

Optimalna varnost in solidarnost – osnovni načeli vedenja v prometu

Dr. Zvonimir Šeparović — asistent na pravni fakulteti univerze v Zagrebu

Uvod

Sodobni promet pomeni pomembno področje družbene in individualne dejavnosti. Bistvo prometa obstoji v spremembi kraja za ljudi in stvari. Prometu pripadajo važne naloge napredovanja družbenih in individualnih interesov. Na področju cestnega prometa nahajamo nekaj značilnosti, ki ta promet opredeljuje za specifičnega, a z družbenega stališča tudi za zelo zapletenega: tu se pojavlja veliko število individualnih udeležencev; v razmeroma kratki dobi, ob stalnih spremembah, je današnji promet narastel do neslutenih razsežnosti. Vse to je povzročilo tudi številne probleme, v prvi vrsti potrebo po večji varnosti. Današnji promet, kot je znamen¹, kaže visoko stopnjo ogrožanja in uničevanja pomembnih človeških in družbenih vrednosti, tako da je tudi tu, kot spremen pojav, pripeljal tehnični napredek do izredno visoke stopnje dehumanizacije tega družbenega medija.² Pojavi dezorganizacije in anomičnih odnosov v prometu nalagajo potrebo po zagotovitvi prometne discipline. Promet je zato postal predmet zelo obsežne pravne ureditve in normiranja človekovega vedenja. Prometno materialno pravo postavlja zelo številna pravila, ki naj učinkujejo preventivno in dajejo kriterije za določanje pravilnega vedenja. Prometno kazensko pravo ima pretežno represivno funkcijo z namenom, da krepi disciplino v prometu. V teoriji in v sodni praksi, v najnovejšem času pa tudi v zakonodaji, se gradijo neka osnovna načela za vedenje v prometu, ki rabijo tudi kot kriterij za utemeljevanje odgovornosti. V pričojoči razpravi si prizadevamo prikazati stanje, do katerega smo prišli pri nas in v tujini, na koncu pa prikazujemo teoretični poskus zgraditve teh načel za naše pravo. Pred tem pa uvodno prikazujemo nekatere značilnosti pravne ureditve prometa.

Materialni viri prometnega prava tiče v družbenih odnosih v prometu v naši družbe-

¹ Glej našo študijo: »Elementi kriminologije prometa«, Revija za kriminalistiko in kriminologijo št. 1—2, l. 1966, str. 43 in sl.

² Problem smo prikazali na simpoziju o socialističnem humanizmu, ki ga je priredila Srbska akademija znanosti in umetnosti v dneh od 19. do 21. decembra 1966 (gradivo s simpozija je v tisku).

ni skupnosti.³ Ti odnosi zahtevajo normiranje iz dveh osnovnih razlogov, ki ju hočemo še posebej poudariti. Po eni strani ima družba interes, da omogoča promet ljudi in stvari, in sicer zaradi nedvomnih koristi, ki jih ima od razvijanja in potekanja prometa. Po drugi strani pa, ker je prometu nevarnost immanentna in vodi do neprestanega ogrožanja ljudi in dobrin v prometu, je nujno potrebno postaviti takšno ureditev družbenih odnosov v prometu, da se te dobrine zavarujejo pred ogrožanjem in poškodovanjem. Z drugimi besedami povedano, družba se ne more odreči prometu, čeprav vsebuje le-ta nevarnost in veliko tveganost, toda hkrati mora storiti vse, da bi dosegla kar največjo (če že ne more absolutne) varnost prometa. Osnovna dilema pri uresničevanju interesov družbe v prometu obstoji v razreševanju nasprotij med potrebo po razvijanju prometa ob kar največjem in najhitrejšem pretakanju prometa in optimalnim povečanjem njegove varnosti. To dilemo lahko spremljamo tudi na področju problemov človeške svobode in potreb po človeški, biološki in socialni varnosti posameznega človeka v sodobni družbi v mediju prometa.

Socialistična družba razvija in zagotavlja temeljne svoboščine in pravice človeka, a ena izmed njih je tudi **svoboda gibanja**.⁴ V prometnem pravu se govorí o pravici potovanja, kar pomeni načelno pooblastilo za uporabljanje kakšne prometne površine v namene prometa. Toda pravo na splošno vendarle ne pomeni popolnega usvajanja svoboščin in človeških pravic, tudi v socializmu ne.⁵ Tu se ne postavljajo pravice in svoboščine v nekakšnem vakuumu, marveč v sklopu sistema vedenj ljudi v skladu s so-

³ Ljubo Bavcon (Osnove kazenskega prava, splošni del, Ljubljana 1962, str. 51) poudarja, »da so materialni viri v družbenih odnosih, ki označujejo določeno družbeno skupnost. Dobimo jih torej v tistih vrednotah in dobrinah, ki so pogoj za obstoj in razvoj neke družbe, in v tistih vrednotah, ki so postale sestavni del zavesti in morale posameznika, s tem pa tudi občeložveške moralne vrednote«.

⁴ Člen 51 ustave SFRJ.

⁵ »Pravo obstaja ravno zato, ker pogoji za takšen človekov položaj še niso ustvarjeni in ker je politika še vedno merilo doseganja in merilo dosegenega v osvoboditvi človeka in v krepitvi njegove aktivne ter svobodne vloge v družbi«, J. Djordjević: »Socijalizam i demokratija«, Savremena administracija, Beograd, 1962, str. 91.

cialističnimi odnosi in solidarnostjo. Poleg družbenih interesov varovanja individualnih pravic in svoboščin ter varnosti posameznika obstoje tudi interesi varovanja družbe kot celote, kot skupnosti posameznikov. Zato so nujno potrebne omejitve posameznih pravic in svoboščin; vzporedno s sistemom pravic obstoji tudi sistem dolžnosti državljanov⁶ v smislu odgovornosti vseh. Na široko se določa področje ne le tistega, kar se sme storiti, marveč se vedno bolj nalagajo dolžnosti o tem, kaj se mora storiti. Prekoračitev podoblastila in neizpolnjevanje dolžnosti ima pod določenimi pogoji za posledico odgovornost. Tako je na področju prometa število imperativnih in prohibitivnih norm izredno veliko. Svoboščinam in pravicom, tako tudi svobodi ali pravici potovanja in gibanja, so postavljene tolikšne omejitve, morajo se zadovoljiti s toliko pogoji, da so te pravice in svoboščine zelo relativizirane in pogojene; danes predstavlja le majhen del tiste vsebine, ki bi jih te svoboščine in pravice, pojmove v absolutnem smislu, sicer imele. Zadostuje prelistati osnovni kodeks vedenja za kakršnokoli vrsto prometa, pa vse to jasno uvidimo. Tako postavlja temeljni zakon o varnosti prometa na javnih cestah načelno pravilo, da je promet na javnih cestah dovoljen vsakomur pod enakimi pogoji, toda »v mejah, predpisanih z zakonom«.⁷ Promet na cestah »mora potekati tako, da se druge osebe in vozila ne ovirajo v prometu in da se ne povzroča škoda drugim osebam ali da se ne ogrožata zdravje in življenje drugih oseb«.⁸ Iz teh določb in iz vseh drugih, ki natančneje določajo (omejene) pravice in nalagajo številne dolžnosti, vidimo, kako obsežno je normativno urejanje prometa in kako obsežne so dolžnosti udeleženca v prometu. Te pravice so toliko bolj omejene in dolžnosti so toliko obsežnejše, kolikor bolj se človek udeležuje prometa s prometnimi sredstvi večjega potenciala gibanja oziroma kolikor predstavlja izvir večje nevarnosti. Te omejitve so nujnost in pogoj družbenega življenja

⁶ Povezanost pravic in dolžnosti izraža tudi naša ustava: »Svobčine in pravice se uresničujejo v medsebojni solidarnosti ljudi in z izpolnjevanjem dolžnosti vsakogar do vseh in vseh do vsakogar« (2. odst. 32. čl.). Poleg tega ustava proklamira, da je vsakdo »dolžan držati se ustave in zakonov« (1. odst. 63. čl.).

⁷ Cl. 7 TZVP (temeljni zakon o varnosti prometa na javnih cestah), Ur. l. SFRJ, št. 14/65).

⁸ Člen 5 TZVP.

⁹ V naši literaturi je studiozen prikaz problemov normativnega aspekta prometne varnosti in preventivne vloge pravne ureditve prometa podal zelo izčrpno A. Granić: »Preventivni značaj propisa o saobraćaju na javnim putevima«,

skupnosti na področju prometa.⁹ Toda pri nalaganju dolžnosti in pri omejevanju svoboščin ter pravic smemo iti le do nujno potrebnne mere.

Problemov pravnega urejanja se moramo lotiti ne le z vidika pravic udeleženca v prometu, marveč tudi z vidika **socialne varnosti človeka**, ki se udeležuje prometa. Razen tega, da varujemo družbene odnose v prometu varujemo tudi ljudi kot subjekte teh odnosov in potencialne žrtve modernega mehaniziranega prometa, zlasti še kot žrtve kriminalnega vedenja. To se uvršča med osnovna načela naše ustavne in družbene ureditve, ki naglaša, da v našem sistemu tvori neprekosljivo osnovo položaja in vloge človeka »ekonomska in socialna varnost človeka«,¹⁰ oziroma naglaša, da se »odelovnemu človeku zagotavlja pravica do osebne varnosti«.¹¹ Te pravice so vsaj tako enakopravne in izenačene s pravicami in svoboščinami državljanov, kakršna je pravica do svobode gibanja. Celotno prometno pravo je zasnovano tako, da skuša najti pravo mero v varovanju vseh pravic in svoboščin državljanov. Iz vsega tega lahko sklepamo, da je vloga družbene regulativne in normativne dejavnosti na področju prometa izredno pomembna za varovanje prometne varnosti. Eden izmed dejavnikov prometne varnosti je tudi pravna ureditev, katere objekt je varstvo prometa. Včasih so lahko napake ali nepravilnosti v normativni dejavnosti negativen dejavnik prometne varnosti.¹²

Ena izmed značilnosti prometnega prava je, da se poslužuje deloma tudi povsem specifičnih oblik. Poleg napisanih pravnih predpisov je namreč promet ustvaril tudi novo izražanje prava s simboli v obliki prometnih znakov. Prometni znaki so znaki nevarnosti, znaki izrecnih odredb in znaki obveščanja, kakor tudi označbe na prehodih in svetlobni prometni znaki. Udeleženci v prometu »so dolžni držati se omejitev, prepovedi in obveznosti, ki so izražene s postavljenimi prometnimi znaki«.¹³ O pravni naravi

referat na posvetovanju Jugoslovanskega združenja za kazensko pravo in kriminologijo v Splitu, JRKJP I: 1964; 21.

¹⁰ Ustava SFRJ, temeljna načela, II/10.

¹¹ Ustava SFRJ, 4. odst. 37. člen.

¹² Tako nalaga TZVP obsežne dolžnosti družbeno-političnim skupnostim in njihovim organom, delovnim in drugim organizacijam, ki skrbijo za uresničitev ugodnih pogojev za varnost prometa (2. čl.), državnim organizacijam, organom in delovnim ter drugim organizacijam, ki skrbijo za vzdrževanje cest (3. člen) ali ki uporabljajo vozila v prometu (4. čl.). Med te dolžnosti spadajo tudi normativni posli.

¹³ Člen 96, 3. odst. TZVP.

prometnih znakov se v teoriji že razpravlja.¹⁴ Opustitev postavljanja prometnih znakov ima za posledico tudi družbeno odgovornost.¹⁵

I. del

Temeljna načela vedenja v prometu

Prometno pravo je nastalo kot rezultat potrebe po varovanju družbenih interesov v prometu. Vsebuje predpise, s katerimi se dočajo vedenja za tipične situacije, kakor tudi določene pravice in dolžnosti udeležencev v prometu. Prometna pravna norma ureja v prvi vrsti človekovo vedenje v prometu. Teži k usklajevanju interesov, k odpravljanju konfliktov in protislovij. Pri tem lahko težimo k popolnosti, toda je ne moremo dosegči, vsaj ne s kazuistično metodo, in sicer iz preprostega razloga, ker je življenje v svojih pojavnih oblikah bogatejše od človekove (zakonodajavčeve) domisljije. Zapletenost odnosov, ki nastajajo ob potekanju prometa, nalaga potrebo, da se mora v nekaterih situacijah odstopiti od nekaterih pravic ali dolžnosti. Te pravice in dolžnosti moramo pojmovati v prvi vrsti kot standarde in direktive, s tem da še vedno ostaja neko področje, ki ni izrecno urejeno s pravno normo. Zaradi tega si teorija pa tudi zakonodaja prizadevata, da bi iznašli eno ali več temeljnih načel vedenja v prometu, ki bi reševala nejasne situacije in ki naj bi pomenila izhodišče za presojanje temeljnega vprašanja: katero vedenje je prometno pravilno? Znana načela prikazujemo kronološko.

1. Načelo nezaupanja

V prvih začetkih urejanja prometa so bili vozniki motornih vozil obravnavani neena-

¹⁴ Tako U. Schmidt (Die Rechtsnatur der Verkehrszeichen, Saarbrücken 1962) meni, da so znaki in opozorila policijskih uslužencev ter svetlobni signali upravni akti. Nasproti zapovedim in prepovedim predstavljajo »eine besondere Art der Kundmachung« (str. 183).

¹⁵ Tako 3. odst. 98. člena in 99. člen TZVP.

¹⁶ K. Binding, Lehrbuch, BT, II, 2. izd. Leipzig 1904, par. 124/IV. Zanimive podatke o prvih pravnih problemih, ki so nastali v zvezi z uporabo avtomobila v ZDA, prikazuje Fisher (nav. d., str. 14 in sl.). V ZDA so avtomobil smatrali »as a nuisance«. V državi Connecticut so izdali prvi statut na svetu, s katerim je bila hitrost avtomobila omejena (1901), in sicer 12 milj na uro v mestih in 15 milj zunaj naseljenih krajev »and providing that automobiles must be slowed or stopped if they annoyed or frightened horses«. (str. 39). Najzgodnejši zakon, ki je urejal hitrost, toda ne motornih vozil, najdemo

kopravno. Dotlej je v prometu nedotakljivo prevladoval pešec s svojimi neomejenimi pravicami, a drugi udeleženci v prometu, uporabniki javnih cest, so se morali medsebojno prilagajati, v glavnem brez kakšnega pravnega urejanja. Na začetku je bil torej pešec, zatem pa je prišel voznik z motornim vozilom, z »velikim splošnonevarnim nadleženjem, ki se je bojevito vrinil v stoletja izgrajevani promet.«¹⁷ Motorizirani udeleženec se je sčasoma vedno bolj uveljavil, tako da ima danes ne le enake pravice z drugimi udeleženci in sredstvi prometa, marveč v prometu celo prevladuje. Tako se gradijo ceste, ki so pretežno ali izključno namenjene uporabi motornih vozil, pri čemer so drugi uporabniki bodisi popolnoma (na primer na velikih avto cestah) bodisi delno izključeni (na primer na kolesarskih stezah ali na prehodih za pešce). Prva zakonodaja in sodna praksa na področju motoriziranega prometa kažeta nezaupanje, nerazumevanje in celo »sovraštvo« do voznikov motornih vozil. Daleč od vsakršnega ekonomskega pomena v prvih začetkih uporabe, je moral motorni promet preteči dolgo razvojno pot do današnjega, ekonomsko in družbeno pomembnega sredstva za promet ljudi in blaga. Prve določbe o cestnem prometu so takšne, kakor da so jih pisali pešci, in so naperjene proti ozkemu krogu tistih, ki so mogli uporabljati draga, neracionalna in neekonomična motorna vozila.

V teh prvih začetkih vlada v cestnem prometu načelo nezaupanja, ki bi ga na splošno lahko izrazili takole: vsak udeleženec prometa mora računati z nepravilnim in nepremišljenim vedenjem drugih udeležencev in se po tem ravnati. To načelo nahajamo v pravu do tridesetih let tega stoletja, v državah hitrega razvoja cestnega prometa.¹⁷ Ne nahajamo ga v zakonodaji, marveč v sodni

pri Rhode Island Colonial Assembly in 1678, »prohibiting riding of horses« »at gallop or run speed« on the streets of Newport.« V Bostonu (leta 1899) so bili parki zaprti za promet z motornimi vozili od 10. do 21. ure »to reduce accidents caused by runaway horses«. Prvotni zakonodaji je šlo za to, da zadržuje hitrost, prizadevajoč si, da hitrost motornih vozil zniža na hitrost konj (v naseljenih območjih na pet, na odprtih cestah pa na deset milj na uro), kar so mnogi motorizirani vozniki smatrali »as a fair rate af speed on an average country road«. V drugih vrstah prometa, zlasti v pomorskom, je bila pravna, posebej še običajnopravna ureditev odnosov v pomorstvu zelo zgodaj ustvarjena.

¹⁷ Primerjaj H. Jordan »Misstrauensgrundsatz und Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehrsrecht«, Freiburg i. Br. (disertacija), 1960, str. 7 in sl.

praksi.¹⁸ To načelo je v svojem bisvu enostransko, ker se nanaša le na voznike motornih vozil. Samo voznik motornega vozila je moral računati z nepremišljenim vedenjem pešcev, kolesarjev, kočijažev in drugih udeležencev prometa, ne pa tudi narobe, ker so se le-ti lahko zanesli na razumno vedenje voznikov, ki jim je bil naložen režim zelo obsežnih dolžnosti čuječnosti. Sodna praksa je zavzemala stališče, da mora voznik motornega vozila, to je tisti, ki v prvi vrsti povzroča nevarnost, sam nositi celotni riziko. Avtomobil je nevarna stvar in kdor ga uporablja, odgovarja za škodljive posledice. »Škodljive posledice niso nikoli nepričakovane!«¹⁹

Tega načela ni več mogoče uporabljati v modernem razvitem prometu, ker ovira nemoteno potekanje prometa. To načelo varuje nepoštene in to le nemotorizirane udeležence prometa na račun poštenih (glede na vedenje v prometu) motoriziranih udeležencev. Načelo se uporablja neenako in neprincipialno. Ne daje pobude vsem udeležencem, da bi se v prometu vedli skladno s predpisi. Pedagoško je nesprejemljivo. Vodi k pravni negotovosti, pa tudi k negotovosti v prometu. Nalaga skrajno čuječno vožnjo, ki hitro utruja, zmanjšuje pozornost, zavira reagiranje, vodi do pogostnih prehitevanj itd. Tega načela danes ne najdemo več niti v teoriji niti v sodni praksi niti v prometnem pravu.

2. Načelo zaupanja

Kot rezultat eksplozivnega razvoja pravnih predpisov o motoriziranem prometu naletimo na pomembno spremembo in preobrat v pojmovanju temeljnega pomena prometnega prava. Medtem ko smo prej imeli v prvi vrsti poudarjeno potrebo po takšni ureditvi, ki ji je prvenstveni namen varnost prometa, sedaj v mnogih deželah ob novih zakonodajnih posegih poudarjajo **pretočnost** in hitrost prometa. Tako nastaja tudi načelo zaupanja v prometu kot temeljno načelo prometnega prava, kot vrhovno načelo, po katerem se

¹⁸ V nemški sodni praksi, ki je med prvimi razvila in ob pomoči teorije ustvarila načelo nezaupanja, nahajamo številne rešitve, v katerih se izraža to načelo. Tako na primer: »Ein Kraftfahrzeugführer muss sich an einer Strassenkreuzung einen Überblick über alle Gefahrenquellen verschaffen und auch Unbesonnenheiten des Publikums in Rechnung ziehen«. RG St z dne 12. V. 1925, JW 1926, št. 35.

¹⁹ Exner: *Fahrlässiges Zusammenwirken*, Festgabe R. Frank, I. zv., Tübingen 1930, str. 581. Kdor uporablja avtomobil, »haftet für die schädlichen Folgen; unvoraussehbar sind sie nie«. To pomeni preveliko poudarjanje elementa varnosti v prometu, kar lahko v svoji skrajni varianti pripelje ravno do nasprotnega učinka.

razvija promet in po katerem se presoajo vprašanja o odgovornosti v prometu. Osnovna vsebina načela je v tem, da se vsak prometni udeleženec lahko in sme v bistvu zanesti, da se bodo tudi drugi prometni udeleženci ustrezeno držali svojih dolžnosti. To načelo ima svoje meje tam, kjer se po izkušnjah in konkretnih okoliščinah more predvidevati, da se kakšen drug prometni udeleženec ne bo ravnal po prometnih predpisih oziroma da se bo protipravno vedel. Načelo zaupanja sta razvili sodna praksa in pravna znanost. V novejšem času ga najdemo tudi že v zakonodaji.²⁰

Nastanek načela si ne smemo razlagati samo z določenimi ideološkimi konstelacijami, čeprav je značilno in simptomatično to, da najdemo začetke načela zaupanja v dobi nacizma v Nemčiji.²¹ Ne smemo prezreti dejstva, da je to hkrati tudi doba povečane motorizacije. Današnje dileme, čemu naj damo prednost: ali hitrosti na račun varnosti (v tej smeri deluje načelo zaupanja) ali varnosti, čeprav bi to šlo (včasih in ponekod) na škodo hitrosti, ni vedno lahko razrešiti; vendar bo od strukture odnosov v prometu in od splošne družbene usmerjenosti odvisen tudi odgovor oziroma stališče v postavljeni dilemi. Kakor prvotno stališče judikature in zakonodaje, še v »otroški dobi« moderniziranega cestnega prometa, ni bilo upravičeno, ko se je zahtevalo, da mora motorizirani voznik nositi celoten riziko udeležbe v prometu, tako je treba tudi danes dobro pretehtati vse razloge, ki bi nas v zahtevah po hitrem prometu lahko pripeljali do zmanjšanja prometne varnosti čez potrebno mero.

²⁰ »Jeder Strassenbenutzer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Strasse massgeblichen Rechtsforschriften befolgen, ausser er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Seh — oder Hörbehinderte mit weisssem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gerbrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligen Ge-haben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäss zu verhalten«. (3. čl. avstrijske Strassenverkehrsordnung iz leta 1964/St VO).

²¹ Sodna praksa nacistične Nemčije je privilegirala motorni promet. Prometno pravo je varovalo le »zdrave osebe«. Množične nesreče pešcev se pojasnjujejo takole: Kdor ni sposoben, da se prilagodi današnjim zahtevam hitrega prometa, bo prav tako biološko uničen, kot nekaj milijonov nedoraslih oseb.

Prim. H. Bluhm: *Verkehrsstraftaten und ihre Bekämpfung*, Berlin 1959, str. 127.

Rečemo lahko, da je načelo zaupanja v svojih skrajnih, zlasti začetnih variantah izraz dehumanizacije, ki jo v nekaterih oblikah življenja prinaša s seboj tehnika.

Obilna literatura je nastala zlasti v Zvezni republiki Nemčiji, kjer se načelo zaupanja šteje za »življenjsko upravičeno«,²² obstoji pa v tem, da vsak prometni udeleženec, ki tudi sam ni opustil obzirnosti do drugega udeleženca niti ni dal povoda za abnormalne reakcije, sme isto pričakovati od drugih prometnih udeležencev in zatorej ne more računati s prometno nepravilnim vedenjem drugih.

To načelo naj bi vsebovalo tudi »medsebojno vzbujanje v prometu«.²³ Prometni udeleženec se sme zanesti: da voznik iz nasprotne smeri ne bo predčasno zmanjšal svetlobe²⁴; da pešec ne bo nepazljivo prekoračil pot za ustavljenim avtobusom²⁵ ali da ne bo prekoračil avto ceste²⁶ ali da ne bo kdo iz ustavljenega vozila odpri vrata in prekoračil cesto²⁷, nadalje, pri zavijanju v levo ni dolžan preveriti prometne situacije za seboj;²⁸ vsak udeleženec se sme zanesti, da ne bo nihče prekoračil dovoljene hitrosti,²⁹ kdor ima prednost, se sme zanesti, da bo njegova pravica upoštevana³⁰; tisti, ki pre-

hiteva, se sme prav tako zanesti, da prehiteni voznik ne bo nenadoma zavil na levo;³¹ lastnik novega vozila se sme zanesti v brezhibnost zavor svojega vozila³² itd. Podobne rešitve najdemo tudi v drugih deželah.³³ V naši sodni praksi ne najdemo nikjer izrecno proklamiranega in zastopanega načela zaupanja³⁴, a v literaturi se šele nedavno omenja.³⁵

Tudi tisti, ki zagovarjajo uporabo načela zaupanja, vedno bolj uvidevajo nevarnosti njegove popolne uporabe,³⁶ zato iščejo načine, kako bi se ustvarile nekatere izjeme in omejitve polne, ekstremne vsebine zaupanja v prometu. Tako se postavlja omejitve glede določenih oseb, kot so otroci, starejše slabotne osebe, pijanci in pod.³⁷ Nadalje se načelo zaupanja upošteva pri tistem, ki se sam pravilno vede, oziroma tako dolgo, dokler ne postane očitno, da se drugi vede protipravno; ko je že storjena neka protipravnost, se ne moremo zanesti, da se bo takšen prometni udeleženec nadalje pravilno vedel.³⁸ Izjem od načela zaupanja je danes tudi v deželah, ki se izrekajo za njegovo

²² Nekateri zastopajo konceptijo tega načela kot »lebensgerechter Vertrauensgrundsatz«, glej Mezger: »Leipziger Kommentar«, 59 III. 23 b; H. Welzel: Das deutsche Strafrecht, Berlin, 7. izd., str. 115; Schönlé — Schröder: Strafgesetzbuch, Kommentar, München — Berlin 1961 (10. izd.) 59, 184; R. Maurach: Deutsches Strafrecht, AT, Karlsruhe, 2. izd., 1958, str. 478. Drugi podutarjajo: »Vertrauengrundsatz bildet heute das Fundament des gesamten Straßenverkehrsrechtes«. Glej Floegl — Hartung: Straßenverkehrsrecht, 13. izd., 1961. Očitno gre za precenjevanje vrednosti in praktične koristi tega načela ter za spregledovanje škodljivih posledic, ki bi mogle nastati ob uporabi omenjenega načela.

²³ »Gegenseitige Verkehrserziehung« (RG 70, 71).

²⁴ BGH 12, 81.

²⁵ BGH 13, 169.

²⁶ BGH VRS 23, 373.

²⁷ BGH VRS 20, 122.

²⁸ BGH 15, 178.

²⁹ BGH VRS 21, 277.

³⁰ BGH 7, 118.

³¹ BGH 4, 182; BGH VRS 18, 38.

³² BGH VRS 27, 438.

³³ V avstrijski judikaturi nahajamo rešitve, po katerih se voznik sme zanesti, da ne bo prehitevan z desne strani (ZVR 1958/152); nadalje, da mimo prednje strani ustavljenega avtobusa ne bo nihče stekel čez cesto (ZVR 1958/107). Glej Dittrich (DAR 1960; 166); O. Kammerhofer: Straßenverkehrsordnung, 3. izd., Manz, Wien, 1934, str. 12.

V švicarski literaturi najdemo rešitve, po katerih voznik ne more računati z možnostjo, da bo šestletni otrok, ki se na pločniku razgovarja s kakšnim drugim otrokom, nenadoma, ne da bi pogledal okoli sebe, stekel čez cesto, »ker ta otrok ve, da ne sme kreniti čez cesto, ne da bi se ozrl na obe strani ceste«. V obrazložitvi je poddarjeno: če bi v takšnih primerih moral dati voznik zvočni opozorilni signal, bi vozila postala »eine Quelle unerträglichen Lärms und würden

die Kinder erzogen, die Lage mit den Ohren, statt mit den Augen zu beurteilen!« (BGE 75 IV 187).

Načelo zaupanja ni vsebovano v zakonu (SVG), nekateri ga izvajajo iz 26. člena SVG. Glej Badetscher — Schlegel: Strassenverkehrsge-setz vom 19. XII. 1958, Zürich 1964, str. 54.

³⁴ Pri nas nahajamo različne rešitve. Pravilno zavzemajo stališče, da se ne more računati s tem, da bi kdo izza ustavljenega avtobusa ne stopil na cesto (Vs APV Kž 1052/63). Načelo zaupanja je tu očitno izključeno. Podobno je tudi s situacijami zaslepovanja med vožnjo, nadalje z nezaupanjem glede vedenja otrok v prometu (VsH Kž 230/1954) itd.

³⁵ Prvi se je pri nas ukvarjal s tem problemom P. Kobe: Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivično-pravnoj teoriji, JRKKP 1 : 1964; str. 122. Njegova zasluga je, da je pokazal na problem, čeprav ni zavzel kritičnega stališča.

³⁶ Za razširjanje načela zaupanja se pojavljajo le osamljeni glasovi (tako E. Krumme); vse številnejši so tisti, ki zahtevajo njegovo omejitev (tako Jordan, nav. d., str. 44 in sl.; Floegl — Hartung, nav. d., str. 31 in sl., str. 439 in sl.).

³⁷ To se izraža tudi v doslej edinem zakonskem predpisu (avstrijski StVo, 3. čl.) in v številni judikaturi o načelu zaupanja.

³⁸ Jordan, nav. d., str. 131 in sl. Drugi avtorji (glej Schönlé — Schröder, str. 445 in sl.) podtarjajo, da to načelo »trägt allein der sozialen Bedeutung des modernen Straßenverkehrs Rechnung«. »Wer sich im Rahmen dieser Grundsätze hält, handelt rechtmässig, auch wenn er einen Unfall verursacht (erlaubtes Risiko).« Temu načelu so postavljene meje tam, »wo dem Verkehrsteilnehmer das ordnungswidrige Verhalten eines anderen deutlich erkennbar ist oder wo wegen der Häufigkeit von Verkehrswidrigkeiten mit ihnen gerechnet werden muss und damit das Vertrauen rechtmässigen Verhaltens offensichtlich nicht gerechtfertigt ist.« To očitno pomeni znatno omejitev načela zaupanja.

usvajanje, toliko, da je prav malo ostalo od samega načela zaupanja in se moramo vprašati, ali to načelo sploh še obstoji.

Menimo, da načela zaupanja v njegovem bistvu, v celoti, kot načela, zlasti pa kot nekega temeljnega načela, niti mi mogoče kot upravičenega uporabljeni.³⁹ Obdržati to načelo bi pomenilo ustvarjati pravico močnejšega v prometu, ob uporabi tega načela bi mogel tisti, ki »ima pravico« na primer do prednosti in pod., kratko in malo sam »kaznovati« tiste, ki se iz kakršnega koli razloga ne vedejo pravilno v prometu. Načelo zaupanja je tudi pedagoško, glede na preventivno funkcijo prometnih predpisov, povsem zgrešeno: prometnim udeležencem ne smemo sugerirati v prvi vrsti njihovih pravic, marveč dolžnosti; na prvem mestu ne stoje koristi pretočnosti in hitrosti prometa, marveč koristi njegove varnosti. Nepravilnega vedenja je mnogo preveč, da bi lahko proglašili za temeljno načelo v prometu premiso, ki izhaja iz nasprotnega: da se bodo namreč vsi drugi ravnali v skladu s prometnimi predpisi. Samo tista oresničena pretočnost prometa je družbeno upravičena in zaželena, ki ni dosežena za ceno življenja in drugih pomembnih vrednot, ki so v tveganju nevarnosti v prometu. Pretočnost? Da, toda ob optimalni varnosti.

³⁹ Načelo zaupanja je omejeno le na nekaj dežel. Ne le, da ga ne nahajamo v anglosaških deželah, marveč ga izrecno odklanjam v Nemški demokratični republiki (H. Bluhm, nav. d., str. 129) in na Poljskem (T. Cyprian, nav. d., str. 21). V sami Zvezni republiki Nemčiji ga zavrača A. Wimmer. »Stoodstotno načelo zaupanja pomeni moderno obliko žrtvovanja človeka. 100 % Vertrauensgrundsatz ist eine geradezu unmenschliche Lösung. Ich bin entsetzt, wie man so blind sein kann, das nicht zu sehen. — Wimmer poudarja, da je pospološevanje tega načela v javnosti še zlasti nevarno. Ko primerja stanje prometa v ZDA in v Nemčiji, poudarja, da je načelo zaupanja »eine betont deutsche Sache.« Pravi, da peči ne poznajo prometnih predpisov in so, v primeri z vozniki, nezavarovani; čim slabše so kategorije udeležencev v prometu, tem slabše so tehnično opremljene in manj poznajo prometne predpise; razen tega niso zdravniško pregledane pred vstopom v promet in so zato med njimi tudi telesno ter duševno bolne osebe. Nadalje, popolnih predpisov ni, pa zato tudi prometni predpisi ne zajemajo vseh situacij. Pravilna vožnja še vedno ne pomeni, da se lahko izognemo škodljivim dogodkom. (»Der Grundsatz des defensiven Fahrens«, Goslar 1964, str. 67 in sl.).

⁴⁰ Kohlrausch — Lange: Strafgesetzbuch, 43. izd., Berlin 1961, str. 492; Nagler: Leipziger Kommentar, pri čl. 51 pripomba IV B 2b; R. Maurach, nav. d., str. 478; Schönke — Schröder, nav. d., 59, 165, 197; L. Martin: Der Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr v Deutsches Autorecht (DAR) 1953, str. 164.

V kazenskopravni teoriji se pomen načela zaupanja različno presoja. Po mnenju nekaterih gre za problem krvide, oziroma je to načelo povezano s praktičnimi potrebami uporabe pojma malomarnosti in malomarnostne odgovornosti v prometu.⁴⁰ Drugi avtorji menijo, da je načelo zaupanja v zvezi s pravno zmoto, pri čemer nekateri poudarjajo, da je načelo zaupanja subsidarna osnova, ki dejanje storii za dovoljeno.⁴¹ Končno so nekateri avtorji, ki načelo zaupanja povezujejo tudi s problemom protipravnosti.⁴² Za nas ta stališča nimajo večjega pomena, ker odklanjam to načelo, kajti ono ne ustreza našim potrebam. To ne pomeni, da odklanjam le nekatere vsebinske elemente, marveč odklanjam samo načelo kot takšno, zlasti kadar se skuša postaviti kot temeljno načelo vedenja v prometu.⁴³

3. Načelo omejenega zaupanja

Težave, na katere zadeva popolna uporaba načela zaupanja, so pripeljale do poskusov, da bi se ustvarile neke sorodne, posredne rešitve; eno med njimi je tudi tako imenovano načelo omejenega zaupanja (limited trust). To načelo lahko štejemo za kompromisno. Eden njegovih pobudnikov, T. Cyprian,⁴⁴ odličen poljski strokovnjak za prometno

⁴¹ H. Jordan, nav. d., str. 91. Po tem stališču more načelo zaupanja v mejah opravičene zmote utemeljiti izključitev krvide. V neki sodbi (BGH St IV 1957 — VRS 14, 30) sodišče ni upoštevalo storilčevega sklicevanja na načelo zaupanja, ko je zmotno menil, da ima pravico prednosti, »weil sonst sein Verhalten nicht nur entschuldigt, sondern gerechtfertigt gewesen wäre«.

⁴² H. H. Jescheck: »Aufbau und Behandlung der Fahrlässigkeit im modernen Strafrecht«, Freiburg 1965, str. 13.

⁴³ Nekatere izmed rešitev, ki smo jih prikazali, bi lahko sprejeli tudi v naše pravo. Neko zaupanje v prometu mora obstajati, toda vedno postane sporno in se praviloma mora umakniti v vseh situacijah, kjer bi lahko pripeljalo do škodljivih dogodkov; to pa ustvarja tolikšne izjeme od tega načela, da le-to zares izgublja in mora izgubiti pomen, ki mu ga nekateri prisujejo.

⁴⁴ Glej T. Cyprian: »Criminal Law and Safety of Road Traffic, v Rapports polonais présentés au 6-ème Congrès international de droit comparé, Varšava 1962, str. 16—30. Ta avtor je že objavil ugledna dela s področja prometnega kazenskega prava, v katerih je kriminološko in kriminalnopolično ocenil probleme, in sicer je pravne probleme obdelal komparativno, zlasti se je ukvarjal z anglosaškim pravom. Njegova konceptacija načela omejenega zaupanja je ostala osamljena v strokovni literaturi, je sicer originalna, toda brez odmeva v strokovni literaturi, vsaj ne v tisti, ki jo poznamo.

kazensko pravo, izhaja iz kritike načela zaupanja, pojmovanega tako, da ima voznik, ki sam spoštuje predpise o varnosti cestnega prometa, pravico, da se ne ozira na tiste uporabnike cest, ki te predpise kršijo. Sprejeti takšno načelo bi bilo nesmiselno. To bi dajalo takšnemu »vzornemu vozniku« pravico, da povozi pešca, ki gre nepravilno čez cesto, ali da se ne ozira na vozila, ki se ne ravnajo po cestnoprometnih predpisih, kar bi bilo zelo nevarno tudi za samega vzornega voznika. Po drugi strani pa bi sprejem nasprotnega načela, ki naj bi brezpogojno obvezovalo voznika, da mora računati s protipravno vožnjo drugih, popolnoma ohromilo promet. Tako smo prisiljeni sprejeti »an intermediate principal«, ki vozniku daje pravico, da se zanesi na ostale uporabnike cest, da se bodo ravnali po prometnih predpisih, hkrati pa mora biti pripravljen opustiti svoje zaupanje, kadar je iz okoliščin očitno, da je situacija drugačna. To je vsebina tako imenovanega načela omejenega zaupanja, ki je podlaga za presojo voznikovega vedenja in določa njegovo odgovornost za primer nesreče. Vsak voznik mora prenehati z uporabljanjem svoje pravice, do katere je sicer upravičen, če bi s tem povzročil nevarnost ali nesrečo, čeprav je ta povzročena od drugega prometnega udeleženca, ki je prekršil prometne predpise. Pretirano zaupanje, češ da se bodo ostali vozniki v zadnjem hipu spomnili predpisov in se jim prilagodili, lahko pripelje voznika, ki vozi pravilno, do obtožbe o sokrividi. V cestnem prometu velja pravilo: »predvsem varnost« (»safety first« has precedence over any other). Cyprian meni, da to načelo vsebujejo vsi prometni zakoni, ki odrejajo dolžnost pazljivosti, kar pomeni obveznost, da se vozniki vedejo žnotraj omejitve dovoljenega rizika, in potrebo, da posvečajo pozornost dejству, da vedno obstoji možnost nepričakovane dogodke.⁴⁵ — Takšno načelo omejenega zaupanja je vsekakor bolj sprejemljivo od načela zaupanja.

4. Načelo defenzivne vožnje

V novejšem času se izgrajuje v teoriji in se skuša prenesti v zakonodajo načelo defen-

⁴⁵ T. Cyprian (prav tam) meni, da švicarski SVG opredeljuje to načelo v 26. čl. Toda švicarska strokovna literatura zastopa mnene, da je v tem členu vsebovano načelo zaupanja Art 26 — Grundregel. — Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemäßen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Glej H. Schultz: Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dez. 1958, Bern 1964, str. 109.

zivne vožnje.⁴⁶ Sirše se uporablja v angloameriškem pravu. Načelo se izvaja iz prometnega materialnega prava, pomeni pa, da se mora vsakdo ravnati tako, da ne ogroža drugih. Nekateri zagovarjajo uvedbo tega načela v nemško pravo, in sicer v zvezi s težavami, ki jih v teoriji in praksi povzroča uporaba načela zaupanja.⁴⁷ Vsebina tega načela je v pravnem obvezovanju voznikov, da morajo varno voziti. Po tem načelu ima voznik naslednje dolžnosti: 1. vedno in natančno mora izpolnjevati prometne predpise in nikoli ne sme misliti, da jih je oproščen, tudi če meni, da bi to v posameznih primerih ne bilo nevarno; 2. dolžan je, da se izogne nevarnim situacijam, ki jih povzroča protipravno vedenje drugih prometnih udeležencev. Načelo defenzivne vožnje teži k dvojni varnosti: vožnja mora biti v skladu s predpisi; izogibati se je treba nevarnostim, ki bi nastale iz kakšne prometne »skupne igre« ob teh prometnih partnerjih. V nejasnih prometnih situacijah se mora voznik zadrževati, ne sme izkoristiti prednosti in mora odnehati od kakšnega prometnega manevra. Pešec dobiva posebno varstvo v prometu. Z uporabo omenjenega načela bi se zožile obstoječe meje načela zaupanja v korist načela defenzivne vožnje ali, drugače povedano, namesto načela zaupanja, omejenega s številnimi izjemami, naj bi se ustvarilo načelo defenzivne vožnje.⁴⁸

⁴⁶ Nemško: »der Grundsatz des defensiven Fahrens«, »Defensivno voziti pomeni imeti vedno pred očmi, da za bližnjim vogalom preži neumnež, ki pripravlja uboj ali samomor ali oboje«. B. Cantes (»Vjesnik«, št. 6221).

⁴⁷ Glavni predstavnik in zagovornik konceptije o defenzivni vožnji je A. Wimmer (nav. d.). Glej tudi H. Mühlhaus: »Defensives Fahren und Vertrauensgrundsatz in unserer Rechtssprechung«, Goslar 1964, str. 89; P. Paulus, »Izbor« 1 : 1965; 118.

V načrtu nemškega StVO (E 1963, Dar 2 : 1963; 29 in sl.) je v obrazložitvi poudarjeno, da je defenzivna vožnja temeljno načelo prometa. Rečeno je, da je komisija za pripravo načrta menila, da načelo zaupanja še naprej velja, toda njegov prevzem v zakonodajo ni priporočljiv (»das wäre psychologisch verfehlt und auch sachlich bedenklich«), ker bi to lahko vplivalo na slabitev dolžnosti prometnega udeleženca. Načrt meni, kot je videti, da lahko obstajata obe načeli drugo poleg drugega. Načelo defenzivne vožnje bi lahko pomenilo potreben korektiv skrajnemu načelu zaupanja.

⁴⁸ Na letnem zasedanju sodnikov za prometne delikte Zvezne republike Nemčije v Goslaru leta 1964 je bila ena od osnovnih tem dnevnega reda načelo defenzivne vožnje. Ker sem sodeloval pri delu tega zasedanja, sem lahko ugotovljal, s kolikšnim odporom so sodniki sprejeli ideje in predloge A. Wimmerja. Na koncu so sprejeli kompromisno resolucijo.

Defenzivna vožnja pomeni največjo mero pravilnega vedenja v prometu: voznik vozi tako, da s svojo vožnjo, s svojim vedenjem ne izizza prometne nesreče, nikogar ne poškoduje, izključuje lastno sokrivdo, izključuje, da bi kakšen drug voznik povzročil prometno nesrečo, škodljivo zanj ali za tretjo osebo. To pomeni obzirno vožnjo v tem pomenu, da v določenih nevarnih situacijah voznik svoje pravice ne izkoristi, čeprav bi to mogel, marveč prostovoljno opusti cono varnosti med tem, kar sme, in tem, kar ukrrene. To pomeni v prvi vrsti predpisano vožnjo kot načelo in navado, in to vedno natančno predpisano udeležbo v prometu. Ne more se posameznemu prometnemu udeležencu prepustiti, da bi sam odločal, kdaj je ravnanje po predpisih potrebno. Defenzivna vožnja pomeni pravno dolžnost in ubranitev te dolžnosti ter znati izogniti se nevarnosti, ki je nastala z opustitvijo dolžnosti drugih voznikov. To je reakcija na načelo zaupanja: Na verjetno možnost nevarnih situacij mora voznik reagirati tako, da se izogne nevarnim posledicam, še preden je prepozno. Načelo defenzivne vožnje se izgraje na slabostih načela zaupanja. Defenzivna vožnja pomeni izogibanje nejasnosti v prometu. Nekatere tovrstne situacije predvideva zakonodajavec, na primer, ko prepoveduje prehitevanje na nepreglednih mestih. Vsakršen riziko, ki bi bil v takšnem vedenju skrit, je prepovedan.⁴⁹

Ne moremo oporekat logičnost teh sklepov niti njihovo koristnost, če bi postala del voznikove zavesti. Toda pri tem gre v prvi vrsti za stil vožnje. Defenzivna vožnja je le eden izmed izrazov za obzirno, pazljivo in skrbno vedenje v prometu, in to le za voznike. Zaradi tega je to načelo v svoji uporabi omejeno in ne more postati temeljno, splošno načelo za vse udeležence v prometu. Kot sugestijo in etično ikategorijo to načelo lahko prevezamemo. Predpisana vožnja je hkrati tudi defenzivna vožnja. Težiti moramo k obsežnejšim načelom. Bolje je govoriti o pravilni, predpisani udeležbi v prometu. V tem obstoji naš pridržek glede načela defenzivne vožnje, naš ugovor in razlog proti prevzemu tega načela kot splošnega in temeljnega načela za vedenje udeležencev v prometu.

⁴⁹ A. Wimmer, nav. d., str. 81, in v »Ambivalenz der verkehrsrichtigen Gefahrhandlung«, Z St W 1963, str. 420 in sl. H. Mühlhaus (nav. d., str. 89) je nekoliko bolj zmeren. Tudi on predlaga načelo dvojne varnosti (doppelte Sicherung), to je pri nevarnih dogodkih nalagamo udeležencu dodatne možnosti, da se izogiba nesrečam, čeprav bi pravilno vedenje drugega udeležanca zadostovalo za preprečitev nesreče. S tem se postavlajo meje uporabljaju pravic in prednosti, ki jih ima prometni udeleženec.

Zgoraj omenjena načela niso edina, so pa najbolj pomembna ali najbolj razširjena. Izmed drugih, nam znanih načel navajamo tista, ki jih nahajamo v knjigi Gäßler — Jahn — Kirchner: »Unfallfrei im Strassenverkehr« (Transpress, Berlin 1966), kjer je med načeli prometne varnosti poudarjenih pet principov (Wir halten fünf Grundsätze für entscheidend: das Prinzip der Vermeidbarkeit von Verkehrsunfällen, das Prinzip der Einheit von Fahrleistung und Verkehrssicherheit, das Prinzip der Einheit von menschlichen und aussermenschlichen Bedingungen der Verkehrssicherheit, das Prinzip der Einheit von gesellschaftlicher und persönlicher Verantwortung, das Prinzip der Verkehrssicherung als Kollektivaufgabe, str. 18 in sl.). Načela teh avtorjev bi mogli prevzeti, toda ne v smislu temeljnega načela vedenja v prometu, marveč kot orientacijska načela za politiko prometne varnosti. Treba je namreč poiskati temeljno načelo človekovega vedenja kot podlago za utemeljitev odgovornosti oziroma kot kriterij za prometno pravilno ali dovoljeno vedenje. Povzeti moramo kritiko in oceno posameznih načel in videti, katero načelo oziroma katera načela bi ustrezala našemu družbenemu in pravnemu sistemu, katerega odlika (ali bi vsaj morala biti) je ta, da je socialističen, s tem pa tudi napreden in predvsem human.

II. del

Kritika omenjenih načel in zgraditev novih načel za naše potrebe

Vsa navedena načela nam kažejo, da se je presoja osnovnih dolžnosti vedenja prometnega udeleženca menjavala in da danes ni enotnega stališča o tem, katero načelo bi lahko najbolje zadovoljilo potrebe sodobnega prometa. Po drugi strani postaja očitno, da je iz celotnega prometnega materialnega prava nujno treba dobiti eno ali več načel za vedenje prometnega udeleženca. Menimo, da niti enega izmed obstoječih, v literaturi znanih tovrstnih načel ne moremo usvojiti za naše potrebe oziroma za naše pravo. — Načelo nezaupanja se ne da spraviti v sklad s potrebami po nemotenem razvijanju prometa.

— Načelo zaupanja ni sprejemljivo zaradi tega, ker prehaja v drug ekstrem s tem, da preveč poudarja potrebe in interes hitrosti ter pretočnosti prometa, pri čemer hkrati zapostavlja varnost prometa. — Načelo omejenega zaupanja je preveč relativizirano, kompromisno in neodločno, da bi lahko bilo temeljno načelo prometnega prava. — Načelo defenzivne vožnje kaže le omejeno uporabo

(nanaša se le na voznike in na način vožnje); kljub pozitivnim rezultatom, do katerih lahko vodi, v čemer je tudi pozitivnejše od načela zaupanja, ga ne moremo prevzeti.

V naši sodni praksi in v pravni teoriji doslej ni bilo zgrajeno niti eno načelo niti ne moremo reči, da je bilo sprejeto katero izmed zgoraj omenjenih načel. Sodne odločbe ne dajejo podlage, da bi iz njih izpeljali kakšno načelo. Le načelo zaupanja je našlo nekaj odmeva tudi v naši teoriji.⁵⁰ Niti naše materialno prometno pravo ni izrecno usvojilo kakšnega načela. Vendarle pa se da iz njega izpeljati nekatera načela, toda to prav gotovo ni načelo zaupanja niti kakšno drugo izmed omenjenih načel.

Zaradi tega je potrebno, da iz našega družbenega sistema izpeljemo za naše razmere uporabna načela vedenja v prometu. To bi morala biti takšna načela, ki bi izhajala iz naših splošnih načel, na katerih je zgrajena naša družba in naši družbeni odnosi, načela etične narave, katerim bi bilo treba v določenih okoliščinah dati tudi moč pravne norme. Menimo, da naj bi za naše potrebe veljali tile načeli: načelo solidarnosti in načelo optimalne varnosti.

Načelo solidarnosti in načelo optimalne varnosti

1. Načelo solidarnosti izvajamo v prvi vrsti iz naše splošne družbene ureditve. Solidarnost je pri nas povzdignjena na raven ustavnega načela.⁵¹ Dobiva tudi konkretnе pravne oblike, kot na primer dolžnost vzajemnega sodelovanja in pomoči ljudem, zlasti v določenih nevarnih situacijah. Zaradi tega

⁵¹ Člen 59 ustawe SFRJ. V načelih naše ustawe se poudarjajo »solidarnost delovnih ljudi«, »solidarnost in sodelovanje delovnih ljudi in delovnih organizacij«, »krepitev solidarnosti in človečnosti med ljudmi in spoštovanje človeškega dostojanstva«. »Svobožnine in pravice se uresničujejo v medsebojni solidarnosti ljudi in z izpolnjevanjem dolžnosti vsakogar nasproti vsem in vseh nasproti vsakomur« (32. člen).

Solidarnost je definirana kot »soglasnost, sporazumnost, vzajemnost, enodušnost, enako mnenje; skupnost interesov, medsebojna odgovornost, zavest o potrebi skupnega delovanja« (B. Klaic; »Riječnik stranih riječi«, Zagreb 1958).

⁵⁰ Prim. P. Kobe, nav. d., str. 122 in sl. S. Matošić (»Vinost kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja«, JRKKP 1 : 1963) se izrecno ne izjavlja za načelo zaupanja, toda, se zavzema za stališča, tipična za to načelo, ko poudarja potrebo po povečanju »prevozne in pre-pustne moči prometnih kapacitet, kar pomeni tudi povečanje hitrosti v namenu skrajšanja časa, potrebnega za prevoz blaga, potnikov in raznih novic... Vsakdo ima pravico, da se udeležuje prometa s polnim zaupanjem, da se bodo tudi vsi drugi ustreznno ravnali«.

se uporablja tudi v prometu, ki je povezan s stalno nevarnostjo. Aspekt aktivne solidarnosti je delno tudi normiran. Moralna obveznost pomagati drugemu se kaže tudi kot pravna norma, da je namreč treba pomagati drugemu, ki je v nevarnosti.⁵² Pravni red si prizadeva, da spravi v soglasje odnose v takšnih situacijah, v katerih lahko pride do konflikta interesov. Težiti moramo, da na tem področju ustvarimo določeno skupnost prometnih udeležencev. To skupnost pojmujeмо kot socio-loško kategorijo zavestnega, odgovornega, solidarnega udeleževanja v prometu. Promet bi moral postati skupnost v pomenu skupnosti interesov, zavesti o potrebi skupnega delovanja, medsebojne pomoči in vzajemne odgovornosti.⁵³

Potreba po solidarnosti v prometu je velika. Promet je odprt vsem: slabotnim, neprištevnim, nedoraslim, bojazljivim, nepremišljenim itd. Brez solidarnosti bi bile te kategorije udeležencev izpostavljene nevarnosti. Zato je treba tudi pravni sistem zgraditi tako, da se na tistih področjih, na katerih je kršitev solidarnosti pogostna in izrazito družbeno nevarna, solidarnost zajame tudi v pravne norme. Materialno prometno pravo vsebuje takšne določbe⁵⁴, toda zakonodajavec je opustil, da bi izrecno formuliral načelo solidarnosti med splošnimi načeli. Takšno konkretiziranje ustavne dolžnosti solidarnosti bi bilo na tem specifičnem področju nujno potrebno. Dolžnost solidarnosti bi lahko izvajali iz splošne določbe o načinu, kako mora promet potekati po cestah, to je, »na način, da se druge osebe in vozila ne ovirajo v prometu in da se ne povzroča škoda drugim osebam ali da se ne ogrožata zdravje in življenje drugih oseb. Udeleženci v prometu so zlasti dolžni skrbeti za varnost otrok, invalidov in starih ter slabotnih oseb.«⁵⁵ Menimo, da bi bilo treba v prometnem materialnem pravu med temeljnimi načeli izrecno formulirati tudi načelo solidarnosti oziroma načelo solidarnega vedenja v prometu.

Solidarnost v prometu pomeni takšno vzajemno, na podlagi skupnosti interesov in zavesti o potrebi skupnega delovanja ter med-

⁵² Tako čl. 145—147, 271 a in 278 KZ.

⁵³ R. König: Soziologie, Verlag B. Fischer, Frankfurt a. M. 1958, str. 83. Po njegovem mnenju je skupnost (Gemeinschaft) poseben tip družbene povezanosti. Poudarja, da bi se tu dalo bolj govoriti o »sozialtären Verhältnissen« s povezanostjo, ki ni le osebne narave, a pomeni »ein wesentliches Formelement (unter anderen) der Kohäsion«.

⁵⁴ TZVP postavlja norme za ravnanje v primeru prometnih nesreč (čl. 86—92), predvideva pa tudi odgovornost za kršitev teh norm (čl. 162., odst. 1, toč. 6 in čl. 163, odst. 1. toč. 4 in 7).

⁵⁵ Člen 5 TZVP.

sebojne pomoči, povezano vedenje ljudi, ki se kaže v dolžnosti pomagati drugemu v primeru prometne nesreče, kakor tudi v enodušnosti pri izogibanju nevarnosti, ki so neločljivo zvezane s prometom.

Ni dvoma, da bi načelo solidarnosti ljudi v prometu po omenjeni vsebini in smislu bilo popolnoma upravičeno. To načelo ni samo etična in deontološka kategorija, marveč mora pod določenimi pogoji postati tudi pravna kategorija. Vendar je vprašanje, kakšna je pravna narava tega načela v prometnem kazenskem pravu. Njegovo učinkovanje je pretežno etične narave, etični ideal ravnanja, ki ga je treba poudarjati prav iz razloga, ker se v prometu neredko dogaja nasprotno.⁵⁶ Pravne posledice kršitve načela solidarnosti bodo nastale v obliki pravne sankcije le tedaj, kadar zakon določa pogoje, v katerih ima opustitev dolžnosti solidarnega ravnanja za posledico kaznivost.⁵⁷ Temu načelu dajemo nekakšen posplošen pomen in če se sprejme ter predre v zavest prometnega udeleženca, lahko pomeni znaten prispevek k zmanjšanju škodljivih posledic in k pospeševanju človeških odnosov na tem področju ljudske aktivnosti. Težišče problema vendarle postavljamo na načelo optimalne varnosti.

2. Načelo optimalne varnosti. Poudarili smo že, da je v prometu treba zagotoviti po eni strani pretočnost, hitrost in neoviran potek prometa, po drugi strani pa prometno varnost. Idealna rešitev bi bila v tem, da bi našli pravo mero za uresničitev obeh navedenih namenov v prometu. Ker sta ti dve vrednoti v medsebojnem nasprotju, je vprašanje, katero izmed njih bomo šteli za primarno. Naš odgovor se glasi: prvenstvo pri-

⁵⁶ Na koncu resolucije (toč. 7), sprejete na posvetovanju Jugoslovanskega združenja za kriminologijo in kazensko pravo v Splitu, je poudarjena dolžnost solidarnosti, JRKKP 1 : 1964.

⁵⁷ Prim. 2. odst. 63. člena ustawe SFRJ.

⁵⁸ O tem občutku negotovosti je lepo govoril J. Vidmar (»Sudbina naše kulture«, Telegram z dne 18/2-1966), ki je prikazal, da je povzročitelj tega nemira buren gospodarski razvoj po svetu, ki je plod silovitega razmaha znanosti in tehnike. »Ta razvoj je zajel svet kot tornado in poleg vse svoje ustvarjalnosti mnogo od tega tudi uničuje, ker vsesava vase življensko silo vsega, na kar naleti na svoji poti.«

⁵⁹ Optimum (najboljše — latinski superlativ od bonus — dober) = celota najugodnejših pogojev, to, kar je najbolj vredno, najbolj dragoceno, vrhovni dosežek na kakšnem področju dejavnosti;

optimalen = izvrsten, odličen, najugodnejši, najboljši od vseh možnih primerov, ki se da doseči v določenem položaju in situaciji (npr. optimalna obremenitev, optimalna cena in pod.). Glej Enciklopedija Leksikografskog zavoda, 5, str. 564. Glede pomorskega prometa se I. Barčot (»Sigurnost u saobraćaju« — zvezno posvetovanje Zveze prometnih inženirjev in tehnikov,

pada varnosti prometa. Ostvaritev varnosti prometa ne pomeni, da bi z njo onemogočili ostvaritev tudi drugega namena: pretočnost in hitrost prometa. Uporaba motorizacije in novih tehničnih dosežkov, razvijanje hitrosti prometa in pod. ne bi smelo iti na škodo varnosti pomembnih vrednot, zlasti ne človeških življenj. Sodobna tehnika je že ustvarila zelo močan občutek negotovosti pri ljudeh, tako da vodi tehnika na določenih življenjskih področjih tudi do dehumanizacije človeških odnosov in do ogrožanja pomembnih človeških vrednot čez potrebno mero.⁵⁸

Pri presojanju teh vprašanj moramo biti realni. Če je potrebno, moramo tudi žrtvovati nekatere interese zaradi uveljavitevi višjih družbenih koristi. Zahtevati absolutno varnost, je v današnji tehnični dobi neuresničljivo, prav tako je tudi družbeno nepotrebno, pomiriti se z »nevarnim življenjem«, kar pomeni povzdiganje tehnike do fetiša, postavljanje tehnike nad človeške vrednote. Zato se vprašujemo, katera je tista mera varnosti, h kateri moramo težiti, ki jo lahko dosežemo. Menimo, da je to tista mera varnosti, ki pomeni najugodnejšo, največjo možno varnost na tem področju oziroma najvišjo mero od vseh, ki se jih da doseči v določenem položaju v prometu, to pa je optimalna varnost.⁵⁹

Optimalna varnost je nekaj manj od absolutne varnosti. Prvo je možno doseči, druga obstoji le teoretično. Celotno naše prometno pravo je usmerjeno v dcsego prometne varnosti, če že ne absolutne, pa vsaj optimalne ali maksimalne varnosti. Vprav prometna varnost je končni cilj in vodilna ideja celotne pravne ureditve prometa.⁶⁰ Iz tega izvajamo logičen sklep, da je osnovni smisel pravne

Zagreb, 1962) poteguje za doseg, in sicer z najrazličnejšimi preventivnimi ter represivnimi ukrepi, s pravno ureditvijo in pod., »optimalnih pogojev za varnost ljudi, ladij in blaga« (str. 148 in sl.). M. Ružič (prav tam, str. 157) zahteva »maksimalno varnost ladij v pristanišču«.

⁶⁰ Prometna kazniva dejanja nahajamo med kaznivimi dejanji zoper splošno varnost ljudi in premoženja. Zakoni o prometu večinoma že v naslovu poudarjajo element varnosti (temeljni zakon o službi varnosti plovbe; temeljni zakon o graditvi železnic, o prometu in varnosti na železnicah; temeljni zakon o varnosti prometa na javnih cestah). Tudi v samem zakonskem besedilu se poudarja element varnosti. Tako na primer v zakonu o zračni plovbi: »zavarovanje plovbe« (1. člen), »varno letenje« (27. člen), »varna zračna plovba« (86. člen) itd. Prav tako v temeljnem zakonu o graditvi železnic, o prometu in varnosti na železnicah: »ukrepi za varnost tega prometa in za delo na železnicah« (1. člen); »uporabljati se morajo železniški signali, s katerimi se dosega varen, nemoten in reden promet« (63. člen). Temeljni zakon o varnosti prometa na javnih cestah vsebuje podobne določbe (glej 1. člen, 5. člen in dr.), ki poudarjajo varnost prometa. S tem za-

ureditve prometa in njegov skupni imenovalec doseganje optimalne prometne varnosti. Zaradi tega mora tudi vedenje ljudi v prometu težiti k uresničitvi optimalne varnosti. Temeljno načelo našega prometnega prava je in more biti edinole načelo optimalne varnosti. To načelo je kriterij za pravilno vedenje v prometu, hkrati s tem pa tudi kriterij za utemeljevanje odgovornosti za kazniva dejanja v prometu.⁶¹

V odnosu do drugih načel vedenja v prometu ima načelo optimalne varnosti znatne **prednosti**, ker dosega večje koristi in v večji meri varuje temeljne dobrine v prometu. To načelo je bolj sprejemljivo od načela zaupanja.

Načelo zaupanja je glede na rezultate, do katerih vodi in more privesti, etično negativno, nepravično. Nasprotno pa je načelo optimalne varnosti pozitivno, ker teži za tem, da ustvari varnost vseh v prometu. Ogroženost najpomembnejših zavarovanih dobrin oziroma stopnja rizika je pri načelu zaupanja večja. Glede obsega favorizira načelo zaupanja v prometu interes močnejših. V prvi vrsti velja za motorizirane prometne udeležence. Načelo optimalne varnosti je univerzalno, zajema vedenje vseh udeležencev v prometu s tem, da zahteva od vseh dolžnost čuječnosti. Zaradi tega je to načelo primarno in odločilno, medtem ko je zaupanje v prometu omejeno le na nekatere situacije, je torej sekundarno in subsidiarno. — Načelo zaupanja je sprejemljivo le ob velikem številu izjem, kar povzroča vprašanje o samem obstoju in upravičenosti takšnega načela. Na-

konom se določajo »ukrepi varnosti in pogoji ter pravila za potekanje tega prometa« zaradi preprečevanja in odvračanja nevarnosti za udeležence v prometu na javnih cestah in drugih površinah, na katerih poteka promet, kakor tudi zaradi pospeševanja prometa na javnih cestah (1. člen). Ta zakon tudi sam nekako stopnjuje cilje varnosti v prometu, ko poudarja, da so občine in druge družbeno-politične skupnosti v izvajanju aktivnosti in ukrepanju za **večjo varnost** dolžne ravnati v skladu s sistemom ukrepov, ki je utrijen s tem zakonom in z drugimi predpisi, izdanimi na podlagi tega zakona (2 odst. 2. čl.).

⁶¹ Zaradi doseganja večje prometne varnosti se zakonodajavec poslužuje določanja varnostnih ukrepov in pogojev ter pravil za izvajanje tega pravmeta. Pri tem postavlja znatne omejitve in takó občutno omejuje tudi svobodo gibanja, da bi dosegel varnost v prometu. Brez bojazni, da bi zaviral ali omrtvil promet, postavlja zakonodajavec pravila, s katerimi nalaga dolžnost čuječnega vedenja. Tako je po 29. čl. TVZP voznik dolžan hitrost gibanja vozila prilagoditi posebnostim in stanju ceste ter drugim prometnim pogojem, »tako da lahko pravočasno ustavi vozilo pred kakršnokoli oviro, ki jo v podanih razmerah more predvidevati.« V nekaterih primerih zakonodajavec normira tudi obvezno minimalno hitrost (2 odst., čl. 29 TVZP).

sprotno pa izhaja načelo optimalne varnosti iz celotnega prometnega kazenskega prava oziroma prometnega prava, izjeme pa predvideva že sam zakon. — Glede na problem odgovornosti moramo načelo zaupanja prav tako negativno oceniti, ker lahko pomeni slabitev dolžnosti skrbnega ravnanja s tem, da zapostavlja čuječnost in da favorizira »pravice« posameznih udeležencev v posameznih, celo tudi nevarnih situacijah. Načelo optimalne varnosti je pozitivno, ker nalaga dolžnost čuječnega vedenja vsem. To načelo je tudi realistično, ker izhaja iz tega, da se v prometu dogajajo pogostne kršitve prometnih predpisov. Že iz navedenih razlik med obema prikazanimi načeloma vidimo, da ima načelo optimalne varnosti prednost pred načelom zaupanja.

Ko smo opredelili optimalno varnost kot končni cilj in namen celotne pravne ureditve prometa, smo hkrati podali elemente in osnovni kriterij za določanje prometno pravilnega vedenja. Prometno pravilno vedenje je tisto, ki je v skladu s celotnim pravnim sistemom v prometu oziroma v skladu z načelom optimalne varnosti. S tem smo hkrati postavili osnovo za opredelitev negativnega, nedovoljenega in nepravilnega ravnanja ter udeleževanja v prometu, a s tem tudi kriterij za utemeljevanje odgovornosti za kazniva dejanja v prometu.

Načelo optimalne varnosti je **pravno načelo**. Je normativne narave, ne pa etično pravilo vedenja, kakršno je načelo solidarnosti. Izvajamo ga iz prometnih predpisov, lahko pa se izgraje in uresničuje v sodni praksi. To načelo sega tudi dalj od posameznih norm prometnega prava. Pomaga nam, da pojasnimo in presodimo, ali je bilo kakšno vedenje v prometu pravilno ali ne. Iz dejstva, da je pravni red enoten, se zdi, da bi morali vedenje, ki je s pravnim redom normirano, vedno šteti tudi za pravilno. Iz tega izhajajo tudi tisti, ki zagovarjajo načelo zaupanja. Toda dejstvo pravilnega vedenja se ugotavlja in ocenjuje ne le po posameznih določbah, marveč tudi po skupnem končnem namenu prometnega prava. Uporabljanje svojih pravic ne sme iti na škodo prometne varnosti. Ravno pri kaznivih dejanjih, ki nastajajo v prometu (v katerem ni vsako ogrožanje kaznivo, marveč le tisto, s katerim se ogroža nad mero, ki je objektivno neogibna), pravni red relativizira in omejuje posamezne pravice, in sicer vedno tam, kjer bi uporaba teh pravic ustvarjala nevarne situacije ali realizirala to nevarnost. Sankcije za nepravilno vedenje drugih ne morejo s področja javnega prava nikoli preiti na stran posameznika, ki se formalno pravilno vede v prometu; toda to bi se zgodilo, če bi uporabljali načelo zaupanja.

Poudarili smo, da nam načelo optimalne varnosti predstavlja kriterij za določanje protipravnega vedenja v prometu. To ne pomeni, da se navedeno načelo uporablja le pri odgovornosti za prometna kazniva dejanja. Nasprotno, s krštvijo načela optimalne varnosti ne more biti ustvarjena osnova kazenske odgovornosti. Kršenje optimalne varnosti ima lahko **različno intenzivnost**. Da bi takšno kršitev lahko kvalificirali kot kaznivo dejanje, morajo biti izpolnjeni tudi drugi pogoji, ki utemeljujejo odgovornost, kot na primer vzročna zveza med takšnim protipravnim vedenjem in nastankom prepovedane posledice; ali negativno povedano, ne sme obstajati kakšna osnova za izključitev protipravnosti ali za izključitev kazenske odgovornosti. Šele tedaj lahko govorimo o obstoju prometnega kaznivega dejanja. Katero bo to kaznivo dejanje, je odvisno od kriminalnopolitične ocene: hujša kršitev prometnih predpisov in načela optimalne varnosti bo redno pomenila tudi hujšo obliko odgovornosti oziroma hujšo vrsto družbene reakcije.

Proti temu načelu bi lahko postavili določene **ugovore**. Predvsem to, da je načelo prestrogo, da nalaga pretirane zahteve prometnim udeležencem, kar bi lahko pripeljalo do tega, da bi uvajali odgovornost na podlagi same vzročnosti. Nadalje bi lahko ugovarjali, da je navedeno načelo preveč posplošeno in da pomeni nekakšen apel na vedenje, da pomeni torej le družbeno-etično kategorijo; nasprotovanje tem določbam ne more biti protipravno, takšno postane šele po poti pravne norme. Ugovarjam lahko, da načelo ni praktično, ker ne rešuje praktičnih, aktualnih pravnih vprašanj za konkretna vedenja, marveč je bolj napotek za zaželeno vedenje. Končno bi lahko ugovarjali, da bi izvajanje takšne stroge osnove za odgovornost v prometu, ki je po svojem bistvu mednaroden, pomnilo odstopanje od usvojenih predpisov in načel prometnega prava večine drugih dežel, kar bi povzročalo določene težave pri našem vključevanju v mednarodni promet. V tem smislu bi lahko navedli še nekatere ugovore.

Toda vsi ti ugovori niso upravičeni. Ugovor **strogosti** in razširitve odgovornosti bi bil umesten, če bi se optimalna varnost ne pojmovala kot zahteva, ki jo v obliki pravnih dolžnosti (določenih s specialnim ali splošnim predpisom) postavlja zakonodajavec za vse udeležence prometa.

Vsaka opustitev čuječnosti, ki jo nalaga zakonodajavec (toda zakonodajavec in potrebe pravnega reda za zavarovanje prometne varnosti ne prepuščajo udeležencem na izbiro takšnih vedenj, ki bi preko potrebe, preko dovoljene mere, preko nujnosti, povečavala

nevarnost v prometu), bi hkrati pomenila konflikt z dolžnostmi, ki izhajajo iz načela, da je treba ravnati v skladu z ohranitvijo optimalne varnosti v prometu. To načelo zahteva angažiranost udeleženca v prometu. Načeloma se nobena opustitev z zakonom naložene čuječnosti v prometu ne more pravno trpeti; ko se izpolnijo še drugi pogoji (izpolnitve dejanskega stanja kaznivega dejanja in drugi pogoji za obstoj kaznivega dejanja in odgovornosti), se dejanje pokaže kot protipravno, a v določenih pogojih je treba le še raziskati, ali je dejanje tudi krivdno. V dvomu, ali je prometni udeleženec dolžan kaj storiti ali opustiti, bo le-ta odgovarjal, če se pokaže, da je bila njegova presoja napačna. Vprašanje **vzročnosti** v prometnem kazenskem pravu in v drugih pravnih disciplinah, ki se nanašajo na nevarno vedenje, bi mogli ob uporabi za dejanja, za katera se zahteva visoka, povečana stopnja čuječnosti, strože postaviti. Čeprav ni mogoče postaviti formulo o vzročnosti, ki bi veljala za vsa človekova vedenja, pa bomo prav gotovo pri takšnih vedenjih postavljal toliko strožje zahteve, kolikor večji riziko izhaja iz teh vedenj. V tem smislu pomeni načelo optimalne varnosti ravnanje po načelu najmanjše možne nevarnosti, vedenje, pri katerem stopnja nevarnosti ne bi smela prekoračiti okvire družbeno dovoljenega **rizika**. Učinek je isti: kar je družbeno dovoljeno, mora biti tudi v skladu z načeli in predpisi prava nasploh. Če je človekovo dejanje, kot rezultat opustitve neke dolžnosti ali storitve prepovedanih dejanj, prišlo v vzročno verigo in če je to povezano z rizikom, ki ga družba ne more sprejeti nase, a je takšno dejanje pripeljalo do posledice, tedaj je le-ta vzročna in ker gre preko tega, kar je dovoljeno, imamo pred seboj začetek kaznivega neprava. Seveda prihajajo v poštew le relevantni pogoji, v tem primeru človekovo vedenje.

Res je, da je to načelo na široko, na **splošno** postavljeno, toda nam je potrebno ravno to, da imamo oziroma da zgradimo neko takšno osnovno pravilo. Vprašanje je, kje so meje vedenja v okviru načela optimalne varnosti in kakšno vedenje je s tem dovoljeno. To bo mogoče rešiti le za konkretnne primere. Nekatere splošne kriterije daje za mnoge situacije zakonodajavec sam. Na primer, način upravljanja vozila je voznik med drugim dolžan »prilagoditi okoliščinam prometa« (11. čl. temeljnega zakona o varnosti prometa na javnih cestah). Meje so podane v subjektivnih človekovih možnostih in v objektivnih elementih konkretnje situacije določenega primera.

Ugovor, češ da je načelo zaupanja že precej razširjeno v nekaterih evropskih deželah, in sicer ravno v tistih, od koder prihaja k nam največ motoriziranih turistov, ni utemeljen. V praktičnih rešitvah načelo optimalne varnosti ni daleč od tistih sistemov, ki se ravna po načelih defenzivne vožnje oziroma omejenega zaupanja. Pri tem moramo razločevati določbe **mednarodnega** prometnega prava od določb prometnega prava posameznih dežel. Dosedanja pravila o vedenju v prometu, zlasti ženevska konvencija iz leta 1949, podarjajo previdno, varno vožnjo. Nadalje pričajo integracijski evropski procesi, za sedaj samo šele v načrtih, prav tako široke možnosti za inkriminacijo vedenj, s katerimi se ogroža varnost prometa, ob njihovem unificiranju. Po drugi strani gredo nacionalna prava po svojih lastnih potih, toda pri tem se mi ne smemo odreči nekaterim osnovnim načelom naše družbene in pravne ureditve, ki so karakteristična za neko socialistično deželo. Sicer bi se pa moral vsak voznik iz tujine ne le prilagoditi pravnemu režimu dežele gostiteljice, marveč bi moral ravnati tudi z večjo previdnostjo. Končno obstoje velike razlike med pravi posameznih dežel: načelo zaupanja velja v Avstriji, do neke mere tudi v teoriji in sodni praksi Zvezne republike Nemčije in Švice, načelo omejenega zaupanja velja v Poljski (v teoriji), načelo defenzivne vožnje v anglosaških deželah itd.

Načelo optimalne varnosti ima tudi nedvomno pedagoško vrednost, ker usmerja prometne udeležence v takšno vedenje, ki ne povečuje rizika prometa čez objektivno nujno mero.

Optimalna varnost v prometu je deontološka kategorija. Kršenje prometnih predpisov in pravil, torej tudi kršenje sistema, ki teži k optimalni varnosti, predstavlja protipravno, prepovedano, družbeno nezaželeno in zaradi tega nedovoljeno kaznivo dejanje, ki kot takšno stopa v enoten pojav prometnega neprava. Izvor prometnega neprava je en sam, enoten, to je medij prometa. Da se promet ohrani varen in nemoten, so zgrajena in postavljena pravila in predpisi, ki sestavljajo pravo v prometu in s tem določajo pravila za vedenje. Izhajajoč iz enotnosti pravnega reda, se ne sme zgoditi, da bi bilo nekaj, kar je na nekem področju dovoljeno, na drugem področju prepovedano. Toda ker je prometno

pravo v svojih predpisih usmerjeno na množico zapletenih situacij in določa različne pravice, ki so relativizirane, je nujno, da zgradimo vodilna splošna načela; ta načela najdemo v načelu solidarnosti in v načelu optimalne varnosti. Na njihovi podlagi rešujemo sporne primere, za katere ni izrecnih predpisov. Kot smo videli, izhajata omenjeni načeli iz celotnega sistema prometnega prava. Tako je na primer vožnja v vinjenosti protipravno dejanje, na katerega navezuje pravni red sankcije. Katero kaznivo dejanje bo to, je odvisno od kriminalnopolitične analize, ki je nujno potrebna za tipizacijo in za uvrstitev tega dejanja v določeno vrsto kaznivih dejanj. Od presoje družbene nevarnosti takšnega dejanja je odvisno njegovo katalogiziranje. Načelo optimalne varnosti in tudi načelo solidarnosti nista potem takem konstrukciji, ki bi se nanašali le na kaznivo dejanje; nasprotno, pokrivata celotno področje prometnega neprava in pomenita splošni kriterij za utemeljevanje odgovornosti v prometu. Samo v primerih grobe in brezobzirne kršitve teh načel (in prometnih predpisov) bomo imeli, poleg drugih okoliščin, enega izmed kriterijev za utemeljitev kazenske odgovornosti.

Zaključek, ki sledi iz vsega povedanega, bi se glasil takole: Pravno urejanje odnosov v prometu ima svoje posebnosti, kar pogojuje tudi potrebo po zgraditvi enega ali več temeljnih načel vedenja. S kritiko obstoječih načel smo prišli do sklepa, da v veljajočih in poznanih načelih po svetu ne moremo najti vzora. Za naše potrebe smo zgradili načelo optimalne varnosti in načelo solidarnosti v prepričanju, da ti dve načeli izhajata iz našega celotnega družbenega in pravnega sistema, da ju je treba razviti in izrecno vnesti v prometno materialno pravo, sodna praksa in praksa drugih organov, ki se ukvarjajo s prometom, pa da najdejo v njiju spodbudo za razmišljanje o temeljnih vprašanjih te človeške dejavnosti. Ker je praksa bistvo človekove eksistence, smo prepričani, da tudi teh problemov ne moremo reševati zgolj teoretično, marveč v resnični zgodovinski praksi. In če bi se v praksi ta načela pokazala za nevzdržna, smo prepričani, da bo na nadaljnje gibanje vplivalo razpravljanje o prikazanih vprašanjih.

(Prevod iz srbskohrvaškega rokopisa)

Optimal Safety and Solidarity — Basic Rules in Traffic

by Zvonimir Šeparović, LL. D., Faculty of Law, University of Zagreb

1. At the beginning of the article, the author gives a survey of the characteristics, meaning, and significance of legal regulation of traffic and points out the phenomena of disorganisation in traffic and its very detailed legal regulation. Material sources of laws regulating traffic are to be found in social relations in traffic in a given social group. The basic dilemma of the organisation and functioning of traffic — and, by this, the basic dilemma of its legal regulation — is as follows: how to achieve maximum flow of traffic and maximum safety at the same time. The present-day traffic situation has limited the individual rights and freedom of motion. This situation exists because there exist not only individual but also social interests; the problem is further complicated as there exist not only human freedom (i. e. the freedom to move) but also human rights (i. e. the right to social safety). We can not secure one's rights without any limitations if this is to diminish the security of others. In such an ambivalent legal and social situation, the sense for the right proportion must be found. Imperfections and mistakes in legal regulation and application of the law in traffic sometimes represent a negative element in the safety of traffic.

2. The legal regulation of traffic can never be quite complete. Life is richer than man's (legislator's) imagination. It is impossible to foresee all the standards and instructions as far as human behaviour in traffic is concerned. Therefore, the theory and legislation endeavour to find one or more basic rules as to the behaviour in traffic, rules that would help to solve unclear situations and serve as a basis for finding an answer to the problem of which human behaviour in traffic is considered correct. By establishing such rules we should find also a criterion for responsibility when necessary. In the article, the author gives a chronological survey of these basic rules as found in theory and legislation.

The basic rule of mistrust (*Misstrauengrundsatz*) originated in Germany, and was used only in the first period of traffic development — today, it is generally omitted.

The rule of trust (*Vertrauengrundsatz*) is the most important in modern central European law (Germany, Austria, Switzerland). This rule stresses the interests of speediness and flow of traffic and not its safety. Today, there are quite a number of exceptions to this rule and much criticism of it.

The rule of limited trust is represented by Polish theorist T. Cyprian.

The rule of defensive driving (*Grundsatz des defensiven Fahrens*) taken from the anglo-saxon law is advocated by some authors in Germany (Wimmer) and is actually a reaction to the extreme application of the rule of trust that leads to rather unhuman results and protects the rights of the stronger.

3. The author gives a critical analysis of these rules and points out that none of them is fully acceptable in modern traffic especially when judged from the view-point of socialist humanism. The rule of mistrust is not admissible in fast modern traffic; the rule of trust falls into the opposite extreme — it neglects the safety of traffic and is rather questionable because of the exceptions made of it; the rule of limited trust makes too many compromises; the rule of defensive driving is limited as to its application (for drivers only). Therefore, inspite of the positive results it leads to, it is not acceptable although it may be judged as more positive than the rule of trust.

4. The Yugoslav theory, legislation, and jurisprudence have not, so far, elaborated any new rules nor have they expressly accepted any of the existent ones.

The author has taken into consideration the general principles of the Yugoslav social system as well as principles of the Yugoslav traffic law (substantial and criminal). He believes that new rules are to be found and proposes two such rules: the rule of optimal safety and the rule of solidarity.

The author derives the rule of solidarity from the social system itself. Solidarity is a constitutional principle. The traffic should be harmonized and made humane. The author thinks of solidarity in traffic meaning a special attitude on behalf of participants in traffic so that traffic would become an unit of interests, conscious of the need for common action, mutual help and responsibility. This solidarity in traffic is defined as mutual human acts that find their expression in the social duty of helping each other in accidents and in the avoidance the danger connected with traffic. The author gives a general and rather ethical meaning to this principle and thinks of it as the ideal way of acting which would be sanctioned by law in only exceptional cases.

Contrary to this, the rule of optimal safety is the basic rule of conduct in traffic. In the dilemma — speed or safety of traffic — the latter is to be given preference. But, to demand absolute safety is today just as illusive as it is harm-

ful to consent to »dangerous life«. It is always a question, of course, which level of safety could be realized. This level ought to be the one that ensures the best and the highest possible safety in this field — and this is the optimal safety. Optimal safety is a little less than absolute safety, while optimal safety can be achieved, the »absolute safety« exists only theoretically. The whole traffic law is (or should be) directed towards achieving optimal safety, which means maximum safety. The rule of optimal safety is a criterion for the correct behaviour in traffic and, at the same time, a criterion for responsibility.

This rule has many advantages if compared with others, especially with the rule of trust that

is too broadly interpreted, today. It is ethically positive, universal, and demands positive duties of greater attention of all participants in traffic. It is a legal rule and can be used in substantial traffic law just as well as in criminal repression. The breaking of the rule of optimal safety may differ as to its intensity and can, therefore, serve as a basis for delimitation of different criminal deeds. Optimal safety in traffic is a deontological category. Violations of traffic prescriptions which endanger safety in traffic, are considered as contrary to this rule and can, under circumstances, be taken as a basis of responsibility viz. criterion of responsibility for incorrect behaviour in traffic.