

д-р Ненад Гавриловиќ

Вонреден професор на Правниот факултет „Јустинијан Први“ при Универзитетот „Св. Кирил и Методиј“ во Скопје

Одговорност за штета предизвикана од животни: секторски режим за јавните патишта

1. Поставување на проблемот

Во домашниот систем на т.н. отштетно право, кодифициран во одредбите на ЗОО, штетите предизвикани од животни беа изречно уредени по неговата новелација извршена во 2008 година (Новела 2008). ЗОО 1978, како сојузен пропис, како ни ЗОО 2001 кој што го презема претходниов во најголемиот дел (Галев и Дабовиќ-Анастасовска, 2001, стр. 7-8), не содржеа вакви правила. Правилата воведени со Новелата 2008, сепак, го претставуваат само т.н. општ режим на одговорноста за штета предизвикана од животни (Гавриловиќ, 2016, стр. 309-310), додека постојат и неколку т.н. секторски режими. Еден од нив е оној уреден со прописите за јавните патишта. Наведениот секторски режим е интересен од неколку аспекти. Најпрво, овој режим е поврзан со типичното место на настанување на штетата, а тоа е јавниот пат. Понатаму, во наведените ситуации примарната детерминанта на штетата не е дејствието на животното, било ова *contra naturam* или не, туку самата штета настаната на јавен пат што, помеѓу другото, може да настане и со учество на животното. Во контекст на ова, бидејќи овие штети најчесто настануваат на моторни возила во движење по јавен пат, животното најчесто нема да дејствува во смисла на т.н. *contra naturam* тест. Конечно, секторските правила во принцип оперираат со овие штети како штети настанати на јавен пат а не штети предизвикани од животни. Животното, имено, е само еден од операторите што доведува до настанување на штетата.

Ваквата состојба на работите отвора неколку дилеми што ќе бидат тема на разработка во овој прилог. Основна негова хипотеза е дека животните, иако типични извори на штети на јавните патишта, не се, самите по себе или во смисла на нивните (а)типични реакции, крајна детерминанта на одговорноста за штетите што истите ги предизвикуваат на јавен пат. Ова, секако, повлекува потреба од давање одговор на неколку прашања, како што се она што се однесува на определување на одговорното лице, она што се однесува на основот на неговата одговорност, како и она што се однесува на обемот на неговата одговорност. Овој прилог прави обид да се даде одговор на сиве овие прашања, а во смисла на елаборација на поставената хипотеза. Притоа, обидот за расчистување на дилемите се врши како од аспект на концептите поставени со Новелата 2008 и ЗОО, воопшто, така и од аспект на содржината на секторските правила за предметната проблематика. Сево ова, пак, во насока на идентификација на правно-политиката позадина на секторските правила и нивна соодветна оценка од аспект на елементарните постановки на системот на т.н. отштетно право.

2. Куса историска и споредбена перспектива

Актуелните секторски правила, односно оние содржани во ЗЈП, уредуваат дека за штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради пропуштање на навремено извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта и улици одговара правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици (чл. 38(1)). Слична е и историската состојба на прописите, согласно чл. 95(1) ЗЈП 1996 (одговорност на претпријатието задолжено за одржување на патиштата и улиците) и чл. 53(1) ЗП 1980 (одговорност на организацијата за одржување на патиштата). Претходните прописи, како сојузни (ОЗЈП 1961) така и републички (ЗЈП 1967, ЗП 1963 и ЗЈП 1955), не содржат изречни правила за штетите предизвикани на корисниците на јавните патишта иако од овие прописи може да се влече одговорност на субјектите задолжени за нивно управување и одржување, а согласно општите правила на т.н. отштетно право.

Што се однесува до решенијата во споредбеното право, начелно се прифаќа дека одговорноста за штетите настанати при употребата на јавните патишта претпоставува и подразбира посебен режим на одговорност. Битни се, притоа, неколку белези на оваа одговорност. Најпрво, истата е подвид на одговорноста за штета на јавните органи и тела. Понатаму, како што е случај и со домашното право, оваа одговорност е уредена со посебни правила што се најчесто секторски но можат да бидат и дел од граѓанскоправните прописи. Следствено, одговорноста за штета предизвикана од животни најчесто се вградува во ваквиот систем на одговорност па самите животни како извор на штета не се споменуваат, како што е случај и со ЗЈП 1996 (спор. чл. 81(1)) и ЗП 1980. Конечно, одговорноста на засегнатите субјекти, а тоа се во принцип телата задолжени за управување со патиштата и нивно одржување, е најчесто субјективна. Таков е, на пр., случајот со чл. 58(1) од англискиот Закон за автопатиштата од 1980 година. Одговорноста е субјективна и според германското право, преку примена како на општите правила од § 823 така и на посебните правила од § 839 од германскиот Граѓански законик, како што е случај и со француското право со тоа што се применуваат правилата на административното право (van Dam, 2013, pp. 482-488). Субјективната одговорност, инаку, често подразбира алокација на товарот на докажување на одговорното лице (Menyhárd, 2015, p. 305). Одговорноста е субјективна и според § 1319a ОГЗ, а редок пример на објективна одговорност се одредбите од чл. 6:174 од холандскиот Граѓански законик (von Bar, 1998, pp. 254-256).

3. Животните, патиштата и опасноста

Начелно е неспорно дека животните се опасни ствари па, оттаму, одговорноста за штетите што истите ги предизвикале е објективна. Ова согласно општиот поим на опасна ствар од чл. 159 ЗОО, а во смисла на интервенциите извршени со Новелата 2008, иако животните можеа да се сметаат за такви и под режимот на ЗОО 2001 и ЗОО 1978, па и претходно (Гавриловиќ, 2016, стр. 304-309), покрај гледиштата во насока на субјективната одговорност (Nedeljković, 1959, str. 47-48). Следствено на ова, а имајќи ја предвид конкретната анализирана проблематика, можат да се изведат два општи заклучока. Според првиот, кога штетата е предизвикана од животни, за истата е одговорен имателот на истото. Ова во смисла на чл. 160 и 165-ж ЗОО, како лице кое има власт врз

животното. Според вториот, ваквото општо правило се применува и кога штетата е предизвикана на јавен пат, независно дали животното е домашно или диво, па дури и кога станува збор за дивеч, со тоа што во последнава ситуација е спорно дали предимство на примена имаат одредбите од чл. 165-и ЗОО или одредбите од чл. 69-70 ЗЛ.

Оставајќи ги по страна наведените заклучоци, поимани и како претпоставки на предметната анализа, се поставува прашањето дали самиот јавен пат, како специфично место на настанување на штетата чиј што извор е животното, подразбира извесни специфики во поглед на одговорноста. Инаку, според чл. 4(2) ЗЈП, јавниот пат се поима како пат кој е определен како јавен пат (вид. чл. 6(1) ЗЈП) и може да биде државен или општински. Државен пат е јавен пат категоризиран како автопат, експресен пат, магистрален и регионален пат од прва и втора категорија (чл. 4(3) ЗЈП), додека општински пат е јавен пат кој поврзува населени места на општината и е од значење за сообраќајот во општината (чл. 4(10) ЗЈП). Критериумите за категоризација на јавните патишта и нивните ознаки ги утврдува Владата на Република Македонија (чл. 9(1) ЗЈП), согласно Уредба 2010. Категоризација и прекатегоризација на државните патишта, согласно критериумите од Уредба 2010, врши Владата на Република Македонија на предлог на Министерството за транспорт и врски (чл. 9(2) ЗЈП; вид. Одлука 1965 и Одлука 2011), додека категоризација на јавните патишта на општински патишта и улиците во населените места, согласно наведените критериуми, врши советот на општината, односно Советот на градот Скопје (чл. 9(3) ЗЈП).

Според чл. 3(1) ЗЈП, јавните патишта се добра во општа употреба и се користат под услови и на начин утврдени со ЗЈП додека, според чл. 5 ЗЈП, планирањето, изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето и заштитата на јавните патишта се работи од јавен интерес. Инаку, за вршење на работите од јавен интерес и за управување со државните патишта Владата на Република Македонија основа Јавно претпријатие (чл. 14(1) ЗЈП). Станува збор за Јавното претпријатие за државни патишта, во смисла на Одлука 2013. Работите на изградбата, реконструкцијата, рехабилитацијата, одржувањето и заштитата на општинските патишта ги вршат општините, односно градот Скопје (чл. 14(4) ЗЈП). Може, оттаму, да се изведе заклучок дека управувањето и одржувањето на државните патишта е задача на државата, преку ЈП за државни патишта, додека одржувањето (но не и управувањето (?!)) на општинските патишта е задача на општините, односно градот Скопје (вид. чл. 6(2) и (3) ЗЈП; Правилник 2008(а)). Интересно е дека во чл. 14(4) ЗЈП не се наведуваат и улиците, дефинирани во смисла на сообраќајница во населено место наменета за сообраќај на возила која може да биде сочинета од коловоз, тротоари, велосипедски патеки и разделни острови (чл. 3(20) ЗЈП), но истите пак се наведуваат во чл. 34(3) ЗЈП (вид. чл. 6(1) ЗЈП).

Притоа, реконструкцијата и заштитата на локалните патишта, улици и други инфраструктурни објекти, согласно чл. 22(1)(4) ЗЛС, се поима како комунална дејност. Според чл. 5(6) ЗКД, како комунална дејност се смета изградбата, одржувањето, реконструкцијата и заштита на локалните патишта, улици и други инфраструктурни објекти. Комуналните дејности, инаку, спаѓаат во групата на т.н. изворни функции на единиците на локална самоуправа (ЕЛС), односно на општините и на градот Скопје (вид. чл. 4(2) ЗЛС и чл. 10(1)(4) ЗГС), а согласно чл. 115(1) и 117(2)

УРМ. Што се однесува до поделбата на надлежностите помеѓу општините во градот Скопје и самиот Град, согласно чл. 10(1)(4)(1) ЗГС, Градот е надлежен за изградба, користење, заштита и одржување на магистрални и собирни улици и други инфраструктурни објекти. Општините во градот Скопје, пак, се надлежни за сервисните и станбените улици. Ова, на пр., во смисла на чл. 15(4) Статут Центар, како и Одлука Центар 2005. Инаку, поимите на магистрални, собирни, сервисни и станбени улици се уредени во чл. 4(22)-(25) ЗЈП. Релевантни се, притоа, и одредбите од чл. 63 Правилник 2015, а во смисла на чл. 8 ЗЈП.

Од друга страна, работите на одржување на државните патишта, ЈП за државни патишта може со договор да ги отстапи на извршување на друго јавно претпријатие основано од Република Македонија или на правни лица регистрирани за вршење на овие работи избрани на јавен оглас согласно со закон (чл. 34(2) ЗЈП). Во однос на другите државни јавни претпријатија, станува збор за Јавното претпријатие за одржување и заштита на магистрални и регионални патишта „Македонија пат“ – Скопје, како засебен субјект. Работите на одржување на општинските патишта и улици општината, односно градот Скопје може со договор да ги отстапи на правни лица регистрирани за вршење на овие работи согласно со закон (чл. 34(3) ЗЈП). Мора да се има предвид, притоа, дека согласно наведените одредби не станува збор за можноста за давање концесија или стапување во јавно-приватно партнерство, во смисла на чл. 11-12 ЗЈП. Интересно е, понатаму, дека предмет на концесија или јавно-приватно партнерство може да биде и одржувањето на јавните патишта (чл. 11(1) ЗЈП).

Самите ЕЛС, секако, овие дејностите на одржување на општинските патишта и улици не ги вршат непосредно. Имено, според чл. 4(4) ЗКД, под давател на комунална услуга (ДКУ) се подразбира јавно претпријатие основано од општината, општините во градот Скопје и градот Скопје и Владата на Република Македонија или правно и физичко лице кое поседува дозвола за вршење на комунална дејност. Согласно чл. 9(2) ЗКД, за вршење на комуналните дејности, општините, односно градот Скопје можат да основаат јавно претпријатие, доколку со посебен закон со кој се уредува одделна комунална дејност поинаку не е уредено. Од друга страна, според чл. 9(3) ЗКД, доколку општината, односно градот Скопје немаат основано јавно претпријатие, вршењето на комуналните дејности можат да го доверат на правни и физички лица кои поседуваат дозвола за вршење на соодветната дејност, согласно со условите утврдени во посебен закон со кој се уредува одделна комунална дејност поинаку не е уредено (*sic*). За вршење на комуналните дејности, правните и физичките лица треба да поседуваат дозвола издадена од надлежен орган согласно со посебните закони со кои се уредуваат одделни комунални дејности (чл. 10(1) ЗКД). Исто така, две или повеќе општини можат заеднички да го организираат вршењето на комуналните дејности врз основа на спогодба меѓу нив, согласно со закон (чл. 11(1) ЗКД).

Оттаму, комуналните дејности поврзани со одржувањето на општинските патишта и улици можат да се вршат од страна на општинските јавни претпријатија. Ваков е случајот со Јавното претпријатие „Улици и патишта“ – Скопје, но само за магистралните и собирни улици што се во надлежност на Градот, додека општините во градот Скопје ваквите работи ги вршат, во принцип, преку други субјекти кои можат, исто така, да се квалификуваат како ДКУ. Што се однесува до другите општини, искуствата се различни и излегуваат надвор од обемот на овој прилог.

Наведените дејности, исто така, можат да се вршат и од страна на правни (и физички лица (?!)) кои поседуваат дозвола за вршење на комунална дејност односно, според терминологијата на ЗЈП, од страна на правни лица регистрирани за вршење на овие работите на одржување на општинските патишта и улици. Стриктно, бидејќи ЗЈП е *lex specialis* во однос на ЗКД, ДКУ за одржување на општинските патишта и улици би можело да биде само правно, а не и физичко, лице.

Имајќи го сево ова предвид, може да се заклучи дека одржувањето на државните патишта е задача на ЈП за државни патишта, додека ова може истото со договор да го отстапи на друго државно јавно претпријатие, како што е ЈП „Македонија пат“ или пак на други правни лица регистрирани за вршење на работи на одржување на државните патишта. Што се однесува на одржувањето на општинските патишта и улици, ЕЛС може или да основа јавно претпријатие за овие работи или пак може одржувањето со договор да го отстапи на други правни лица регистрирани за вршење на работи на одржување на општинските патишта и улици. Конечно, и државата и ЕЛС можат одржувањето на јавните патишта да го дадат под концесија или јавно-приватно партнерство. Наведените правила, инаку, се битни од причина што се нужен предуслов за утврдување на одговорното лице кога ќе настане штета на јавен пат, бил нејзин извор животното или не. Ова како во смисла на наведената одредба од чл. 38(1) ЗЈП, така и во смисла на одредбата од чл. 35(1) ЗЈП, според која што јавните патишта се одржуваат на начин со кој се обезбедува зачувување на употребната вредност на патот за траен, безбеден и непречен сообраќај, под услови определени со ЗЈП, техничките нормативи и стандарди и прописите за безбедноста на сообраќајот на патиштата. Логичниот правно-политички заклучок е, оттаму, дека ако определени субјекти се должни да ги одржуваат јавните патишта што, помеѓу другото, подразбира и јавниот пат да е во состојба што се спречуваат штетите од животни, а во функционална смисла, тогаш тие се и одговорни за настанатите штети.

Што се однесува до основот на одговорност, историски се прифаќа дека соодветниот субјект одговара за штетите настанати на јавните патишта, вклучувајќи ги и штетите чиј што извор се животни, според правилата на субјективната одговорност. Вака е и според актуелниот систем. Соодветниот субјект, со други зборови, одговара поради пропуштање на навремено извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта и улици (чл. 38(1) ЗЈП), односно заради пропуштано на благовременото извршување на потребните работи преземање (*sic*) на соодветни мерки за одржување на патиштата или улиците (чл. 95(1) ЗЈП 1996), односно заради пропуштање на благовремено извршување на потребните работи и преземање на соодветни мерки за одржување на јавните патишта (чл. 53(1) ЗП 1980). Во последниов случај, меѓутоа, со изречно право на организацијата на регрес од соодветниот облик на самоуправното интересно здружување доколку таа не обезбедила средства за одржување на јавните патишта (чл. 53(2) ЗП 1980). Одговорноста, оттаму, произлегува од општата должност на засегнатите субјекти за одржување на патиштата.¹ Сепак, ова сè уште не доведува до појасна слика за предметната

¹ Според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Си. 731/77 од 15.11.1977 година, претпријатието за патишта одговара за штетата настаната поради пропуштање на должноста да ги отстрани предметите и материјалите од коловозот и да го одржува патот во состојба што овозможува непречен и сигурен сообраќај. Во конкретната ситуација станувало збор за нафта разлиена по патот заради што возачот изгубил контрола врз

проблематика. Ова затоа што, најпрво, спорен е одговорниот субјект. Понатаму, одговорноста на соодветниот субјект може да биде и објективна ако во штетата е „вмешана“ и опасна ствар,² па се поставува прашањето за рефлексивноста на овој резон на штетите од животни.

Во контекст на последново, се поставува и елементарното прашање дали самиот јавен пат е опасна ствар, имајќи во предвид дека во литературата постојат и вакви ставови (Stanišić, 2005, str. 156-157). Од друга страна, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 135/90 од 13.06.1990 година, патот не е опасна ствар, па јавното претпријатие не одговара според начелото на објективна одговорност туку според начелото на вина. Според нас, иако постојат аргументи јавниот пат да се смета за опасна ствар, во смисла на чл. 159 ЗОО но и во смисла на чл. 165-ј ЗОО (вид. чл. 650 ЗОО), одговорноста на соодветните субјекти не може да се смета за објективна, во смисла на чл. 160 ЗОО, од три причини. Прво, поради самата одредба од чл. 38(1) ЗЈП која што укажува на субјективна одговорност. Второ, примената на решенијата за опасни ствари би се усложнила во смисла на определување на одговорниот имател. Ова имајќи предвид дека јавните патишта се добра во општа употреба (чл. 3(1) ЗЈП), како едно од добрата од општ интерес за Републиката, во смисла на чл. 56(1) УРМ и чл. 16 ЗСДСП, со тоа што се во државна сопственост (чл. 15(1) и (3) ЗЈП). Трето, состојбата на патот е поврзана со самите обврски на определени субјекти за негово одржување во состојба погодна за безбеден и непречен сообраќај.

Следствено, ако веќе се оди на аргументација на потребата од објективна одговорност, истата поумесно би се извела на инаков начин. Ова во смисла на одговорноста за вршење опасна дејност, во смисла на чл. 159 ЗОО, а особено во смисла на посебните правила за одговорноста за штета настаната во врска со вршење на работи од јавен интерес, во смисла на чл. 173 ЗОО. Ова иако, од друга страна, според одлука на Жупанискиот суд во Пула, Гж. 479/2000 од 05.03.2001 година, управувањето со патиштата не е опасна дејност. Во секој случај, според чл. 173 ЗОО, правните лица што вршат комунална и друга слична дејност од јавен интерес одговараат за штетата ако без оправдана причина ја запрат или нередовно ја вршат својата услуга. Формулацијата на одредбата, инаку, е помалку несреќна па веројатно ќе било подобро да се зборува за „субјекти“ а не за „правни лица“ (спор. чл. 184 ЗОО 1978). Било како било, нема начелна пречка, барем според нас, оваа одредба да се однесува и на државните патишта и на општинските патишта и улици. Така, според одлука на Окружниот суд во Нови Сад, Гж. 1687/01 од 31.10.2001 година, за штетата што ќе ја причини пес скитник на територијата на градската заедница одговара градот по основ на одговорност во врска со вршење на работи од општ интерес.

воланот на возилото, поради маснотијата на патот, па слетал во провалија. Одговорноста е според принципот на претпоставена вина, како што е резонирано и во одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 1874/04 од 19.05.2005 година.

² Така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, II.Рев. 23/85 од 09.04.1985 година, организацијата за одржување на патиштата одговара за штетата настаната поради рушење на стебло што расте во рамките на појасот на патот, и тоа објективно, затоа што стеблото е опасна ствар, а имајќи ги предвид неговата старост и дотрајаност. Исто така, според одлука на Жупанискиот суд во Вараждин, Гж. 479/03 од 15.04.2003 година, бетонските блокови поставени по должината на и попреку патот се опасна ствар поради што правното лице задолжено за одржување на патиштата одговара според начелото на објективна одговорност. Спор. одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 3799/94-2 од 12.03.1998 година.

4. Адресат(и) на одговорноста

За штетата предизвикана од страна на животно, по правило, одговара имателот на истото и тоа според правилата на објективната одговорност. Ова, како што е споменато, е случај и кога штетата е предизвикана на јавен пат. Актуелното секторско законодавство за јавните патишта, од друга страна, отстапува од ваквиот концепт и одговорноста ја врзува не за животното како опасна ствар туку за јавниот пат како специфично место на настанување на штетата. За штетата одговара соодветниот субјект задолжен за одржување на јавниот пат, според правилата на субјективната одговорност. Во правно-политичка смисла, ваквиот законодавен пристап веројатно се должи на тоа што во практиката е најчесто спорно определувањето на имателот на животното што е извор на штетата на јавен пат. Ова или затоа што животното нема имател, бидејќи е бездомно и/или напуштено,³ или пак затоа што е фактички тешко истиот да се определи, ако веќе го има. Но, ако имателот на животното може да се утврди, тогаш ќе одговара тој. Одговорноста на имателот на животното, инаку, постои врз основа на фактот што овој има власт врз истото. Фактичката контрола врз животното од страна имателот е, генерално, небитна. Ова барем во смисла на домашниот правен систем, а согласно чл. 165-ж(1) ЗОО. Истата логика важи и за дивечот имајќи предвид дека, во недостиг на посебни правила за дивечот, важат општите правила за штетите од животни.

4.1. Непосредна одговорност за животното

Имајќи го предвид погоре изнесеното, одговорноста на имателот на животното е правило и истата, повторно по правило, е објективна. Ова правило се применува независно дали животното е домашно или диво, па дури и кога станува збор за дивеч. Така, во однос на домашните животни, според одлука на Окружниот суд во Чачак, Гж. 109/2008, тужениот, сопственик на свиња како опасна ствар, одговара за штетата предизвикана на возилото на тужителот кога свињата налетала на десната коловозна лента, на која што овој се движел. Како не постои придонес на тужениот на настанатата штета, во конкретниот случај за штетата одговара тужениот според правилата на објективната одговорност од чл. 173 ЗОО 1978 (чл. 159 ЗОО).⁴ Како што се гледа, овој резон важи и под режимот на ЗОО 1978, но и пред неговото донесување.⁵ Генерално, одговорноста на имателот

³ Поимите „бездомно“ и „напуштено“ изгледа дека не се синоними. Според чл. 134(2) ЗСДСП, за напуштено се смета припитомено животно ако само од себе изостане 42 дена, а ројот пчели е напуштен ако сопственикот не го видел два дена. Овие правила се релевантни и за предметната проблематика иако, стриктно посматрано, тие се однесуваат на погодноста на животното за окупација. Бездомноста на животното, односно квалификативот на животното како „скитник“, законодавно се уредува во смисла на нивната ерадикација и, евентуално, еутаназирање, како комунални дејности. Ова како во смисла на УРМ, ЗЛС и ЗГС, така и во смисла на ЗКД и ЗЗБЖ.

⁴ Исто така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 1834/95 од 12.10.2000 година, песот (волчјак) што без надзор се движи по градска улица претставува зголемена опасност за околината, па сопственикот на песот одговара по критериумот на објективна одговорност за штетата настаната со налетувањето на песот на автомобил.

⁵ Така, според поред одлука на Врховниот суд на Југославија, Рев. 1771/62, сопственикот на пес е одговорен за штетата настаната со налетот на пес на автомобил, при што е должен на сопственикот на автомобилот да му ја надомести така настанатата штета.

стои и под режимот на субјективната одговорност но, секако, согласно специфичниот основ.⁶ Во некои ситуации, секако, одговорноста за животното ќе биде спорна затоа што истото не дејствувало *contra naturam* (Zimmermann, 1996, pp. 1102-1104). Така, според одлука на Врховниот суд на Македонија, Рев. 776/82 од 08.02.1982 година, кога коњот, уплашен од невообичаената бука на моторните возила што меѓусебно се претркувале, ќе предизвика штета на трето лице кое прописно управувало со своето возило, заедницата за осигурување на имот и лица, по основ на осигурување од одговорност за штета предизвикана со моторно возило, е должна на оштетениот да му ја надомести штетата.⁷

Оваа логика важи и кога станува збор за дивеч, било во смисла на ЗЛ било во смисла на ЗОО. Така, според одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 2248/88, организацијата која управува со ловиштето е одговорна и за штетата што ќе ја причини дивеч на јавниот пат во близина на ловиштето, освен ако докаже дека штетата настанала со вина на оштетениот или трето лице.⁸ Исто така, според одлука на Врховниот суд на Војводина, Рев. 38/82 од 12.2.1982 година, утврдувајќи дека срната како заштитен дивеч од ловиштето на тужената организација истрчала и удрила во автомобилот со кој што управувал тужителот, поради што автомобилот е оштетен, како и дека тужителот го прилагодил возењето на прописите и условите на сообраќајот и презел мерки да го избегне контактот на автомобилот со срната, судовите преку правилна примена на материјалното право основано заклучиле дека кај тужителот нема вина и дека, според тоа, нема поделена одговорност, па тужениот е основано обврзан на тужителот да му ја надомести штетата.⁹

4.2. Одговорност според секторските правила

⁶ Според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Гж. 841/72 од 14.06.1973 година, постои одговорност на сопственикот на кравата што само што ја купил и чии особини не ги познавал, имајќи предвид дека морал да преземе посебни мерки на внимание за кравата неочекувано да не се отргне и да предизвика некаква штета (§ 1320 ОГЗ). Бидејќи оштетениот пропуштил да преземе мерки на внимание па кравата се отргнала и дошло до несреќата, и тој е делумно одговорен за штетниот настан од кој што ја трпи штетата. Резонот на одлуката е релевантен иако станува збор за субјективна одговорност за имателот на животното, по принципот на претпоставена вина, а согласно старите правни правила.

⁷ Во ваквите и слични ситуации, имено, животното реагира на нетипичен начин, бидејќи е надрозето од надворешни влијанија. Вид. Упр. Д. 9.1.1.7, § 1320 ОГЗ, како и § 815 од Српскиот граѓански законик. Овие ситуации можат да доведат и до делумно или целосно ослободување од одговорноста, а поради придонес на самиот оштетен. Ова би било случај, на пр., ако оштетениот управувал со моторното возило со неприлагодена брзина иако видел дека по крајот на патот се води животна што може да биде надрозето или уплашено.

⁸ Според одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 3393/92, за штетата настаната исклучиво поради налетувањето одненадеж на две животни (срни) на моторно возило во движење, одговара ловечкото друштво кое управува во реонот на јавниот пат на кој што дошло до штетата, според принципот на објективна одговорност за ствар. Според судот, правилно е становиштето на побиваната пресуда дека тужениот, како организација која управува со ловиштето во близина на магистралниот пат на кој што дошла до штетата, одговара за штетата предизвикана од дивеч заштитен со ловостој (срни), според принципот на одговорност за опасна ствар како нејзин имател. Во категоријата опасни ствари по своите особини спаѓаат животните, особено дивите животни затоа што нивното реагирање е непредвидливо.

⁹ Практиката, сепак, не е еднодушна по ова прашање. Така, според одлука на Окружниот суд во Загреб, Гж. 266/84 од 17.04.1984 година, тужениот (ловечкото друштво) не е одговорен за штетата што дивечот ќе ја предизвика на јавните сообраќајници бидејќи таквиот објект, на основа на прописите за ловството, не се смета за дел од ловиштето.

Одредбата од чл. 38(1) ЗЈП, како што е споменато, ја алоцира одговорноста на правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици. За наведениот пристап се битни неколку забелешки. Прво, одредбата стои само ако не може да се идентификува имател на животното во смисла на погоре споменатите правила, додека за евентуалните основи за солидарна одговорност ќе стане збор подолу во текстот. Второ, одредбата е спорна затоа што алоцира одговорност на субјекти кои имаат договорна обврска за одржување на јавните патишта додека пак законската обврска за извршување на овие работи е алоцирана на ЈП за државни патишта, за државните патишта, односно на ЕЛС, за општинските патишта и улици. Токму поради тоа, како што ќе се види и од практиката подолу, изворната одговорност на овие субјекти не може да се исклучи со договор па ни со одредбата од чл. 38(1) ЗЈП. Трето, расположливата практика, во принцип, се однесува на одговорноста за штета настаната на државните патишта, а најчесто на автопатиштата, па се поставува прашањето дали за општинските патишта и улици важат некои посебни правила или не. Конечно, одговорноста на соодветните субјекти може да биде спорна не само од аспект на типот на јавниот пат, туку и од аспект на конвергенцијата со други комунални дејности.

Во однос на државните патишта, а посебно автопатиштата, отштетните барања насочени кон соодветните субјекти се најчесто усвојувани од причина што за нив се пропишани посебни мерки за одржување и заштита, па пропустите во преземањето вакви мерки укажуваат на субјективната одговорност на соодветните субјекти. Ваквите мерки тешко дека можат да се сметаат за основани за општинските патишта, а особено за улиците, било во урбани било во рурални заедници. Ова како поради честите и вообичаени движења на луѓе и животни (домашни миленици, добиток, итн.), самите по себе, така и поради нивната нужност во една заедница. Токму поради тоа, во ваквите ситуации одговорноста за штетите предизвикани од животни, како што е споменато, се алоцира на имателот на животното. Дополнително, во поглед на т.н. бездомни животни, се развива системот на одговорност на ДКУ, во принцип солидарно со ЕЛС.¹⁰ Овој систем се развива врз база на уставната и законска должност на ЕЛС на теренот на комуналните услуги, во смисла на УРМ, ЗЛС, ЗГС, ЗКД и ЗЗБЖ. Подеталните излагања за овој систем ги оставаме за некоја друга прилика додека, за потребите на ова излагање, само би укажале дека актуелното законодавство укажува дека одговорноста за штетите од бездомните животни е објективна, во смисла на вршење опасна дејност, преку конкретизацијата на нивната одговорност во смисла на чл. 173 ЗОО.

4.3. Проблематика на солидарната одговорност

¹⁰ Според одлука на Окружниот суд во Нови Сад, Гж. 2669/2006 од 14.02.2007 година, за штетата што оштетениот ја претрпел од гризнување на пес скитник постои солидарна одговорност на градот и градското јавно комунално претпријатие. Ова поради тоа што градот, како основач, со поверување на вршењето на одредена комунална дејност на јавно претпријатие кое за таа цел и го основал, не се ослободува од оваа одговорност. Според образложението на одлуката, иако градот со своја одлука го поверил вршењето на комуналната дејност на јавното претпријатие, станува збор за изворна обврска на градот. Вид. и правно мислење на Одделот за граѓански дела при Врховниот суд на Република Македонија, донесено на седницата одржана на 04.03.2016 година.

Сложеноста на проблематиката, детерминирана од различноста на животните ситуации, укажува на тоа дека во бројни случаи постои конкуренција на штетни дејствија и, следствено, одговорни лица. Токму поради тоа, практиката често го применува институтот на солидарна одговорност. Спорен е, меѓутоа, обемот на негова примена. Што се однесува до солидарната одговорност во секторот комунални дејности, во поглед на бездомните животни што сè уште имаат имател, солидарната одговорност на ДКУ (и ЕЛС) со имателот се чини тешко применлива. Истата, инаку, најчесто се поставува како проблем во ситуациите кога животното заскитало но сè уште не се смета за напуштено. Слична би била и ситуацијата со штетите од животни на државните патишта. Сево ова од причина што имателот останува одговорен за животното, па и кога истото се загубило или избегало, односно залутало, во смисла на чл. 165-ж(1) ЗОО. Евентуалната одговорност на соодветните субјекти би била можна, од друга страна, кога овие ќе се јават како тужени во конкретна парница но нема да успеат да докажат дека животното има имател, односно дека ова и понатаму е под негова власт, а особено за т.н. нерегистрирани животни.

Што се однесува до евентуалната солидарна одговорност на ДКУ (и ЕЛС) во секторот комунални услуги и соодветните субјекти задолжени за одржување на јавните патишта, умесно би било да се направи разлика помеѓу штетите на општинските патишта и улици и штетите на државните патишта. За првата група штети, пак, сосема е возможно одржувањето на патиштата и комуналните услуги на заловување (бездомни или не) животни да се доделени на различни субјекти, иако обете се под надлежност на ЕЛС. И во овие ситуации, според нас, ако животното има имател тогаш ќе одговара тој а, ако нема, ќе одговараат исклучиво ДКУ (и ЕЛС). Ова од причина што примарна и изворна надлежност на ЕЛС е наведената комунална дејност и истата е доминантен штетен настан во однос на одржувањето на јавните патишта. Наведениот пристап, според нас, е оправдан затоа што општинските патишта и улици не се исклучиво наменети за движење на моторни возила, барем согласно расположливата инфраструктура во Република Македонија.¹¹ Во поглед на државните патишта, сосема е веројатно дека, при нужното спојување на државните и општинските патишта, животното може да залута од простор за кој што е надлежна ЕЛС на државен пат. Барем според нас, во ваквите ситуации за штетата предизвикана од животни ќе одговара исклучиво соодветниот субјект задолжен за одржување на државните патишта, доколку не може да се идентификува имател на животното. Ова не само затоа што автопатиштата, експресните, магистралните и регионалните патишта се првенствено наменети за движење на моторни возила, со поголема брзина, па оттаму следува и поголема потреба од мерки за нивно обезбедување и заштита, туку и поради самата природа на дејноста на одржување на јавните патишта. Сево ова, пак, акцентот го става на дејностите на соодветните субјекти задолжени за одржување на државните патишта што, соодветно, повлекува и (правна) потреба за акцентирање на нивната одговорност.¹²

Наведените пристапи се однесуваат, во принцип, на домашните животни како и на припитомените диви животни. Што се однесува до дивечот, ситуацијата е нешто посложена (вид., на пр., Pintur *et al.*, 2012). Ова од причина што дивечот има имател, а тоа е или државата или

¹¹ Вид., на пр., состојба на ул. Васил Ѓоргов, општина Центар, град Скопје.

¹² Вид. одлука на Апелациониот суд Скопје, Гж. 4394/13 од 11.02.2014 година.

корисникот на ловиштето, зависно дали станува збор за дивеч под трајна или привремена забрана за лов или не. Затоа, како што е споменато, по правило ќе одговара некој од овие субјекти, а како имател. За евентуална солидарна одговорност со соодветниот субјект задолжен за одржување на јавните патишта, барем според нас, има простор од причина што за самите јавни патишта што се во близина или во рамки на ловиштата постои зголемена потреба од нивна заштита и обезбедување (спор. Šrogić, 2014). Така, според одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 1493/10 од 12.04.2011 година, потврдена е првостепената одлука со која што ловечкото друштво и Управата за патишта се задолжени солидарно да ја надоместат штетата настаната поради налет на срна на коловоз.¹³ Исто така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 207/80 од 01.04.1980 година, за штетата што настанала со налет на возилото на срна што одеднаш се препречила на патот одговара СИЗ-от за патишта ако до штетата дошло поради негов пропуст (поставување соодветен сообраќаен знак). Евентуалната одговорност на организацијата на која е поверено одржувањето на јавниот пат не го ослободува СИЗ-от од одговорноста.

Конечно, како што е случај и со секторот на комуналните дејности, во принцип постои солидарна одговорност помеѓу конкретниот субјект на кој што со договор му е доделено одржувањето на јавните патишта и на субјектот кој што има законска обврска за одржување (Crnić i Ilić, 1987, str. 73). Со други зборови, фактот дека ЈП за државни патишта или ЕЛС склучиле договор со определено правно лице и со истото му ги отстапиле работите за одржување на јавните патишта (и улици), не ги ослободува од одговорноста. Практика во оваа насока е особено развиена во секторот комунални дејности,¹⁴ со повикување на изворните уставни и законски обврски на ЕЛС од кои што истите не можат да се ослободат со договор. Истата логика важи и кај субјектите изворно надлежни за одржување на јавните патишта.¹⁵ Во оваа смисла, според одлука на Основниот суд Гостивар, П4-45/16 од 02.11.2016 година, за штетата настаната поради претрчување на куче скитник на автопатот, а заштитната жичена ограда на местото на настанот во моментот на настанување на сообраќајната несреќа била оштетена, солидарно одговараат ЈП „Македонија пат“ и ЈП за државни патишта. Ова затоа што иако сите активности кои претставуваат работи за одржување и заштита на јавните патишта второтужениот ги отстапил на првотужениот,

¹³ Притоа, судот наведува дека за штетата од опасни ствар, каква што претставува дивечот, согласно одредбата од чл. 174 ЗОО 1978 (чл. 160 ЗОО), се одговара според начелото на каузалитет, поради што за штетата од налет на срна одговара ловечкото друштво на чие што подрачје дошло до штетата. Ловечкото друштво, пак, не го докажало постоењето на ниту еден од условите од одредбата од чл. 177 ЗОО 1978 (чл. 163 ЗОО) кои што би го ослободиле од одговорност. Што се однесува до Управата за патишта, таа одговара според начелото на претпоставена вина, а во согласност со посебните прописи за јавни патишта. Притоа, Управата за патишта имала обврска за одржување на јавниот пат, а ова одржување претпоставува и поставување на вертикална сигнализација и на препреки потребни за оневозможување на пристап на дивечот на јавниот пат. Конечно, солидарната одговорност на тужените, според судот, произлегува од одредбата од чл. 206(3) ЗОО 1978 (чл. 195(3) ЗОО).

¹⁴ Вид., на пр., одлука на Округниот суд во Загреб, Гж. 634/86-2 од 19.02.1986 година, одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 2081/02 од 30.05.2002 година и одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.4.2008 година.

¹⁵ Вид., на пр., одлука на Врховниот суд на Хрватска, Гж. 1723/79 од 07.11.1979 година, одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 2333/81 од 23.03.1982 година и одлука на Врховниот суд на БиХ, Пж. 405/88 од 31.08.1989 година.

неговата одговорност останува бидејќи тој има законска обврска да се грижи за одржувањето на патиштата.¹⁶

Од друга страна, како што со овој аргумент не може да се ослободи од одговорност субјектот кој има изворна должност да ги одржува јавните патишта така не може да се ослободи ни правно лице на кое со договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици. Така, според резонот изнесен во одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 454/85-2 од 20.06.1986 година, правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици не може да се ослободи од одговорност повикувајќи се на одговорноста на лицето кое му ги пренело овластувањата (во конкретната ситуација, општината односно СИЗ-от). Ова иако одговорноста на комуналното претпријатие постои само покрај нивната одговорност и, евентуално, покрај одговорноста на други општествени правни субјекти. Солидарната одговорност произлегува, исто така, и од чл. 195 ЗОО, а притоа важат и општите правила за пасивната солидарност од ЗОО. Евентуалниот регрес, оттаму, ќе се решава во посебна парница помеѓу солидарно одговорните субјекти. Така, според наведената одлука на Основниот суд Гостивар, П4-45/16 од 02.11.2016 година, второтужениот има право на регрес од првотужениот доколку смета дека исплатил нешто што не бил должен да го исплати кое нешто, се разбира, треба соодветно да го докаже во друга постапка.

5. Обем и граници на одговорноста

Досегашните излагања се однесуваат на општиот систем на одговорност за штетите предизвикани од страна на животни на јавните патишта. Истите, оттаму, секогаш треба да се имаат предвид како претходни. Оние што следат, пак, се однесуваат на границите на одговорноста на соодветните субјекти, кога веќе е утврдено дека постои основ за нивна одговорност. Од друга страна, ни овдека не постојат правила што ќе можат да се применат без дилеми, и тоа од две причини. Најпрво, кога станува збор за општите основи за исклучување на одговорноста, спорот се појавува во смисла на тоа дали исклучиво се применуваат правилата на субјективната одговорност или пак и посебните правила за одговорноста за штета настаната во врска со вршење на работи од јавен интерес, во смисла на чл. 173 ЗОО. Второ, спорна е соодветноста на посебните основи за исклучување на одговорноста, а согласно ЗЈП.

5.1. Општи основи за исклучување на одговорноста

¹⁶ Постојат, за волја на вистината, и инакви ставови кои што тргнуваат од формулацијата на чл. 38(1) ЗЈП каде што се зборува само за одговорноста на субјектот на кој што со договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта. Во оваа смисла е одлуката на Апелациониот суд Гостивар, Гж. 602/15 од 29.09.2015 година, со резон дека чл. 38(1) ЗЈП укажува на тоа дека извршителот (првотужениот), а не и нарачателот (второтужениот), сам ќе ги поднесе одговорностите и ќе ја надомести предизвиканата штета на корисниците на патот, имајќи предвид дека овие склучиле договор за одржување и заштита на државните патишта. Од друга страна, според одлука на Основниот суд Гостивар, Малв.П. 85/2016 од 12.06.2017 година, договорот за одржување и заштита на јавните патишта што го склучиле првотужениот (ЈП „Македонија пат“) и второтужениот (ЈП за државни патишта) има само *inter partes* дејство по однос на меѓусебните права и обврски на договорните страни, па истиот не може да претставува основ за исклучување на одговорноста на второтужениот, бидејќи законската одговорност и обврска во секој случај има оригинерно и приоритетно дејство во однос на договорната одговорност и обврска.

5.1.1. Ако се одговара во смисла на правилата за субјективната одговорност

Во смисла на чл. 38(1) ЗЈП, одговорноста на соодветните субјекти задолжени за одржување на јавните патишта е субјективна. Во смисла на правилата на ЗОО, доволно е штетата да биде причинета со обично невнимание па штетникот да биде одговорен (Гавриловиќ, 2009, стр. 432-434). Овој облик на вина се претпоставува (чл. 145(3) ЗОО), за разлика од намерата и крајното невнимание (чл. 145(2) ЗОО). Оттаму, штетникот ќе се ослободи од одговорноста ако докаже дека постапувал со зголемено внимание, како добар стручњак (чл. 11(2) ЗОО). Во смисла на чл. 38(1) ЗЈП, соодветното одговорно лице треба да докаже дека навремено ги извршувало и преземало потребните и соодветни работи и мерки за одржување на јавните патишта.

Во врска со штетите предизвикани од страна на животни на јавните патишта, во практиката најчесто се спори состојбата на патот во врска со поставувањето и одржувањето на жичените огради со кои што, во принцип, се обезбедуваат автопатиштата. Така, според чл. 41-а(1) ЗЈП, заради обезбедување на посебен режим на сообраќај на автопат и магистрален пат на кој е воведен систем на наплата на надоместок за употреба на патот, како и за да се спречи неконтролирано движење на луѓе и животни на коловозот, на надворешниот раб на патниот појас континуирано се поставува заштитна ограда (спор. чл. 81(1) ЗЈП 1996). Стандардите за поставувањето и одржувањето на заштитните одгради се уредени со посебни (подзаконски) прописи (Правилник 2010, Правилник 2009 и Правилник 2008(б)). Ова има своја рефлексивност и на практиката. Така, според одлука на Основниот суд Скопје 2 Скопје, XII П.бр. 147/09 од 18.06.2009 година, јавното претпријатие кое се грижи за одржување на јавните патишта е одговорно за надоместување на предизвиканата штета на моторното возило која што настанала поради удар на моторното возило во куче кое што преминало на јавниот пат, низ оштетената заштитна жична ограда која што поради пропуст на јавното претпријатие не била обновена.¹⁷ Исто така, според одлука на Основниот суд во Велес, П.бр. 248/09 од 17.12.2010 година, тужениот (јавното претпријатие) не ги исполнил обврските за одржување на автопатот, во смисла на ЗЈП, што ќе рече дека по своја вина ја причинил штетата на тужителот.¹⁸

¹⁷ Согласно образложението на одлуката, судот одлучил вака согласно чл. 141(1) ЗОО 2001, имајќи предвид дека утврдил дека има вина на страна на тужениот за штетата што му ја побарува тужителот. Ова од причини што од десната страна на автопатот заштитната жична ограда била оштетена и истата не била обновена. Токму во тоа што тужениот не ја обновил оштетената жична ограда, што претставува негова обврска, се состојат одговорноста во конкретниот случај и пропустите од негова страна, кои воедно го претставуваат постоење на вина на страна на тужениот.

¹⁸ Согласно образложението на одлуката, тужителот управувајќи со моторно возило со предниот дел од возилото удрил во диво животно - лисица и предизвикал сообраќајна незгода со материјална штета на возилото и смрт на лисицата. Притоа, според судот, неспорно произлегува дека во поглед на причините поради кои што е дојдено до несреќата, истите не се во однесувањето на тужителот со оглед на брзината со која што тој го управувал возилото 100 км на час каде дозволена брзина на движење била 120 км на час, односно возилото го управувал со брзина која на тој дел од патот е помала од дозволената, условите и состојбата на патот кој е со две сообраќајни ленти, сув асфалт, со хоризонтална и вертикална сигнализација, при што ненадејното излегување на дивото животно - лисица на тој дел од автопатот директно допринело за настанување на незгодата, а возачот на возилото, во случајов тужителот, не направил никаков пропуст бидејќи немал можност за избегнување на ударот во лисицата. Интересно е да се спомене дека, според

Примената на правила на субјективната одговорност за штета, како што се гледа и од наведените одлуки, значи дека соодветното лице нема да одговара за штетите што се последица на случај. Така, според одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 2091/10 од 04.10.2011 година, околноста дека дивечот ноќе се нашол на коловозот на автопатот претставува ненадеен случај што му штети на оној на кој што му се случил, а тужениот кој управува со автопатот презел мерки поради спречување на влезот на животни во просторот на автопатот по пат на пропишано поставување ограда и нејзино одржување во исправна состојба, односно постапувал во согласност со правилата за спречување случајни штети од правното правило од § 1311 ОГЗ.¹⁹ Сево ова укажува на тоа дека соодветните субјекти, преку примена на правилата на субјективната одговорност, се ослободуваат од одговорност доколку докажат дека јавниот пат е во состојба за безбеден и непречен превоз на стока и патници во патниот сообраќај (чл. 3(2) ЗЈП). Ова би требало да се цени апстрактно, во смисла дека самиот јавен пат е иницијално во ваква состојба, односно дека се преземени мерки за негово враќање во истата.

5.1.2. Ако се одговара во смисла на правилата за одговорноста за штета настаната во врска со вршење на работи од јавен интерес

Сепак, како што ќе се види и од расположливата практика, одговорноста на соодветните субјекти често се цени и во смисла на чл. 173 ЗОО. Притоа, примарно е спорно дали оваа одговорност е субјективна или објективна. Според дел од теоријата, што впрочем е став со кој што ние целосно се согласуваме, одговорноста според чл. 173 ЗОО не само што е објективна туку станува збор за засилен вид објективна одговорност во смисла на општите правила на ЗОО (Vizner, 1978, str. 823-824), иако постојат и ставови во насока на субјективната одговорност (Bukovac Puvača, Slakoper i Belanić, 2015, str. 199), со тоа што се прифаќа можноста од објективна одговорност доколку е „вмешана“ опасна ствар или пак самата дејност во јавен интерес е опасна, но само ако штетата не настанала како последица на запирање или нередовно вршење на услугите (Čuveljak, 2002). Тешко е да се утврди, од расположливата практика, кој од овие пристапи е прифатен, но е поверојатно дека практиката стои на ставот дека чл. 173 ЗОО, во паралела со посебните прописи со кои што се уредуваат дејностите од јавен интерес, подразбира субјективна одговорност. Ова од едноставна причини што судските одлуки најчесто само се повикуваат на чл. 173 ЗОО, но заедно со одредбите

инаку квалитетното образложение на судската одлука, во конкретната ситуација не е јасно дали јавниот пат имал или не поставено заштитна ограда.

¹⁹ Според образложението на одлуката, заклучокот на првостепениот суд дека тужениот очигледно пропуштил да ја одржува заштитната ограда на соодветен начин е неправилен, од причина што наведениот заклучок се темели (само) на фактот дека зајакот се нашол на просторот на автопатот а ова, според сфаќањето на првостепениот суд, не би се случило доколку оградата била поставена и фиксирана на начин што низ неа не е можен проод ниту на помали животни. Оттаму, барем според наведената одлука, тужбеното барање е неосновано доколку е насочено спрема тужениот (јавното претпријатие), од причина што истото одговара според принципот на субјективна одговорност.

што се однесуваат на субјективната одговорност,²⁰ како што постојат и поретки одлуки во кои што изречно се наведува дека одговорноста според чл. 173 ЗОО е субјективна.²¹

Постојат, од друга страна, и одлуки чии што образложенија укажуваат, непосредно или посредно, на објективната одговорност на соодветните субјекти. Така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Гж. 1723/79 од 07.11.1979 година, организација за одржување на патиштата е со закон обврзана јавните патишта да ги одржува во таква состојба за на истите да биде возможен сигурен сообраќај. Со тоа таа го превзема и ризикот за штетите што ќе настанат поради пропусти во одржувањето, па дури и во случај кога средствата што ги добива не ги покриваат трошоците за одржување. Во одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.4.2008 година, пак, се споменува дека мерките што општината ги презела не биле доволни и такви за да се отстрани опасноста за настанување штета на тужителката.²² Сепак, практиката најчесто „влече“ на субјективната одговорност па, согласно одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 3186/99 од 01.09.1999 година, утврдено е дека одговорноста на тужениот, како лице кое врши комунална или друга слична дејност од општ интерес, врз основа на чл. 184 ЗОО 1978 (чл. 173 ЗОО), е резултат на негово невнимание.

Мошне се интересни, понатаму, резоните во практиката што се однесуваат на основите за ослободување на соодветното лице од одговорноста. Ова од причина што во практиката се споменуваат основи за ослободување (виша сила, придонес на оштетениот и придонес на трето лице) што се, во принцип, карактеристични за објективната одговорност. Така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 712/03 од 08.12.2004 година, одговорноста на субјектот кој управува со патиштата е потполно исклучена од времето на настанувањето на елементарната или друга непогода до моментот кога овој субјект или службите за чистење можат објективно да интервенираат со тоа што на тужениот е да докаже дека штетата настанала во овој период. Што се однесува до придонесот на оштетениот, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Гж. 5092/73 од 05.10.1974 година, претпријатието за патишта е одговорно за сообраќајната несреќа кога не се погрижило за отстранување на калта од патот односно затоа што со јасен знак не предупредило на опасноста (лизгавост).²³ Исто така, според одлука на Вишиот стопански суд, Пж. 2339/82 од 20.09.1983 година, организацијата за одржување на патиштата му одговара на возачот за штетата

²⁰ Вид. одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 454/85-2 од 20.06.1986 година, одлука на Окружниот суд во Ваљево, Гж. 756/2008, одлука на Апелациониот суд во Белград, Гж. 7182/2011 од 30.01.2013 година и одлука на Основниот суд Гостивар, П4-45/16 од 02.11.2016 година.

²¹ Вид. одлука на Окружниот суд во Зрењанин, Гж. 454/99 и одлука на Жупанискиот суд во Вараждин, Гж. 315/08-2 од 11.03.2008 година.

²² Интересно е дека судот наоѓа дека самото постоење на напуштени кучиња што се движат по улиците и повредуваат несомнено доведува до заклучок дека дејноста не е вршена соодветно. Спор. одлука на Жупанискиот суд во Загреб, Гжн. 2091/10 од 04.10.2011 година.

²³ Соодговорноста на возачот кој е оштетен (70%) постои поради пребрзото возење на мократа лента во кривина. Претпријатието за патишта пак одговара за 30% од штетата, во конкретниот случај.

што настанала затоа што организацијата пропуштила да ја посипе лентата и така да ја спречи лизгавоста на коловозот.²⁴

Како што се гледа, соодветното лице начелно би се ослободило од одговорноста ако докаже дека штетата е исклучива последица на виша сила (чл. 163(1) ЗОО) или ако докаже дека за настанувањето на штетата исклучиво (чл. 163(2) ЗОО)²⁵ или делумно (чл. 163(3) и 181 ЗОО) придонел оштетениот. Во последнава ситуација се применуваат правилата на поделената одговорност, во смисла на чл. 181 ЗОО, каде се зборува за придонесот на оштетениот а не за неговата вина (спор. *Togoman*, 1983, str. 712-713). Инаку, во поглед на придонесот на оштетениот, исто така, се поставува дополнителен проблем за ситуациите кога животното има соодветен имател. Во овие ситуации, имено, по правило е одговорен имателот на животното, како опасна ствар, но опасна ствар е и самото моторно возило во движење. Основното прашање тука е, оттаму, дали алокацијата на одговорноста помеѓу имателот на животното и имателот на моторното возило би требала да се цени според правилата на субјективната одговорност, по аналогија со чл. 164(1)-(3) ЗОО или пак според општите правила за исклучив или делумен придонес на оштетениот од чл. 163(2), 163(3) и 181 ЗОО. Според нас, предност треба да се даде на последниве (спор. *Karanikić Mirić*, 2013, str. 180-181).

Што се однесува до придонесот на трето лице, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 2500/90 од 20.02.1991 година, претпријатието за одржување на патиштата кое пропуштило да го посипе заледениот коловоз одговара солидарно со третото лице виновно за излевање на водата на коловозот. Ова во смисла на чл. чл. 163(4) ЗОО додека, ако придонесот на третото лице е исклучива причина за штетата, соодветниот субјект целосно би се ослободил од одговорноста, во смисла на чл. 163(2) ЗОО, доколку ова го докаже. Практиката, меѓутоа, не е еднодушна по ова прашање, па се цени и дека соодветниот субјект не може да се ослободи од одговорноста според чл. 173 ЗОО повикувајќи се на придонес на трето лице. Ова затоа што во рамките на дејностите од јавен интерес спаѓа и санирањето на последиците од дејствија на трети лица, односно обезбедувањето на редовно вршење на дејноста, што практиката го прифаќа уште пред донесувањето на ЗОО 1978.²⁶ Со други зборови, во поглед на одговорноста според чл. 173 ЗОО, основите за исклучување на одговорноста се порестриктивни во однос на општите правила за објективната одговорност за штета, што е во согласност и со погоре изнесените теоретски ставови. Резонот, според нас, е особено битен за штетите настанати на јавните патишта чиј што извор се животни. Имено, чести се примерите во практиката каде што заштитните жичени огради се оштетуваат од трети лица поради, на пр., нивна продажба како старо железо.

²⁴ За штетата, меѓутоа, придонел и самиот оштетен кој управувал со возилото со брзина што не била примерна на условите на патот. Утврдена е, притоа, поделена одговорност (50%:50%) на возачот и на организацијата за одржување на патот. Вид. и одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 1245/06 од 24.01.2007 година.

²⁵ Вид. одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 258/04 од 25.07.2005 година.

²⁶ Вид. одлука на Врховниот стопански суд, Сл. 2515/70 и одлука на Врховниот стопански суд, Сл. 3061/70. Вид. и одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.04.2008 година, како и одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 2441/94 од 26.03.1998 година.

За жал, мораме да констатираме дека практиката не дава јасни насоки за тоа дали одговорноста по чл. 173 ЗОО е објективна или субјективна. Дотолку повеќе, како што се гледа, претегнува субјективната одговорност. Интересен, во оваа насока, е третманот на (не)оправданоста на причините за запирање или нередовно вршење на комуналните и други слични дејност од јавен интерес. Така, според споменатата одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 677/08 од 23.4.2008 година, товарот на докажување дека во конкретните околности било основано престанувањето или нередовното вршење на услугата е на тужениот.²⁷ Исто така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 2441/94 од 26.03.1998 година, основана причина за исклучување на одговорноста на јавното претпријатие за штетите настанати поради неодржување на рекреативниот центар може да биде фактот што ова не ги презело соодветните мерки поради тоа што се вршело отстранување на мини. Интересно е, од друга страна, дека во одлуката изречно се наведува дека соодветното јавно претпријатие одговара според принципот на објективна одговорност иако не е јасно дали судот на ваков заклучок дошол непосредно врз основа на чл. 184 ЗОО 1978 (чл. 173 ЗОО) или затоа што, во конкретната ситуација, штетата настанала со паѓање на оштетениот во отворена и необезбедена канализациона шахта а ова е секако опасна ствар.

Исто така, според одлука на Окружниот суд во Загреб, Гж. 6413/84 од 05.02.1985 година, пукнатата цевка на главниот водовод од која што неколку дена се излева вода и истата се слева на патот за сообраќај на моторните возила претставува зголемена опасност од штета за околината па комуналната организација која е должна да го одржува таквиот водовод му одговара на оштетениот кој страдал во сообраќајна несреќа според објективниот критериум (чл. 154(2) и 174 ЗОО 1978 (чл. 141(2) и 160 ЗОО)). Наведените одлуки, барем според нас, се индикативни и укажуваат не само на тоа дека е неспорен теоретскиот став дека одговорноста на соодветните субјекти е објективна, туку и дека ова е нужност поради самата природа на дејноста што истите ја вршат. Со други зборови, самата дејност е опасна. Во рамките на нивната дејност, имено, спаѓаат дејствијата насочени кон обезбедување на редовно вршење на дејноста, вклучувајќи го и санирањето на последиците од дејствијата на трети лица. Притоа, одговорноста би се сметала за објективна затоа што станува збор за опасна дејност, без оглед дали е „вмешана“ или не опасна ствар. Ова особено е релевантно за штетите чиј што извор се животните. Дополнително, барем според нас, самиот факт дека настанала штета е соодветен за извлекување заклучок дека дејноста е запрена или нередовно вршена па и ова е аргумент во насока на објективната одговорност.

5.2. Посебни основи за исклучување на одговорноста

Македонското право, дополнително, содржи една куриозна одредба за границите на одговорноста на соодветните субјекти. Така, според чл. 38(2) ЗЈП, Република Македонија и правното лице на кое врз основа на договор му се отстапени работите за одржување на јавните патишта и улици не одговара за штетата што ќе им биде причинета на корисниците на јавните патишта и улици поради удар со возилото во животни, доколку корисникот на патот нема билет за

²⁷ Дополнително, според одлуката, евентуалните пропусти на тужената општина и туженото комунално претпријатие можат да бидат одлучувачки само при одлучувањето за регресно барање но ова не е релевантно во однос на оштетениот.

платена патарина - фискална сметка, а согласно со рангот на патот задолжително е плаќање патарина или доколку возилото не е регистрирано или доколку возачот кој го управувал возилото не поседува возачка дозвола. Во позадината, смислата и оправданоста на оваа одредба нема подетално да навлегуваме, од просторни причини, па овие прашања ги оставаме за некоја друга прилика. Би подвлекле само две работи. Најпрво, бидејќи оваа одредба е дел од правниот поредок, судовите се неспорно должни да ја применуваат. Така, покрај сите погоре наведени дилеми, тие ќе треба да утврдуваат и исполнување на административни обврски за кои, патем речено, постојат административни санкции. Второ, а како надоврзување на претходното, ваквото законодавно резонирање е дел од пошироките инвазивни правни политики во областа на приватното право кои што во практиката наидуваат на (сосема оправдан) отпор.²⁸

5.3. Релевантност на (под)законски обврски и гранични случаи

Конечно, се поставуваат уште неколку спорни прашања, покрај претходните. Битно е да се утврди, така, дали правилата на соодветните (под)законски акти можат да служат како основ за утврдување на тоа кои сè мерки биле должни да ги преземат соодветните субјекти поради заштита, обезбедување и одржување на јавните патишта. Ова особено ако нивната одговорност се смета за субјективна па соодветните субјекти едноставно би се ослободиле од одговорност доколку докажат дека според применливите (најчесто подзаконски) акти, дел од кои се споменати погоре, не се должни да преземат определена обврска, односно определена мерка. Со други зборови, прашањето е дали при определувањето на тоа дали соодветните субјекти дејноста ја вршат редовно и континуирано е битна само нивната апстрактна законска обврска јавните патишта да се во состојба за безбеден и непречен превоз на стока и патници во патниот сообраќај, иако не постои изречна конкретна обврска за конкретни мерки и дејствија (посипување на патот со сол во зимски услови, оградување на патот, поставување соодветна сообраќајна сигнализација, итн.).

Што се однесува до практиката, според одлука на Жапанискиот суд во Бјеловар, Гж. 425/04 од 25.03.2004 година, не постои одговорност на управата за патишта поради налет на автомобил на срна во населено место бидејќи не постои нејзина обврска, ниту според една законска или подзаконска одредба, да постави знак за опасност од „дивеч на патот во населено место“. Понатаму, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 1874/81 од 09.03.1982 година, СИЗ-от за јавни патишта одговара за штетата што настанала поради непоставени сообраќајни знаци со кои што се уредуваат условите и начинот на сообраќај на јавните патишта. Во конкретниот случај станувало збор за пропуштање на поставување знак „дивеч на патот“. Исто така, според одлука на Врховниот суд на БиХ, Пж. 795/88 од 27.11.1989 година, заедницата за патишта првенствено одговара за штетата поради непоставување на сообраќаен знак „дивеч на патот“ на делот на јавниот пат со кој што управува, на кој што дивечот често преоѓа преку патот. Практиката, како што се гледа, во принцип ги зема предвид решенијата на (под)законските прописи за тоа кои мерки треба да се преземат во поглед на јавните патишта, како соодветни. Според нас, акцентот треба да се стави на апстрактната обврска на соодветните субјекти за јавните патишта да се во состојба за

²⁸ Вид. одлука на Врховниот суд на Србија, Рев. 5202/99 од 30.03.2000 година.

безбеден и непречен превоз на стока и патници во сообраќајот. Соодветниот субјект ќе биде должен да ги преземе сите соодветни мерки, без оглед дали се изречно пропишани или не. Евентуалната фаличност на (под)законските акти, имено, не може да биде на штета на оштетениот, барем не во смисла на една разумна правна политика.

À propos должноста за преземање соодветни заштитни мерки, во практиката се појавуваат и интересни гранични случаи релевантни за предметната проблематика. Ова покрај погоре изнесените дилеми во поглед на покриеноста на случајните штети. Така, според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 1983/93 од 08.12.1994 година, за штетата настаната со случаен налет на сокол на возило во тек на возење не одговара ниту претпријатието за патишта ниту неговиот осигурувач иако, според наоѓањето на судот, соколот во дадените околности е опасна ствар. Одлуката е мошне интересна затоа што се базира на посебните прописи за јавните патишта, од една страна, но и на фактот дека осигурувачот, исто така, не е имател на опасна ствар. За резонот во поглед на последново, се разбира, одлуката може лесно да се критикува иако претпоставуваме дека едноставно станува збор за совесен обид на судот да покрие со соодветна норма една нетипична ситуација. Дилеми, пак, постојат. Така, на пр., во смисла на чл. 7(6) ЗЈП, јавниот пат го сочинува и воздушниот простор на патот кој што пак, во смисла на чл. 4(16) ЗЈП, се дефинира како заштитен простор од минимум седум метри над највисоката точка на коловозот или на патниот објект, а кој се протега над целата воздушна заштитена зона.

Оттаму, ако воздушниот простор е дел од јавниот пат тогаш за штетата од налет на птица на моторно возило би одговарал соодветниот субјект. Од друга страна, при третманот на неговата одговорност како субјективна се поставува прашањето дали истиот пропуштил да преземе соодветни заштитни мерки. Понатаму, имајќи го предвид излагањето за тоа кои и какви сè заштитни мерки треба да се преземат, повторно се актуализира дилемата на апстрактна или конкретна должноост за преземање соодветни мерки и дејствија. Од друга страна, во правно-политичка смисла, можеби одговорноста на соодветниот субјект за штетите од налети на птици тешко би можела да се брани бидејќи ова би подразбирало заштита на патиштата од прелет на птици со заштитни мрежи или нискофреквентни репеленти. Конечно, наведената одлука ја реактуелизира дилемата за третманот на одговорноста на соодветните субјекти како субјективна или објективна. Од чисто правно-технички аспект, прелетот на сокол е случајна штета за која што не би се одговарало според концептот на субјективна, но би се одговарало по концептот на објективна, одговорност. Ова особено затоа што прелетот на сокол, или на друга птица, не може да се смета како виша сила. Единствениот основ за евентуална неодговорност на соодветните субјекти во системот на објективна одговорност, оттаму, го гледаме во примената на општите правила за адекватниот каузалитет.

6. Заклучни согледувања

Претходните излагања можеби се чинат како премногу опсежни, да дури и конфузни. Ваквата неотпорност на излагањето ја прифаќаме иако, од друга страна, се трудеме да бидеме систематични и соодветните дилеми да ги групираме и одвоено да ги анализираме иако, како што покажува самото излагање, постојат бројни преплетувања. Колку сево ова е успешно, ќе цени

читателот. Во секој случај, неспорно е дека самата проблематика е повеќе од сложена, за што сведочи посочена практика. Сложеноста на проблематиката, имено, е последица на пошироката поставеност на системот на одговорност за штета предизвикана од животни што, барем во начелна смисла, Новелата 2008 се обиде да го постави на јасни основи. Сево ова, од друга страна, не резултираше со промени во посебните прописи, односно во рамките на т.н. секторски режими на одговорност за штетите чиј што извор се животните. Самиот генерален систем, пак, е разновиден, затоа што со соодветни правила треба да се покријат штетите од домашни миленици, штетите од дивеч, штетите од бездомни животни, штетите од животни на јавните патишта, полските штети, итн.

Генералниот систем е, како што сме навеле и во друга прилика, неконзистентен (Гавриловиќ, 2015, стр. 72-73). Така, додека ЗОО одговорноста за врзува за имателот, ЗЛ ја врзува за дивечот, ЗЈП за местото на настанување на штетата, додека комуналните прописи за врзуваат за дејноста. Што се однесува до секторскиот режим развиен за јавните патишта, тој е проблематичен не само од аспект на „чудните“ правила, како оние од чл. 38(2) ЗЈП, туку и од аспект на самата негова концептуална поставеност според принципот на субјективна одговорност. Самата проблематика, пак, повлекува потреба од објективна одговорност, во смисла на одговорност заради вршење опасна дејност. Ова, во правно-политичка смисла, поради самата природа на дејноста и потребите на живеењето во организирана заедница базирана на правна сигурност и извесност. Дополнително, не гледаме никаква причина, барем во правно-политичка смисла, ДКУ да одговараат според принципот на објективна одговорност а соодветните субјекти задолжени за одржување на јавните патишта, ги квалификуваме ли истите како ДКУ или не, да одговараат според принципот на субјективна одговорност.

И во обете ситуации, според нас, одговорноста треба да биде објективна, поради вршење опасна дејност, и тоа во смисла на конкретизацијата извршена во чл. 173 ЗОО. Ова, пак, повлекува порестриктивен систем на објективна одговорност со поограничени основи за (целосно или делумно) исклучување на истата. Сево ова во насока на првично поставените тврдења дека за предметната проблематика примарната детерминанта не е дејствието на животното, туку штетата на јавен пат што, помеѓу другото, може да настане и со учество на животното. Сево ова ја дислоцира дискусијата на дејноста на одржување на јавните патишта, како дејност во јавен интерес која што, во смисла на правилата на т.н. отштетно право, е опасна. Потполната имплементација на овој пристап, според нас, не само што би била соодветна туку и би покрила голем број од дилемите со кои што се соочува практиката. На практиката развиена според актуелниот систем, оттаму, не можат да и се стават некои особени концептуални забелешки од едноставна причина што истата е ставена пред неблагоприятната задача да ја „помирува“ одредбата од чл. 173 ЗОО, која што сугерира објективна одговорност, со секторските правила кои што пак повлекуваат субјективна одговорност. Интересно е, од друга страна, дека ни компаративните пристапи не укажуваат на нешто поинаква ситуација. Субјективната одговорност, секако, може да се брани со соодветни аргументи но, од друга страна, ако се има предвид состојбата на македонските јавни патишта, воведувањето на системот на објективна одговорност веројатно би ја подобрило нивната состојба.

Нашите ставови, во правно-политичка смисла, се базираат на потребата од јасно поставени (уставни и) законски функции на субјектите задолжени за грижа за јавните патишта, како добра во општа употреба. Нивните должности во оваа насока, пак, повлекуваат и соодветна одговорност. Дополнително, имајќи ги предвид динамичните општествено-економски односи, се залагаме за апстрактно поимање на должностите на соодветните субјекти. Така, на пр., според одлука на Врховниот суд на Македонија, Рев. 14/82 од 16.09.1982 година, организацијата за одржување на патиштата не може да ја отстрани својата одговорност за штетата настаната со одрнување на земјиште иако поставила соодветен сообраќаен знак за опасност од одрон, ако покрај ова морала да преземе и други мерки за обезбедување на непречен сообраќај, освен ако не докаже дека конкретното одрнување не може да и се припише во вина.²⁹ Мошне интересно е дека, според наведената одлука, не е од значење дали организацијата имала нужни финансиски средства, дали со планот односно програмата за одржување и реконструкција на патиштата, што го донесува собранието на општината, ова било предвидено или не и, слично.³⁰ Имајќи ја состојбата на домашните јавни патишта, како и фактот дека самата одлука е домашна, оставаме читателот самиот да изведува понатамошни заклучоци.

Библиографија

Bukovac Puvača, M., Slakoper, Z. i Belanić, L. (2015). *Obvezno pravo, posebni dio II: izvanugovorni obvezni odnosi*. Zagreb: Novi informator.

Crnić, I. i Ilić, A. (1987). *Osiguranje i naknada štete u saobraćaju: praksa sudova i zajednica osiguranja*. 3-će izd. Zagreb: Informator.

²⁹ Со други зборови, изгледа дека судот резонирал дека одронот би бил основ за исклучување на одговорноста ако самото земјиште било обезбедено од одрон преку поставување на заштитни мрежи. Ако до одронот би дошло и покрај поставените заштитни мрежи а истите би биле неоштетени, организацијата би се ослободила од одговорност. Притоа, бидејќи нејзината одговорност е субјективна, таа не би требала да докаже дека одронот настанал како последица на виша сила. Вид. и одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 55/85 од 14.02.1985 година. Според одлука на Врховниот суд на Хрватска, Рев. 754/83 од 28.10.1983 година, кога СИЗ-от за патишта не поставил знак „дивеч на патот“ но истовремено и ловечката организација пропуштила да бара знакот да се постави на одредено место, тогаш за штетата се солидарно одговорни и двата субјекта. Од друга страна, според одлука на Окружниот суд во Загреб, Гж. 4148/85, доколку соодветниот сообраќаен знак, што бил срушен, постоел или доколку навреме, односно веднаш откако бил сушен, бил поставен, до сообраќајната несреќа веројатно не би дошло а, и доколку би дошло, одговорноста на тужениот би била исклучена. Во секој случај, овдека е битно дали, согласно конкретните околности на случајот, постоеле и некои други мерки што се соодветни за сигурен сообраќај на патот. Според нас, дури и во системот на субјективна одговорност, поставувањето сообраќајни знаци „дивеч на патот“ не доведува, самото по себе, до исклучување на одговорноста на јавното претпријатие доколку можеле да се преземат и други соодветни мерки.

³⁰ Оттаму, кога конкретната организација не ги преземала потребните мерки и не ги извела работите што се нужни за сигурно и непречено одвивање на сообраќајот, таа не можела само со поставување на соодветни сообраќајни знаци да ја отстрани својата одговорност за штетата настаната со одрнување на земјиште. Поради сево ова, според судот, одрнувањето на земјиштето може да и се припише во вина па должна е настанатата штета да ја надомести.

Čuveljak, J. (2002). Posebni slučajevi odgovornosti za štetu. *Hrvatska pravna revija*, 2(2), str. 57-70.

Гавриловиќ, Н. (2009). Новелирање на македонското отштетно право. *Деловно право*, 20, стр. 427-456.

Гавриловиќ, Н. (2015). Реформа на македонскиот систем на објективна одговорност: со посебен осврт на одговорноста за штета причинета од животни. *Juridica: Journal of Legal and Social Studies*, 2, стр. 61-74.

Гавриловиќ, Н. (2016). Одговорност за штета предизвикана од животни: општ режим. Во: А. Стојков, ур., *Годишник на Правниот факултет „Јустинијан Први“ во Скопје (во чест на Јане Миљовски)*, 54. Скопје: Правен факултет „Јустинијан Први“, стр. 301-324.

Галев, Г. и Дабовиќ-Анастасовска, Ј. (2001). *Облигационо право: практикум, книга прва*. Скопје: Просветно дело.

Karanikić Mirić, M. (2013). *Objektivna odgovornost za štetu*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.

Menyhárd, A. (2015). Basic Questions of Tort Law from a Hungarian Perspective. In: H. Koziol, ed., *Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective*. Wien: Jan Sramek Verlag, pp. 251-341.

Nedeljković, V. (1959). O naknadi štete koju počinji životinja. *Pravni život*, 3-4, str. 44-50.

Pintur, K., Slijepčević, V., Popović, N. i Andrijašević, D. (2012). Dinamika stradavanja divljih životinja na prometnicama Karlovačke županije. *Journal of Central European Agriculture*, 13(2), str. 340-349.

Šporčić, I. (2014). Odgovornost za štetu nastalu na javnoj cesti zbog naleta na divljač. *Zbornik radova Međimurskog veleučilišta u Čakovcu*, 5(1), str. 109-114.

Stanišić, S. (2005). Put kao opasna stvar, U: *Ogledi iz građanskog prava: odabrani autorski tekstovi sa sudskom praksom*. Banja Luka: Udruženje pravnika Republike Srpske, str. 155-166.

Toroman, M. (1983). Podeljena odgovornost (član 192). U: B.T. Blagojević i V. Krulj, ur., *Komentar Zakona o obligacionim odnosima: I*, 2-go izd. Beograd: Savremena administracija, str. 711-713.

van Dam, C. (2013). *European Tort Law*. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press.

Vizner, B. (1978). *Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima: 2. knjiga*. Zagreb: izd. autora.

von Bar, C. (1998). *The Common European Law of Torts, Volume One: The Core Areas of Tort Law, its Approximation in Europe, and its Accommodation in the Legal System*. Oxford: Clarendon Press.

Zimmermann, R. (1996). *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*. Oxford: Oxford University Press.

Правни извори/кратенки

ЗГС: Закон за градот Скопје, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 55/04 и 158/11.

ЗЗБЖ: Закон за заштита и благосостојба на животните, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 149/14, 149/15 и 53/16.

ЗЈП 1955: Закон за јавните патишта, *Службен весник на Народна Република Македонија*, бр. 19/55 и 11/57.

ЗЈП 1967: Закон за јавни патишта, *Службен весник на Социјалистичка Република Македонија*, бр. 35/67 и 25/76.

ЗЈП 1996: Закон за јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 26/96, 40/99, 96/00, 29/02, 68/04, 31/06, 30/07 и 137/07.

ЗЈП: Закон за јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 84/08, 52/09, 114/09, 39/10, 124/10, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 42/14, 166/14, 44/15, 116/15, 150/15, 31/16, 71/16 и 163/16.

ЗКД: Закон за комуналните дејности, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 95/12, 163/13, 42/14, 44/15 и 147/15.

ЗЛ: Закон за ловството, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 26/09, 82/09, 136/11, 01/12, 69/13, 164/13, 187/13, 33/15, 147/15 и 193/15.

ЗЛС: Закон за локалната самоуправа, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 05/02.

ЗОО 1978: Закон за облигационите односи, *Службен лист на Социјалистичка Федеративна Република Југославија*, бр. 29/78, 39/85, 46/85, 45/89 и 57/89.

ЗОО 2001: Закон за облигационите односи, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 18/01.

ЗОО: Закон за облигационите односи, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 18/01, 78/01, 04/02, 59/02, 05/03, 84/08, 81/09, 161/09, 23/13 и 123/13.

ЗП 1963: Закон за патиштата, *Службен весник на Народна Република Македонија*, бр. 11/63 и *Службен весник на Социјалистичка Република Македонија*, бр. 15/65.

ЗП 1980: Закон за патишта, *Службен весник на Социјалистичка Република Македонија*, бр. 15/80, 26/80, 18/82, 13/86, 28/88, 27/89, 10/90, 11/91 и *Службен весник на Република Македонија*, бр. 62/93.

ЗСДСП: Закон за сопственост и други стварни права, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 18/01, 31/08, 92/08, 139/09 и 35/10.

Новела 2008: Закон за изменување и дополнување на Законот за облигационите односи, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 84/08, 81/09 и 161/09.

ОГЗ: австриски Општ граѓански законик.

Одлука 1965: Одлука за определување на јавни патишта од II и III ред, *Службен весник на Социјалистичка Република Македонија*, бр. 43/65, 19/66, 35/69 и 23/72.

Одлука 2011: Одлука за категоризација на државните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 133/11, 150/11, 20/12, 41/12, 107/13, 183/13, 17/14 и 190/14.

Одлука 2013: Одлука за основање на Јавно претпријатие за државни патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 01/13.

Одлука Центар 2005: Одлука за утврдување на сервисните и станбените улици на подрачјето на Општината Центар - Скопје, *Службен гласник на Општина Центар - Скопје*, бр. 16/05.

ОЗЈП 1961: Основен Закон за јавните патишта, *Службен лист на Федеративна Народна Република Југославија*, бр. 27/61 и *Службен лист на Социјалистичка Федеративна Република Југославија*, бр. 09/65, 27/65 (п.т.) 07/67 и 10/70.

Правилник 2008(а): Правилник за критериумите за определување на улиците во населените места кои ќе се сметаат за дел од државен пат како и нивното одржување, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 144/08.

Правилник 2008(б): Правилник за мерките за одржување на јавните патишта, начинот и роковите за нивно извршување, како и видот и начинот на извршување на активностите за редовно, зимско, периодично и интервентно одржување на јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 152/08.

Правилник 2009: Правилник за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 110/09, 163/09, 26/10, 163/10, 94/11, 146/11 и 09/17.

Правилник 2010: Правилник за начинот на заштита на јавните патишта, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 122/10 и 113/11.

Правилник 2015: Правилник за стандарди и нормативи за урбанистичко планирање, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 142/15, 217/15, 222/15, 228/15, 35/16, 99/16, 134/16 и 33/17.

Статут Центар: Статут на Општината Центар - Скопје, *Службен гласник на Општина Центар - Скопје*, бр. 01/06.

Уредба 2010: Уредба за утврдување на критериуми за категоризација на јавните патишта и нивните ознаки, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 13/10.

УРМ: Устав на Република Македонија, *Службен весник на Република Македонија*, бр. 52/91, 01/92, 31/98, 91/01, 84/03, 107/05, 03/09, 13/09 и 49/11.

Резиме: Во трудот се анализира одговорноста за штета предизвикана од животни на јавните патишта. Проблематиката се анализира преку споредување на решенијата на Законот за облигационите односи, а особено оние што се резултат на неговата реформа извршена во 2008 година, и посебните прописи со кои што се уредуваат јавните патишта. Што се однесува на последниве, истите се прикажуваат како од аспект на нивната содржина така и од аспект на нивната примена во судската практика. Се прави, притоа, обид решенијата за одговорноста за штета предизвикана од животни содржани во посебните прописи со кои што се уредуваат јавните патишта да се квалификуваат во смисла на општите прописи, односно во смисла на актуелните правила на Законот за облигационите односи. Ова со цел да се согледаат соодветноста и оправданоста на посебните прописи со кои што се уредуваат јавните патишта.

Клучни зборови: штета, животни, јавни патишта, вина, објективна одговорност

Nenad Gavrilovic, PhD

Associate Professor at the Faculty of Law “Iustinianus Primus”, University “Ss Cyril and Methodius” in Skopje

Liability for harm caused by animals: sectorial regime for public roads

Summary: *The paper analyzes the liability for harm caused by animals on public roads. The issue is analyzed by comparing the rules of the Law on Obligations, especially those introduced by its 2008 reform, and the special rules applicable to public roads. As to the latter, they are presented in terms of their content and in terms of their application in court practice. The paper makes an attempt to qualify the legal solutions on the liability for harm caused by animals contained in the special rules applicable to public roads in terms of the general rules, i.e. in terms of the current rules of the Law on Obligations. This is done in order to consider the appropriateness and feasibility of the special rules applicable to public roads.*

Key words: *harm, animals, public roads, fault, strict liability*