

Atsevišķs novilkums no Latv. Ūniv. Akadem.
Sabiedrisko Zinātņu B-dr. Rakstu krājuma II.

Vec. docents K. Čakste

Motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku atbildības problēma Latvijas un ārzemju civiltiesībās

Rīgā, 1939. g.

A/s. Valters un Rapa

Vec. docents K. Č a k s t e.

Motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku atbildības problēma Latvijas un ārzemju civiltiesībās

I. XX gadu simts ienesa lielas pārmaiņas satiksmē. Lai iznīcinātu vai lai samazinātu attālumus un ietaupītu laiku, cilvēki pielieto dažādas mašīnas, ar kuru palīdzību viņi spēj tikt ātri uz priekšu. Tagadnes automobiļi, autobusi un motocikleti sasnieguši jau lielu ātrumu, bet tehnikas attīstība un cilvēkam piemītoša vēlēšanās ar mašīnas palīdzību tikt pēc iespējas ātrāki uz priekšu, liek domāt, ka šo satiksmes līdzekļu ātrums vēl turpināsies attīstīties.

Līdz ar ātruma attīstību un šo satiksmes līdzekļu skaitu pieaugumu tiek radīta zināma nedrošība visiem civiltiesiskās sabiedrības locekļiem, jo arī viņiem nākas lietot tos pašus šauros satiksmes ceļus, par kuriem lielā ātrumā un lielā skaitā brauc motorizētie satiksmes līdzekļi. Tādēļ satiksmes nelaimes, kas agrāki notika reti, un ar mazām sekām, tagad notiek bieži un ar smagām sekām. Pat pie vislielākās uzmanības jebkuram civiltiesiskās sabiedrības loceklim var tikt nodarīti sāpes un lieli zaudējumi. Viņi var tikt sabraukti, var tikt iznīcinātas viņu darba spējas, radīti smagi sakropļojumi vai pat sagādāta nāve. Saprotams, ka tas smagi atsaucas uz cietušā, vai nāves gadījumā uz viņu tuvinieku personīgo un materialo stāvokli. Nodrošinātā dzīves eksistence pārvēršas trūkumā un nabadzībā. Ja cilvēku atstāj materialā drošībā, tad viņš meklē glābiņu, kā saka franču zinātnieks L. J o s s e r a n d's,¹⁾ juridiskā drošībā. Mūsu tiesībās apskatamai problemai jau ir sava vēsture. 1923. g. Ministru kabinets izdeva noteikumus par automobiļu satiksmi. Šo noteikumu 6. pants paredzēja automobiļu vadītāju un īpašnieku s o l i d a r u atbildību par zau-

¹⁾ L. J o s s e r a n d, Evolutions et actualités, Paris, 1936, 32. lp.

dējumiem, kas nodarīti valsts un komunalām iestādēm, kā arī privatām personām. 1925. g. Saeima pieņēma likumu par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mechaniskiem satiksmes līdzekļiem, kas atvietoja Ministru kabineta 1923. g. izdotos noteikumus. Šī likuma 8. pants noteica, ka materialo atbildību par zaudējumiem, kuri nodarīti braucot ar automobiļiem vai citiem mehāniskiem satiksmes līdzekļiem nes solidari satiksmes līdzekļa īpašnieks un vadītājs. 1931. g. Saeima pieņēma likumu par ceļa satiksmi. Šis likums savukārt atcēla 1925. g. likumu par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mehāniskiem satiksmes līdzekļiem. Minētais 1931. g. likums vairs nepieskaras automobiļu un vispār mehānisku satiksmes līdzekļu īpašnieku vai vadītāju atbildībai. Saeimas tirdzniecības un rūpniecības komisijā pie likuma apspriešanas, pants, kas noteica automobiļu īpašnieku un vadītāju atbildību tika izmests, jo komisija atzina, ka par tādu civiltiesisku atbildību nav jārunā šinī publiski-tiesiskā likumā par ceļu satiksmi. Strīpojot normu par satiksmes līdzekļu īpašnieku un vadītāju solidāro atbildību, šī komisija pieņēma pārejas formulu, ar kuru uzdeva valdībai nekavējoties izstrādāt attiecīgu likumprojektu par satiksmes līdzekļu īpašnieku un tā vadītāju solidāru atbildību.² Pēc tam Šosejas un zemes ceļu departaments izstrādāja likumprojektu par motorsatiksmes apdrošināšanu. Likuma nosaukums nav precīzs. Likuma pirmā nodaļa (11. pants) normēja satiksmes līdzekļa īpašnieka un vadītāja atbildību un tikai otrā nodaļa (10. pants) ir veltīta zaudējumu apdrošināšanai. Šis likumprojekts arī paredzēja satiksmes līdzekļu īpašnieka un vadītāja solidāru atbildību un bez tam radīja šādu atbildību jau neatkarīgi no braucēja vainas. Šis likumprojekts par likumu nav kļuvis, pret viņu var celt daudz teoretiskus un redakcionālus iebildumus.

Pašlaik speciala likuma par motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku un vadītāju atbildību nav. Visi strīdi par zaudējumiem, kas nodarīti trešām personām ar motorizētiem satiksmes

²) III Saeimas stenogramas, VIII s. 1931. g. 495. lp.

³) Šis likumprojekts iespiests žurnālā „Jurists“ Nr. 6./49, 183—186. lp.

līdzekļiem izšķirami pēc Civillikuma. Specialas normas, kas regulētu motorizēto satiksmes līdzekļu īpašnieku vai vadītāju atbildību nav. Tikai sakarā ar atlīdzību par miesas bojājumiem Civillikuma 2347. p. piezīme nosaka, ka autobusu vai ielu dzelzceļu satiksmē cietušās personas var prasīt atlīdzību uz dzelzceļu likuma 97. pantā norādītiem pamatiem, kurā tiek prezumēts satiksmes uzturētāja un viņu darbinieku vaina, kuru var ar pretpierādījumiem apgāzt. Trūkstot specialai normai, citi gadījumi atrisināmi izejot no Civillikuma normām par neatlautu darbību (deliktu). Lai nodibinātu atbildību uz delikta pamata ir starp citu nepieciešama vaina. Latvijas Civillikumu kopoījums, tāpat kā jaunais Civillikums un ārzemes civilkodeki atzīst vainas principu: ja kāds nodara ar netiesisku darbību otram zaudējumus, tad principā nodarītājs atbild par viņa nodarītiem zaudējumiem tikai tad, kad viņš ir vainīgs, kad šo darbību viņam var pieskaitīt par vainu. Civillikuma 1779. p., kurš nosaka, ka katram ir pienākums atlīdzināt zaudējumus, ko viņš ar savu darbību vai ibezdarbību ir nodarījis, nepieņem vainu, kādēļ var rasties zināmas šaubas vai Civillikumā 1779. pantā nav deklarēts nodarījuma princips, kurš nodibinātu atbildību bez subjektīvā momenta, neatkarīgi no nodarītāja vainas vienkārši uz zaudējumu nodarīšanas fakta pamata (objektīvais moments). Šis 1779. pants tomēr izprotams tikai kopīgi ar specialo 1635. p., kas atļauj prasīt apmierinājumu no aizskārēja, ciktāl viņu par šo darbību var vainot. Tādēļ, ja motorizēta satiksmes līdzekļu vadītāju vai īpašnieku atbildību jāiztīrā pēc šām vispārējām deliktu normām, tad šādas atbildības nodibināšanai ir nepieciešami nodibināt šāda satiksmes līdzekļa vadītāja vainu.

Pēc vispārējiem principiem — onus probationis incumbit actori, un tādēļ arī pēc mūsu Civillikuma cietušam kā prasītājam jāpierāda prasības pamats un līdz ar to arī satiksmes līdzekļu vadītāju vainu. Sabraukšana ar automobili vai citu motorizētu satiksmes līdzekli parasti norisinās tādos apstākļos, kuros cietušam ir ļoti grūti pierādīt šī satiksmes līdzekļa vadītāja vainu. Literatūrā ir tieši norādīts, ka automobiļu katastrofās tas ir grūts pienākums un šis apstāklis starp citu ir bijis viens no motīviem specialu likumu izdošanai, kuri regulē

motorizētu satiksmes līdzekļu vadītāju un īpašnieku atbildību.⁴⁾ Gadījuma aculiecinieki parasti nelaimes notikumam piegriež vērību pēc notikuma. Cītreiz tādu vispār nav.

Preteji ārzemju civiltiesību vispārējiem principiem, agrākais Latvijas civillikumu kopoījums atzina citu viedokli. Latvijas civillikumu kopoījumam bija īpatnējs 3304. pants, kas noteica, ka ja ir pierādīts tiesību aizskārums, kas nav izdarīts ļaunprātīgi, tad pierādīt, ka tas noticis bez atbildētāja vainas vai neuzmanības piekrit pēdējam.⁵⁾ Ar šo pantu onus probandi attiecībā uz vainu uzlikts atbildētājam. Latvijas civillikumu kopoījums deliktu problemā līdz ar to atzina vainas prezumpcijas principu. Šo vainas prezumpciju varēja apstrīdēt satiksmes līdzekļa vadītājs ar saviem pretpierādījumiem, kuri pēc civillikumu kopoījuma nebija ierobežoti. Tādēļ pilnīgi pietika, ja satiksmes līdzekļa vadītājs varēja pierādīt, ka nelaime notikusi bez viņa vainas (3304. p.), viņam nemaz nav jāpierāda, ka viņš būtu izlietojis visus iedomājamus un iespējamus līdzekļus nelaimes gadījuma novēršanai. Nelaimes gadījuma nēnoskaidrošanas risks sakarā ar šo prezumpciju nebija uzlikts satiksmes līdzekļu vadītājam, viņš varēja atbrīvoties no atbildības arī nēnoskaidrojot nelaimes gadījuma cēloņus, ja tikai viņš spēj pie šādiem apstākļiem pierādīt vainas trūkumu. Vainas prezumpcijas dēļ cietušā stāvoklis pēc civillikumu kopoījuma bija labāks, kā pēc daudziem ārzemes civillkodekiem pirms speciala likuma izdošanas.

Cietušais ir ieinteresēts ne tikai plašākā zaudējumu tiesību atzīšanā, bet arī zaudējumu prasījuma realizēšanas iespējā. Automobilus un autobusus pa lielākai daļai vada algoti darbinieki — šoferi, kuru materialais stāvoklis nav tik labs, ka no viņiem vienādi varētu realizēt zaudējumu prasījumu. Tādēļ, ja atzītu, ka par nodarītiem zaudējumiem atbild tikai automobiļu vadītājs, tad daudzos gadījumos cietušais nevarēs saņemt zaudējumu atlīdzību.

⁴⁾ Fr. Müller, Strassenverkehrsrecht, Berlin, 1935, 168. lp.,

M. Rheinstejn, Haftung für Kraftfahrzeuge, Rechtsvergleichendes Handwörterbuch für das Zivil- und Handelsrecht, IV B., Berlin, 1933., 81. lp., W. Hohl, Die Haftpflicht des Automobilisten nach schweizerischem und französischem Recht, Bern, 1930., 19. lp.

⁵⁾ Jaunā civillikumā šādas normas nav.

Pēc civiltiesību vispārējā principa katrs atbild tikai par savu nodarījumu. No šī vispārēja principa tomēr civillikumi taisa izņēmumu. Pēc Civillikuma normām ārpus līguma attiecībām darba devējs atbild par viņa darbinieku nodarītiem zaudējumiem tikai tad, ja viņš pielaidis kādu darbību vai bezdarbību, ko viņam var pierakstīt par vainu. Tā, piemēram, Civillikuma 1639. p. pants uzliek atbildību par tiesību aizskārumu tam, kas paļauj tos tādos apstākļos, kuri pēc viņa personiskām attiecībām pret aizskārēja, dod viņam kā tēvam vai kā saimniekam iespēju un tā tad arī uzliek pienākumu aizkavēt tādu aizskārumu (*culpa in custodiendo*). 1782. pants uzliek pienākumu atbildēt par zaudējumiem, kādus darbinieks nodarījis trešai personai, ja kāds nepiegiež vajadzīgo uzmanību kalpotāju un darbinieku izvēlē un nepārlicinās papriekš par viņu spējām un noderību nest izpildamos pienākumus (*culpa in eligendo*). No šīs normas izriet, ka darba devējam jāatbild par nodarītiem zaudējumiem tikai tad, ja tie ir nodarīti sakarā ar viņam uzlikto pienākumu pildīšanu.

Pēc pandektu tiesībām cietušam bija jāpierāda darba devēja vaina — *culpa in eligendo* vai *culpa in custodiendo*. Turpretim pēc modernām tiesībām (CGB, BGB, CC) šī saimnieka vaina tiek prezumēta, pie kam pēc Francijas civilkodeka⁶⁾ šo prezumpciju pat nevar apstrīdēt ar pretpierādījumiem (*absoluta atbildība*). Pēc Latvijas līdzšinējās tiesu prakses⁷⁾ cietušam, ja viņš grib vērst savu pretenziju pret darba devēju, bija jāpierāda, ka viņš pielaidis kādu vainojamu rīcību — *culpa in eligendo* vai *culpa in custodiendo*. Latvijā par autovadītāju var būt tikai tāda persona, kas pie attiecīgām iestādēm ir izturējusi noteiktu pārbaudījumu un saņēmusi braukšanas atļauju. Tādēļ katrs automobiļa īpašnieks, šofera darba devējs, var atsaukties, ka automobiļa vadītāja derīgumu pārbaudījusi zināma valsts iestāde un, ka viņš uzticējies šīs iestā-

⁶⁾ A. Colin et H. Capitant, Cours élémentaire de droit civil français, T. II, 8. ed., Paris, 1935, 198. un sek. lp., H. W. Weigert, Haftung für Angestellte, Rechtsvergleichendes Handwörterbuch für das Civil- und Handelsrecht, IV B, Berlin, 1933, 44.—45. lp.

⁷⁾ 1923. g. Senata spr. Nr. 141, F. Konradi un A. Valtera izvilks. 2. s., 56. lp. 1936. g. Sen. spr. Nr. 295, turpat, XII 431. lp.; Cvingmans, 2. sēj. Nr. 276, citādi Cvingmans, 7. s., Nr. 233.

des pārbaudei. Tomēr šeit jāņem vērā, ka šoferu pārbaudes komisijas pārbauda šoferu tehniskās zināšanas un prasmi vadīt automobili, bet šī komisija nepārbauda autovadītāja garīgās un moraliskās īpašības, kurām bieži var būt izšķiroša nozīme. Tādēļ atsaukšanās uz pārbaudes komisiju nevar atņemt cietušam iespēju pierādīt darba devēja vainu darbinieka izvēlē.⁸ Cietušās personas pierādījumus darba devējs var apgāzt tikai ar pretpierādījumiem. Un viņam tad jāpierāda, ka viņš pārbaudījis arī automobiļa vadītāja garīgās un moraliskās īpašības. Tā kā motorizētie satiksmes līdzekļi prasa sevišķi uzmanīgu apiešanos, tad darba devējam jābūt arī ļoti uzmanīgam šo satiksmes līdzekļu vadītāju izvēlē. Te nepietiek, piemēram, ar rakstisko apliecību izlasīšanu, jo rakstiskās apliecības dzīvē izsniedz pārāk viegli un nepareizas un bieži tās neatbilst arī faktiskiem apstākļiem.

Culpa in eligendo pierādīšana ir sevišķi grūts pienākums, kas uzlikts cietušai personai, jo darbinieka pieņemšana notiek tādos apstākļos, kas cietušam nav pazīstami un pieticami. Līdz ar to daudzos gadījumos, kur darba devējs ir pielaidis vainu, bet to cietušais nespēj pierādīt, darba devējs, resp. automobiļa īpašnieks par nodarītiem zaudējumiem neatbildēs.

Līdzīgi 1923. g. notikumiem par automobiļu satiksmi, 1925. g. likums par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mechaniskiem satiksmes līdzekļiem, kas tika atcelts 1931. g., nodibināja satiksmes līdzekļu īpašnieka un vadītāja solidaritātes atbildību, citiem vārdiem, radija solidaritātes saistību uz likuma pamata. Līdz tam laikam, kā arī pēc šī likuma atcelšanas motorizēta satiksmes līdzekļa īpašnieka, darba devēja un vadītāja atbildību vajadzēja raksturot kā kumulatīvu saistību.

Latvijas tiesu prakse pieturējās pie ieskata, ka ar 1925. g. likumu nodibināta automobiļu īpašnieku atbildība, ne atka-

⁸) Isaac - Sieburg, Automobilgesetz, 2. Aufl., Berlin, 1931., 258. lp., Fr. Müller, op. cit., 208. lp. Citādi Senāts 1936. g. spr. Nr. 295.

⁹) 1924. g. Senāta spr. Nr. 87, F. Konradi un A. Valtera izv. 2. s. 33. lp.

rīgi no vainas.¹⁰⁾ Tādam ieskatam nevar piekrist. Mīnētais 1925. g. likums nodibināja tikai mechanisko satiksmes līdzekļu un vadītāju solidaritātes atbildību. Bet šis likums nav paplašinājis vai vispār grozījis viņu atbildības pamatus. Solidaritātes saistība ir tikai saistības veids,¹¹⁾ bet arī šīs saistības izcelšanai ir nepieciešams noteikts tiesisks pamats. Šinī ziņā jāatzīst divi momenti: 1. saistības izcelšanās pamats un 2. solidaritātes izcelšanās pamats. Ja ir vairāki parādnieki, tad principā viņi atbild dalīti, ja tikai likums, līgums vai testaments viņus nepārvērš par solidariem parādniekiem.

1925. g. likums par satiksmes uzturēšanu radīja tikai solidaritātes saistību uz likuma pamata un nepieskardamies saistības pamatam nav arī radījis kādu jaunu saistības pamatu. Likumdevēja nolūks varbūt bija radīt mechanisku satiksmes līdzekļu īpašnieku atbildību neatkarīgi no vainas, bet 1925. g. likumā tas nav pateikts un to nevar nodibināt likuma iztulkošanas ceļā. Likuma iztulkošanas uzdevums ir noskaidrot likuma nozīmi, vai, kā parasti saka, likuma gribu, bet nevis likumdevēja gribu. Tādēļ modernā civiltiesību zinātne noraida iespēju iztulkot likumu pēc šī likuma izstrādāšanas materiāliem, kā motīviem, sēžu protokoliem, sēžu stenogramām u. t. t.¹²⁾ „C'est en elle (likumā) et en elle seule qu'il faut chercher l'esprit et la raison d'être de ses prescriptions, non dans les déclarations divergentes des hommes qui ont collaboré a sa confection. La loi est ce qu'elle est, elle n'est pas ce que l'on aurait voulu qu'elle fut.“¹³⁾

Paliekot likuma teksta robežās, jāatzīst, ka 1925. g. likums par ceļu satiksmi neizskāra mechanisko īpašnieku atbildības izcelšanās pamatu, kuras, kā mēs redzējām, darba devējam uzlika atbildību, nerunājot par līgumiskām saistībām, par culpa

¹⁰⁾ 1936. g. Senāta spr. Nr. 144, F. Konradi un A. Valtera izv. 12. s., 515 lp.

¹¹⁾ Prof. V. Sinaiskis, Osnovi graždanskago prava, II izd., Rīgā, 1926. g. 156. lp.

¹²⁾ Prof. V. Sinaiskis, Osnovi graždanskago prava. Vip. I, Rīgā, 1931, 145. lp.

¹³⁾ H. Capitant, L'interpretation des lois d'après les travaux préparatoires, Dalloz, Recueil hebdomadaire de jurisprudence, 1935, Chronique, 79. lp.

in eligendo un culpa in custodiendo. Ar šo likumu šī mechanisko satiksmes līdzekļu īpašnieku un vadītāju atbildība pārvērsta tikai par solidarāru. Arī ārzemes civiltiesības pieļauj solidaritāti starp nodarītāju un personām, kas par viņām civiltiesiski atbildīgas. Piemēram, Somijas 1925. g. 28. aprīļa likums, kas normē automobilistu atbildību, paredz solidarāru atbildību, bet tas bez tam vēl nosaka, ka īpašnieks atbild neatkarīgi no vainas, bet automobiļa vadītājs uz vainas pamata, jo pēdējais var no atbildības atbrīvoties pierādot vainas trūkumu. Civillikums principā prasa, lai deliktu atbildības cietušais pierāda nodarītāja vainu, kas, kā mēs konstatējam, pie automobiļu katastrofas ātrās norises ir grūts uzdevums. Civilkodeksi parasti pazīst arī izņēmumus, kad vaina tiek prezumēta. Tādus arī norāda jaunais Civillikums un starp citu ir taisīts izņēmums autobusu vai ielu dzelzceļu satiksmē cietušām personām attiecībā uz miesas bojājumiem. Civillikuma 2347. p. piezīme starp citu nosaka, ka autobusu un ielu dzelzceļu satiksmē cietušās personas var prasīt atlīdzību uz dzelzceļa likuma 97. pantā norādītiem pamatiem.

Strīdīgs var būt jautājums, kam būtu pēc 2347. panta jāatbild par nodarītiem miesas bojājumiem — autobusu īpašniekam vai autobusu turētājam (autobusu līnijas uzņēmējam), jo šīs personas var arī nesakrist. 2347. pants tiešu atbildi nedod. Ievērojot Dzelzceļu likuma 97. p. saturu, man liekas, ka jāatzīst, ka pēc jaunā Civillikuma atbildību jānes autobusu turētājam vai autobusu līnijas uzņēmējam, tas ir tai personai, kas nelaiemes brīdī uz sava rēķina laida autobusu apgrozībā un kurai par šo autobusu bija šai apgrozībai vajadzīgā rīcības tiesība. Autobusu turētājs atbild par viņa darbinieka nodarītiem miesas bojājumiem saskaņā ar 2347. p., neatkarīgi no paša autobusu turētāja vainas savu darbinieku izvēlē, uzraudzībā u. t. t. Ar to tiek atzīts, ka šeit, kur saduras darba devēja un cietušā intereses, priekšroka dodama pēdējam. Tam, kas saņem darba labumus, jācieš arī zaudējumi, kas radušies sakarā ar šo darbu.¹⁴⁾ Bet šī autobusu turētāja absolūtā atbildība par darbinieku nodarītiem miesas bojājumiem pie autobusu ekskluatācijas nedibinās uz nodarījuma principa, bet tomēr uz

¹⁴⁾ A. Colin et H. Capitant, op. cit., 198. lp.

vainu (tāpat arī ielu dzelzceļu satiksmē), jo autobusu turētājs atbild tikai par tādiem nodarījumiem, kuri pieskaitāmi viņam vai viņa darbiniekiem par vainu. Šī vaina vai viņa darbinieka vaina tiek prezumēta. Tiek prezumēts, ka nodarot miesas bojājumus pie autobusu ekspluatācijas, autobusu turētājs un viņa darbinieki pielaiduši vainojamu darbību vai bezdarbību.

Šo vainas prezumpciju autobusu turētājs var apgāzt, pierādot, ka nelaime notikusi ne viņa, nedz arī viņa darbinieku vainas dēļ. Dzelzceļu likuma 97. pants piemin vēl nepārvaramu varu, kas ir lieki, jo tur, kur var runāt par vainu, nevar runāt par nepārvaramu varu un otrādi. Satiksmes risks, atbildība neatkarīgi no savas un darbinieku vainas autobusu turētājam nav uzlikta. Nejauša motora, stūres vai kādas citas daļas lūzums, par ko autobusu turētājs vai viņa darbinieki nebūtu vainojami, atbrīvo autobusu turētāju no atbildības. Viņš nenes arī nelaimes nenoskaidrošanas risku, jo kaut nelaimes apstākļi palikuši nenoskaidroti, ja vien iespējams pierādīt savu un savu darbinieku vainas trūkumu, autobusu turētājs atbrīvojas no atbildības. Bet tā kā motorizētie satiksmes līdzekļi prasa sevišķi uzmanīgu apiešanos, tad arī no paša autobusu turētāja un viņa darbiniekiem prasama sevišķa rūpība un uzmanība. Piemēram, Beļģijā, kur nav speciala likuma, kas regulētu motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku atbildību un kurā arī tiek atzīts vainas princips, pieskaita automobiļa īpašniekam par vainu jaunu tehnisku sasniegumu nepielietošanu mašīnas uzlabošanai.¹⁵⁾

Par pārējo motorizēto satiksmes līdzekļu nodarītiem zaudējumiem un par tiem autobusu vai ielas dzelzceļu nodarītiem zaudējumiem, kas neiziet no miesas bojājuma, pēc Civillikuma principā atbildību nes tikai satiksmes līdzekļa vadītājs, kura vaina netiek prezumēta. Viņa darba devējs atbild tikai tad, ja viņš pielaidis no savas puses kādu vainojamu rīcību, kā piemēram, par culpa in eligendo vai custodiendo.

Mājlopi nesagādā civiltiesiskās sabiedrības locekļiem tik lielas briesmas, kā modernie satiksmes līdzekļi. Tādēļ no mājlopu turētājiem varētu prasīt mazāku uzmanību un mazāku

¹⁵⁾ L. Jossierand, op. cit. 40 lp.

atbildību. Tā tas ir pēc Šveices, Vācijas un Francijas civiltiesībām. Tomēr pēc Latvijas civillikuma tas ir otrādi. Civillikuma 2363. p. nosaka, ka par mājlopu vai meža kustoņu nodarītiem kaitējumiem atbild lopa vai kustoņa turētājs, ja viņš nepierāda, ka viņš spēris visus pēc apstākļiem nepieciešamos drošības soļus vai ka kaitējums būtu noticis neraugoties uz visiem drošības soļiem. Ar šo norunu atzīta mājlopu vai meža kustoņu turētāja vainas prezumcija. Bet šo prezumciju nevar apgāzt vienkārši pierādot vainas trūkumu, bet gan tikai pierādot, ka ir sperti visi pēc apstākļiem nepieciešamie drošības soļi, kas nebūtu vajadzīgs pierādīt, ja kaitējums būtu noticis arī neraugoties uz visiem drošības soļiem. Mājlopu īpašniekam ir ierobežota vainas prezumcijas apstrīdēšana, jo likums no viņa prasa sevišķu uzmanību. Šo vainas prezumciju viņš var apstrīdēt tikai ar noteiktu pierādījumu, kas padara arī atbildību smagāku. Viņam, starp citu, jānes atbildība visos tanīs gadījumos, kuros viņš nevar pierādīt, ka viņš ir spēris visus pēc apstākļiem nepieciešamos drošības soļus. Tādēļ viņam jāatbild arī par visiem nenoskaidrotiem nelaiemes gadījumiem, jo ar šo normu viņam uzlikts arī nelaiemes nenoskaidrošanas risks.

II. Gandrīz visur, kur civillikumi nav devuši iespēju apmierinoši priekš cietušā nokārtot viņa motorsatiksmes nodarītos zaudējumus, ir izdoti speciali likumi, kas regulē motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku vai turētāju un vadītāju atbildību. Bieži šāda civiltiesiskā norma ir ietilpināta publiski-tiesiska rakstura likumos par ceļu satiksmi. Speciali likumi ir daudzās valstīs, piemēram: Austrijā (1908), Vācijā (1909), Grieķijā (1911), Itālijā¹⁰⁾ (1912, 1923, 1928), Zviedrijā (1916), Holandē (1925), Somijā (1925), Islandē (1926), Norveģijā (1926), Dānijā (1927), Šveicē (1932), Čecho-Slovākijā (1935) un citur. Polija savā jaunā saistību tiesību kodeksā, kas stājies spēkā no 1934. g. 1. jūlija, principāli normēja visu īpašnieku atbildību, kuri savus uzņēmumus, ietaises vai mechaniskus satiksmes līdzekļus

¹⁰⁾ Itālijas likums attiecas ne tikai uz motorizētiem, bet vispār uz visiem satiksmes līdzekļiem, sk. Dr. M. Rheinsteina, op. cit., 81. lpp., 1. piezīme.

iedarbina ar dabass spēkiem — tvaiku, gāzi, elektrību, ūdeni u. t. t. (152.—156. p.).

Francijā šo problēmu nokārtoja tiesas prakse likuma iztulkošanas ceļā¹⁷). Agrāk, ja automobilis nodarīja zaudējumus, tad zinātnieki un tiesu prakse bija vienprātīga, ka zaudējums likvidējams saskaņā ar deliktu vispārējiem principiem uz Gode civil 1382. un 1383. p. pamata, kas uzliek par pienākumu atlīdzināt zaudējumus, kuri nodarīti otrai personai ar personas darbību vai bezdarbību. XIX. g. s. beigās franču civiltiesību zinātnē iesākās cīņa par atbildības pastiprināšanu (Salles, Josserand un citi), kuri vairs negribēja atzīt vainu kā atbildības pamatu, bet tādu gribēja pamatot ar zaudējumu nodarīšanas faktu (nodarījuma princips). Pēc šīs teorijas piekritēju ieskatiem, personai, kura interesēs satiksmes līdzekli lieto, kura saņem lietojuma labumus, jānes arī lietojuma risks. Viņai jāuzliek arī ar lietojumu saistītie zaudējumi, jo būtu netaisni pēc viņu ieskatiem, ka risks jānes trešām personām. Šī virziena piekritēji atrada atbalstu arī Code civil 1384. p. d. d., kas nosaka: *on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, on des choses que l'on a sous sa garde*. Agrākie Code civil komentatori atzina, ka šie 1384. p. 1. d. beigu vārdi ir principa deklarācija, ko reguleja Code civil 1385. un 1386. panti, kas paredzēja kustoņa īpašnieka vai tā lietotāja un ēkas īpašnieka atbildību. Bet tagad atzīts, ka 1384. p. 1. d. beigu vārdos atrodas patstāvīgs princips, kas uzliek personai (gardien), zem kuras uzraudzībā atrodas lieta, pienākumu atlīdzināt ar šo lietu nodarītos zaudējumus (*responsabilité du fait des choses inanimées*¹⁸). Franču tiesu prakse laikā no 1896.—1930. piedzīvoja vairākas svārstības, līdz beidzot 1930. g. Francijas kasācijas tiesas apvienotā sapulcē galīgi nodibināja „gardien“ gandrīz vai absolūtu atbildību, no kuras var atbrī-

¹⁷) H. et L. Mazeaud, *Traité theorique et pratique de la responsabilité civile*, T. II, 2 ed., Paris, 1934, 94. un sek. lp., Colin et Capitant, op. cit., T. II, 207. un sek. lp.

¹⁸) Tādu ieskatu jau aizstāvēja Laurent, *Principes de droit civil français*, T. XX, 3. ed, Paris, 1878. 691. un sek. lp.

voties, ja zaudējums ir nodarīts vienīgi ar cietušā vai trešās personas vainu vai nepārvaramu varu.

Pie motorizēto satiksmes līdzekļu nodarīto zaudējumu atlīdzības viens no svarīgākiem uzdevumiem ir saistīt pie nodarīto zaudējumu atlīdzības to personu, kuras interesēs motorizēto satiksmes līdzekli lieto, jo šīs personas piesaistījums dod cietušam zināmas izredzes saņemt zaudējumu atlīdzību „Wer eine erhöchte Gefahr setzt und wirtschaftlichen Vorteil davon hat, s a k a K. J a n n o t¹⁹⁾, muss auch die für seine Mitmenschen entstehenden ungünstigen Auswirkungen auf sich nehmen...“ Pie šādas atbildīgas personas noteikšanas var vadīties no materiālā vai no formālā viedokļa.

Daži ārzemes specialie likumi (Vācijas lik. 7. p., Šveices lik. 37. p.) iziet no materiālā viedokļa un uzliek atbildību bez motorizēta satiksmes līdzekļa vadītāja nevis īpašniekam, bet satiksmes līdzekļa turētājam. Satiksmes līdzekļa turētājs (Halter) ir tā persona „wer das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solchen Gebrauch voraussetz“²⁰⁾. No tā izriet, ka turētājam ir divi raksturīgas pazīmes: 1) satiksmes līdzekļa lietāšana uz savas rēķina, 2) rīcības tiesība par satiksmes līdzekli. Ar atbildības uzlikšanu turētājam ir gribēts uzlikt zaudējumu atlīdzības pienākumu tieši tai personai, kuras interesēs motorizētos satiksmes līdzekli lietā un kura saņem lietājuma labumus. Līdzīgs princips atrodams Civillikuma 1363. pantā sakarā ar kustoņu nodarītiem zaudējumiem.

Dzīvē bieži motorizētos satiksmes līdzekļus pērk uz nomaksu, īpašuma tiesības patur pārdevējs (pactum reservati domini), bet šo satiksmes līdzekli nodod pircēja valdījumā un lietājumā. Saskaņā ar teikto pēc Šveices un Vācijas likumiem atbildīgā persona nebūs formālais īpašnieks, bet pircējs, satiksmes līdzekļa turētājs. Lai šāda atbildība nodibinātos, ir

¹⁹⁾ K. Jannot, Zum Kraftfahrzeugrecht und zur Kraftfahrzeugversicherung, Zeitschrift für die gesamte Versicherungs Wissenschaft, B. 36, 1936, 357. lp.

²⁰⁾ Fr. Müller, op. cit., 183. lp. Tāpat J. Stubel, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, Zürich, 1938, 58. lp.

nepieciešams, lai rīcība par šādu satiksmes līdzekli pārietu uz pircēju, un lai tas to lietātu uz sava rēķina. Tādēļ, ja kāds pircējs paņem automobili mēģinājuma braucienā un drauciens notiek uz pārdevēja rēķina, par automobiļa turētāju vēl atzīstams īpašnieks²¹).

Tuvu šim Halter'a jēdzienam stāv franču civiltiesību „gardien“. Gardien's ir tā persona „qui exerce ou doit exercer sur la chose un controle ou une surveillance“²²). Franču tiesībās ar gardien neapzīmē personu, kura faktiski uzrauga lietu, bet kurai ir zinama juridiska vara un zinama rīcība par lietu un uz kuras tādēļ uzliek arī uzraudzības pienākumu (juridiskā uzraudzība), kāda pienākuma izpildīšanai gardien's var saistīt kādu trešo personu. Tādēļ gardien'a jēdziens ir tuvs Vācijas vai Šveices speciaļo likumu turētājam (Halter)²³).

Bet dzīvē bieži rodas grūtības noteikt Halter vai gardien. Pie šī jautājuma arī var pieiet no formālā vai materialā viedokļa²⁴). Tādēļ arī Francijas tiesu prakse pēdējā laikā atzīst, ka satiksmes līdzekļa īpašnieks tiek prezumēts par gardien. Šo prezumciju viņš var apgāzt tikai ar pierādījumu, ka nodevis lietas juridisko uzraudzību (garde) trešai personai²⁵).

Citi specialie likumi (piemēram, Austrijas, Itālijas, Norvēģijas, Somijas) un Polijas saistību tiesību kodeku 153. p. uzliek atbildību īpašniekam. Īpašnieka stāvoklis ir vienādi noteikts un tādēļ tāda formala pieeja cietušam ir parocīga, tas zin noteikti no kā var prasīt atbildību.

Uzliekot atbildību par nodarītiem zaudējumiem īpašniekam, civiltiesības līdz ar to piespiež viņu būt sevišķi uzmanīga ar motorizēta satiksmes līdzekļa nodošanu citai personai. Austrijas likums līdzās īpašniekam atbildību uzliek arī satiksmes līdzekļa turētājam (Betriebsunternehmer). Arī Polijas saistību tiesību kodeka 153. p. dod iespēju pārlīkt zaudējumus uz faktisko satiksmes līdzekļa lietotāju.

²¹) Fr. Müller, op. cit., 192.—193. lp.

²²) H. et L. Mazeaud, op. cit., T. II, 116. lp.

²³) M. Rheinstejn, op. cit., 84. lp.

²⁴) H. L a l o u, Bulletin de la société d'études législatives, 1933, 34. lp., J. St u b e l, op. cit., 511. un sek. lp.

²⁵) Francijas kasācijas tiesas 1937. g. 20. janvāra spriedums, Dalloz, Recueil hebdomadaire de jurisprudence, 1937, 134. lp.

Lai pārliktu uz motorizētā satiksmes līdzekļa īpašnieku vai turētāju satiksmes risku, tad, uzliekot viņiem atbildību — par šo satiksmes līdzekļu nodarītiem zaudējumiem jāpaplašina arī viņu atbildības pamati.²⁶⁾ Ja īpašnieka vai turētāja atbildība dibinās uz vainas principa, tad viņi nekādu satiksmes risku nenes. Tādēļ gandrīz visi speciālie likumi (Austrijas, Vācijas, Itālijas, Zviedrijas, Somijas, Šveices u. c.) uzliek motorizētā satiksmes līdzekļa īpašniekam vai turētājam atbildību neatkarīgi no vainas. Ar to šī problēma pārnesta no delikta novada uz to saistību novadu, kas satur saistības, kas izceļas tieši uz likuma pamata. Arī Francijas civiltiesībās pastāv satiksmes līdzekļa gardien atbildība neatkarīgi no vainas. Literatūrā gan par to ir strīds²⁷⁾. Bet jāatzīst, ka tais gadījumos, kad automobiļa īpašnieks vai turētājs nevar atbrīvoties no atbildības katru reizi, pierādot savas un savu darbinieku vainas trūkumu, robeža vainas principa un nodarijuma principa starpā ir pārkāpta un atbildība no subjektivās (vainas) pamata pāriet uz objektīvo (nodarijuma) pamatu. Bet Code civil 1384. p. 1. d. deklarētā vainas prezumcija pēc tagadējās franču tiesu prakses nav apgājama ar pierādījumu, ka gardien's nav vainojams notikumā, pat arī ne ar pierādījumu, ka sperti visi nepieciešamie līdzekļi notikuma novēršanai. Gardien's no atbildības var atbrīvoties tikai tad, ja viņš pierāda, ka zaudējumi radušies nepārvaramas varas vai vienīgi cietušā, vai trešās personas vainas dēļ „sans qu'il ait à rechercher si l'accident est du ou non à vice de lamachine“.²⁸⁾

Uzliekot atbildību par nodarītiem zaudējumiem motorizētu satiksmes līdzekļu īpašniekam vai turētājam, neatkarīgi no vainas, speciālie likumi dod iespēju dažos gadījumos atbrī-

²⁶⁾ Vācijas literatūrā pēdējā laikā notiek strīds par stingrāku vai vieglāku atbildību. Literatura norādīta pie H. G ü l d e, Zur Erneuerung des Haftpflichtrechtes im Kraftfahrzeugverkehr, Archiv für die civilistische Praxis. N. F. B. 12. 71. lp.

²⁷⁾ Par vainu: A. Colin et H. Capit ant, op. cit., T. II, 209. lp.; G. Ripert, kašācijas tiesas sprieduma komentārā, Dalloz, Recueil periodique et critique, 1930, I, 57.—60. lp. Pret: L. Joss er and, La responsabilité du dait des automobiles devant les Chambres reunies de la Cour de cassation, Dalloz, Recueil hebdomadaire, 1930, Chronique, 25. un sek. lp.

²⁸⁾ H. et L. M a z e a u d, Op. cit., T. II, 200. lp.

voties no atbildības. Parasti šie atbrīvošanas pamati ir nepārvarama vara un cietušās vai trešās personas vaina.

Vācijas likums nelieto terminu nepārvarama vara, bet „unabwendbares Ereignis“, kas tiek saprasts plašāki kā nepārvaramā vara, bet ar ierobežojumu „das aber weder auf einen Fahrer in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruhen darf“ (lik. 7. p.).

Cietušās vai trešās personas vainas pakāpe var būt dažāda. Šveices 1932. g. likuma 37. pants atbrīvo no atbildības motorizēta satiksmes līdzekļa turētāju, ja cietušās vai trešās personas vaina, kuras dēļ radies zaudējums, ir kvalificējama kā rupja vaina. Pēc Šveices tiesībām, ja automobiļa turētājs un vadītājs nav vainojami notikumā, kas sagādājis cietušajam zaudējumus, bet vainīgs ir pats cietušais vai kāda trešā persona, tomēr par zaudējumiem jāatbild automobiļa turētājam, ja vien cietušā vai trešās personas vaina nav kvalificējama kā rupja vaina. Francijas Société d'études législatives izstrādātā projekta 2. pants²⁹⁾ paredz, ka atbildīgās personas atbrīvojas no atbildības „en cas de force majeure, de fait d'un tiers ou de faute inexcusable de la victime“. Ar to ir domāts uzlikt atbildību īpašniekam arī par cietušā vainu, izņemot cietušā „faute inexcusable“. Zīmīgi, ka projektā nelietā terminu „faute lourde“, jo pēc franču tiesu prakses ieskata, ka persona, kas pārkāpusi likuma vai saistošā noteikuma normu, ir pielaidusi rupju vainu un šis likumprojekts nav gribējis atraut civiltiesisko aizsardzību visām tām personām, kas pārkāpušas ielu lietāšanas noteikumus, piemēram, aizliegumu kājniekiem pāriet ielu nepareizā vietā.³⁰⁾ Faute inexcusable uzskata kā sevišķi smagu vainu, ko pielaiž apzinīgi un kas līdzinājas ļaunam nolūkam³¹⁾. Tādēļ šis likumprojekts deva motorizēta satiksmes līdzekļu īpašniekam mazu iespēju atbrīvoties no atbildības.

Daži likumi (Vācijas, Polijas) atbrīvo motorizēta satiksmes līdzekļa īpašnieku vai turētāju no atbildības tikai tad, ja satiksmes līdzekļa vadītājs ievērojis pēc apstākļiem nepiecie-

²⁹⁾ Projekts iespiests iekš Bulletin de la société d'études législatives, 1932, 83. lp.

³⁰⁾ Bulletin de la société d'études législatives, 1933, 109. lp.

³¹⁾ Fr. Gorphe, Op. cit., 186. lp. 1. piezīme.

šamo uzmanību, bet zaudējums radies vienīgi cietušā vainas dēļ. Līdzīga ir arī Austrijas tiesu prakse⁸²⁾. Šis aprobežojums ir pareizs, jo tas saskan ar vispārējiem civiltiesiskiem principiem saskaņā ar kuriem cietušā vaina nedod iespēju vainīgam atbrīvoties no atbildības, bet tikai rada dalītu atbildību.

Turpretim Itālijas likums atļauj satiksmes līdzekļa īpašniekam līdzīgi kā tā vadītājam (122. p.) atbrīvoties no atbildības, ja viņš pierāda, ka nedz viņš, nedz arī satiksmes līdzekļa vadītājs vainojami notikumā, kas sagādājis zaudējumus. Tādēļ daži zinātnieki (G o r p h e) atzīst, ka Itālijas specialais likums balstās uz vainas principa. Tādam ieskatam nevar piekrist, jo Itālijā satiksmes līdzekļa īpašniekam, tāpat kā vadītājam, jāatbild par zaudējumiem, kas radušies satiksmes līdzekļa konstrukcijas vai darbības defekta dēļ, kaut arī viņi nebūtu vainojami par šiem trūkumiem.

Līdzās motorizēta satiksmes turētājam vai īpašniekam atbildību par nodarītiem zaudējumiem nes arī šāda satiksmes līdzekļa vadītājs. Motorizēta satiksmes līdzekļa vadītāja atbildība gandrīz visur dibinas uz vainu. Tiesības nav uzlikušas viņam atbildību par zaudējumiem, kas radušies bez viņa vainas, t. s. satiksmes risku. Bet ievērojot cietušā intereses, satiksmes līdzekļa vadītāja vainu specialos likumos parasti prezumē (Vācijas lik. 18. p., Zviedrijas lik. 2. p. un citi), ar ko onus probandi uzlikts satiksmes līdzekļa vadītājam. Kā jau augstāki norādīts, nelaimes notikuma apstākļi un ātrums ar kādu notiek nelaimes, notikums atņem bieži cietušajam iespēju apsvērt notikumu un sagādāt pierādījumus. Turpretim satiksmes līdzekļa vadītājs, kurš sava amata dēļ visu laiku novēroja ceļu, var labāki izskaidrot nelaimes notikuma apstākļus.

Austrijas likuma 2. pants un Itālijas likuma 122. pants uzliek motorizētā satiksmes līdzekļa vadītājam atbildību arī neatkarīgi no vainas. Tas izskaidrojams ar to, ka Itālijas un Austrijas likumos, tāpat kā savā laikā mūsu Satiksmes ministrijas izstrādātā projektā, satiksmes līdzekļa īpašnieka un vadītāja atbildības pamati ir vienādi. Austrijā ir taisīts izņēmums profesionāliem šoferiem (Berufsenker), kuru atbildība dibinas uz vainu.

⁸²⁾ A. Ehrenzweig, System des österreichischen allgemeinen Privatrechts, B. II, 2. T., Wien, 1920, 592. lp.

Civiltiesību zinātnē³³⁾ ļoti strīdīgs jautājums vai motorizēta satiksmes līdzekļa īpašnieka respektīvi turētāja atbildība būtu aprobežojama apmēra ziņā. Vācijas likuma 12. pants šo atbildību aprobežo. Vācijas likuma piemēram seko Holandes, Somijas un citi likumi. Turpretim Austrijas, Šveices, Polijas un citi likumi šādu atbildību neierobežo. Jau šī dažādība likumdošanā norāda, ka šīs problēmas atrisināšanai var būt dažādi viedokļi. Daži juristi, aizstāvēdami aprobežotu atbildību, uzsver motorizēta satiksmes līdzekļa īpašnieka intereses, aizrādīdami, ka būtu taisnīgi likumu radīto stingro atbildību par nodarītiem zaudējumiem kompensēt ar ierobežojumu atbildības apmēra ziņā. Citi uzsver cietušā intereses, kuras prasa pilnīgu atlīdzību un norāda, ka nepiešķirot tiesību saņemt pilnīgu zaudējumu atlīdzību, šie cietušie tiek nostādīti nelabvēlīgākā stāvoklī, kā citas personas, kas cietušas no kāda delikta. Savu domu pastiprināšanai atsaucas uz sekošu piemēru: ja kādu sabrauc pajūgs, sabrauktam ir tiesības uz pilnīgu zaudējumu atlīdzību, bet ja šo pašu cietušo sabrauktu automobilis, viņam būtu tiesības saņemt tikai aprobežotu atlīdzību.

Pie šīs problēmas atrisināšanas jāņem vērā civiltiesību daba. Katrā civiltiesiskā institūtā ir ieinteresēta atsevišķa persona, kā arī visa civiltiesiskā sabiedrība vai jebkurā civiltiesiskā institūtā, kā saka prof. V. S i n a i s k i s,³⁴⁾ ir atrodams individualais un sociālais vai sabiedriskais elements. Tādēļ pie šīs problēmas atrisināšanas nevar pieiet tikai no individuālā viedokļa, jāapskata arī civiltiesiskās sabiedrības intereses.

Zaudējumu atlīdzības pienākumam vispār ir divas funkcijas³⁵⁾ 1) civiltiesiskās sabiedrības reakcija pret tiesiskās normas pārkāpēju, 2) — nodarīto zaudējumu atlīdzināšana. Pirmā v a i r ā k ir ieinteresēti civiltiesiskā sabiedrība, otrā — cietušais. Sakarā ar pirmo funkciju zaudējumu atlīdzības pienākums uzlikts tagadnes civiltiesībās principā tikai tām personām, kuras pielaidušas tādu darbību vai bezdarbību, kuru viņam var pieskaitīt par vainu, jo šīm personām normatīvi civil-

³³⁾ Sk. Bulletin de la société d'études législatives, 1933, 36. lp., Gulde, Op. cit., 83.—84. lp.

³⁴⁾ Prof. V. S i n a i s k i s, Основы гражданск. права I, Rīgā, 1931, 36. lp.

³⁵⁾ Dr. V. M a t a j a, Das Recht des Schadenersatzes vom Standpunkte der Nationalökonomie, Leipzig, 1888, 19. lp.

tiesiskā sabiedrība var pārnest viņu uzvešanos. Ja zaudējumu atlīdzības pienākumu rada neatkarīgi no nodarītāja vainas, tad mēs nevaram runāt par deliktisku atbildību, tad arī zaudējuma atlīdzībai nav soda raksturs un preventīvs mērķis. Šais gadījumos ir radīta atbildība uz likuma pamata, kam pēc prof. G. Ripert domām³⁶⁾ drīzāk ir apdrošinājuma raksturs. Pēdējā gadījumā jāatzīst, ka civiltiesiskās sabiedrības intereses atļauj rēķināties arī ar atbildīgo personu interesēm un tās pilnīgi neupurēt par labu cietušo personu interesēm. Bez tam jāņem vērā, ka civiltiesiskā sabiedrība ir ieinteresēta, kā personām, kas cietušas, zaudējumi pēc iespējas tiktu atlīdzināti, bet no otras puses civiltiesiskās sabiedrības intereses arī prasa ievērot satiksmes derīgumu un ar pārāk smagām nastām neiznīcināt vai neapturēt satiksmes attīstību. Motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieka atbildības aprobežošana ir atzīstama jo sevišķi tādēļ, ka daži civillikumi (ŠOR un ABGB), kā arī daži autori (Mataja, Saleilles, Laurent, Ihering un citi) atzīst, ka pat pie deliktu atbildības zaudējumu atlīdzības apmērs ir stādams atkarībā no vainas pakāpes. Tādēļ, ja pastāv atbildība bez vainas, šai atbildībai jābūt mazākai kā atbildībai vainas gadījumā. Nodibinot atbildību neatkarīgi no vainas, likumdevējs faktiski, daudzās zemēs arī juridiski, piespiež motorizēto satiksmes līdzekļu īpašniekus apdrošināt viņu atbildību pret trešām personām. Šī apdrošinājuma vieglākai un lētākai izdarīšanai arī būtu nepieciešami šo atbildību aprobežot. Atbildības aprobežojums ir iespējams divējādā veidā. Vācijas, Somijas, Holandes likumi atbildību aprobežoja, nosakot skaitliski maksimālo atbildības sumu. Pret šādu aprobežumu veidu Francijā cēla iebildumus tieši apdrošināšanas sabiedrības, norādīdamas, ka tādos gadījumos tiesas vienādi piespiež maksimālo sumu³⁷⁾. Tas notiek tādā gadījumā, ja likumi paredz pārāk mazu zaudējumu atlīdzības maksimumu. Francijas Société d'études législatives izstrādātais projekts arī aprobežoja zaudējumu daļu, kas būtu atlīdzināma, bet šo ierobežojumu panāca citādi. Tas noteica zināmu atlīdzības

³⁶⁾ G. Ripert, La regle morale dans les obligations civiles, 3-e ed., 1935, 233. lp.

³⁷⁾ Bulletin de la société d'études législatives, 1933, 115. lp.

minimumu un tālāko atbildību aprobežoja ar daļas atbildību, kuras lielums atkarīgs no zaudējumu apmēriem, jo lielāki zaudējumi, jo mazāka daļa (pat līdz $\frac{1}{3}$) tiek atlīdzināta. Pie šādas pieejas arī lielākas sociālas vērtības tiek vismaz zināmā daļā pastiprināti aizsargātas.

No pozitīviem likumiem neviens nenodrošina personai, kas zaudējusi darba spēju tiesības saņemt zinamu atlīdzības minimumu. Šo domu pazīst minētais franču projekts, kas uzstādīja prezumciju, ko atbildīgā persona var apstrīdēt, ka katra persona ir spējīga nopelnīt zinamu minimu. Ja cietušais pieprasa lielāku atlīdzību, tad viņam jāpierāda lielāki zaudējumi. Šī doma ir apsveicama, jo skaidrs, ka sakropļošanā vai nāves gadījumā pakalpalicēji cieš zaudējumus, bet tos pierādīt kādreiz ir ļoti grūti, sevišķi gadījuma darba strādniekiem. Tādā veidā tiek taisnīgāki sadalīts pierādījuma pienākums.

Šī speciālo likumu aprobežotā atbildība attaisnojama tādēļ, ka viņu uzliek neatkarīgi no vainas. Bet būtu netaisni, ja tāda atbildība pastāvētu arī tādā gadījumā, ja automobiļa īpašnieks ir vainojams nelaiemes notikumā. Šādai atbildībai jānorit saskaņā ar deliktu atbildības principiem un šeit nekāds atbildības aprobežojums nebūtu attansojams. Tādēļ Vācijas 1908. g. likuma 16. p. nosaka — unberührt bleiben die reichgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Fahrzeughalter für den durch des Fahrzeug verursachten Schaden in weiteren Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist. Nepareizs, ka tādas tiesības nedod Somijas likums.

Daudzu zemju likumi dod cietušajam zinamu garantiju šīs atlīdzības sumas saņemšanai. Pirmā garantija, bez šaubām, ir motorizēta satiksmes līdzekļa īpašnieka vai turētāja piesaistīšanai atbildībai par nodarītiem zaudējumiem, bet arī pēdējais var būt mazturīgs.

Lai nodrošinātu cietušam drošas izredzes saņemt no atbildīgām personām zaudējumu atlīdzību, ir iespējami divi ceļi: 1) prasīt reālus nodrošinājumus, 2) atzīt obligātu apdrošinājumu. Pirmais atrisinājums nav atzīstams, jo reālu nodrošinājumu varētu dot tikai turīgi cilvēki un līdz ar to motorizētu satiksmes līdzekļu lietāšana kļūtu par turīgāko aprindu privilēģiju. Tādēļ arī tie likumi (Anglijas 1930. g. li-

kums, Norveģijas 1926. g. likums), kas atļauj atbildības nodrošināšanai iesniegt zinamus nodrošinājumus, tomēr paredz atbildības apdrošinājumu, kas atvieto šādu nodrošinājuma iesniegšanu. Obligats apdrošinājums pastāv Somijā (1925), Dānijā (1927), Austrijā (1929), Zviedrijā (1929), Šveicē (1932), Luksenburgā (1932) un citās zemēs. Vācijā obligāts apdrošinājums pastāv pa daļai un izvests netiešā ceļā. Tā, piemēram, saskaņā ar Prūsijas satiksmes ministra rīkojumu, jo kāds automobiļa vadītājs nodara zaudējumus, kurus viņš nespēj atlīdzināt un atbildība nav bijusi apdrošināta, tad braukšanas atļauja atņemama³⁸). Francijā faktiski ir apdrošināti pret atbildību 95% no automobiļiem³⁹).

Ar apdrošinājumu materialo atbildību par zaudējumiem pārliet no nodarītāja uz apdrošināšanas sabiedrību. Zaudējumu nodarītājs kļūst tikai formāli atbildīga personā, jo norēķini par zaudējumiem notiek starp apdrošināšanas sabiedrību un cietušo. Cietušajam pat piešķir Šveices un Skandināvijas zemju likumi tiešu prasību pret apdrošināšanas sabiedrību. Bet nodarītāja atbildības atvietošana ar apdrošināšanas sabiedrības atbildību rada zinamas briesmas civiltiesiskai sabiedrībai. Atsevišķam civiltiesiskās sabiedrības loceklim uzliktā atbildība regulē šī locekļa uzvešanos civiltiesiskā sabiedrībā. Ja šo atbildību iznīcina, tad saprotam, mazinās arī atbildības sajūta, kam var būt tikai ļaunas sekas, ko jau norāda franču prof. R. Savatier⁴⁰), kurš principā atzīst plašu atbildības apdrošinājumu. Ar visas atbildības pārlikšanu uz apdrošināšanas sabiedrībām civiltiesiskās sabiedrības locekļi kļūst pavirši, neuzmanīgi, kādēļ palielinās nelaimju skaits, kas redzams no Amerikas savienoto valstu statistikas. Piem., Masačuzetā piecu gadu laikā pēc obligatās apdrošinājuma ieviešanas nelaimju skaits dubultoies.

Lai ar obligato apdrošinājumu nemazinātos personas atbildības sajūta, būtu nepieciešami: 1) vai nu, ka vienu riska

³⁸) K. Jannot, Op. cit., 363. lp.

³⁹) J. Scherer, L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles, Thèse, Paris, 1931, 11. lp.

⁴⁰) R. Savatier, Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels? Dalloz, Recueil hebdomadaire, 1931. 12. lp.

daļu nestu vienādi motorizētā satiksmes līdzekļa īpašnieks (vai turētājs) un ka apdrošināšanas sabiedrībai piešķirtu regresa tiesības pret vainīgo trešo personu un vadītāju; 2) vai atkal jāseko Šveices 1932. g. 15. marta likuma idejai, kas 42. pantā piešķir tiesnesim tiesību īpašnieka vai vadītāja vainas gadījumā piešķirt cietušajam bez zaudējumu atlīdzības vēl papildu maksu, kas ir neatkarīgi no zaudējuma un kas patiesībā ir civilsods.