na koje se u praksi retko kad mogu dati identični odgovori. Osim toga, čini nam se da odgovornost vlasnika u slučaju jednokratnog davanja vozila na poslugu teško može imati neko pravno-teorijsko opravdanje. To ne može biti ni odgovornost za stvar, ni odgovornost za radnje drugih lica, jer za to ne postoje potrebni uslovi. Vlasnik bi mogao biti odgovoran jedino ukoliko vozilo ustupi na poslugu licu koje nije stručno za vožnju i nema vozačku dozvolu. Onda bi to bila njegova odgovornost za krivicu (culpa in eligendo).

d) Lice kome je vozilo dato na popravku

1. Ovim licima vlasnik prenosi samo detenciju vozila. Ona ih ne drže u svome, već u tuđem (vlasnikovom) interesu. Pa ipak će ona biti odgovorna za štetu koju bi vozilo pričinilo dok se nalazi u njihovim rukama. To nije sporno u jugoslovenskom pravu. Sporno je, međutim, da li se vlasnik potpuno oslobađa odgovornosti predajom vozila na po-

¹¹ Presuda Vrhovnog suda Jugoslavije Rev. 84/64 od 3. 7. 1964, objavljena u Pravnom životu br. 5/1964, str. 82—83.

pravku majstoru ili će on ostati i dalje odgovoran za štetu. U većini presuda prihvaćena je isključiva odgovornost lica kod koga je vozilo bilo na popravci. Tako se, na primer, u rešenju Vrhovnog suda Hrvatske Gž 641/46 od 22. 11. 1946, kaže da preduzeće koje se bavi opravkom motornih vozila odgovara za štetu koja je nastala u uzročnoj vezi s pogonom motornog vozila za vreme opravke. U rešenju istog suda Gž 256/54, od 22. 2. 1954, kaže se: „Za naknadu štete uzrokovane u saobraćaju motornim vozilom za vreme pokušne vožnje, dok se vozilo nalazilo na popravku kod mehaničarskog obrtnika, ne odgovara vlasnik vozila po pravilima kauzalne odgovornosti, makar da je (dozvolom mehaničarskog obrtnika) vozilom upravljao vlasnikov šofer”¹². I u presudi Okružnog suda u Novom Sadu Gž 1826/67 od 17. 1. 1969, izraženo je takođe shvatanje da „za naknadu štete pričinjene opasnom stvari dok se ona nalazi na opravi, ne odgovara sopstvenik stvari, već lice kome je ta stvar predana na opravku, ukoliko to lice takve opravke vrši kao svoju redovnu delatnost”¹³. I u Skici za zakonik o obligacijama i ugovorima profesora Konstantinovića prihvaćeno je ovo shvatanje.

2. Međutim, u jednoj presudi Vrhovnog suda Jugoslavije, koja je objavljena u listu „Politika”, izneto je drukčije shvatanje: „Činjenica da je motorno vozilo bilo u rukama trećeg lica, koje je trebalo da kao zanatlija izvrši opravke na automobilu i koje je šofiralo u momentu udesa — ne oslobađa odgovornosti vlasnika automobila, koji je i dalje ostao vlasnik i posednik motornog vozila”. Ovaj sud ima, dakle, još rigorozniji stav prema vlasniku nego što je stav Vrhovnog suda Jugoslavije izražen u napred citiranoj presudi Rev. 2252/63, od 8. 1. 1964, po kome vlasnik odgovara samo subsidijerno oštećenom, ukoliko bi ovlašćeni držalac vozila bio insolventan.

e) Lice u službi vlasnika motornog vozila

1. Po pitanju odgovornosti vozača motornog vozila koji se nalazi u radnom odnosu sa vlasnikom vozila, praksa jugoslovenskih sudova nije imala uvek jedinstven stav. U prvo vreme, tj. sve do donošenja Zakona o radnim odnosima iz 1957, pa čak neko vreme i posle toga, sudovi su stajali na stanovištu da vlasnik i vozač u radnom odnosu sa vlasnikom odgovaraju solidarno za naknadu štete oštećenom, i to prvi objektivno a drugi po osnovu krivice. Takvo shvatanje imao je i Vrhovni sud Jugoslavije a izražavao ga je i Nacrt Zakona o naknadi štete od 1961, gde se u članu 19 kaže: „Za štetu od opasne stvari koju je sopstvenik poverio nekom licu u svojoj službi odgovara i dalje sopstvenik. Pored sopstvenika i solidarno sa njim odgovara i lice u njegovoj službi kome je opasna stvar bila poverena, izuzev ako dokaže da je bilo preduzeto sve što je bilo potrebno da se šteta izbegne, te da do njega nema krivice što se šteta dogodila”. Ovo stanovište podržava i pravna teorija a usvojeno je i u Skici za zakonik o obligacijama i ugovorima (čl. 138).

¹² Citirano prema Mariji Toroman: *Odgovornost automobilista*, Beograd, 1959, str. 70.

¹³ Zbirka sudskih odluka, knjiga 14, sveska 1, br. 36.

2. Međutim, posle donošenja Zakona o radnim odnosima od 1957, koji u čl. 294 propisuje odgovornost privredne organizacije za štetu koju radnik učini trećim licima u vezi sa svojim radom, sudovi menjaju svoju raniju praksu i zauzimaju stanovište da vozač u službi vlasnika motornog vozila ne odgovara za štetu oštećenom licu, već samo regresno svojoj radnoj organizaciji. Danas važeći Osnovni zakon o radnim odnosima ide takođe na ruku ovakvom shvatanju. U njegovom čl. 97 kaže se: „1) Za štetu koju radnik na radu ili u vezi sa radom prouzrokuje trećim licima (pojedincu ili pravnom licu) odgovara radna organizacija kod koje je radnik bio na radu u trenutku prouzrokovanja štete. 2) Za štetu koju trećem licu, u vezi sa vršenjem službe ili druge delatnosti državnog organa odnosno organizacije koja vrši poslove od javnog interesa, prouzrokuje svojim nezakonitim ili nepravilnim radom radnik tog organa odnosno organizacije — odgovara društveno-politička zajednica odnosno organizacija u kojoj se vrši služba ili druga delatnost. 3) Oštećeni ima pravo da zahteva i neposredno od radnika naknadu štete ako je ona prouzrokovana krivičnim delom”. Iz ovoga očigledno proističe da nema mesta direktnoj odgovornosti vozača u službi vlasnika vozila, osim u slučaju kad je on krivično odgovoran za prouzrokovanu štetu. Međutim, to važi samo onda kad vozač koristi vozilo „na radu i u vezi sa radom” koji obavlja za vlasnika. Situacija se menja za slučaj da on vozilo koristi neovlašćeno, obavljajući tzv. crnu vožnju. U tom slučaju, po nahođenju sudske prakse, vozač će odgovarati oštećenom solidarno sa vlasnikom vozila. S druge strane, vlasnik se ne oslobađa odgovornosti ni u slučaju kad vozač u njegovoj službi ustupi vozilo trećem licu koje se ne nalazi u radnom odnosu sa istim vlasnikom, pa se šteta dogodi za vreme dok to treće lice upravlja vozilom¹⁴. To lice se, dakle, ne smatra „trećim licem” u pravom smislu reči, čija bi odgovornost isključila odgovornost vlasnika.

Ukoliko se vozač motornog vozila nalazi u službi vlasnika, tj. upravlja vozilom za njegov račun, ali nije u radnom odnosu sa vlasnikom, onda se ne primenjuje pravilo o isključivoj odgovornosti vlasnika vozila, već pravilo o siladarnoj odgovornosti vozača i vlasnika¹⁵.

C. POSEBNI SLUČAJEVI ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU OD MOTORNOG VOZILA

a) *Odgovornost neovlašćenog držaoca (lopova)*

1. Sudska praksa i pravna teorija imaju nepodeljeno shvatanje da neovlašćeni držalac motornog vozila treba da odgovara za štetu koju pričini tuđim vozilom. Sporno je, međutim, da li pored njega treba da odgovara još i vlasnik vozila ili se, pak, on oslobađa odgovornosti. Sudovi su, uglavnom, prihvatili pravno pravilo iz austrijskog Zakona o odgovornosti za štete nastale usled upotrebe automobila i iz Nacrta

¹⁴ Videti Rešenje Vrhovnog suda Crne Gore GŽ 131/67, od 15. 4. 1967, Zbirka sudskih odluka, knjiga 12, sveska 1, br. 36.

¹⁵ Vidi presudu Vrhovnog suda Srbije, odeljenje u Novom Sadu, GŽ. 1479/64, Bilten sudske prakse Vrhovnog suda Srbije, br. 4/1965, odluka br. 17.

zakona o naknadi štete od 1961. godine. Po tome pravilu, vlasnik koji je preduzeo odgovarajuće mere da svoje vozilo zaštiti od krađe (na primer, zaključao vrata i sl.), ne odgovara za štetu od vozila dok se ono nalazi u rukama neovlašćenog držaoca. On je protivpravno lišen mogućnosti raspolaganja vozilom, ne stvara rizik štete za okolinu, pa zato ne može ni biti odgovoran. To shvatanje izraženo je u presudama Vrhovnog suda Hrvatske GŽ 994/64 i Vrhovnog suda Srbije GŽ 3120/66, kao i u Skici za zakonik o obligacijama i ugovorima (čl. 139).

2. U pravnoj teoriji po pitanju odgovornosti vlasnika vozila mišljenja su, međutim, podeljena. Pored gledišta koje je na liniji izloženog stava sudske prakse, postoji i mišljenje da vlasnik treba solidarno da odgovara sa licem koje ga je protivpravno lišilo državnine vozila, i to objektivno, bez krivice. Ovo shvatanje se obrazlaže time da se krađa ne može okvalifikovati kao viša sila, već samo kao običan slučaj, za koji se objektivno odgovara¹⁶. Osim toga, smatra se da rizik štete koji stvaraju ukradena vozila postaje sve veći sa povećanjem broja motornih vozila. Protivpravni držaoci postaju često deca koja nisu u mogućnosti da naknade prouzrokovanu štetu, pa zato oštećena lica ostaju bez naknade. Prihvatanjem odgovornosti vlasnika vozila oštećena lica bila bi postavljena u znatno povoljniju situaciju da ostvare svoje pravo na obeštećenje. Tim pre što bi odgovornost vlasnika bila onda pokrivena i obaveznim osiguranjem.

b) Odgovornost prema licu koje se besplatno prevozi

Po ovom pitanju, jugoslovenski sudovi nemaju jedinstvenu praksu. U prvo vreme, oni su se držali pravila da vlasnik vozila prema licu koje besplatno prevozi može odgovarati samo po osnovu krivice. Rizik slučajnih šteta ne pogađa njega, već lice koje se prevozi bez naknade. To je bilo i stanovište pravne teorije i Nacrta zakona o naknadi štete. Ono je došlo do izražaja u više odluka vrhovnih sudova republika¹⁷.

Međutim, novija sudska praksa krenula je odlučno drugim putem. I vrhovni sudovi republika i Vrhovni sud Jugoslavije stoje čvrsto na stanovištu da vlasnik odnosno korisnik motornog vozila odgovara po principu uzročnosti i prema onom putniku koji se besplatno prevozi njegovim vozilom, osim u slučaju kad je reč o licu koje se prevozi bez znanja vlasnika (slepi putnik)¹⁸. Sudovi smatraju da okolnost što je prevoz naplaćen ili nenaplaćen ne može biti kriterijum za određivanje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika. Usled stalnog povećanja broja motornih vozila, povećava se i broj besplatnih prevoza, i to kako lica

¹⁶ Marija Toroman: Odgovornost za štetu od ukradenog automobila, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, br. 2/1957, str. 199.

¹⁷ Na primer, u rešenju Vrhovnog suda Jugoslavije GŽ 25/48 od 31. 5. 1948. godine, u odluci Vrhovnog suda Hrvatske GŽ. 183/54, od 8. 3. 1954. i presudi Vrhovnog suda Crne Gore GŽ. 45/63, od 31. 1. 1963.

¹⁸ Videti na primer, presudu Vrhovnog suda Jugoslavije Rev. 200/67, od 8. 12. 1968, Zbirka sudskih odluka, knjiga 13, sveska 1, odluka br. 46, Presudu Vrhovnog suda Srbije — odeljenje u Novom Sadu, GŽ 484/65, Bilten sudske prakse Vrhovnog suda Srbije br. 5/1965, br. 22, i presudu Vrhovnog suda Hrvatske GŽ 243/68 od 21. ožujka 1968, Zbirka sudskih odluka, knjiga 13, sveska 2, odluka br. 158.

kojima vlasnik čini usluge kao svojim poznanicima, tako i lica koja su mu nepoznata (autostoperi). To je navelo sudove da napuste raniju praksu subjektivne odgovornosti prema ovoj kategoriji lica i da ih u pogledu uslova obeštećenja potpuno izjednače sa pešacima, tj. da im priznaju pravo na naknadu nezavisno od krivice vozača.

c) *Odgovornost za štetu u slučaju sudara vozila*

1. Vlasnici odnosno korisnici motornih vozila po jugoslovenskom pravu odgovaraju jedan prema drugome po osnovu krivice, dok prema trećim licima (i onima koja se prevoze i onim koja se nalaze van vozila) važi princip objektivne odgovornosti. Ako su oba vozila bila u pokretu u vreme sudara, onda su njihovi vlasnici odnosno korisnici solidarno odgovorni prema trećem oštećenom licu. To stanovište ne izaziva nikakvu dilemu u pravnoj teoriji, ali sudovi nisu uvek dosledni u njegovoj primeni. U presudi Rev. 1630/59, od 9. III. 1960, Vrhovni sud Jugoslavije stao je na stanovište da u slučaju kad postoji obostrana krivica vozača vozila u pokretu, za štetu trećem licu oni odgovaraju „u srazmeri pričinjenja”. U drugoj odluci istog suda Rev. 3869/64, od 23. II. 1965, napušteno je već ovo shvatanje i vlasnici sudarenih vozila osuđeni su da štetu trećem licu naknade solidarno. Vlasnik se smatra solidarno odgovornim i sa nepoznatim vozačem automobila s kojim se sudario¹⁹.

2. Mnogo više je sporno u praksi pitanje odgovornosti za štetu nastalu pri sudaru motornog vozila u pokretu i parkiranog vozila. Sloglasnost postoji samo u tome da njihovi vlasnici ne odgovaraju po istom osnovu. Parkirano vozilo nema svojstvo opasne stvari i zato njegov vlasnik ne može biti podvrgnut objektivnoj odgovornosti, već samo odgovornosti po osnovu krivice. Ali spor izaziva pitanje da li oba vlasnika treba da odgovaraju prema trećem licu solidarno ili je njihova odgovornost podeljena. Tako, na primer, Vrhovni Sud Hrvatske u jednom slučaju osudio je vlasnika putničkog automobila i vlasnika kamiona koji je neosvetljen bio parkiran na autoputu Beograd—Zagreb da solidarno naknade štetu oštećenom. Međutim, Vrhovni sud Jugoslavije smatrao je takvo shvatanje pogrešnim. U obrazloženju njegove presude istaknuto je da više lica odgovaraju solidarno za štetu samo ako je prouzrokuju *zajedno* ili ako se ne mogu utvrditi njihovi udeli u prouzrokovanoj šteti, kad su je prouzrokovali radeći nezavisno jedno od drugog. Osim toga, rečeno je da solidarne odgovornosti ne može biti ni zbog toga što su osnovi odgovornosti vlasnika jednog i drugog automobila različiti.²⁰ U teoriji je kritikovano ovo stanovište Vrhovnog suda Jugoslavije, zato što nije u interesu oštećenog lica, jer ga nateruje da dokazuje pred sudom koliki je udeo jednog, a koliki udeo drugog vlasnika u prouzrokovanju štete²¹.

¹⁹ Presuda Vrhovnog suda Hrvatske GŽ 1873/64, od 31. III. 1964.

²⁰ Videti presudu Vrhovnog suda Hrvatske GŽ. 1987/61—62 od 17. 10. 1961. i presudu Vrhovnog suda Jugoslavije Rev. 116/62, od 1. 12. 1962, citirane kod Branka Bazale: *Odgovornost za štetu koju pretrpe treće osobe usled sukoba motornih vozila*, *Odvjetnik* br. 1—3/1965, str. 23.

²¹ Bazala, isto, str. 24 i dalje.

D. RAZLOZI (OSNOVI) ZA ISKLJUČENJE ILI OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU OD MOTORNOG VOZILA

Jugoslovensko pravo ne čini vlasnika odnosno korisnika motornog vozila odgovornim za svaku štetu u čijem je prouzrokovanju vozilo materijalno učestvovalo. Teorija i praksa poznaju tri razloga koji dovede do potpunog ili delimičnog oslobođenja od odgovornosti ovih lica. To su: viša sila, krivica oštećenog i krivica trećeg lica.

a) *Viša sila*. U sudskoj praksi i pravnoj teoriji često se umesto pojma viša sila upotrebljava izraz „neotklonjivi događaj”, što, međutim, nije isto. Najpotpuniju definiciju više sile dao je Nacrt zakona o naknadi štete od 1961, u članu 18, st. 1, gde kaže: „Vlasnik se oslobađa od odgovornosti ako dokaže da šteta potiče od nekog uzroka koji se nalazio van stvari, a koji se nije mogao predvideti ili se nije mogao sprečiti ili izbeći”. Takav stav nazire se i u presudi Vrhovnog suda Hrvatske GŽ. 86/54 gde stoji: „Vanredan i nepredvidiv događaj, koji ulazi u pojam više sile, za koju vlasnik motornog vozila ne odgovara, mora biti takav da se i pored sve dužne pažnje ne može ukloniti nikakvim merama ni prethodnim oprezom a ne smije biti ni posljedica osobitosti motornog vozila.”

Iz ovoga se može zaključiti da nema oslobođenja od odgovornosti za štetu od motornog vozila za običan slučaj, već samo za tzv. kvalifikovani slučaj. Da bi se neki događaj smatrao višom silom nije dovoljno samo to da je on bio nepredvidljiv (objektivno) i da se nije mogao sprečiti ili izbeći, već je potrebno još i da se on nalazi van stvari. Zato, po nahođenju sudske prakse, nemi više sile u slučaju kad je šteta nastala usled mana u fabričkoj izradi, iznenadnog kvara vozila, eksplozije gume na točku ili odvajanja točka od vozila. S druge strane, noć, magla, poledica i klizavost puta, iako su spoljni događaji, nemaju obeležje više sile, jer nisu izvanredne i nepredvidljive okolnosti²². Praksa pokazuje da sudovi u novije vreme počinju strožije da procenjuju okolnost kojoj pridaju značaj više sile, i tako ispoljavaju tendenciju ka proširenju odgovornosti za štetu od motornog vozila.

b) *Krivica oštećenog*. Krivica oštećenog kao razlog za isključenje odnosno ograničenje odgovornosti za štetu od motornog vozila shvata se veoma široko u jugoslovenskom pravu. Pojam krivice ne upotrebljava se ovde u smislu subjektivnog odnosa određenog lica prema njegovoj radnji i štetnoj posledici, već u objektivnom značenju. Kao što vlasnik odnosno korisnik vozila odgovara samo zato što ga je stavio u pokret, bez obzira na krivicu, tako i ponašanje oštećenog koje mu se ne može upisati u krivicu zbog neuračunljivosti, može takođe dovesti do toga da on sam, u celini ili delimično, snosi štetu koju je pretrpeo od vozila. Prema tome, nije u stvari od značaja krivica oštećenog, već to da li je i u kojoj meri njegovo držanje prekinulo uzročnu vezu između opasne stvari i štete, tj. učinilo da stvar bude opasnija nego što je inače. Ponašanje oštećenog treba da je bilo nepredvidljivo za štet-

²² Videti presudu Vrhovnog suda Hrvatske GŽ. 1960/59, od 26. 11. 1959, koju je potvrdio Vrhovni sud Jugoslavije Rev. br. 575/60 od 22. VIII. 1960.

nika; ako je štetnik mogao da predvidi ponašanje oštećenog i da ga izbegne, onda je on sam kriv za štetu i biće zato i odgovoran.

Ovo je čvrsto stanovište prakse jugoslovenskih sudova, koje se može videti iz niza presuda. Tako, na primer, u presudi Vrhovnog suda Hrvatske Gž. 49/1962, od 16. I. 1962, stoji da u slučaju kad je u pitanju dete kao oštećeni „ne može se govoriti o krivici u pravom smislu reči, jer se za krivicu traži svest o određenom delovanju ili propuštanju, a takvu svest dete odnosno nedorasla osoba nema, nego se radi o držanju takve osobe koje držanje, bez obzira što joj se ne može upisati u krivicu, može biti potpuni ili delimični uzrok nanesene štete”. I Vrhvni sud Jugoslavije (Rev. 1156/62, od 14. 6. 1962) smatra da se ponašanje deteta, koje je doprinelo nastupanju štetnih posledica, „ima pripisati slučaju za koji nije niko odgovoran”. U drugoj jednoj odluci, isti ovaj sud ističe da ponašanje deteta može biti uzrok oslobođenja od odgovornosti za štetu „jedino ako se dokaže da se taj uzrok nije mogao predvideti niti posledica izbeći”²³. Još jasnije je ovo gledište formulisao Vrhovni sud Makedonije u presudi Gž. br. 559/66, od 26. 10. 1966, kad kaže: „Iznenadno istrčavanje pred autobus od strane šestogodišnjeg deteta koje nije u stanju da shvati značaj svoje radnje i da upravlja svojim postupcima, pri čemu je isto izgubilo život iako je vozač preduzeo sve što je mogao i bio dužan da preduzme da bi izbegao nesreću, predstavlja *svojevrsan oblik više sile* (podvukao J. R.) usled koje vlasnik autobusa nije odgovoran za štetu pričinjenu usled smrti deteta”²⁴.

Međutim, u teoriji postoji i mišljenje da se pojam krivice oštećenog ne može objektivizirati. Ako su oštećena deca ili druga neuračunljiva lica, onda njihovo ponašanje koje je uslovalo nastanak štete treba upisati u krivicu njihovih roditelja odnosno staratelja. Pri tome se još smatra da samo grubi nehat roditelja odnosno staratelja može isključiti odgovornost vlasnika odnosno korisnika vozila²⁵. Ovo shvatanje nije međutim, u stanju da praktično promeni ništa u odnosu između štetnika i oštećenog. Roditelji kojima se pripisuje krivica neće obeštećivati svoju decu koja su postala žrtve motornog vozila. Zato je deci potpuno svejedno da li će biti lišeni prava na naknadu (u celini ili delimično) zbog svoje krivice (shvaćene objektivno) ili zbog tuđe krivice (shvaćene subjektivno). Mislimo čak da je pravopolitički gore rešenje po kome bi se deci uskraćivalo pravo na naknadu zbog krivice njihovih roditelja, nego zbog njihove sopstvene krivice. Ako bi se ovo rešenje prihvatilo, onda bi se, u krajnjoj liniji, došlo do toga da deca odgovaraju za krivicu svojih roditelja.

Vlasnik motornog vozila oslobađa se odgovornosti za štetu samo u slučaju kad je ona nastala isključivo krivicom oštećenog. Ako je oštećeni samo delimično kriv, šteta se raspoređuje između njega i vlasnika vozila srazmerno krivici, a ako se srazmera ne može odrediti — onda je snose obojica na jednake delove.

²³ Presuda Vrhovnog suda Jugoslavije Rev. 1875/63, od 26. 11. 1963, Zbirka sudskih odluka, knjiga 8, sveska 3, broj odluke 332.

²⁴ Bilten Vrhovnog suda Makedonije br. 23/1966, str. 4—5.

²⁵ Videti, na primer, Zoran Gičić: Problem podeljene odgovornosti kod naknade štete za koju se odgovara po principu objektivne odgovornosti u slučaju kada se kao oštećeno lice ili kao treće lice koje je svojim postupcima izazvalo ili doprinelo nastupanju štete pojavljuje deliktno nesposobno lice, Jugoslovenska advokatura br. 5—6/1967, str. 73 i dalje.

c) *Krivica trećeg lica*. Kao što oštećeni ne mora biti kriv u pravom smislu reći, tako se ni od trećeg lica ne traži ovaj uslov. Dovoljno je njegovo učestvovanje u prouzrokovanju štete. Vozač ne može odgovarati samo zato što je upravljao vozilom u trenutku udara, ako šteta nije nastala zbog vozila kao opasne stvari, već zbog vožnje koja je bila uslovljena držanjem nekog trećeg. Od toga u kojoj je meri dejstvo vozila osujećeno i otklonjeno ponašanjem trećeg lica — zavisi da li će i odgovornost vozača biti potpuno isključena ili samo ograničena. Slično krivici oštećenog, sudovi traže da i ponašanje trećeg treba da predstavlja višu silu u odnosu na štetnika, da bi njegova odgovornost za štetu bila isključena²⁶.

Međutim, vredno je istaći da je u sudskoj praksi bilo i sporova oko toga koja se to lica imaju smatrati trećim licima. U presudama vrhovnih sudova pozitivno je utvrđeno da u treća lica spadaju: saobraćajac koji pogreši pri davanju znaka za slobodan prolaz vozila, biciklista koji naglim izlaskom sa sporednog na glavni put navede vozača da skrene u stranu, pa se usled toga prevrne i sudari sa drugim vozilom; putar koji je protivno važećim propisima propustio da poledicu na putu pospe peskom ili drugim materijalom; opština koja nije zaštitila put prema reci niti postavila osvetljenje da obezbedi jasan vidik. Uopšteno govoreći, treća lica su sva ona koja se razlikuju od oštećenika i vlasnika odnosno korisnika motornog vozila. U odnosu jedni na druge ne mogu se takođe smatrati trećim licima ni lica koja solidarno odgovaraju za štetu prema oštećenom. Ali su treća lica jedno prema drugome ona čija je odgovornost prema oštećenom podeljena.

E. OBIM ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU OD MOTORNIH VOZILA

1. U praksi jugoslovenskih sudova bilo je puno nedoumice oko pitanja da li objektivna odgovornost za štetu od motornih vozila treba po obimu da bude jednaka odgovornosti po osnovu krivice. Posebno je dugo vremena bilo sporno dosuđivanje naknade za neimovinsku štetu. Bilo je jako izraženo shvatanje sudova da štetnika koji odgovara bez krivice ne treba opterećivati obavezom naknade i neimovinske štete. Smatralo se da bi on bio opterećen suviše velikim rizikom ako bi odgovarao i za jedan i za drugi oblik štete. Taj strah od prevelike opterećenosti vlasnika odnosno korisnika motornog vozila bio je uslovljen činjenicom da je obaveznim osiguranjem bila obuhvaćena samo materijalna šteta, tako da je se oštećeno lice za naknadu neimovinske štete moglo obraćati samo direktno štetniku. Međutim, time ne mislimo reći da su se sudovi držali strogo ovog stanovišta. I sam Vrhovni sud Jugoslavije zauzimao je različite stavove po ovom pitanju. Tako, na primer, dok je u presudi Rev. 184/60 smatrao da je država odgovorna roditeljima za naknadu i nematerijalne štete u vidu duševnog bola pretrpljenog za sinom koji je poginuo u saobraćajnoj nesreći prilikom službenog prevoza u kamionu JNA, dotle je u presudi Rev. 184/59, od 21. XI 1959. bio mišljenja da

²⁶ Videti presudu Vrhovnog suda Jugoslavije Rev. 220/66.

vlasnik opasne stvari odgovara po načelu objektivne odgovornosti samo za imovinsku štetu, a da za neimovinsku štetu može biti odgovoran samo onaj ko štetu pričinio iz krivice.

2. Pod uticajem pravne teorije i Zakona o obaveznom osiguranju imovine i lica (čiji član 26 kaže da je osiguranjem obuhvaćena *celokupna šteta*), sudovi su napustili svoju raniju praksu i počeli da dosuđuju naknadu i za neimovinsku štetu prouzrokovanu motornim vozilom. To stanovište danas je dovoljno čvrsto da bi se za njega moglo reći da predstavlja pravilo jugoslovenskog prava. Njega proklamuje Vrhovni sud Jugoslavije u presudi Rev. 254/67, od 29. II 1968. na sledeći način: „Kad dete pretrpi telesnu ozledu od motornog vozila, roditelji mogu zahtevati naknadu štete na ime pretrpljenog duševnog bola samo ako je povreda takve prirode da je mogla izazvati velike i jake duševne bolove i patnje roditelja”²⁷. Ovo shvatanje razlikuje se inače od shvatanja koje je došlo do izražaja u nekim presudama vrhovnih sudova republika, po kome se roditelji, u slučaju telesne povrede njihove dece, ne mogu smatrati oštećenim licima i nemaju zato pravo na naknadu štete zbog bolova i straha, već se to pravo priznaje samo neposredno oštećenom detetu.

F. ROK ZASTARELOSTI POTRAŽIVANJA NA NAKNADU ŠTETE

Zahtev za naknadu štete prouzrokovane motornim vozilom zastareva u roku od tri godine od dana kada je oštećeni doznao za štetu i za lice koje je štetu učinilo (član 19. Zakona o zastarelosti potraživanja). Da bi vreme koje je potrebno za zastarelost počelo da teče, nije dovoljno, međutim, da oštećeni sazna samo za vrstu štete, već i za njen obim. To je naročito od značaja kad je reč o telesnoj povredi gde je za određivanje visine štete nužno utvrditi njenu težinu i procenat nesposobnosti. Pored ovog subjektivnog roka zastarelosti, Zakon propisuje objektivni rok zastarelosti od deset godina, u kome potraživanje naknade štete zastareva u svakom slučaju. Protekom toga roka od dana procene štete, zahtev za naknadu zastareva bez obzira da li je oštećeni saznao u međuvremenu za štetu i lice koje mu je štetu prouzrokovalo.

Pored toga, za štete prouzrokovane krivičnim delom Zakon određuje rok zastarelosti zahteva za naknadu štete u roku u kome zastareva krivično gonjenje za delo u pitanju. Sudska praksa stoji na stanovištu da rok zastarelosti potraživanja naknade štete prouzrokovane krivičnim delom ne može takođe biti kraći od tri godine. S druge strane, sudovi su prihvatili pravilo da zahtev za naknadu štete prouzrokovane od strane šofera motornog vozila koji je osuđen u krivičnom postupku — zastareva u roku zastarelosti krivičnog gonjenja, a prema vlasniku vozila koji za štetu odgovara objektivno — važi subjektivni rok od tri odnosno objektivni rok od deset godina²⁸.

²⁷ Zbirka sudskih odluka, knjiga 13, sveska 1, odluka br. 14.

²⁸ Videti presudu Vrhovnog suda Hrvatske GŽ. 349/58, od 18. 2. 1958, Zbirka sudskih odluka, knjiga 3, sveska 1, odluka broj 57.

G. ZAKLJUČAK

Napred izloženi stavovi sudske prakse i pravne teorije po pitanju građanske odgovornosti za saobraćajne delikte počinjene motornim vozilima, dozvoljavaju da se izvuku sledeći zaključci:

1. Vodi se računa o tome da je automobil danas postao potreba svakog čoveka, da se broj lica koja ga imaju iz dana u dan povećava. Usled toga su stalno prisutne i opasnosti šteta od automobila i drugih vrsta motornih vozila, pa se zato traži i velika opreznost od njihovih vlasnika.

2. Suočeni sa ovom opasnošću koja pretili ljudima i njihovoj imovini, sudovi su tražili rešenja u smislu što potpunije i efikasnije zaštite interesa oštećenog lica. U toj slobodi traženja oni nisu bili sputani gotovo nikakvim zakonskim normama, pa su zato mogli uvek da idu „u korak s vremenom”. Na bazi slobodne i kreativne sudske prakse, nastajala su i učvršćivala se pravna pravila koja su ili podudarna ili veoma slična sa pravilima ostalih civilizovanih zemalja koje imaju razvijen automobilski saobraćaj.

3. Rukovodeći se osnovnim pravno-političkim ciljem: željom da licima čiji su životi i imovina stalno ugroženi pruži maksimalnu zaštitu, sudovi su ih upućivali da svoje pravo na naknadu traže od onog ko je ne samo najviše „kriv” za njihovu nesreću, već i ko je u isto vreme platiže najsposobniji i koga je najlakše identifikovati. To je, u prvom redu, vlasnik motornog vozila odnosno nosilac prava korišćenja vozila u društvenoj svojini. Na ta lica svaljuje se odgovornost u daleko najvećem broju slučajeva. Pri tome se često i ne traži neko pravno-teorijsko opravdanje ili se, pak, ono i namerno ignoriše, iz razloga praktičnosti. Otuda je teoretičaru mnogo puta veoma teško da utvrdi koji se osnov odgovornosti nalazi iza stavova sadržanih u sudskim odlukama.

4. Vlasnik odnosno korisnik automobila retko kad je u mogućnost da izbegne odgovornost za naknadu štete. Sva tri poznata osnova koji njegovu odgovornost isključuju svode se praktično samo na jedan jedini: na višu silu. I krivica oštećenog i krivica trećeg lica, predstavljaju izvinjavajuće okolnosti samo ukoliko imaju obeležja više sile. Ni davanje vozila u detenciju ili korišćenje drugom licu ne oslobađa vlasnika od odgovornosti za štete koje bi vozilo prouzrokovalo, osim kad je davanje usledilo na osnovu jednog sasvim čvrstog pravnog posla.

5. Pada u oči i činjenica da se put sudske prakse kretao širokim kolosekom, čije tračnice nije uvek lako odrediti. Primetno je da su sudovi vremenom svoju praksu i menjali, odbacivali pravila kojih su se ranije držali i prihvatili nova. Zato je nužno imati u vidu tu činjenicu o evoluciji sudske prakse koja se kretala u pravcu što veće zaštite oštećenog lica. Različita rešenja u odlukama istog suda i za iste slučajeve nisu rezultat njihove nedoslednosti iz nepažnje, već namerne i svesne promene stavova, sa određenim ciljem. Taj cilj se može postići samo pod uslovom da sudska praksa bude jedinstvena na celoj teritoriji države. To

jedinstvo obezbeđuju zasad vrhovni sudovi saveznih republika i Vrhovni sud Jugoslavije, u granicama procesnopравnih mogućnosti. Njega će sigurno još lakše i potpunije moći da obezbedi budući građanski zakonik, čiji se projekt intenzivno priprema.

Dr Jakov Radišić, vanredni profesor

LA RESPONSABILITE CIVILE DES DELITS DE ROUTE COMMIS
PAR LES VEHICULES A MOTEUR

(Résumé)

Après avoir constaté le fait que la responsabilité civile des délits de route commis par les véhicules à moteur n'est pas réglementée par le droit positif yougoslave, l'auteur ajoute que cette responsabilité s'édifiait exclusivement par la pratique créatrice des cours suprêmes des républiques fédérées et de la Cour suprême de Yougoslavie. Sur la base de cette pratique se formaient et consolidaient les règles juridiques en la matière, qui sont identiques ou très semblables à celles des autres pays civilisés ayant un trafic d'automobiles développé. Les tribunaux changeaient leur pratique avec le temps, rejetant les règles qu'ils avaient observées et adoptant de nouvelles. L'évolution de la pratique judiciaire se déroulait dans le sens d'une protection accrue et plus complète de la personne endommagée.

Quant au dommage causé par le véhicule à moteur, la responsabilité incombe, en premier lieu, à son propriétaire ou au titulaire du droit d'utilisation du véhicule qui est la propriété sociale. C'est sur ce dernier que retombe le poids de la responsabilité dans le plus grand nombre de cas. Les raisons en sont d'ordre pratique plutôt que de nature juridico-théorique. Le propriétaire du véhicule à moteur arrive rarement à échapper à la responsabilité, même dans les cas où il cède le véhicule à une autre personne comme possesseur autorisé. Il sera exempté de la responsabilité seulement si la cession du véhicule repose sur un acte juridique ferme et durable. Les autres fondements de l'exemption ou de la limitation de la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne le dommage causé par le véhicule sont: la force majeure, la faute de la personne endommagée, et la faute de la tierce personne. Cependant, pratiquement les trois fondements se ramènent à un seul: la force majeure. En effet, la jurisprudence exige que le comportement des personnes endommagées et des tierces personnes ait le caractère de force majeure, qu'il n'ait pu être ni prévu, ni évité. D'autre part, la faute de la personne endommagée et la faute de la tierce personne ne sont pas appréciées subjectivement — au sens de leur rapport psychique envers les conséquences nuisibles provoquées par le fonctionnement du véhicule à moteur. Au contraire, on ramène sous cette notion tout comportement des personnes mentionnées qui a rompu (considéré objectivement) le lien de cause à effet entre le véhicule à moteur et le dommage, ce qui a eu effet que le véhicule est devenu plus dangereux qu'il ne l'est *per se*.