
СТУДЕНТСКИ РАДОВИ

Свeйислав ЈАНКОВИЋ, мастер
докторант на Правном факултету Универзитета у Београду

ПРОБЛЕМ ОДГОВОРНОСТИ ЈАВНЕ ГАРАЖЕ ЗА НЕСТАНАК ВОЗИЛА ИЗ ГАРАЖНОГ ПРОСТОРА

Резиме

Већ се из самог наслова може наслућивати да се чланак бави крајње практичним проблемима, питањима везаним за свакодневни живот сваког појединца. Чланак се, пре свега, бави квалификацијом правног посла који се склади између јавне гараже као пружаоца услуга и имаоца возила као корисника њених услуга. Одређивањем правне природе овог посла, даје се решење за одговорност јавне гараже за нестанак возила из њеног простора. Разматрајући квалификацију овог правног посла, аутор се служи аналозијом са другим правним пословима као што су посао банкарској сефи, ујосишњелске оставе, ускладишњења и закупа простора. Долази се до закључка да је српска судска пракса у погледу одговорности јавне гараже неусклађена са важећим правилима. Такође, уочава се и неусклађеност на релацији подзаконски акт – законски акт, где одлуке о јавним паркиралиштима (које се доносе на нивоу градова) садрже одредбе које одричу било какву одговорност јавних гаража за паркирано возило. На крају рада, предлаже се компромисно решење у виду осигурања одговорности јавних гаража чија би се премија финансирала из незнатно увећане цене паркирања.

Кључне речи: одговорност јавне гараже, ујосишњелска остава, складишњење, клаузуле ејзонерације, осигурање од одговорности.

I Увод

У погледу материје одговорности јавних гаража у Републици Србији, ситуација је следећа. Имаоци аутомобила смештају своје аутомобиле у јавне гараже добијајући при томе паркинг карту, коју ће при наплати цене коришћених услуга показати, платити цену и одвести се из гараже. С обзиром на конклюдентан начин закључивања уговора о гаражирању аутомобила, власници аутомобила нису најчешће ни свесни потпуне садржине тога уговора, тј. њихових права и обавеза.¹ Њима је важно да у гаражу сместе своје возило и да знају колика је цена тога, а занемарују и не антиципирају несрећан епилог њихове сарадње са јавном гаражом. Но, у случају настанка такве ситуације, конкретно нестанка или оштећења возила, настаје тачка спорења између власника возила и јавне гараже. Власник гаражираног аутомобила се обраћа јавној гаражи у нади да ће му она помоћи око немиле ситуације која га је задесила, али јавна гаража се ограђује од свега, искључује своју одговорност што аргументује унетом клаузулом ослобођења од одговорности на паркинг карту. Паркинг карта се, иначе, по правилу, предаје власнику возила приликом закључивања уговора, односно приликом уласка у гаражу.

Корен проблема одговорности јавне гараже налази се са једне стране у незаконитој пракси судова, а са друге у нескладу подзаконских аката са законом. Постоје веома јасне норме Закона о облигационим односима које утврђују одговорност јавне гараже за нестанак возила (чл. 729 ЗОО) и које ускраћују правну снагу клаузулама егзонерације (чл. 727 и 265 ЗОО) које оне користе.² Такође, постоје и посебне узансе у туризму које ову законом уведено одговорност још више разрађују. Но, с друге стране, видљива је очигледна неусклађеност Одлуке Града Београда о јавним паркиралиштима са поменутиим члановима Закона о облигационим односима. Она пориче одговорност јавне гараже утврђену Законом о облигационим односима чиме долази под критику да као незаконита не сме остати у правном систему.

Решавајући описани проблем, прво ће се поћи од утврђивања правне природе гаражног посла, тј. од одговора на питање да ли тај по-

1 У садржини рада на појединим местима биће коришћени термини као што су *гаражирање*, *гаражер*, *гаражни њосао*. Наведени термини представљају супституте за јавну гаражу (*гаражер*), правни посао који склапају јавна гаража и њен корисник, а којим се јавна гаража обавезује да пружа уговором предвиђене услуге (*гаражирање*, *гаражни њосао*). Термини се у раду користе у недостатку адекватне законске терминологије за посматрани правни посао.

2 Закон о облигационим односима (*Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ, 57/89, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, *Службени лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља; даље у фуснотама: ЗОО).

сао заиста заслужује законски третман уподобљен угоститељској остави путем кога се, у ствари, установљавају нове врсте оставе као што су гаражна и болничка. Даље ће бити пружена материјална и формална легитимација става да клаузуле ослобођења од одговорности не смеју имати правно дејство у гаражном послу. На крају ће се предложити компромис у виду осигурања јавне гараже за случај одговорности, као институт који прети да супституише грађанску одговорност.

II Правна природа гаражног посла

1. Увод

Чини се да одговор на питање о одговорности јавне гараже за не-станак аутомобила лежи у правној природи уговора који она закључује са власником возила, као корисником њене услуге. Тај одговор, зависно од комплетног чињеничног стања које му је подлога, може имати своју укореењеност или у уговору о закупу или у уговору о остави. Приликом правног квалификовања гаражног посла увек треба имати на уму озбиљност ове мисаоне радње, с обзиром да се уговори о закупу и остави дијаметрално разликују у погледу правних последица. Они се јасно разликују првенствено по различитом третману ствари која је предмет уговора, иако до нејасног разликовања може доћи код правних послова као што је гаражни. Управо та нејасност чини одговор на питање правне природе гаражног посла тежим, али не и мање извесним.

2. Појам јавне гараже

Пре упуштања у подробније квалификовање гаражног посла потребно је дефинисати јавну гаражу као субјект уговора који се са корисником њених услуга закључује и као објект у који корисник услуга смешта своје возило.

Према српском позитивном праву, испољеном у Одлуци Града Београда о јавним паркиралиштима, нужно је разликовати општа од посебних јавних паркиралишта.³ *Општим паркиралиштима* се сматрају делови коловоза, тротоара, као и друге саобраћајне површине које су посебно обележене од стране локалних власти за паркирање моторних возила.⁴ Са друге стране, *посебна паркиралишта* су објекти и површи-

3 Одлука о јавним паркиралиштима – даље ОЈП (*Службени лист града Београда*, бр. 18/2003), од 17.07.2003. године који је, иначе, донет у складу са чланом 13. Закона о комуналним делатностима (*Службени гласник Републике Србије*, бр. 16/97 и 42/98), чл. 3.

4 ОЈП, чл. 4.

не уређени и грађени за паркирање моторних возила са контролисаним уласком и изласком возила.⁵ Контрола уласка и изласка са посебног паркиралишта врши се постављањем рампе и изградњом или постављањем објекта за наплату. Посебна паркиралишта су, у ствари, оно што се ословљава *јавном гаражом* у овом раду.

Већ се из овако сумарног дефинисања општих и посебних паркиралишта може увидети да разлика међу њима није мала и, испоставиће се касније, да је та разлика један од кључних фактора приликом квалификације гаражног посла. На овом месту се може прејудицијелно рећи да је гаражни посао закуп кад у њему учествује опште паркиралиште, а да је остава кад у њему учествује посебно паркиралиште. Одговор на питање зашто и из којих разлога биће пружен у наставку рада.

3. Да ли је гаражни посао закуп (простора)?

Уговор о закупу (простора) представља облигацију у којој је закуподавац дужан да обезбеди простор, а купац да плаћа закупнину. Дефиниција посла закупа ствара даље последице и на плану одговорности за оштећење/нестанак ствари које купац уноси у закупљени простор. Ту одговорност по редовном току ствари не сноси закуподавац, јер је он закупцу изнајмио простор над којим ће убудуће (док траје закупни однос) државину имати купац. Дакле, обавеза закуподавца престаје стављањем на располагање закупцу предметног простора над којим ће он имати државину, и то како над њим, тако и на свему што унесе у њега.

Повезујући ово уопштено разматрање посла закупа са темом овога рада долази се до кључног проблемског питања. Да ли је јавна гаража закуподавац простора кориснику њене услуге? Одговарајући на ово питање морамо се прво сустрести са две различите врсте јавних паркиралишта, од којих је једна опште, а друга посебно паркиралиште, тј. јавна гаража у ужем смислу. Како је опште паркиралиште, у ствари, отворен улични простор који нико не контролише било каквим физичким средствима, тако се може већ сада тврдити да смештање возила у тај простор представља закуп тог простора. Разлози за ову тврдњу могу се наћи у томе да „Паркинг сервис“, као предузеће које је надлежно за тај простор, нема могућност физичке контроле уласка и изласка возила и да, према томе, нема ни државину над возилом које се налази у том простору. Државина над предметом уговора је конститутивни и кључни елемент од чијег ће присуства или одсуства зависити правац квалификације гаражног посла.⁶ Уколико постоји државина над возилом, утолико ће

5 ОЈП, чл. 5.

6 John E. Adamson, *Law for Business and Personal use*, seventeenth edition, Thompson – South Western, Ohio 2005, стр. 286.

се гаражни посао сматрати оставом. У случају општег паркиралишта, „Паркинг сервис“ има државину над предметним простором све док и само док он не буде заузет неким возилом. У том тренутку државина над конкретним општим паркиралиштем прелази са „Паркинг сервиса“ на имаоца возила, чиме се искључује могућност да „Паркинг сервис“ има државину над возилом, а тиме и одговорност за његов нестанак.

Како је ситуација која се тиче посла са општим паркиралиштем јасна, то се не би могло рећи за посао са посебним паркиралиштем, тј. јавном гаражом. Посебно паркиралиште као такво има контролу над паркинг простором не само за време док је он упражњен, него и када је испуњен конкретним аутомобилом, јер поседује себи својствену моћ контроле уласка и изласка возила из целокупног простора. Ово је уједно и кључна разлика посебног паркиралишта према општем, јер опште паркиралиште чином заузимања простора губи државину над конкретним паркинг простором, а тиме и могућност за државину над аутомобилом. Дакле, јавна гаража задржава државину над паркинг простором и након његовог заузимања конкретним аутомобилом. Ово је квалитативна разлика која даје за право да се размишља у правцу има ли јавна гаража државину над возилом у њу смештеним.

4. Има ли јавна гаража државину над аутомобилом?

Део америчке правне теорије сматра да јавна гаража нема државину над возилом и да, стога, посао у питању није остава ако је власник аутомобила понео кључеве удаљавајући се од возила након што га је паркирао.⁷ Овакав став они образлажу тиме што је државина над предметом оставе битан елемент уговора о остави, а пошто се кључеви од аутомобила као симболизација државине над њим и даље налазе код власника, посао у питању није остава, већ закуп, јер јавна гаража нема у поседу кључеве од паркираног возила. Ако би их власник возила оставио јавној гаражи, онда би се без већих тешкоћа посао могао оквалификовати као остава, јер би јавна гаража у том случају имала државину над предметом оставе, тј. возилом.

Међутим, посматрајући ситуацију у вези гаражног посла само на овај начин, испушта се из вида да су кључеви само једно од могућих (иако једино легално) средстава уласка у возило и његовог активирања. Увиђајући да постоји више начина за стављање аутомобила у активно стање, а не само путем кључа, може се доћи до закључка да државину над возилом има свако оно лице које поседује неки од могућих начина

7 Henry R. Cheesman, *Contemporary Business Law*, 3rd edition, Prentice hall, New Jersey 2000, стр. 854; Len Young Smith, Gale G. Roberson, *Business Law*, Volume one, West Publishing co., Chicago 1958, стр. 362.

уласка у возило (и његовог активирања). Јасно је да се не би смела овако екстензивно тумачити државина над возилом, али је исто тако јасно да се она не сме тумачити ни тако рестриктивно, путем јединственог држаоца кључа од возила. Ако се узме за пример крадљивац возила смештеног у јавну гаражу, доћи ће се до закључка да је након крађе једини држалац возила лопов, иако он у тим тренуцима не поседује кључеве од аутомобила.⁸ На тај начин се компликује ситуација са кључевима аутомобила као пресудном чињеницом за формирање државине над возилом. Истовремено се отвара пут за размишљање у правцу да можда јавна гаража има државину над возилом (иако нема кључеве возила) и то ако не искључиву, а оно барем заједничку са власником возила (држаоцем кључева). Када би се следио тај правац до краја, дошло би се до схватања да се чином смештања возила у јавну гаражу ствара заједничка државина над возилом између јавне гараже и власника и да је и један и други субјект могу вршити на свој начин. Јавна гаража је физички приснија са возилом, јер је оно смештено у простор над којим она и даље има ексклузивну контролу. Са друге стране, власник је функционално повезан са возилом, тако да се оно може ставити у погон на уобичајен начин само уз његову асистенцију (тј. путем кључева које само он поседује). Оваквом расподелом улога, јавна гаража и власник возила су упућени једно на друго како би остварили сврху посла због кога су се и повезали. Зато је најправилније рећи да они имају заједничку државину над возилом, која је иначе довољна да се изврши квалификација њиховог односа као оставе и да се јавна гаража учини одговорном за нестанак аутомобила из њеног простора.

5. Закључно о „закупној“ природи гаражног посла

На крају, ваља истаћи аргументацију става (донекле погрешног) српске судске праксе у прилог томе да гаражни посао није остава, већ закуп.⁹ Наиме, имајући у виду да се оставопримац приликом закључивања уговора о остави обавезује да ствар прими, чува и врати у примљеном стању, српски судови тврде да јавна гаража не преузима такву обавезу поводом паркираног аутомобила. Штавише, по схватању српског судства, јавна гаража ту обавезу изричито искључује

8 У прилог томе да је лопов једини (непосредни) држалац украдене ствари видети код Миодраг Орлић, Обрен Станковић, *Стварно право*, Номос, Београд 2004, стр. 33.

9 Пресуда Врховног суда Србије, Rev. 4129/2003 од 17.12.2003. године; Пресуда Вишег трговинског суда, Пж. 9488/2007 од 7.5.2008. године; Пресуда Врховног суда Србије, Прев.–478/95 од 20.4.1996. године; Ж. Латинковић, „Пракса Врховног суда Србије“, *Право и њивреда*, бр. 1–2, 1996, стр. 122.

стављајући себе (једностраним чином) тако у положај простог закуподавца простора.¹⁰ Међутим, видеће се касније, није довољно само једнострано изопштити себе из неког положаја да би се било у другом – повољнијем положају, нарочито ако се има у виду неравноправни однос уговорних страна.

6. Да ли је гаражни посао остава?

Да би се тачније одговорило на ово питање претходно се мора разјаснити шта уговор о остави подразумева и које правне последице носи са собом. Уговор о остави је двострани правни посао путем кога се оставопримац обавезује да прими, чува и врати у примљеном стању ствар која је предмет оставе. Ако оставопримац не буде био у могућности да врати ствар која је предмет овог посла, онда ће бити одговоран оставодавцу за њен нестанак. Предуслов одговорности оставопримца за нестанак ствари и уопште предуслов за извршење обавеза из уговора о остави је државина предметне ствари. У већини случајева када је у питању класични посао оставе није проблем утврдити постојање државине на страни оставопримца. Међутим, ако се у сферу посматрања стави јавна гаража (као могући претендент на статус оставопримца), појавиће се одређени проблем приликом утврђивања има ли она или не државину над возилом паркираним у њеном простору. Подсетимо се, позитивно одговарајући на питање има ли јавна гаража државину над возилом, добиће се одговор и на питање правне квалификације гаражног посла – да је то уговор о остави и, сходно томе, да је јавна гаража одговорна за нестанак возила из њеног простора.

Претходно је речено да јавна гаража има неку врсту заједничке државине над паркираним возилом коју дели са власником возила, тј. држаоцем кључева од аутомобила. То је довољно да створи обавезу јавне гараже да чува паркирани аутомобил и да одговара његовом власнику за штету уколико буде украден. Међутим, српска судска пракса у својим одлукама пориче овакав статус јавне гараже упркос очигледним (чињеничним) аргументима у прилог томе да посебна паркиралишта (јавне гараже) имају државину над аутомобилом и, сходно томе, да је гаражни посао остава. Да ствар буде гора, српски судови игноришу експлицитне законске норме које установљавају одговорност јавне гараже, тј. које гаражни посао сматрају аналогним угоститељској остави.¹¹ Одлучујући у случајевима у којима се разматра одговор-

10 Детаљније о разлици посла складиштења (као комерцијалне оставе) и закупа видети код Михаило Велимировић, *Привредно право*, Правни факултет у Српском Сарајеву, 2001, стр. 360.

11 ЗОО, чл. 729.

ност јавне гараже, српски судови поричу примењивост члана 729 ЗОО на гаражни посао, иако се у том члану изричито каже да се законске одредбе о угоститељској остави сходно примењују и на гараже.¹² Да би се на темељан начин увидело погрешно одлучивање судова у овим случајевима, неопходно је утврдити постоје ли суштинске везе између посла угоститељске оставе и гаражног посла.

7. Угоститељска остава и гаражни посао

Суочавање гаражног посла и угоститељске оставе, изведено с обзиром на донете ствари у угоститељски објекат, настало је као реакција на пресуду Врховног суда Србије у једном случају релевантном за гаражни посао. Прецизније речено, поређење настаје као реакција поводом аргумента Врховног суда Србије да јавна гаража није упозната са идентитетом возила и његовог власника и да, стога, не би требала да има обавезу чувања према нечему што и сама не зна шта је.¹³ Компарацију ова два правна посла би требало почети са разликовањем *донетих* и *предатих* ствари у угоститељски објекат.¹⁴ *Предатие* ствари су оне ствари које су дате угоститељу на чување, које је угоститељ прихватио да чува и за које одговара неограничено по обиму, а по основу – објективно (без обзира на кривицу). Са друге стране, *донетие* ствари су оне које путник носи са собом, доноси их код угоститеља, а за које угоститељ не мора ни да зна да би се формирала правна веза поводом њих. Угоститељ одговара за интегритет донетих ствари чак и онда када није знао за њихово постојање, врсту, вредност, облик, власништво... Његова одговорност за донете ствари је по основу објективна (исто као у случају са предатим стварима), а по обиму ограничена – осим у случају да је угоститељ намерно оштетио госта поводом донетих ствари, када ће и за њих одговорати неограничено.

Оно што се на овом месту чини релевантним је истоветан положај угоститеља поводом донетих ствари и јавне гараже поводом возила. Како је Врховни суд квалификовао, јавна гаража не треба да одговара

12 Занимљиво је да поменути члан 729. ЗОО не проширује сходну примену одредаба о угоститељској остави само на *јавне* гараже, него на гараже уопште, што ће рећи и на *приватне*. Ако се узме у обзир да се јавна гаража смештањем возила у свој простор бави као сталном комерцијалном делатношћу – на супрот приватним гаражама, утолико је став српског судства неутемељенији, имајући у виду да ЗОО намеће одговорност и приватној гаражи, која смештање возила не обавља као своју делатност.

13 Пресуда ВСС, бр. Прев.–478/95 од 20.4.1995. године; Жељко Латинић, „Пракса Врховног суда Србије“, *Право и привреда*, бр. 1–2, 1996, стр. 122.

14 Вјеслав Шмид, „Угоститељска остава“, *Анали Правној факултету у Београду*, бр. 3–5, 1978, стр. 648.

за аутомобил, јер ни не зна о ком је аутомобилу реч и чије је он власништво. Слично, а и различито, угоститељ, такође, не зна за идентитет донетих ствари, можда чак не зна и да постоје, а опет одговара за њихов нестанак. Као јасан закључак из наведеног поређења намеће се да би и јавна гаража требала да одговара за нестанак аутомобила из њених просторија. И то у најблажем случају по њу, а најтежем по њеног корисника, исто као угоститељ за донете ствари – објективно по основу, а ограничено по обиму. Међутим, ако у овај мозаик сличности и разлика унесемо елементе попут тога да је јавној гаражи примарна делатност смештање возила, док то код хотелијера није случај са донетим стварима и да јавна гаража врши своје услуге искључиво из лукративних побуда, док хотелијер дозвољава доношење ствари из конкурентских побуда, добићемо јасну слику различитости ова два посла. Таква различитост говори у прилог одговорности јавне гараже за интегритет у њу смештених возила, а против одговорности хотелијера за донете ствари. Иако би се такав третман хотелијера могао бранити (посматран у релацији спрам јавне гараже), чињеница могућности приступа његовог особља донетим стварима (и законско решење) одлучно и јасно говори против тог става. Ипак, и поред тога, угоститељ је често спреман да на несумњив начин покаже прихват такве одговорности, путем установљења паркинг простора испред свог објекта, а ради веће конкурентности. Обрнут је случај код јавне гараже. Њој би се лако могао наћи основ за одговорност, а она не само да не прихвата ту одговорност, него се ње чак и ограђује експлицитном клаузулом егзонерације. Путем инструментаријума какви су адхезиони уговор и надређени – монополистички статус, она се налази у положају да (једнострано) наметне клаузуле којима искључује своју одговорност, што је из перспективе Закона облигационим односима директно *contra legem*. То нам све даје за право да и без њеног обавезивања да чува возила и са њеним, самовољним, искључивањем одговорности, наметнемо одговорност за нестанак возила. Когентне норме у уговорном праву управо томе и служе. Оне помажу да се вастпостави (поврати) равнотежа тамо где је она поремећена и то баш путем једног од темељних принципа облигационог права, путем слободе уговарања. Зато је овде, у случају јавне гараже, и легитимно и легално да се прокламује њена одговорност.

Аргумент више у прилог одговорности јавне гараже за нестанак возила добија се ако се зна да угоститељ одговара за нестанак аутомобила са паркинга/гараже, који је он направио у сврху већег комфора госта. Овакав режим је установљен Посебним узансама у туризму које је 2003. године донела Привредна комора Србије као разраду и допуну законских одредаба о угоститељској остави. Штавише, путем ових узанси се ствара одговорност угоститеља не само за нестанак паркираног ау-

томобила, него и за његово оштећење, као и за повреду унутрашњости возила.¹⁵ Зато још више чуди став судства о одрицању одговорности јавне гараже за нестанак возила, ако се та ситуација упоредо посматра са одговорношћу угоститеља за возило паркирано испред његовог објекта. Чини се да је одговорност јавне гараже унеколико оправданија, јер се она смештањем возила бави као примарним послом, за разлику од угоститеља који се таквом делатношћу бави само успутно, ради веће конкурентности. За разлику од јавне гараже, чија је пажња искључиво усмерена (концентрисана) на гаражни објект и возило, пажња угоститеља је дисперзована широким спектром услуга које пружа госту, а од којих је само један мањи део обезбеђење паркинга за возила. Угоститељ би из тог разлога можда могао да буде блаже третиран у погледу одговорности за интегритет гостовог возила, али чињеница велике вредности коју аутомобил као ствар има не дозвољава олако прелажење преко дужности чувања гостове *донетје* ствари (па макар она и не била физички спојена са зградом угоститеља у којој је он одсео). Суочавајући се са оваквим аргументима још је легитимније оптеретити јавну гаражу одговорношћу за нестанак возила (али не и за оштећење), упркос чврстом и незаконитом ставу српског судства о одсуству такве одговорности.

8. Закључак о правној природи гаражног посла

На основу напред изнетитих аргумената може се доћи да сумарног закључка да ће правна природа гаражног посла у највећем делу зависити од конкретних околности које, иначе, могу бити двојачке.

Са једне стране, овај правни посао треба окарактерисати као уговор о закупу уколико се у њему као објекат/површина за паркирање појављује опште паркиралиште. Разлози за овакву квалификацију се налазе у одсуству било какве контроле уласка и изласка са конкретне паркинг површине. Одсуство таквих радњи представља ослобођење од обавезе чувања паркираног возила за правне субјекте који су надлежни за регулисање паркинг простора (у Београду је то „Паркинг сервис“). Објашњење је просто – „Паркинг сервис“ губи државину над општим паркиралиштем чином смештања возила у тај простор, те како нема државину над тим простором, још мање је може имати у погледу возила које га је заузело. Државина је, иначе, конститутивни елемент оставе, а тиме и обавезе чувања предмета посла, односно одговорности за штету поводом тог предмета.

Са друге стране, посао паркирања возила треба окарактерисати као оставу, уколико се у том послу као објекат за паркирање појављује по-

15 Посебне узанзе у туризму (Службени гласник Републике Србије, бр. 33/01), узанса 53.

себно паркиралиште, тј. јавна гаража. Разлози за овакву квалификацију се налазе у присуству контроле уласка и изласка из конкретног паркинг простора коју јавна гаража врши путем постављене рампе или на други пригодан начин. Када је контрола уласка и изласка присутна, аутоматски је присутна државина у погледу паркинг простора онога ко тај простор контролише. Као практична последица државине над простором у коме се налази паркирано возило, проистиче и могућност државине над тим возилом. Већ је речено да је најправилније да се државина над паркираним возилом сматра заједничком, подељеном између јавне гараже и власника возила. Удео јавне гараже у тој заједничкој државини је довољан да створи обавезу „надгледања“ над возилом, која даље повлачи за собом одговорност у случају неваљаног извршења те обавезе – конкретно, нестанка аутомобила. Идентичан став спрам правног третмана смештања возила у посебно паркиралиште има и група америчких аутора Фокс, Андерсон, Твоми. Они сматрају да је приликом квалификације поменутог посла неопходно *реалистичније* погледати у дате чињенице и да има више него довољно аргумената за превагу депозитног карактера гаражног посла над закупним.¹⁶ Посебно образлажу свој став тиме да, иако је власник понео кључеве возила са собом и тако онемогућио јавној гаражи функционалну државину возила, јавна гаража ипак има могућност спречавања сваког неовлашћеног лица да уђе и изведе конкретни аутомобил. Та могућност, пружена, пре свега, путем државине над целим гаражним објектом, довољна је да створи обавезу спречавања одвожења возила из гараже од стране неовлашћених лица. Тако би се створила обавеза чувања паркираног возила, пандан оној коју има складиштар према ускладиштеној ствари. Такође, тим начином размишљања могло би се поставити питање могућности да јавна гаража одговара за нестанак аутомобила мимо правне природе посла који склапа, као и законских норми које установљавају сходну примену угоститељске оставе на гаражни посао. Компарација гаражног посла и уговора о сефу могла би да послужи као полигон за размишљање о одговорности јавне гараже за нестанак возила, не узимајући у обзир при томе законска правила и већ објашњену правну природу посла.

III Уговор о сефу и гаражни посао

Премда постоји мишљење да гаражни посао није остава, него да је закуп и, сходно томе, да јавна гаража не треба да одговара за нестанак возила из њеног простора, у овом одељку неће бити покушано

16 Fox, Anderson, Twomey, *Business Law*, South Western Publishing co., Cincinaty, 1987, стр. 406.

оповргавање овог става који се тиче правне природе гаражног посла. Овде ће се изнети аргументација за одговорност јавне гараже за нестанак возила, упркос томе што се тај посао не квалификује као остава. Биће понуђена конструктивна компарација са уговором о сефу и адекватна аналогија на гаражни посао.

Иако *давалац сефа у закупи* не зна за садржај којим је сеф испуњен након закуплывања, могло би се тврдити да је уговор о сефу специфична врста оставе.¹⁷ Сама чињеница да давалац сефа у закуп нема приступ унутрашњости сефа не говори против тврдње да је посао сефа, у ствари, остава (или да давалац сефа у закуп треба да има обавезе једнаке по врсти и квантитету какве има оставопримац). Следећа аргументација би требала да допринесе поткрепљивању овог става. Неспорно је да на спољњем делу сефа државину има и даље његов давалац у закуп, јер се сеф налази у његовом простору. Такође, неспорно је да код складиштења контејнеризоване робе, државину над контејнером има складиштар.¹⁸ Ако би се тврдило да државину над садржајем сефа и контејнера имају онај које изнајмио сеф и оставодавац, доспело би се у абсурдну и неодрживу ситуацију да поводом једне целине два субјекта имају међусобно искључиве државине. Решење ове апсурдне ситуације треба тражити у суживоту ових државина, њиховој комплементарности (допуњивости), а не ексклузивности. Једино на тај начин ти послови могу испунити сврху свог настанка. Међутим, оваква ситуација води мишљењу да давалац сефа у закуп и складиштар контејнера имају *какву њакву* државину довољну за конституисање каквих таквих обавеза поводом те ствари и сходно томе, њихове одговорности за нестанак садржаја сефа и контејнера. Иако нису упознати са садржајем сефа и контејнера, чињеница државине над екстеријером тог садржаја, стипулише за њих обавезу спречавања сваког непозваног (неовлашћеног) лица да приступи том садржају. Уколико би садржај нестао, то би значило да је прекршена напред наведена обавеза закуподавца сефа и складиштара, и да их то чини одговорним.

Доста сличности са овим случајевима има и гаражни посао што даје за право извлачењу адекватне аналогије. Ако би се, наиме, замислила јавна гаража као велики сеф који се састоји из мноштва преграда (гараж-

17 Више о уговору о сефу видети код Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, 9. издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2006, стр. 312.

18 О складишном послу видети код Ивица Јанковец, *Привредно право*, Службени лист, Београд, 1999, стр. 416; М. Васиљевић, *нав. дело*, стр. 128; Зоран Антонијевић, *Привредно право*, Савремена администрација, Београд, 1989, стр. 318; Славко Царић, Владимир Капор, *Уговори робној промету*, Центар за привредни консалтинг, Нови Сад, 1996, стр. 257; Јасна Дошен, *Уговор о складишном послу у нашем и ујоредном праву*, магистарски рад, Нови Сад, 2003, стр. 145.

них места) за изнајмљивање, онда би се врло брзо схватила утемељеност предложене аналогије. Власници јавних гаража, иначе највећи протагонисти да је гаражни посао прост закуп простора и ништа више, тврде да јавна гаража не сноси никакву одговорност за нестанак возила из закупљеног простора. У тим стремљењима им свесрдно помаже и помало залутала судска пракса у Србији, тврдећи да јавна гаража не треба да одговара за нешто чији идентитет и не зна. Међутим, и једни (власници) и други (суд) губе из вида да и при оваквој квалификацији посла гаражирања, јавна гаража сноси одговорност за нестанак возила.¹⁹ Јавна гаража задржава државину над целим објектом, а то је довољно да конституише обавезу *сиречавања ирисџиуа* неовлашћеним лицима гаражи и тако, истовремено спречи крађу возила из „закупљеног“ простора.²⁰ Кључан доказ о постојању овлашћених лица и оваквој обавези јавне гараже је паркинг карта која представља *conditio sine qua non* одвожења возила из јавне гараже. Пошто само оставодавац возила има паркинг карту, једино је он овлашћен да приступи возилу у гаражи, односно другачије речено, једино је њему јавна гаража дужна да омогући приступ возилу у њу смештеном. Уколико се догоди другачије, утолико постоји индиција и (не)оборива претпоставка да је јавна гаража своју обавезу прекршила и да ће као реакција на то, одговорати власнику за нестанак аутомобила.

Дакле, и када би се услишале и озакониле жеље власника јавних гаража да је гаражни посао закуп, а не остава, опет би се дошло да истог правног ефекта у случају нестанка возила. Опет би јавна гаража била одговорна, само сада на утемељеном основу који је створила аналогија са послом сефа и складиштењем контејнеризоване робе.

IV Паркинг карта и складишница

Сличност паркинг карте и складишнице се огледа у традиционалном карактеру ових исправа путем којих се може овластити неко друго лице (а не оно којем је нека од ових исправа иницијално издата) на „подизање“ складиштених/остављених ствари/аутомобила. Међутим, разлика је у томе што је предмет складиштења најчешће генерична ствар (роба), а предмет гаражирања појединачна ствар (аутомобил). Такође,

19 Међутим, охрабрује новија српска судска пракса (прва деценија 21. века) која и поред оспоравања депозитног карактера гаражног посла уме да препозна одговорност јавне гараже за нестанак возила из њеног простора. Видети Пресуда Вишег трговинског суда, Пж. 9488/2007 од 7.5.2008. год.; Пресуда Врховног суда Србије, Рев. 3498/2004 од 17.2.2005. год.; сличан пример код Небојша Јовановић, *Практикум из облигационог права*, Досије студио, Београд, 2008, стр. 165.

20 L. Y. Smith, G. G. Roberson, *нав. дело*, стр. 277.

разлика постоји и на плану власничког капацитета између складишнице и паркинг карте, као хартија од вредности. Док се преносом складишнице преноси и право својине на ускладиштеној роби са старог на новог имаоца складишнице, дотле се преносом паркинг карте својина на возилу никако не може пренети.²¹ Сама функција складишнице је да својим преносивим својством учини привредни промет живим, јер се ускладиштеном робом може „трговати“ путем преноса складишнице, иако она не излази из складишта.

Но, мора се признати да се без складишнице и паркинг карте ускладиштена роба и возило не могу преузети. Оне као такве представљају *conditio sine qua non* преузимања односних ствари и у одсуству њих постаје јако тешко доћи до остављене робе/возила. Овај став најбоље потврђује законско правило које у својој диспозицији претпоставља ситуацију да лице које је оставодавац робе није власник те робе и да власник те робе захтева њено „издавање“ од складиштара, након што је она ускладиштена.²² У том случају законско правило каже да складиштар није овлашћен да преда робу власнику, премда му је он доказао своје власништво над робом (путем, на пример, власничког листа ако постоји, плаћене фактуре...), јер власник нема складишницу која је услов без кога се роба не може преузети са складишта. Једино што закон обавезује складиштара, при оваквом чињеничном склопу, јесте да обавести надлежни суд и оставодавца, те да њима остави да расправе и утврде конкретно право. Дотле ће он (складиштар) фигурирати као нека врста (уговорног?) секвестра.²³ Мислим да би се ова норма Закона о облигационим односима могла сходно применити и на гаражни посао. Али, мора се признати да је јавна гаража ипак флексибилнија према оставодавцу који је изгубио паркинг карту, а своје власништво над конкретним возилом је доказао релевантним јавним исправама којима је то, иначе, примарна сврха. Међутим, може се заиста догодити ситуација у којој се истовремено пред јавном гаражом налазе два лица од којих оба претендују на власништво над возилом, а од којих само једно има паркинг карту. У том случају јавна гаражи би требала да поступи онако како препоручује (или заповеда?) референтни члан 713 Закона о облигационим односима и да препусти суду да утврди власништво над паркираним возилом. Од тренутка обавештавања суда јавна гаража би

21 Детаљније о складишници видети код, Светислав Аранђеловић, *Уговор о ускладишћењу*, Институт друштвених наука, Београд, 1990, стр. 66 и даље.

22 ЗОО, чл. 713.

23 Секвестар је оно лице код кога се налази спорна ствар, тј. за коју још није утврђено коме припада, па док се то право буде „утврђивало“, он ће бити дужан да се стара о њој. Више о појму и улози секвестра видети код Слободан Перовић, *Облигационо право*, Привредна штампа, Београд, 1990, стр. 754.

се преобратила у секвестра и у том статусу остала све док се процес утврђивања власништва не оконча. Дакле, исто као складиштар кога је оспоравање права власништва над ускладиштеном робом ставило у тај статус, а све због постојања складишнице у конкретном послу која је као и паркинг карта презентациона исправа, у чијем одсуству се ствар не може преузети.

Сама чињеница недешавања или врло ретког дешавања напред описане ситуације са јавном гаражом и два или више претендента на власништво над возилом, не сме бити пресудна да се о овој ситуацији не заузме став. У суштини тај став већ постоји у Закону о облигационим односима, али је потребно подсећати на њега, и то пре свих судове, јер досадашње недешавање оваквог чињеничног склопа не значи да се оно у будућности неће догодити. Право као целовит регулаторни систем који егзистира у једном времену мора имати одговор на сва чињенична/животна питања која се у току његовог важења могу поставити. Вишеструко подсећање на референтне одредбе Закона о облигационим односима јавља се као реакција на судско игнорисање ових одредби приликом одлучивања у односним случајевима, а упркос томе да је Закон о облигационим односима *sedes materiae* за ову област.

V Незаконитост клаузула ослобођења од одговорности јавне гараже

Закључујући уговор са корисником својих услуга јавна гаража инкорпорише у тај уговор клаузулу којом измешта себе из позиције одговорности за нестанак или оштећење аутомобила који је смештен у њен простор. Оваква клаузула, која је, у ствари, интегрални део општих услова пословања јавне гараже, не би привлачила пажњу да није очигледно противзаконита. Савремена убрзаност правног промета довела је до тога да адхезиони уговори (уговори по приступу) представљају доминантну форму приликом закључивања уговора. Та тенденција се испољава и на гаражном послу у виду коначне и неизмењиве понуде коју јавна гаража упућује потенцијаном кориснику њених услуга коју он може само прихватити или неприхватити (енгл. *take it or leave it*). Не може је мењати, нити преговарати о њој. Међутим, овакву легитимну усклађеност са савременим тенденцијама у погледу закључивања уговора квари очигледан несклад са Законом о облигационим односима, који је, иначе, најпозванији у регулацији целокупног уговорног права. Клаузула егзонерације, коју јавна гаража користи, неусклађена је са односним законом у више погледа.

Пре свега, уопштено гледајући, постоји неусклађеност овакве клаузуле са чл. 265 ст. 2 ЗОО који стипулише право подређене стране

уговорнице да захтева поништење оваквих клаузула уколико су оне настале као резултат монополистичког положаја/понашања стране која их је унела у уговор (или, пак, уопште неравноправног односа уговорних страна). Оправданост примене ове опште норме поменутог закона на гаражни посао доказује неспорна надређеност јавне гараже над корисником њених услуга. Неравноправност је видљива по организационом, али и по економском критеријуму. Али, српско судство није умело да тумачењем увиди примењивост ове опште норме референтног закона и због тога није давало на значају захтевима подређених уговорница. Зато је Закон о облигационим односима, антиципирајући овакав епилог, дагу ситуацију регулисао конкретније у одредбама о уговору о остави. Члан 727 ЗОО ускраћује било какво дејство клаузулама егзонерације које угоститељ истиче у својим просторијама, а поводом ствари госта. Како је чланом 729 ЗОО установљена сходна примена норми о угоститељској остави на гаражни посао, српски судови не би требали да тако грубо игноришу постојање ове законом утврђене аналогije. Пресуђујући у оваквим случајевима они одричу примењивост поменутих правила о остави на гаражни посао, простим објашњењем да јавна гаража није прихватила обавезу чувања паркираног аутомобила. Но, питање је да ли јавна гаража може једнострано, својом вољом, изменити већ утврђени императивни законски режим. Јасно је да она то не може, јер то не може ни уговор као сагласна изјава воље, а тим пре то не би могла једнострано, наметнута воља. Управо је због могућности појављивања такве воље таквих уговорних страна закон нормирао ово правило у поменутих члановима. Зато чуди како судови нису успели да схвате овако једноставну логику српског права. Можда нису ни желели да схвате? Било који разлог да је у питању неспорно је да се ова пракса мора променити, односно вратити на правац правилног тумачења правне норме. Штавише, то тумачење не треба да буде ни натегнуто, ни екстензивно, већ просто језичко тумачење којег судови треба првог да се прихвате.

Занимљиво је да судови у овој ситуацији не носе целу кривицу, иако на њих „отпада“ највећи део. Подзаконодавци (паразаконодавци) на које је делом пренесена нормативна (подзаконска) надлежност врло често, под утицајем крупног капитала, доносе правила која су у директној колизији са законом. Тако, у Одлуци Града Београда о јавним паркиралиштима стоји да „Паркинг сервис“ као надлежан за послове паркирања није одговоран за нестанак возила из јавне гараже и да „одговорност“ треба да буде пребачена на власника возила (вероватно по принципу – случај шкоди оном кога погоди). Још је забрињавајуће да је овакво правно правило, као својеврсни правни трансплант, инкорпорирано у аналогне одлуке²⁴ о јавним паркиралиштима у другим градо-

24 Мисли се на одлуку као форму подзаконског акта.

вима у Србији.²⁵ Очигледно је да овакав пропуст не би смео да се догоди правним стручњацима који персонификују „градског законодавца“, јер је и студенту прве године Правног факултета јасно да подзаконски акти морају да буду у складу са законским, а никако у супротности са њима. Чини се невероватним то да је „градски законодавац“ приликом доношења ове одлуке имао пред собом и одредбе Закона о облигационим односима (чланови 265, 727 и 729) и правила испољеног у референтним узансама, а да је ипак донео норму која се директно њима противи. Неспорно је, дакле, да се ова Одлука града Београда (али и одлуке других градова које су пандан београдској) мора променити у правцу сагласности и конзистентности са законом и узансама. Препоручљиво је да би неопходност промтне измене незаконитог акта требала да доминира над трагањем за кривцима и узроком ове незаконитости (неправде, јер Правда често зна да се преобрати у свој антипод Неправду, ако прекасно стигне).

VI Примена осигурања од одговорности на гаражни посао

Можда би више него у осталим делатностима било оправдано осигурање јавне гараже од одговорности за случај нестанка/штете на возилима у њу смештеним. На тај начин би се добило једно одрживо и за стране у питању обострано прихватљиво решење проблема. Помоћу таквог решења јавна гаража, пре свега, не би више стрепела за свој положај у критичној ситуацији нестанка возила из њеног простора и могуће одговорности поводом тога. Такође, не би имала потребу да натегнутим конструкцијама уговора и путем флагрантно нелегалних клаузула егзонерације покушава да свали штету на власника возила, по принципу „случај шкоди ономе кога згоди(погоди)“. Са друге стране, а што је иначе и најважније, корисник услуга јавне гараже би по настанку за њега немиле ситуације био брзо и адекватно обештећен.

Овакав, за српске услове идеалан и могуће утопистички режим, могао би заживети путем прости премије осигурања као инструмента за његово спровођење у дело. Оваквом режиму посебно погодује то да основ одговорности јавне гараже, као оставопримца, лежи у њеној кривици (претпостављеној), што је истоветно положају складиштара по Закону о јавним складиштима из 1930. године (по коме је постојало обавезно законско осигурање ускладиштене ствари). Наиме, премија

25 Одлука о јавним паркиралиштима – даље ОЈП (*Службени листи града Ужица*, бр. 6/2009), чл. 24; ОЈП (*Службени листи града Крајевца*, од бр. 6/2003 до 34/2010), чл. 14; ОЈП (*Службени гласник Пчињској округи*, бр. 3/2009, 18/2009), чл. 18; Одлука о уређењу мирујућег саобраћаја на територији града Панчева (*Службени листи града Панчева*, бр. 9/2010), чл. 57.

осигурања јавне гараже од одговорности би се у крајњем случају превалила на кориснике услуга јавне гараже кроз цену паркирања по часу трајања уговора. Тако би се кроз незнатно повећање цене паркирања знатно повећала корист и за јавне гараже, а и за њихове кориснике. Добијено побољшање ситуације би се испољило како на плану тада утврђене правне извесности и сигурности, тако и на имовинском плану не угрожавајући имовинске капаците заинтересованих страна.²⁶

VI Закључак

Овим радом се жели доказати постојање одговорности јавне гараже за нестанак возила из њеног простора. У том циљу је прављена конструктивна подела између гаражног посла као закупа и гаражног посла као оставе. У првом случају је реч када је објекат за паркирање опште јавно паркиралиште, а о другом када је тај објекат посебно јавно паркиралиште, тј. јавна гаража. Тежиште разлике та два случаја се налази у контроли уласка и изласка возила из паркинг простора коју врши само посебно паркиралиште, али не и опште. Та разлика даље имплицира обавезу јавне гараже да „мотри“ на возило док је у њеном простору, а сходно тој обавези се активира и одговорност јавне гараже уколико возило нестане из њеног простора.

Пошто је чињенично стање такво да се јавна гаража увек „ограђивала“ од своје одговорности према власнику возила у случају дешавања најгорег сценарија по њега, суд је био једина могућност за решавање њиховог проблема. Међутим, српски судови своју дужност примене права нису вршили на ваљан начин у оваквим случајевима. Они су, и поред експлицитних норми којима је утврђена одговорност јавне гараже, пресуђивали да те одговорности нема. Рационално, никако легитимно, објашњење за овакво очигледно незаконито поступање српског судства може се пронаћи само у разлозима какви су корупција, нестручност и инертност. Корупција потиче од монополистичког положаја и понашања „јавних гаража“, нестручност од лошег судског кадра који је истовремено разлог инертности у доношењу судских одлука, које се најчешће доносе по принципу линије мањег отпора и слепог праћења ставова виших судова у ранијим одлукама. Не сме се заборавити да у Србији, али и на целом европском континенту судска пракса није извор права – макар не формални, па се, стога, не сме сматрати пресудном у доношењу судских одлука.

26 Михаило Константиновић, „Осигурање и одговорност“, *Анали Правној факултету у Београду*, бр. 3–4/82, стр. 562; Предраг Шулетић, *Право осигурања*, Правни факултет, Београд, 2005, стр. 391.

На крају рада се предлаже нека врста компромиса у решавању супротстављених тежњи између јавних гаража и власника аутомобила. Предлаже се да јавна гаража буде осигурана од одговорности за случај нестанка возила, а да се премија тог осигурања плаћа кроз незнатно увећање цене паркирања. Тиме би се истовремено побољшали положаји обеју заинтересованих страна, тако што би се штедела имовина јавне гараже (у случају да су испуњени услови за њену одговорност), а у исто време би се поштовало право на обештећење власника возила (које би се у овом случају остваривало знатно брже у односу на ситуацију када тог осигурања јавне гараже од одговорности нема).

Мотив писања овог рада се не налази у ауторовом доживљавању непријатности у вези пружања услуга јавне гараже (која се, до сада, никад није догодила), већ у свести о постојању константно нерешеног проблема у пракси, који у крајњем случају води ка угрожавању људских права корисника услуга јавне гараже.

Svetislav JANKOVIĆ, M.A.

Postgraduate Student, Faculty of Law University of Belgrade

THE LIABILITY PROBLEM OF PUBLIC GARAGE FOR STOLEN CAR OF ITS CLIENT

Summary

The main goal of this paper is to prove that public garages liability for the vehicle is the same with bailee's liability for the deposited goods. At the beginning, the author is explaining why this matter is so relevant in Serbian law. First and foremost reason for explaining this matter is unacceptable inconsistency between Serbian jurisprudence and Serbian legislation. In previous work Serbian courts have illegally proclaimed in their decisions that public garage is irresponsible for compensation for damaged and stolen cars. Author wants to believe that after this work cited inconsistency would be increasingly rare. In trying to justify his approach, during the work he makes viability connection between different law institutes like bailment, bank safe, liability of innkeepers and rent of space. Also, he indicates similarity between parking ticket and warehouse receipt. Finally, in conclusion, it would be shown practical solution of this problem expressed in public garage insurance of liability in case of stolen and damaged vehicle.

Key words: *public garage, bailment, rent of space, liability, insurance of liability, parking ticket.*