

PUT KAO OPASNA STVAR

I. UVOD

Od polovine XIX vijeka ljudsko društvo je ušlo u eru industrijske revolucije i mehanizacije , te ubrzanog razvoja raznih tehnologija , što je rezultiralo mnogim kapitalnim otkrićima , upotrebom sve većeg broja stvari i vršenjem mnogih aktivnosti (djelatnosti) koje stvaraju povećanu opasnost prouzrokovanja štete po okolinu odnosno sredinu u kojoj živimo.

U vremenu svojevrsne tehnološke revolucije , broj takvih stvari i aktivnosti se svakodnevno povećava , tako da je gotovo nemoguće precizno odrediti koje to stvari i djelatnosti predstavljaju povećanu opasnost po okolinu , odnosno , koje stvari ili djelatnosti takva svojstva nemaju.

Upravo iz navednenih razloga , prilikom određivanja pojma objektivne odgovornosti za štetu¹ , zakonodavac je imao u vidu svaku stvar ili djelatnost od kojih potiče povećana opasnost štete po okolinu , ostavljajući sudskoj praksi da utvrdi da li se određena stvar ili djelatnost može smatrati takvom ili ne.

U našoj pravnoj teoriji i praksi primjetna je tendencija sve većeg proširivanja kruga stvari i djelatnosti koje se mogu podvesti pod pojam opasnih stvari odnosno djelatnosti , pa time i praksa da se sve veći broj slučajeva prouzrokovanja štete koje potiču od takvih stvari odnosno aktivnosti prosuđuje po pravilima o objektivnoj odgovornosti.

Karakter stvari koja predstavlja povećanu opasnost po okolinu može , pod određenim uslovima , imati i **put** , pa će stoga u ovom radu bit će riječi o *putu kao opasnoj stvari* , u svjetlu pravila o građanskoj-pravnoj odgovornosti za štetu. , te konkurencijskom odnosu pravila o subjektivnoj i objektivnoj odgovornosti za štete koje na posredan ili neposredan način nastanu u vezi sa korištenjem puteva.

II. POJAM PUTA KAO OPASNE STVARI

Puteve , kao dobra u opštoj upotrebi , a naročito javne puteve rezervisane za saobraćaj motornih vozila , svakodnevno koristi sve veći broj lica upravljajući u saobraćaju vozilima svih vrsta i dimenzija , što predstavlja realan ambijent za prouzrokovanje štete.

Put (cesta , drum) je svaka površina na kojoj se vrši saobraćaj.²

Opasna stvar je svaka pokretna ili nepokretna stvar koja , u najširem smislu riječi , predstavlja povećanu opasnost prouzrokovanja štete za okolinu koja postoji i pored preduzetih mjera sigurnosti , jer se ista ne nalazi u potpunoj kontroli njenog imaoa.

¹ "Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potiče povećana opasnost štete po okolinu odgovara se bez obzira na krivicu" (čl.154 st. 2 Zakona o obligacionim odnosima- ZOO)

² Vidi čl.2 Zakona o putevima (Sl.gl.RS br.11/95) i čl.10 st.1 Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl.list SFRJ br.50/88)

Stvar može da predstavlja povećanu opasnost od prouzrokovanja štete zbog svojih **osobina** , što je najbolje uočljivo na primjeru životinja bilo da se radi o domaćim , pitomim ili divljim životinjama , koje ljudi drže u domaćinstvu ili u zoološkim vrtovima , jer je njihovo ponašanje i čud samo djelimično predvidljivo ili pak potpuno nepredvidljivo.

Stvar , također , može da predstavlja povećanu opasnost od prouzrokovanja štete i po svom **položaju u prostoru** , što je vidljivo na primjeru saksija sa cvijećem na balkonima zgrada ili oštećenih ili trošnih građevina u urbanim sredinama , automobila parkiranih na ulicama sa velikim nagibom i sl.

Neke stvari predstavljaju povećanu opasnost za okolinu u smislu prouzrokovanja štete jer opasnost izvire iz **upotrebe stvari** , kao što je , na primjer , slučaj sa automobilom ili drugim vozilom , oružjem ili pak zbog same **činjenice postojanja te stvari**. (skladištenje opasnih materija , otrova , zapaljivih goriva , eksplozivnih naprava)

Kao i mnoge druge stvari i **put** može imati karakter opasne stvari , ali samo dok se na njemu odvija javni saobraćaj , jer se samo u uslovima korištenja odnosno upotrebe puteva od strane njegovih imalaca može stvoriti takav ambijent u kojem može nastupiti šteta koja potiče od puta kao opasne stvari.

Kada je u pitanju **put kao opasna stvar** , povećana opasnost nastanka štete za okolinu , kao bitan kvalifikativ za pojam svake opasne stvari manifestuje se u **naročito i neuobičajeno opasnim svojstvima konkretnog puta** (*nagibi , duge i nepregledne krivine , dionice puta ili pojedina mjesta na kojima se često događaju saobraćajne nesreće , oštećenja na kolovozu , odsustvo saobraćajne signalizacije , iznenadne i neočekivane prepreke na cesti , odroni , iznenadna i neočekivana poledica (na primjer u ljetnim mjesecima) , te visoko-frekventni putevi čija propusna moć dozvoljava samo određenu gustinu saobraćaja i sl.*) koja se u svakom konkretnom slučaju moraju utvrditi.

Zbog izloženog se u našoj pravnoj teoriji i praksi sve češće pominju i putevi kao opasne stvari od kojih potiče povećana opasnost štete za okolinu.³

III. ODGOVORNOST I ODGOVORNA LICA

Upravo iz razloga što i putevi na kojima se odvija saobraćaj , pod određenim uslovima , mogu predstavljati opasnu stvar , za štete koje nastanu zbog puta kao opasne stvari se odgovara po objektivnom kriterijumu uzročnosti bez obzira na krivicu. (čl.154 st.2 ZOO)

Uzročnost se pretpostavlja , slijedom čega se smatra da svaka šteta koja nastane u vezi putem kao opasnom stvari potiče od te stvari , osim u slučaju kada se dokaže da put kao opasna stvar nije uzrok štete. (čl.173 ZOO)

Za ovakve štete , zbog navedene zakonske prezumcije , odgovorno lice će odgovarati uvijek , izuzev ako se dokaže da konkretna šteta nije bila prouzrokovana od puta kao opasne stvari.

Mada je upravljanje , održavanje i zaštita puteva stavljena u nadležnost države, obavljanje poslova održavanja , zaštite , korištenja , razvoja i upravljanja putevima u Republici Srpskoj je zakonom povjereno Republičkoj direkciji za puteve kao republičkoj upravnoj organizaciji u

³ Vizner B. "Komentar Zakona o obveznim(obligacionim) odnosima" knjiga 2 str.800-802 , Zagreb 1978 ; Mihajlović Stojan: "Pojam opasne stvari" , Glasnik 1971 , II 1,2 ; Boris Kale: "Cesta kao opasna stvar i odgovornost organizacije koja njome upravlja: , Split ,1970

sastavu Ministarstva saobraćaja i veza , kada se radi o magistralnim i regionalnim putevima , odnosno , Opštini ili Gradu , kada se radi o lokalnim i nekategorisanim putevima.⁴

Prema pravilima obligacionog prava o odgovornosti za štetu od opasne stvari , a u slučaju puta kao opasne stvari , odgovorna lica su : Republika Srpska , kao imalac odnosno vlasnik⁵ svih puteva u Republici Srpskoj , te Republička direkcija za puteve (Direkcija za puteve) u slučaju kada se radi o magistralnim i regionalnim putevima , a Opština odnosno Grad , u slučaju kada se radi o lokalnim i nekategorisanim putevima , kao imaoci puta⁶ kao opasne stvari kojima su zakonom prenesena ovlaštenja u vezi sa upravljanjem , održavanjem i zaštitom puteva , s jedne strane i imaoci motornih vozila , kao imaoci-korisnici puteva i neposredni učesnici u saobraćaju na tim putevima , s druge strane.

Za sva ova odgovorna lica je , dakle , zajedničko da su imaoci puta kao opasne stvari i da mogu biti kauzalno odgovorni za štetu koja potiče od puta kao opasne stvari.

U tom smislu će gore navedena lica , kao imaoci opasne stvari , odgovarati po kauzalnom principu , bez obzira da li su se pridržavali propisa o održavanju puteva ili propisa o bezbjednosti saobraćaja kao zaštitnih normi bezbjednosti.

Međutim , pomenuta kauzalno odgovorna lica mogu se “osloboditi odgovornosti ako dokažu da šteta potiče od nekog uzroka koji se nalazio van puta kao opasne stvari čije se dejstvo nije moglo predvidjeti , ni izbjeći ili otkloniti , kao i u slučaju ako dokažu da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili trećeg lica koju oni nisu mogli predvidjeti i čije posljedice nisu mogli izbjeći ili otkloniti”.⁷

Kada u st.1 čl.177 ZOO pominje “uzrok koji je van stvari” , “čije se dejstvo nije moglo predvidjeti , ni izbjeći ili otkloniti” , zakonodavac očigledno ima u vidu štetu koja nije potekla od opasne stvari , već od nekog drugog uzroka .

(na primjer: od automobila koji se kretao prevelikom brzinom , tako da pravno-relevantan uzrok štete potiče od pogona automobila kao opasne stvari , a ne od puta kao opasne stvari)

Međutim , da bi se oslobodila od odgovornosti , gore navedena kauzalno odgovorna lica moraju dokazati da štetno djelovanje vanjskog uzroka nisu mogla predvidjeti , izbjeći ili otkloniti , a što u stvari znači da će morati dokazati da je do štete došlo uprkos preduzetim svim propisanim mjerama zaštite i održavanja puta odnosno uprkos pridržavanju saobraćajnih propisa , te da je konkretni štetni događaj imao karakter objektivno nepredvidivog , neizbježnog i neotklonjivog događaja koji predstavlja višu silu.

Ako ne mogu dokazati da šteta potiče od uzroka koji je van opasne stvari čiji su oni imaoci , ova lica se mogu osloboditi od odgovornosti ako , saglasno odredbi čl.177 st.2 ZOO , prvenstveno dokažu da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenog ili trećeg lica *(na primjer vozača automobila ili drugog učesnika u saobraćaju na putu)* , koju oni kao imaoci puta kao opasne stvari nisu mogli predvidjeti i čije posljedice nisu mogli izbjeći ili otkloniti.

⁴ čl.17 Zakona o putevima (Sl.glasnik Republike Srpske br.11/95)

⁵ čl.3 st.1 Zakona o putevima (Sl.glasnik Republike Srpske br.11/95) u vezi sa čl.174 ZOO

⁶ čl.17 Zakona o putevima u vezi sa čl.174 ZOO

⁷ čl.177 st.1 i 2 ZOO

U ovom slučaju kauzalno odgovorne osobe će dakle , morati dokazati da su radnje oštećenog lica ili treće osobe bile u uzročnoj vezi sa predmetnim štetnim događajem , bez obzira da li su oni za svoje radnje krivi ili nisu.

Ovdje zakonodavac misli na radnje oštećenog koje su do te mjere neočekivane i na posljedice koje su do te mjere neizbježne odnosno neotklonjive , da su po svom značenju izjednačene sa višom silom.

Da bi se oslobodio od kauzalne odgovornosti za štetu , vozač automobila kao učesnik u saobraćaju i **imalac puta kao opasne stvari** , morat će dokazati da je šteta nastala od drugog uzroka koji je van puta kao opasne stvari čiji je on imalac i čije štetno djelovanje nije mogao predvidjeti , ni izbjeći ili otkloniti ; odnosno da je šteta nastala radnjom oštećenog ili trećeg lica koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti.

Da bi udovoljio ovim zahtjevima , a posebno onima koji se tiču mogućnosti predviđanja , izbjegavanja i otklanjanja štetnog djelovanja uzroka , odnosno predviđanja,izbjegavanja ili otklanjanja štetne radnje oštećenog ili trećeg lica, on će morati *(pored postojanja uzroka štete koji je van puta kao opasne stvari čiji je on imalac , te pored postojanja uročne veze između radnje oštećenog ili trećeg lica i same štete odnosno isključive krivice ovih lica)* **dokazati da do njega , u vezi mogućnosti predviđanja , izbjegavanja ili otklanjanja djelovanja štetnog uzroka , odnosno predviđanja štetne radnje i izbjegavanja ili otklanjanja štetne posledice radnje oštećenog ili trećeg lica , nije bilo nikakvih propusta.** *(Na primjer: znajući da se na odnosnom dijelu puta često dešavaju saobraćajne nezgode - tzv. "crna tačka" , vozač upravljajući vozilom prilagođava stanju u kojem se put nalazi postupajući u svemu u skladu sa propisima o bezbjednosti saobraćaja)*

Dakle od vozača se očekuje da dokaže da je imao u vidu put kao opasnu stvar i da je upravljanje vozilom prilagodio uslovima puta i trenutnoj saobraćajnoj situaciji , kako u slučaju kada je njegovo vozilo prouzrokovalo štetu trećem licu zbog puta kao opasne stvari *(dakle kada se kao oštećeni pojavljuje treće lice)* , tako i u slučaju kada je i sam oštećen zbog puta kao opasne stvari.

U svjetlu gore iznesenih razmatranja o objektivnoj (kauzalnoj) odgovornosti imalaca puta kao opasne stvari potrebno je analizirati jednu zanimljivu odluku Vrhovnog suda Hrvatske⁸ čiji apstrakt glasi :

“Organizacija za održavanje ceste odgovara za štetu koja nastane rušenjem stabla koje raste unutar cestovnog pojasa.

Odgovornost je objektivna ako stablo zbog starosti i dotrajalosti predstavlja opasnu stvar.

Ako je stablo posebno zaštićeni objekt prirode , oslobođenje od odgovornosti ocjenjuje se polazeći od odredaba Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine br.54/76)”

Prema činjeničnom stanju utvrđenom u parnici iz koje potiče navedena odluka , šteta je prouzrokovana rušenjem na cestu stabla jablana koji je rastao unutar putnog pojasa na kojem tužena organizacija za ceste ima pravo raspolaganja , uz napomenu da je jablan koji je pao na put pripadao drvoređu jablanova koji predstavljaju posebno zaštićen objekat prirode o kojem se stara Republički zavod za zaštitu prirode , a za čije uklanjanje je u smislu čl.39 st.1 gore pomenutog Zakona potrebno odobrenje Opštine.

Nadalje , navedeno stablo kao posebno zaštićeni spomenik hortikulture tuženik nije mogao ukloniti jer za to nije dobio od nadležnog organa odobrenje , iako je isti zbog starosti predstavljao izvor opasnosti od kojega prijeti nastupanje štete.

Upravo iz razloga što stablo jablana tužena organizacija za puteve nije mogla ukloniti zbog pomenutog zakonskog ograničenja odnosno nepostojanja odobrenja za tu radnju , u navedenoj sudskoj odluci se , po našem mišljenju , odgovornost organizacije za puteve ovdje raspravlja po

⁸ Odluka Vrhovnog suda Hrvatske br.Rev-23/85 od 09.04.1985 g. Pregled sudske prakse br.29/86 , str.52 , sent.br.33

pravilima o kauzalnoj odgovornosti (čl.154 st.2 , čl.173 , 174 i čl.177 ZOO) , a ne po pravilima o subjektivnoj odgovornosti iz čl.154 st.1 ZOO u vezi sa odredbama o odgovornosti organizacija za gazdovanje putevima predviđenim u posebnim propisima.

(Naime, da se u konkretnom slučaju radilo o stablu drveta u putnom pojasu koje nije pod posebnom zaštitom , ili za koje je dato odobrenje za uklanjanje , za štetu nastalu zbog njegovog pada na cestu bi odgovarala organizacija za puteve po pravilima o subjektivnoj odgovornosti zbog neodržavanja puta u smislu ZOO i propisa o putevima)

Mislimo da stanovište suda izraženo u navedenoj sudskoj odluci , koje polazi od stava da se u konkretnom slučaju radi o stablu jablana kao opasnoj stvari , te organizaciji za puteve kao imaocu toga stabla jablana kao opasne stvari , mora trpiti ozbiljnu kritiku iz razloga što , u konkretnom slučaju , stablo jablana nije samo za sebe opasna stvar , niti iz toga razloga predstavlja povećanu opasnost nastanka štete za okolinu , već iz razloga što se , prema utvrđenom činjeničnom stanju , po svom položaju , nalazi u zaštitnom zemljišnom putnom pojasu kojim gazduje organizacija za puteve i ulazi u pojam puta u smislu posebnih zakonskih propisa o putevima. (Zakon o putevima i Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima)

Sljedstveno tome , u konkretnom slučaju , ni sam put , sam za sebe , a bez navedenog stabla u putnom pojasu koje je zbog starosti i dotrajalosti sklono padu , nije opasna stvar , već ove dvije stvari , tek zajedno , u gore označenim okolnostima predstavljaju **put kao opasnu stvar** od kojega postoji povećana opasnost od nastupanja štete.

Iz navedenog razloga se ne može prihvatiti ni stav da je u konkretnom slučaju organizacija za puteve imalac stabla kao opasne stvari , već imalac puta kao opasne stvari , te da je slijedom prednjeg objektivno odgovorna za štetu koja nastane od takvoga puta kao opasne stvari.

IV. KONKURENCIJA SUBJEKTIVNE I OBJEKTIVNE ODGOVORNOSTI

U zakonodavstvu Republike Srpske predviđena je subjektivna odgovornost pravnih subjekata kojima je posebnim propisima povjereno obavljanje poslova održavanja , zaštite,korištenja i upravljanja putevima.

Ta odgovornost se ogleda u **propuštanju** (ommissio) blagovremenog izvršenja pojedinih radnji i preduzimanja odgovarajućih mera na održavanju puteva koje su predviđene posebnim zakonskim i podzakonskim propisima.

Po svojoj pravnoj prirodi ovaj kriterijum subjektivne odgovornosti za štetu se zasniva na **pretpostavljenoj krivici** i odnosi se na štetu koju je svojom aktivnom radnjom neposredno prouzrokovalo jedno lice (**na primjer: vozač automobila - štetnik koji je vozilom naletio na rupu , odron ili poledicu na putu**) , a za koju je odgovorno drugo lice zbog svoje pasivne radnje ili propuštanja (**na primjer: pravno lice kome je posebnim propisima ili ugovorom povjereno upravljanje i održavanje pomenutog puta**) , koju odgovornost oštećeno lice , kao pravnu pretpostavku , ne mora dokazivati , jer se krivica toga pravnog lica pretpostavlja.

U tom slučaju , a saglasno zakonskom tekstu st.1 čl.154 ZOO , teret dokazivanja , u cilju oslobađanja od odgovornosti sada leži na pretpostivnoj odgovornoj osobi tj.u našem primjeru , na pravnom licu kojem je posebnim propisima povjereno upravljanje i održavanje puteva.

Za štetu koja nastane korisnicima magistralnih i regionalnih puteva odgovorna je Republička direkcija za puteve po pravilima o subjektivnoj odgovornosti i to po kriteriju pretpostavljene krivice zbog propuštanja radnji i mjera predviđenih posebnim zakonskim i podzakonskim aktima.⁹

⁹ čl.64 st.1 i čl.31 st.1Zakona o putevima u vezi sa čl.154 st.1 ZOO

Obzirom da su našim zakonskim propisima poslovi održavanja , zaštite, korištenja , razvoja i upravljanja lokalnim i nekategorisanim putevima povjereni Opštini , odnosno Gradu , za štetu koja nastane korisnicima ove kategorije puteva odgovorni su opština odnosno Grad kao pravna lica , također po pravilima o subjektivnoj odgovornosti i to po kriteriju pretpostavljene krivice zbog propuštanja radnji i mjera predviđenih posebnim zakonskim i podzakonskim aktima.¹⁰ Za izneseni princip subjektivne odgovornosti pomenutih pravnih lica izjašnjava se i ranija sudska praksa.¹¹

Nije teško uočiti da odredba čl.64 Zakona o putevima koja reguliše odgovornost Republičke direkcije za puteve , pojavljuje kao "*lex specialis*" u odnosu na odredbe Zakona o obligacionim odnosima koje propisuju odgovornost za štetu , pa bi se , poštujući maksimu "*Lex specialis derogat legi generali*" , u slučaju konkurencije objektivne i subjektivne odgovornosti za štetu koja nastane u korištenju puteva , odnosno u konkurenciji principa pretpostavljene uzročnosti i principa pretpostavljene krivice , trebali opredjeliti , za princip subjektivne odgovornosti.

Međutim , bez obzira na činjenicu što se odredba čl.64 Zakona o putevima pojavljuje kao specijalni propis u odnosu na opšte odredbe ZOO o odgovornosti za štetu , mislimo da se pravilo o subjektivnoj odgovornosti pravnih lica koja gazduju putevima izraženo u navedenoj zakonskoj odredbi ne može uvijek i bez ograničenja primjeniti u praksi .

Razlog za ovakvo razmišljanje se prije svega nalazi u činjenici što osnov odgovornosti pravnih lica koje upravljaju putevima za štete koje nastanu u korištenju tih puteva (čl.64 Zakona o putevima) , predstavlja poseban , osnov odgovornosti za štetu , poznat u pravnoj teoriji kao **odgovornost za mješoviti slučaj (*casus mixtus*)**.

Odgovornost za mješoviti slučaj postoji kada neko lice skrivi neku nepravilnost (**na primjer:** pravno lice koje upravlja putevima ne preduzme mjere za održavanje puta) , ali iz te nepravilnosti još ne nastane šteta , već nastane **položaj (*situacija*) podoban za nastanak štete**. (na primjer: rupa na kolovozu , poledica i sl)

Ako šteta nakon toga nastane , ali iz nekog drugog , od lica koje je skrivilo nepravilnost nezavisnog uzroka (**na primjer:** automobil naleti na pomenutu rupu na kolovozu što dovede do štete na licima i stvarima) , postojaće odgovornost za mješoviti slučaj , jer šteta ne bi ni nastala da ne postoji skriveni položaj podoban za nastanak štete koji je svojim propuštanjem prouzrokovalo pravno lice koje održava put.

Prema tome , radi se o slučajevima koji se ne mogu smatrati skrivljenima , jer je veza između radnje učinioca (radnje lica koje je skrivilo položaj podoban za nastanak štete) i štete kao njene posljedice prekinuta sa aspekta prirodne uzročnosti. Uzročna veza između radnje i posledice, u ovakvim slučajevima , postoji samo sa aspekta tzv.pravne uzročnosti. Ovakvi slučajevi , dakle , ne mogu se smatrati niti sasvim skrivljenim , niti slučajevima potpune objektivne odgovornosti , već mješovitim slučajevima u kojima do izražaja dolazi konkurentsko djelovanje pravila o subjektivnoj i objektivnoj odgovornosti.

U pravnoj teoriji i praksi su kao tzv."casus mixtus" pominju prouokovanja štete koji nastanu iz *nezvanog vršenja tuđih poslova* (negotiorum gestio) , iz **povrede pravila o bezbjednosti** i iz *docnje*.

U slučaju odgovornosti za štetu koji ima u vidu odredba čl.64 Zakona o putevima radi se o odgovornosti pravnih subjekata kojima je zakonom povjereni upravljanje putevima.

¹⁰ čl.17 st.2 Zakona o putevima i čl.5 i čl.39 Zakona o lokalnoj samoupravi (Sl.gl.RS br.35/99) u vezi sa čl.154 st.1 ZOO

¹¹ Vidi odluke V.S.Hrvatske br.Rev-792/86 od 28.10.86 ; Rev-2475/86 od 11.02.87 ; Rev-1862/87 od 07.01.87 (PSP br.34/87)

Odgovornost ovih lica , kao što smo već i naveli se sastoji u njihovom **propuštanju** da izvrše radnje koje su zakonom propisane (tzv. "zaštitne norme")¹² kao mjere bezbjednosti da ne bi nastala šteta. (**na primjer**: čl.31 st.1 Zakona o putevima)

Odgovornost pravnih lica koje upravljaju putevima je takođe odgovornost za mješoviti slučaj , u kojoj participiraju kako pravila subjektivne , tako i pravila objektivne odgovornosti koja se nalaze u izvjesnom konkurentskom odnosu , pa se stoga , s razlogom postavlja pitanja , kako prosuđivati u praksi ovakve slučajeve odgovornosti.

Pravila o skrivljenoj odgovornosti se na ove slučajeve štete , prema pretežnom mišljenju naše pravne teorije i prakse , primjenjuju samo ukoliko je u pitanju stvaranje položaja (situacije) u kome može nastati štetni događaj , dok se za posljedice štete ova pravila ne primjenjuju.

Pri tome se istovremeno prijenjuju pravila o pravnoj uzročnosti (*pravno relevantna uzročnost*) i utvrđuje da li je posledica povrede određene pravne norme neka od onih posljedica koja je istom trebala biti spriječena , (*na primjer da li šteta koja je nastupila zbog povrede propisa o održavanja puta spada u krug onih posljedica koje je zakonodavaac želio propisivanjem te pravne norme spriječiti*) , pa ukoliko se utvrdi da jeste , onda bi se takav mješoviti slučaj mogao prosuditi po pravilima o subjektivnoj odgovornosti , jer postoji posredna uzročna veza između skrivljene radnje i nastale posljedice , pa bi pravno lice kojem je povjereno upravljanje putevima odgovaralo za štetu po pravilima o subjektivnoj odgovornosti.

Pravila o pravnoj uzročnosti se kombinuju i primjenjuju zajedno sa pravilima o adekvatnoj uzročnosti.

Ukoliko se iz zaštitne pravne norme ne može razabrati uzročnost navedena pravila o pravnoj uzročnosti se ne mogu primjeniti , pa time ni prosuditi odgovornost navedenih lica po subjektivnom principu.

Kada govorimo o međusobnom odnosu subjektivne odgovornosti po principu pretpostavljene krivice i objektivne odgovornosti (princip pretpostavljene uzročnosti) , treba naglasiti da se u prvom slučaju postojanje krivice pretpostavlja pa se slijedom toga krivica ne dokazuje , već odgovorno lice dokazuje obrnuto – da do njega krivice nema tj. da ista ne postoji. Oštećeno lice ne mora dokazati da je štetnik kriv za štetu , tj. da je šteta nastupila od njegovog aktivnog djelanja ili propuštanja.

Međutim mora se dokazati uzročna veza između štetne radnje i posljedice.

Za razliku od principa pretpostavljene krivice , kod principa pretpostavljene uzročnosti nema krivice pa se ista ne pretpostavlja niti dokazuje . Ne dokazuje se ni postojanje uzročne veze između opasne stvari i štete , jer se postojanje te veze pretpostavlja , tj. da šteta potiče od opasne stvari.

Da bi se dao odgovor u pogledu odnosa principa pretpostavljene krivice i principa pretpostavljene uzročnosti , pa time i odnosa subjektivne i objektivne odgovornosti za štete koje nastanu u vezi korištenja puteva , potrebno je prije svega , u svakom konkretnom slučaju utvrditi da li se put odnosno njegov dio sam za sebe ili zajedno sa drugim stvarima koje se na njemu nalaze može smatrati kao stvar od koje postoji povećana opasnost od nastupanja štete , odnosno da li bi šteta

¹² Prof.Dr.Borislav Blagojević i Prof.Dr.Vrleta Krulj : Komentar Zakona o obligacionim odnosima , str.405-406 , "Savremena Administracija" Beograd , 1980.

od takvog puta nastupila i u slučaju kada se opasna svojstva puta ne mogu pripisati u krivicu pravnog lica koje upravlja putevima.

(Na primjer: iznenadni nanos snijega , poledica ili stvari na putu koje odgovorno lice nije moglo u takvom kratkom vremenu ukloniti ili nije moglo preduzeti zakonom propisane mjere zbog nedostatka odobrenja nadležnog organa.)

Ako bi šteta nastupila i u odsustvu krivice pravnog lica koje upravlja putem , takav put bi se , po našem mišljenju , trebao smatrati opasnom stvari koja nije u potpunoj vlasti imalaca , a odgovornost njegovih imalaca , u interesu oštećenih lica , prosuditi po pravilima o objektivnoj odgovornosti.

V ZAKLJUČAK

Slijedeći tendenciju modernih pravnih sistema , objektivnu odgovornost za štetu bi trebalo prihvatiti kao dominantnu u svim onim slučajevima kada neko prouzrokuje štetu , makar i bez krivice , ako postoji više razloga za snošenje tereta na njegovoj strani , nego na strani žrtve.

U takvim slučajevima je odgovornost navedenih pravnih lica kojima je povjereno upravljanje putevima , **u interesu oštećenih** , potrebno prosuđivati po pravilima o objektivnoj odgovornosti za štetu propisanim u odredbama čl.154 st.2 , te 173 i 174 ZOO , odnosno u ovom pravcu izmijeniti i dopuniti postojeće zakonske odredbe o odgovornosti pravnih lica kojima je povjereno upravljanje putevima.

Na taj način bi se, obezbjedila efikasnija zaštita ličnih i imovinskih prava oštećenih lica i pravna sigurnost građana u najširem smislu.

Literatura :

1. Dr. Boris Vizner : “Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima” , Zagreb 1978 ;
2. Dr. Boris Vizner : “Građansko pravo u teoriji i praksi” , Rijeka 1969 ;
3. Prof.Dr.Borislav Blagojević i Prof.Dr.Vrleta Krulj : “Komentar Zakona o obligacionim odnosima” “Savremena Administracija” Beograd , 1980 ;
4. Stojan Mihajlović: “Pojam opasne stvari” , Glasnik AKV 1971 , II 1,2 ;
5. Boris Kale: “Cesta kao opasna stvar i odgovornost organizacije koja njome upravlja” , Split ,1970 ;
6. “Pregled sudske prakse” , Prilog časopisu , “Naša zakonitost” , Zagreb ;