

# Slovenski Pravniki.

Leto XXII.

V Ljubljani, 15. novembra 1906.

Štev. 11.

## Železnica, ladja, avtomobil.

Načrt zakona, ki ga je predložila vlada poslanski zbornici<sup>1)</sup> o »odgovornosti za škodo, nastalo iz obrata z avtomobili« predlaga za ta obrat nove izjeme načel odškodninskega prava v obč. drž. zakoniku. Za obrat železničnih podjetij je določil take izjeme zakon z dne 5. marca 1869 št. 27 drž. zak. Kolikor veljajo razlogi, iz katerih je bilo za železnične obrate ustanoviti izjemno odškodninsko pravo, tudi pri obratu z avtomobili, je analogno pravno obravnavo obeh želeti in zahtevati v interesu varnosti občinstva.

Vladni načrt, ki se opira največ na resolucijo 26. shoda nemških pravnikov, o katerem se ne da trditi, da se je v materijo vglobil, sploh ne pozna načelnih razlik med obema obratoma in napravlja vsaj v glavnih potezah vtisk kopije navedenega zakona o odgovornosti železničnih podjetij. Proti temu se pa da iz bistva obeh obratov izvajati nekaj važnih pomislekov. Pritegnem one določbe pomorskega prava, ki so uravnale odgovornost lastnika ladje za škodo, katero so zakrivili izven pogodbe njegov kapitan ali njegovo moštvo; iz njih izhaja, da tudi v pomorskem prometu zakon, ki vsled svoje stoletne veljave gotovo ustreza resničnim potrebam, ni smatral za umestno tiste strogosti, katero predlaga vladni načrt za obrate z avtomobili.

Glavna načela vladnega načrta so izražena v nastopnih določbah:

»Če se z obratom avtomobila . . . kdo poškoduje, ubije ali če se povzroči škoda na stvareh, odgovarjata vodnik in lastnik vozila . . . za vso povzročeno škodo« (§ 1. al. 1.). — Kdor je po §-u 1. odgovoren za škodo, se oprosti te odgovornosti le tedaj in v tisti meri, kolikor dokaže, da je nastal škodujoči dogodek ali

<sup>1)</sup> Ta spis nam je došel, še predno se je pričela razprava o tem načrtu v justičnem odseku.

vsled neodvratnega naključja ali vsled krivde tretje osebe ali poškodovanca samega« (§ 2. al. 1.). — »Sklicevati se na neodvratno naključje je pa nedopustno, ako izvira škodujoči dogodek iz kakovosti vozila, ako so odrekle ali pomankljivo ustrezale njegove funkcije, ako se je avtomobil proti predpisom in nestvarno vodil, ali se je na enak način ž njim ravnalo« (§ 2. al. 2.). — »Sklicevanje na krivdo tretjih oseb je izključeno, ako se je tist, ki je odgovoren, teh oseb poslužil pri obratu« (§ 2. al. 3.). — »Za vozila, katera po svoji stavbi in opremi . . . ne morejo voziti na uro več kakor 20 kilometrov, ne veljajo dobočbe §§-ov 1. in 2.« (§ 3. al. 1.). — »Vendar je lastnik odgovoren za krivdo oseb, katerih se pri obratu poslužuje« (§ 3. al. 2.).

Vladni načrt ustanavlja torej za obrat z avtomobili, ki morejo voziti več kakor 20 *km* na uro, prav tiste izjeme občnega odškodninskega prava, katerim je podvržen obrat železničnih podjetij. V enem pogledu, kolikor dela v §-u 1. al. 1. avtomobilista odgovornega tudi za nezakriviljeno na stvareh povzročeno škodo, razširjuje celo mero odgovornosti železničnega podjetja; v tem pa le ustreza resnični in že davno od občinstva občuteni potrebi. Zakon z dne 5. marca 1869 št. 27 drž. zak. pa je ostal v tej smeri priznano pomankljiv.

S tem, da je vladni načrt tudi jasno izrazil odgovornost avtomobilista za subjektivno od njega nezakriviljeno škodo, ter se ognil v zakonu z dne 5. marca 1869 uporabljeni nekorektni in krivi »domnevi krivde« podjetnika (dokler ni dokazal ene izmed oprostilnih okolščin ex § 2.), odlikuje se še nadalje vladni načrt nasproti navedenemu, za železnice veljavnemu zakonu.

Ali pa govore za načelno analogno pravno uravnavo analogni dejanski odnošaji pri obeh obratih?

Pri železničnem obratu sodelujejo trije činitelji: obratna naprava, obratno sredstvo in obratno osebje. V vseh treh pogledih je odgovornost železnice napram občnemu državljan-skemu pravu razširjena. Če se je podrl most ali usul terrain, če je počil kotel stroja, če je oslepel ali zblaznel strojevodja, železnica ostane odgovorna, najsi tudi dokaže, da vzroka nezgode noben strokovnjak ni mogel slutiti. Trditi in dokazati more edino »vis maior«, krivdo tretje osebe ali poškodovanca samega.

Pri obratu z avtomobili najdemo obratno sredstvo (stroj) in obratno osebje (chauffeura), pogrešamo pa obratne naprave. Avtomobili ne vozijo po tiru, in tir ne teče po terrainu, ki bi bil, kakor pri železnicah, zanje izločen iz sveta, in ki bi z njim razpolagal izključno obratni podjetnik; avtomobili vozijo po cestah, ki jim nikakor niso izključno pridržane, za katerih stanje nimajo dolžnosti, niti ne pravice skrbeti, ker je v to poklicana in upravičena cestna policija. Ker je cestna mreža veliko gostejša od železnične, in ker vozijo avtomobili v neprimerno več relacijah kakor železnice, se lahko trdi, da avtomobilist v konkretnem slučaju sploh ne bo mogel preskusiti, koliko je cestna policija storila svojo dolžnost.

Iz tega izhaja, da motivi k vladnemu načrtu sicer opravičeno zahtevajo od avtomobilistov polno odgovornost za redno in dovršeno funkcioniranje njih strojev, da se pa zahteve motivov, češ, odgovarjajo naj na pr. tudi za nezgode, nastale vsled ostrih kamnov ali žrebljev na cesti, vsled hude strmine ali pregladke površine (po mestnih ulicah), ne da spraviti v soglasje z bistvom avtomobilnega obrata. Posnemajoč določbe zakona z dne 5. marca 1869 je vladni načrt prezrl, da si železnice same določajo strmino in kakovost proge v vsakem drugem pogledu, da so tudi same zavezane skrbeti za odstranitev vseh zadržkov redne vožnje. Njim se je torej moglo naložiti posebno odgovornost v tem pogledu. Ne tako avtomobilistom, ker pridejo ostri kamni in žreblji le vsled pomankljivega nadziranja njim tujega organa na cesto, ker se odpravljajo prehude strmine in pregladke površine avtomobilnemu prometu le vsled premajhne previdnosti političnega oblastva, ki deluje nezavisno od avtomobilistov.

Razliko, ki je med železničnim in avtomobilnim obratom vsled pomankanja obratne naprave za avtomobiliste, bi bil moral torej vladni načrt zakona upoštevati.

Določbe zakona z dne 5. marca 1869 veljajo za vse železnične obrate brez izjeme in ne delajo med njimi razlike z ozirom na njih obseg, intenzivnost itd. Nevarnost, ki preti pri železničnih obratih človeškemu zdravju in telesu, je pri vseh tako znatna, da se razlik v obratu v zakonu ni smelo upoštevati.

Vladni načrt pa dela osnovno razliko med avtomobilnimi vozili, katera so po svoji stavbi in opremljenosti v stanu voziti 20 km

na uro, in med tistimi, ki tega niso v stanju; za le-te predlagane izjeme obč. drž. prava (razen ene) ne bi smele veljati. Avtomobili izdatnejše potence bodo potemtakem podvrženi določbam zakona, če tudi »in concreto« niso vozili z brzino 20 *km* na uro; avtomobili manjše potence ne bodo odgovarjali (razen za zakrivljeno škodo) v nobenem slučaju.

Ako se upošteva: da je najčešči in najznatnejši vir nezgod, kakor priznavajo motivi k vladnemu načrtu sami, brzina avtomobilne vožnje; da drugi momenti, kakor konstrukcija stroja in uporabljena gonilna sila (eksplozija, para ali elektrika), niso mogli siliti k posebnemu zakonu, ker so pri vseh, bolj in manj hitrih avtomobilih bistveno enaki in bi ne pripustili omenjenega osnovnega razlikovanja vladnega načrta; da imenovanih gonilnih sil še zlasti s stališča našega prava ni moči smatrati za izjemno nevarne, ker država tudi pred kamnolomi, rudokopi, parniki, tovarnami itd., kjer se uporabljajo v neprimerni večji meri, občinstva (pač pa uslužbenca) še ni zavarovala s posebnimi zakoni, — je dopustno dvomiti, ali bi vladni načrt ne ustrezal bolje dejanskim in pravnim odnošajem, ako bi odškodoval nezgode, ki nastanejo iz brzine vožnje »in concreto«, mesto onih, katero je povzročil avtomobil znatnejše virtualne potence?

Minimum vozne brzine, ki bi odgovarjal v kraju običajni hitrosti animalne trakcije, bilo bi pri vseh avtomobilih oprostiti posebne odgovornosti; vendar bi ga moral dokazati avtomobilist, ki se nanj sklicuje. To, da bi v tem slučaju namesto sigurnega od vladnega načrta priporočenega razlikovalnega momenta stopil nesigurni dokaz, o brzini vožnje »in concreto«, more tem manj odločiti, ker je mnogo upanja, da se iznajdejo zanesljivi brzinoštevci.

Predlog vladnega načrta, da bodi lastnik avtomobila vselej, brez ozira na njega potenco, odgovoren za krivdo oseb, katerih se pri obratu poslužuje, naj obvelja v vsakem slučaju. Predlagana določba ni v zvezi s spornimi načeli avtomobilnega prava, temveč ustanavlja izjemo določbe zastarelega §-a 1315 o. d. z.; kar sta francoski (čl. 1384) in italijanski (čl. 1153) »codex« uvedla že v občno državljansko pravo, veljaj pri nas vsaj na tem novem prometnem polju. (§ 831 novega nem. o. d. z. je zadevno vprašanje zelo polovično rešil.) —



Predlagane določbe odgovornosti avtomobilistov za subjektivno nezakriviljeno, le po obratu povzročeno škodo opira vladni načrt na načelo, da naj trpi nevarnost nevarnega podjetja tisti, v čigar interesu se vrši. Upravičenost tega, izza Ungerjeve razprave splošno »princip delovanja na lastno nevarnost« nazvanega načela je v današnji državi priznana, ker ne gre pripustiti povekšanja nevarnosti, ne da bi se obenem občinstva ne zavarovalo proti preteči škodi vsaj materialno; to zahteva že etika sama.

Princip delovanja na lastno nevarnost krije tri norme. Od teh ste sprejeti v zakon z dne 5. marca 1869 glede železničnih podjetij dve: da se nezgode iz železničnih obratov odškodujejo, in da trpi škodo železnica, v koje interesu se obrat vrši. Tretje norme, da zadevaj odgovornost podjetnika v mejah njegovega interesa na podjetju, se pri železnicah ni moglo in ni smelo uzakoniti, ker je interes vsake železnice na njenem obratu tako ogromen in nepreračunljiv, da ni z odgovornostjo, katero ji nalaga zakon, v nobenem razmerju; skoro štiridesetletna veljava zakona z dne 5. marca 1869 svedoči, da plačane odškodnine še niso izpodkopavale obstoja nobene železnice.

Pri avtomobilih bo, ako dosežejo popularnost, katero jim žele motivi vladnega načrta, razmerje ravno nasprotno. Interes, katerega bo imel izvošček, zdravnik, trgovec itd. na posesti avtomobila, bo vedno omejen in skoro matematično preračunljiv; odškodnina pa, katero predlaga zanje vladni načrt, bo v pogostih slučajih n. pr. pri vsakem pohabljenju in usmrčenju rodbinskega očeta tako ogromna, da vsled nje ne bo le izginil interes na avtomobilih, ampak da bo spravila v nevarnost existenco marsikakega avtomobilista.

To razliko med železničnim in avtomobilnim obratom je vladni načrt, prevzemajoč določbe zakona z dne 5. marca 1869, neopravičeno ignoriral.

Kadar presega nevarnost, ki je združena z izvrševanjem podjetja za občinstvo, interes podjetnika na podjetju, ima država le dve poti: ali izvrševanje prepovedati ali za odškodovanje občinstva drugače poskrbeti n. pr. z zavarovanjem na stroške podjetnikov. Osebne odgovornosti za oni presežek od podjetnika ne more zahtevati, ker bi s tem zahtevala, da izvršuj podjetje na stroške

drugega podjetja, in bi le v drugi obliki nudila podjetju isto smrt, kakor če bi ga naravnost prepovedala.

Osebnostna odgovornost podjetnika za nezakriviljeno škodo mora prenehati tam, kjer preneha njegov interes na podjetju, kjer postane odgovornost s svoje strani nevarnost za obstoj podjetja; do te meje pa je v principu delovanja na lastno nevarnost utemeljena. S teh načel bi imel izhajati tudi vladni narč o odgovornosti avtomobilistov.

Analogno omejitev odgovornosti sem med drugim zasledil na polju pomorskega prava.

Lastnik ladje sicer ne odgovarja za prometne nezgode, katerih ni nihče zakrivil, pač za one, katere je zakrivil njegov kapitan ali njegovo moštvo; odgovoren je torej tudi za subjektivno nezakriviljeno škodo. Ako bi bila ta odgovornost osebna in neomejena, bi se pomorski promet najbrže nikdar ne bil povzpел do današnje višine. Ali pomorski zakoni vseh držav so to odgovornost načeloma omejili; po našem pravu se lastnik ladje z abandoniranjem ladje in zaslužene vozarine reši vsake nadaljne odgovornosti; drugje sploh ne odgovarja osebno, ampak je izvršba iz takih naslovov pripuščena izključno na dotično ladjo. Na Angleškem določajo mero odgovornosti po številu ton in zakonski enoti za vsako tono; komité za mednarodno pomorsko pravo se mnogo trudi, da unificira te različne zisteme.

Določitev najvišjega denarnega zneska, s katerim bi jamčil avtomobilist bodi za nezakriviljene nezgode, bodi za krivdo tretjih oseb, se mi zdi za avtomobile najprikladnejši zistem. Njega višino bi določevali pred vsem interes lastnika na avtomobilu in velikost ž njim spojene nevarnosti; avtomobilni omnibus, ki vozi ves dan po obljudenih ulicah z mnogimi konjskimi silami, bi moral na vsak način z drugo svoto odgovarjati kakor zasebnik na deželi, ki si je nabavil avtomobil za lastno zabavo.

Klasifikacija avtomobilov in določitev jamčevine za vsak razred ne moreta biti nepremagljivi težkoči, odkar je ministrstvo notr. del z naredbo z dne 27. septembra 1905 uvedlo stroge predpise za registriranje avtomobilov ter ž njimi zaukazalo javnost na tem prometnem polju.

*Dr. Stanko Lapajne.*

