

Zakonito zavarovanje odškodninskih zahtevkov zaradi nezgod v avtomobilskem prometu.

Dr. Anton Stuhec v Ljubljani.

Uvodne misli.

Moderni prometni razvoj, kakor je nastopil v početku tega stoletja in v nepričakovani meri v tehničnem pogledu zavladal v gospodarskem življenju, nujno zahteva od pravnik in zakonodajca rešitev kočljivih vprašanj, tako na polju zasebnega kakor javnega prava. Posebna nevarnost, ki je združena z obratovanjem motornih vozil na javnih cestah, je dovela v zakonodajstvu do priznanja načela vzročnosti pri jamčevanju za škodo, napravljeno v obratovanju motornih vozil. Tudi sodstvo je krenilo v državah, kjer vzročno jamstvo ni bilo uzakonjeno, isto pot, včasih celo strožje. Tako je kasacijsko sodišče v Franciji z odločbo z dne 13. februarja 1930 proti omahljivi praksi podrejenih sodišč usmerilo razlago § 1384 c. c. (po katerem je treba jamčiti ne le za škodo, ki jo je kdo sam napravil, marveč tudi za dejanja drugih oseb, ki jih je treba zastopati, in za stvari, ki jih ima kdo v varstvu) v tem smislu, da je ta določba vobče uporabna za avtomobilski promet, tako da jamstvo odpade tedaj le tam, ako je v posameznem primeru dokazano, da je škoda nastala po krivdi oškodovanca ali po neodvratni sili.

Za naše prilike je četrti pravniški kongres v Skoplju leta 1931. glede povrnitve škode, povzročene po motornih vozilih, zahteval, da se naj izda edinstveni zakon z odgovornostjo, poostreno v pravcu načela vzročnosti. Dasi tega zakona še ni, je vendar gotovo, da se bo naslonil na izkušnje drugih zakonodajstev in prav tako prevzel načelo vzročnega jamstva. S tem pa nujno stopa v ospredje vprašanje, kako zavarovati odškodninske zahtevke oškodovancev. Zavarovanje takih zahtevkov je prav za prav že logična posledica vzročnega načela, ker vprav strožje jamstvo hoče omogočiti uresničenje odškodninskih terjatev, smoter, ki ga je moči s poskusi uravnovešenja glede dokaznega bremena in z dokaznimi pravili pospešiti ne pa doseči. Zato novodobna pravna veda vedno jačje zahteva, da se uvede obvezno zakonito zavarovanje in tej zahtevi se je pridružil

tudi pravniški kongres v Skoplju. Obvezno zavarovanje je upravičeno ne le z dejstvom, da se avtomobilski promet vrši na javnih cestah in da je s tem združena za vse pešce na cesti velika nevarnost, marveč tudi po tem, da to nevarnost povzročajo osebe, ki ne nudijo dovoljnega in zanesljivega jamstva, da bodo oškodovanci prišli do pokritja svojih zahtevkov. Hipnost, s katero se zgođe avtomobilske nesreče, razprši možnost točnega opazovanja in poveča nesorazmerno težkoče objektivnih dejanskih ugotovitev. Tako je v teoretski pravni vedi tudi vsled dokaznih težkoč zmagovalno prodrła misel obveznega zavarovanja. Nekatere države so že začele več ali manj posrečeno dejanski izvrševati zahtevano zavarovanje.

Pregled tujih poskusov zavarovanja.

Poskusne možnosti, pospešiti zavarovanje odškodninskih zahtevkov, so v teoriji različne:

1. Učvrstitev terjatve po načelih grajanskega prava. Kdor je dolžan dati zavarovanje, mora zavezo izpolniti z ročno zastavo ali s hipoteko. Le tedaj, če zastave ne more dati, se sprejmejo sposobni poroki (§ 1373 o. d. z.), to so taki, ki imajo primerno imovino in jih je moči tožiti v pokrajini. Jasno je, da take določbe za smotreno porabo niso dovolj elastične in jih praksa ni uporabljala. Teh ovir tudi zadevne določbe novega enotnega grajanskega reda ne bodo mogle odpraviti.

2. Uvedba zakonite zastavne pravice na vozilo.

To rešitev je prevzel danski zakon, ki uvaja prometno zastavno pravico na vozilo, s čemer pa se doseže le nezadosten uspeh, ker omejuje odškodninske zahtevke vrednost vozila, ki sploh ali v veliki meri odpade, če je bilo vozilo pri nezgodi poškodovano.

3. V nekaterih državah Severne Amerike je moči odškodninskemu zavezancu odtegniti pravico obratovanja, ako v določenem roku ne izpolni judikatne obveze. Ta eventualnost, ki ji je v praksi lahko v okom priti, učinkuje samo kot pobuda za pogodbeno zavarovanje pri zavarovalnih družbah.

4. Pripuste se take osebe k obratovanju, ki so sposobne poravnati morebitne odškodninske zahtevke.

Švicarski konkordat o motornih vozilih je določal za prometno dovoljenje izkaz zavarovanja pri zavarovalni družbi za 20.000 fr.

Norveški zakon dovoljuje, da se dopusti ob letni obnovi obratovanje samo, ako se položi 20.000 Kr za morebitno škodo v gotovini, bančnih knjižicah, vrednostnih papirjih ali ob poroštvu zavarovalne družbe.

Angleški Road Traffic Act 1930 dovoljuje obratovanje le, če je izkazano, da je zavarovalna pogodba pri zavarovalni družbi in izkazano poroštvo te družbe, ali pa izkazan polog 15.000 £ pri High Court.

V Nemčiji se zahteva po § 14 Kraftfahrliuienverordnug z dne 20. oktobra 1928 pred odobritvijo, da je podjetnik zavarovan za škodo oseb in stvari do najvišjega zneska, do katerega se jamstvo po zakonu razteza (§ 12 zakona z dne 3. maja 1909 v obliki zakona z dne 21. julija 1923).

5. Uvedba zakonite zastavne pravice na terjatvi podjetnika proti zavarovatelju. (Švica čl. 60 VVG z dne 2. aprila 1908, § 10 zakona z dne 9. avgusta 1908 drž. zak. št. 162 na slovensko-dalmatinskem pravnem področju in Avstrija § 127 VVG z dne 23. decembra 1927.)

6. Najpopolnejša rešitev je obvezno zakonito zavarovanje vseh odškodninskih zahtevkov odškodninskega upravičenca, ki izvirajo iz prometne nezdode.

Zakonito obvezno zavarovanje je doslej uvedeno v teh-le državah:

Finska, zakon z dne 28. aprila 1925 z izvršilno naredbo z dne 5. maja 1925. Zakon krije zahtevke, ki jih mora lastnik ali vodja vozila po zakonu dati.

Danska, zakon z dne 1. julija 1927 z izvršilno naredbo z dne 22. decembra 1927. Zavarovani so zahtevki, ki jih je moči uveljavljati proti tistemu, ki je za vozilo odgovoren, ko je škoda nastala.

Švedska, zakon z dne 10. maja 1929. Kriti so zahtevki, ki utegnejo nastati proti lastniku in proti tistemu, ki vozilo uporablja ali vodi, ob prometud v švedski kraljevini.

Avstrija, Kraftfahrgezet z dne 20. decembra 1929, Kraftfahrordnung z dne 12. maja 1930. Zakon določa minimalne zavarovane vsote.

Švica, Bundesgezet über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr z dne 15. marca 1932 z izvršilno naredbo z dne 15. novembra 1932. Ta zakon je izdelan kot okvirni zakon, ki je razveljavil kantonalne konkordate z dne 7. aprila 1914 in 29. decembra 1921, po katerih je zavarovanje jamčevalne

dolžnosti imelo značaj poroštva, zavitega v obliko zavarovalne pogodbe. Zakon krije vse zahtevke, za katere jamčijo tisti, ki uporabljajo vozila.

V Italiji je dekret z dne 15. marca 1927 v obliki zakona z dne 19. februarja 1928 št. 540 uvedel pravnoposlovno hipoteko na vozilo, ki pa je upnikom nasproti samo tedaj učinkovita, če je hipotekarni upnik za to poskrbel, da je vozilo zavarovano.

Pravno stanje v državi.

Enotno ureditev je prinesel zakon o podjetjih za redni in občasni prevoz potnikov in blaga z motornimi vozili z dne 2. decembra 1930, Sl. Nov. z dne 12. decembra 1930, po katerem mora oseba, ki prosi dovoljenja za izvrševanje prevoznega obrta, dokazati, da nudi s svojim imovinskim stanjem zadostno jamstvo za redno in brezhibno vodstvo in izvrševanje. V to svrhu mora podjetnik predvsem položiti varščino kot jamstvo za pravilnost poslovanja v prometu, kakor tudi za obveze, ki nastanejo za podjetje po tem zakonu (kazni i. t. d.), zaradi česar za druge terjatve ni mogoče na varščino doseči zastavne pravice niti voditi izvršbe. Po drugi strani je naložena podjetniku dolžnost, da se zavaruje pri zavarovalnem zavodu v državi proti poškodbam in škodam, ki bi se zgodile pri prevozu potnikom in drugim osebam, in to v obsegu, ki naj bi ga določil pravilnik. Do tega pravilnika pa ni prišlo, ker je bil zakon poprej razveljavljen po zakonu o obratih z dne 5. novembra 1931 Sl. Nov. z dne 9. nov. 1931 št. 262. LXXXI/558 (Služb. l. št. 572/76/1931). Toda nekatere banovine so zahtevale ob podeljevanju prevoznih koncesij, še preden je bil veljaven zakon iz leta 1930, iz občekoristnih razlogov izkaz individualno določenega zavarovanja pri zavarovalni družbi, pri čemer so višino premij upoštevale pri odobritvi prevoznih cen. Po § 82 obrt. zak. je podjetje za prevoz potnikov in blaga z motornimi vozili dolžno izvršiti pri zavarovalnem zavodu v državi zavarovanje zoper poškodbe in škodo, ki bi bila povzročena ob prevozu potnikom in drugim osebam, in sicer v obsegu, ki se odredi s pravilnikom. To zavarovanje gre v korist osebam, ki se jim povzroči poškodba ali škoda. Zavarovanje se izvrši enotno za vso državo ob pogojih, ki jih ustanovi minister za trgovino in industrijo. Obseg zavarovanja je ministrstvo za trgovino in obrt določilo na osnovi § 82 in 460 zakona o obratih z dne 5. novembra 1931 najprej s pravilnikom z dne 5. aprila 1932 Sl. Nov. z dne 5. ma-

ja 1932 št. 102/XLV/317 (Služb. l. štev. 384/38). To zavarovanje je obsegalo:

1. Telesne nezgode potnikov, potujočih z avtobusi in motornimi vozili avtobusnih podjetij, s katerimi vrše ta podjetja redni potniški promet;

2. zakonsko odgovornost avtobusnih podjetij za telesne poškodbe in škode na stvarih, povzročene drugim osebam, ki niso potniki, po omenjenih avtobusih in motornih vozilih;

3. potniško prtljago in druge predmete, ki jih nosijo potniki seboj.

Obvezno zavarovanje je bilo izvedeno na breme potnikov, tako da poberejo podjetja premije od potnikov ob prodaji vozovnic. Določeno je, da morejo odškodninski upravičenci ostvariti svoje pravice neposredno proti zavarovalnemu podjetju, kakor se določi v izvrševanju obveznega zavarovanja. To se izvede enotno za vso državo na ta način, da sklene minister za trgovino in industrijo za vso državo pogodbo z zavarovalnim podjetjem. Vsebinsko te pogodbe so nam razodela »Navodila za izvrševanje obveznega zavarovanja po pogodbi, sklenjeni z evropsko delniško družbo za zavarovanje blaga in potniške prtljage v Beogradu, Sl. Nov. z dne 6. junija 1932 št. 127, Služb. l. štev. 467/52/1932.« Po tej pogodbi je bilo obvezno zavarovanje poverjeno navedeni družbi (kratko »Evropska«), in sicer za promet na daljavo in za krajevni promet posebej.

V prometu na daljavo je zavarovanje za nezgode potnikov in zavarovanje zakonske odgovornosti avtobusnih podjetij za osebo bilo maksimirano z 25.000 Din za smrt in stalno invalidnost ter s 100 Din na dan za prehodno delovno nesposobnost kot podpora za dejanski nastale stroške zdravljenja in izgubo zaslužka, toda najdlje za leto dni in največ za 25.000 Din. Najvišji skupni znesek odškodnine iz ene katastrofe, pri kateri je bilo poškodovanih več oseb, ni smel presegati 300.000 Din. Zavarovanje zakonske odgovornosti za škodo na stvarih, ki jo napravijo motorna vozila osebam, ki niso potniki, ni smelo presegati v enem primeru škode 30.000 Din, za prtljago potnikov največ 1000 Din za osebo.

Za krajevni promet so bile določene prav te določbe z izjemo, da zavarovanje potniške prtljage ni smelo presegati 500 Din.

Preko maksimiranih zneskov »Evropska« ni jamčila, zlasti se zavarovanje ne nanaša na škodo, ki je nastala zbog

vojnih dogodkov, pobune, stavke in nasilja množice, po drugi strani pa tudi ne na uslužbence podjetja in potnike, ki se vozijo brez vozovnice ali zunaj prostorov, odrejenih za potnike. Z nakupom vozovnice je zavarovanje za nezgode sklenjeno. Regresno pravico ima »Evropska« proti podjetju le, če dokaže, da je škodo povzročilo podjetje ali njegovi organi namenoma, kakor tudi če ugotovi strokovna komisija, da je škoda nastala zaradi nepravilnega voznega materiala, odnosno zaradi pogonske nesposobnosti vozila.

Obratovanje se po zakonu ne sme pričeti, dokler ni zavarovanje izvršeno in se mora v takem primeru dopoljevati do popolnega določenega zneska. Ta varščina, ki jo morajo položiti avtobusna podjetja, se določa po dolžini proge, številu sedežev ali tonaži vseh vozil te proge, kakor tudi glede na večjo ali manjšo živahnost prometa. Podrobne določbe niso bile razglašene.

To pravno stanje je bilo na novo urejeno s »Pravilnikom o obveznem zavarovanju prevoznih podjetij« z dne 30. julija 1934, ki je v veljavi od 1. avgusta 1934, Služb. Nov. št. 175/XL V/439 (Služb. list 515/65/1934). Ta pravilnik se tiče podjetij za redni prevoz potnikov z motornimi vozili iz § 60 odst. 1 točke 25 zakona o obrtih. Razveljavil je vse dosedanje pravilnike, navodila in odredbe, ki se nanašajo na obvezno zavarovanje prevoznih podjetij. Obvezno zavarovanje se izvede za vso državo enotno in obsega zavarovanje za posledice zakonske odgovornosti za povračilo škode, ki jo morajo podjetja ali njih nameščenci plačati tretjim osebam za smrt, telesno poškodbo, oškodbo zdravja ali poškodbo tuje lastnine, ako je škoda povzročena v prevoznem prometu. Pravilnik določa občne pogoje za zavarovanje zakonske jamstvene dolžnosti podjetij, kjer urejuje jamstvo ter pogodbeno dolžnosti podjetja in zavarovalnih zavodov v državi, pri katerih se prevozna podjetja zavarujejo. Monopol »Evropske« je s tem padel.

Glede obsega je določeno, da se mora zavarovanje dati najmanj do nastopnih zneskov:

a) do 25.000 Din če je po eni nezgodi mrtva ali poškodovana ena oseba, toda skupaj največ

b) do 400.000 Din, če je pri eni nezgodi poškodovanih več oseb, toda tudi v tem primeru osebno zavarovanje ne presega 25.000 Din;

c) do 30.000 Din za poškodbe tujih stvari in živali in potniške prtljage ob enem dogodku; če se izročena potniška prtljaga izgubi, za osebo 500 Din.

Avtonomiji zavarovalca, da določi v pravdi za prevozno podjetje svojega odvetnika za zastopstvo in v kazenskem postopku lastnega branilca (čl. 6) ter zakonitemu prenosu odškodninskega zahtevka prevoznega podjetja proti tretji osebi, če je zavarovalec podjetju škodo povrnil, bi ustrezalo neposredno jamstvo zavarovalca tretji osebi. Toda dasi je rečeno, da mora zavarovalec v okviru svojih obveznosti na čelom povrniti materialne posledice zakonske jamstvene dolžnosti prevoznih podjetij, take direktne tožbene pravice tretje osebe ni, ker urejuje čl. 9 zgolj regresno pravico zavarovalca proti prevoznemu podjetju in se »občni pogoji« bavijo le s pravnimi odnošaji zavarovalca in prevoznega podjetja. Preko tega zakonitega smotra gre torej tudi določba, da morajo zavarovalni zavodi dajati 10% kosmatega zneska pobranih premij na uporabo ministrstvu za trgovino in industrijo za pospeševanje turizma.

Minister za trgovino in industrijo je po § 83 obrt. zak. pooblaščen, da določi v sporazumu z ministrom za notranje posle, za zgradbe, za promet, za socialno politiko in narodno zdravje s pravilnikom podrobnejše odredbe o obratovanju prevoznih podjetij in o opravljanju poslov, ki se utegnejo pokazati za potrebne v občno korist, zlasti tudi o zavarovanju. V § 82 obrt. zak. je sicer rečeno, da se zavarovanje uredi enotno za državo ob pogojih, ki jih ustanovi minister za trgovino in industrijo, toda iz sestava obeh paragrafov je razvidno, da je ministrstvo za trgovino izvršilne odredbe k § 82 obrt. zak. smelo izdati le po predhodnem sporazumu z ministrstvi, navedenimi v § 83 obrt. zak., kar je bilo predvideno že v § 9 zak. iz leta 1930. Tako sodelovanje izhaja logično iz dejstva, da režejo določbe o zavarovanju globoko v prometne gospodarske in socialne prilike. Pravilnik o obveznem zavarovanju ob rednem prevozu potnikov v avtobusnem prometu z dne 5. aprila 1932 Sl. Nov. z dne 26. aprila 1932 št. 96 in na njegovi osnovi določena navodila prav tako kakor pravilnik z dne 30. julija 1934 z »občimi pogoji« so izdana brez pristanka v § 83 navedenih ministrstev, zato je pravnoveljavnost pravilnika in občnih pogojev izpodbojna.

Ne glede na te pravne pomisleka je stvarno potemtakem obvezno zavarovanje pri nas mišljeno kot nekako prisilno nezgodno zavarovanje v korist potnikov, ki potujejo z avtobusi in motornimi vozili avtobusnih podjetij, s katerimi vrše ta svoj redni promet. Ta način zavarovanja

seveda ne razbremenjuje v zadovoljivi meri podjetnika proti oškodovancu zakonite odgovornosti, ki mu jo nalaga vzročno načelo (na slovensko-dalmatinskem področju partikularni zakon z dne 9. avgusta 1908 šte. 162 drž. zak.), niti ne doseže zadostno smotra obveznega zavarovanja. Označiti moremo torej to ureditev le kot socialno pomoč oškodovancev, na kar nas napotujejo že nizki zavarovani zneski in omejitve zavarovalne dolžnosti na prevoziška podjetja. Vprašanje obveznega zavarovanja za jamstvo, ki ga mora naložiti upravljaču vozila edinstveni zakon po načelu vzročnega jamstva, je ostalo pri tej rešitvi odprto.

Zaključki de lege ferenda.

Smotreno obvezno zavarovanje za nezgode potnikov pri prevažanju z motornimi vozili mora zasledovati dve glavni svrhi. Na eni strani razbremenitev podjetnika pretežkega finančnega rizika, ki mu ga nalaga vzročno jamstvo. Razvoj potniškega prometa je predvsem v javno in s tem tudi v korist posameznika, zaradi česar ne smejo imeti pravne norme tiste ostrine, ki bi ovirala ali zadrževala prometni razvoj ali napredek. Iz tega vidika glavnične žrtve že ob uvedbi podjetja po obče gospodarskih načelih niso ekonomsko investirane, marveč je stremeti za tem, da so materialne obveze, ki jih podjetniku nalaga strožja odškodninska odgovornost, brez okvare substančne imovine znosne po načelih rentabilnosti. Po drugi strani je sicer ustvaritev dejanskih možnosti, da oškodovani upravičenec poseže v zadostitev svojih zahtevkov po razpoložljivi imovini odškodninskega zavezanca, za upnika izdatno izboljšanje njegovega položaja v pogledu izterljivosti, vendar glede na gospodarske prilike ne more nikdar segati tako daleč, zlasti ne ob poškodovanju več oseb, da bi bilo moči zanesljivo zadostiti vsem zahtevkom (rentne dajatve). Glede na povedano se moremo torej za svrhe tega vprašanja opreti na kratko in v glavnem na te-le smernice:

Zavarovanje odškodninskih zahtevkov zaradi nezdod v avtomobilskem prometu se da smotreno doseči edino po zakonitem obligatornem zavarovanju. S tako zavezo bodi zvezana dolžnost zavarovanja po dopuščenih zavarovalnih družbah, ako se podjetnik podvrže občnim zavarovalnim pogojem. Ta dolžnost se naj honorira z izvršljivostjo terjatve na plačilo premije in prednostno pravico v stečaju zavarovanca.

Zavarovalno dolžnost nalagata švedski in finski zakon lastniku vozila, gre jo pa naložiti vsakemu upravljavcu vozila, ker je s tem krog zavezancev bolj točno izražen. Pod upravljavcem razumemo osebo, ki v lastno korist in na lasten račun uporablja vozilo, ne samo mimogrede, in v to svrhu z vozilom tudi dejansko razpolaga. Ob prenosu vozilne ga izkaza se zakonito prenesejo pravice in dolžnosti zavarovalne pogodbe na novega upravljavca. Pri obratovanju z zvišano nevarnostjo mora upravljavec te okolnosti zavarovalnici naznaniti. O vsakem prenosu je treba obvestiti upravno oblastvo. Zavarovalnica naj vsako prenehanje zavarovanja po občnih pravilih naznani upravnemu oblastvu. V določenem roku po tem naznanilu prenehaj obvezno zavarovanje. Od zavarovalne dolžnosti upravljavca naj bodo izvzeta vozila Kraljevega doma, države, banovine, ožjih sorodnikov in zakonskega druga, ne pa vozila mest, občin ali drugih javnopravnih teles, ker se njih solvenca ne more kratkotalo domnevati. Za vojaška motorna vozila morajo veljati druge določbe. Posebno zavarovanje naj se sklene za poskusno vožnjo.

Obseg obveznega zavarovanja, ki ga morajo vsebovati občni zavarovalni pogoji pripuščenih zavarovalnih družb, mora biti v primernem razmerju z obsegom jamčevalne dolžnosti po zakonu. Zavarovanje mora kriti vse zahtevke, na katere se zakonito jamstvo nanaša. Nasprotno zakonitemu zavarovalnemu pravu se naj jamstvo razteza tudi na določne povzročene nezgode. Ugovori iz zavarovalne pogodbe in zakonitega zavarovalnega prava ne smejo biti dopustni. Tam kjer zakon jamstvo maksimira (na primer nemški zakon za poškodbe in smrt ene osebe do 25.000 M ali rento 1500 M, pri več osebah 75.000 odnosno 4500 M, pri stvarni škodi 5000 M) je s tem že logično podana meja za višino zavarovanja. Zakon naj določi najnižje zavarovalne vsote, ki vsebujejo zavarovalno vsoto za stvarno škodo za poedino ponesrečeno ali poškodovano osebo in za nezgodni primer, to je poškodbo več oseb ob eni nezgodi. Instruktivne so zadevno vsote, ki jih določata avstrijski in švicarski zakon.

Avstrijski zakon določa v § 47:

a) za vozila osebnega prometa z več kakor 8 sedeži vključno vozača za poedino osebo 20.000 in 80.000 S za nezgodo, za stvarno škodo 4000 S. Preko več kakor 20 sedežev se poveča vsota za poedini slučaj na 160.000 S;

b) druga vozila 10.000 S za poedino osebo, 40.000 S za poedini slučaj, 2000 S za stvarno škodo;

c) za motorna kolesa 5000 S odn. 20.000 S, odn. 1000 S.

Švicarski zakon (§ 52) zahteva kot najnižje zavarovalne vsote: za motorno kolo 30.000 Fr, za motorni voz 50.000 Fr, vse za eno ponesrečeno osebo. Za nezgodo pri motornem kolesu 60.000 Fr, pri motornem vozu 100.000 Fr, pri težkih motornih vozilih za osebni prevoz se povečajo te vsote, in sicer 150.000 Fr, če gre za tonažo do 10 oseb, 300.000 Fr, če gre v voz 11 do 20 oseb, in 500.000 Fr preko 20 oseb. Za stvarno škodo velja za motorna kolesa 3000 Fr, za motorni voz 5000 Fr.

Češkoslovaški načrt določa, da je dolžan upravljavec vozila zavarovati sebe in osebo, ki z njegovo vednostjo na lasten račun in lastno odgovornost z vozilom obratuje, pri zavarovalnem podjetju, in določa vlada z uredbo višino zavarovanega zneska, ki pa ne sme presegati: pri nezgodi ene osebe 100.000 Kč, za ves zavarovalni primer pri motornih kolesih 150.000 Kč, pri avtomobilih 350.000 Kč, pri avtobusih 800.000 Kč, pri škodi na stvarih 50.000 Kč.

Načrt je značilen v tem, da določa posebni fond za podpore ob nezgodah z motornimi vozili, v katerega mora vplačati upravljavec vozila, ki je opustil določeno zavarovanje, vsoto v višini letnih premij. Ta podpora se daje, če odgovorna oseba odškodnine ne more plačati in je poškodovanec ogrožen v svojem obstanku.

Zavarovalno breme bodi načelno ekonomično, zato je vsekako treba določati najnižje minimalne vsote z zelo podrobno diferenciacijo glede na število potnikov, kakovost vozila in cestne razmere.

Za oškodovance mora biti pri obveznem zavarovanju najbolj važno, da dobijo zakonito pravico neposrednih zahtevkov napram zavarovatelju — takozvano *prometno zavarovanje*. Pri takem sistemu so ugovori, ki gredo zavarovatelju iz pogodbe ali iz zakona proti tretjemu, nedopustni. Ta sistem si je usvojil švicarski zakon (§ 49) po vzorni švicarski socialno-politični tovarniški zakonodaji, po kateri ima poškodovani delavec pravico neposredne tožbe proti nezgodni zavarovalnici. Ako zahtevki več oškodovanih oseb presegajo zavarovane vsote, se znižajo v razmerju poedine terjatve proti njih skupni vsoti. Glede na krajšo zastaralno dobo in dolgotrajnost

pravdanja utegnejo nastati sicer težkoče, ki jih je pa moči omiliti s primernimi procesualnimi določbami.

Zakon mora urediti razmerje proti občnemu nezgodnemu zavarovanju in regresne pravice zavarovatelja.

V korist oseb, ki so bile poškodovane zaradi samolastne porabe vozila po tretji osebi, za katero upravljač vozila ne jamči in katere porabe ni zakrivil, uvaja švicarsko pravo dolžnost države, da jih zavaruje, toda le po načelih obveznega nezgodnega zavarovanja. Na sličen način nalaga švedski zakon, ako je nezgodo povzročilo vozilo, ki ni bilo pripuščeno v promet, če ni moči ugotoviti, katero vozilo je nezgodo povzročilo, solidarno jamstvo vsem zavarovateljem prometnih zavarovalnih pogodb z določnimi omejitvami. Nedvomno zahteva misel prisilnega zavarovanja, da so tudi taki primeri zakonito urejeni na način, da oškodovanci ne ostanejo vsaj brez najnujnejše pomoči.

Socijalno-politična ideja obveznega zavarovanja je materialna zaščita poškodovanca pred posledicami nezgode, da ne pade v nadlego javni skrbi. Temu ustrezno se mora določiti višina najnižje zavarovalne vsote, a tudi ob izvršbi se ta smoter ne sme pustiti v nemar, marveč se nasprotno priporoča, da so terjatve oškodovancev v okviru obvezne zavarovalne pogodbe celotno izvzete od izvršbe (po novem zakonu o izvršbi in zavarovanju samo do 6000 Din na leto § 242 t. 3).

Uvedba obveznega zavarovanja ustvarja prisilno pravo, zato morajo dogovori, ki tako ureditev omejujejo ali obrezuspešujejo, ostati pravno brez učinka, medtem ko ne more biti zabranjeno, da se s pogodbo dosežejo bolj ugodni pogoji. Tudi tarifni dogovori zavarovalnih družb glede premijskih postavkov ne smejo dobiti pravne veljave.

Koristi oškodovancev morajo ščititi tudi pravdne določbe. Obvezno naznanilo sporov naj varuje pravdno ekonomijo. Ugodnosti zavarovanja je treba nuditi samo domačim zavarovalnim zavodom. Glede pristojnosti bodi dopuščena izbira med sodiščem, kjer upravljač prebiva, in krajem, kjer se je nezgoda pripetila. Zavarovanje naj krije tudi pravdne stroške v okviru zavarovalne vsote. Roki za prijave ne smejo biti prekratki.

Povse naravno je, da mora zakon končno vsebovati predpise o zavarovateljih, ki hočejo obratovati, da so ti zavodi podvrženi stalnemu in strogemu državnemu nadzorstvu in da mora zakonodajčeve smotre glede na varovanje

zasebnopravnih pravic spremljati podrobna ureditev vsega cestnega prometa.¹

Ako bo končna unifikacija našega avtomobilskega prava upoštevala te kratko začrtane smernice in ukrenila v smislu novodobnega razvoja, da se večji nevarnostni riziki zasebnopravnega prometa ne nalože na prešibke rame poedinca, marveč prenesejo na kooperativna uspešno preizkušena zavarovalna tla, obvezno zavarovanje v razloženem smislu, bo s tem doprinesla izdatni prilog h konsolidaciji našega pravnega življenja in odpravila vrzel, ki jo globoko občutijo naše gospodarske in socialne prilike. Rešitev tega vprašanja je tem nujnejša, čim postaja konkurenčni boj železniškega in avtomobilskega prevažanja od dne do dne bolj pereča stvar novodobne prometne politike.

Obzornik.

Šesta skupščina Kongresa jugoslovanskih pravnikov v Zagrebu.

Letošnja skupščina pravniškega kongresa, ki se je vršila dne 7. in 8. septembra v Zagrebu, je stala v znamenju majhnega jubileja. Preteklo je namreč prav deset let, ko so osnovatelji položili temelje tej vse jugoslovanske pravnike zedinjujoči ustanovi in naključje je hotelo, da je bilo to prav v Zagrebu. Kongres sam ni sicer priredil v spomin tega dogodka nobene zunanje proslave, toda nekak slavnosten pečat je bil dan kongresu s tem, ker so se ga udeležili prvič in takoj aktivno naši najbližji sosedi, bolgarski pravniki. Mirno moremo reči, da se je ob desetletnici pričelo s tem novo sodelovanje med pravniki obeh držav, od katerega trdno pričakujemo poleg drugih koristi zlasti tudi take na pravniškem polju.

Kongres, ki se ga je udeleževalo poleg 600 naših pravnikov preko 90 bolgarskih pravnikov z rodbinskimi člani, je otvoril v čitalnični dvorani vseučiliške knjižnice predsednik dr. Ivo Politeo. Za njim so pozdravili kongres ban savske banovine dr. Ivo

¹ Tej zahtevi je n. pr. za področje dravske banovine vzorno zadoščeno z naredbo bana dravske banovine o zaščiti javnih cest in varnosti prometa na njih, Sl. list z dne 14. junija 1933 št. 306/48, ki vsebuje poleg določb za zaščito javnih cest tudi določbe za cestni promet vozil.