



## PRIMER

Andrej Čas, vodja pravne službe v neki gospodarski družbi, se je znašel v krizi slednjih let. Ko je iskal način kako popestriti svoje življenje, je zasledil oglas družbe Poritura d.o.o. Omenjena družba se je ukvarjala s storitvami »rent-a-car«. Poritura je oglaševala najem vozila »Edison 4«. Gre za vozilo višjega cenovnega razreda, ki pa ga od ostalih ločuje napredna (in s strani proizvajalca močno oglaševana) tehnologija »Avtopilot«. Le-ta omogoča avtonomno vožnjo, pri čemer pa nemški proizvajalec »Edison GmbH« poudarja, da je vozilo sicer sposobno polno avtomatizirane vožnje, da pa temu ni namenjeno, saj programska oprema še ni bila dovolj rigorozno testirana, hkrati pa pravni pomisleki za zdaj preprečujejo oglaševanje takšne vožnje kot »polno avtomatizirane«. Edison GmbH je kljub oglaševanju funkcije, vztrajalo, da vožnja ostaja naloga voznika, ki lahko vselej odvzame avtonomnost vozilu, takoj ko začne usmerjati vozilo z volanom.

Andrej se je odločil, da bo vozilo najel za obdobje od 3.3.2016 do 20.3.2016 in preizkusil funkcijo »Avtopilot«. V ta namen se je odpravil k podružnici družbe Poritura v Mariboru in se pozanimal o pogojih najema. Pri g. Matiji Dvoršak je poizvedoval o pogojih najema in možnostih uporabe vozila v načinu avtopilot. Na koncu sta sklenila posel po vnaprej pripravljeni tipski pogodbi, g. Dvoršak pa je dejal, da ga bo o podrobnostih uporabe avtopilota Andreja obvestil v kratkem. Še istega večera je g. Dvoršak po privatnem mail računu obvestil g. Časa, da se je posvetoval z in-house pravnikom Poriture, ki je sicer z dopusta napisal, da večjih pomislekov pri uporabi te funkcije ne vidi.

Tekom najema je Andrej redoma vozil Edisona in preizkušal funkcijo avtopilot. Ker v tehnologijo sprva ni povsem zaupal, jo je preizkušal najprej na regionalni cestah, nato pa kar celotno pot od Maribora do Portoroža, ko se je peljal na konferenco o trgovskem pravu. Sprva je Andrej nezaupljivo bdel nad volanom avtomobila, ko pa je videl kako odlično se potovalni računalnik sam znajde, je le še vtipkal destinacijo in se prepustil vožnji. 11.3.2016 ga je na lokalni cesti v Občini Ruše ustavil prometni policist, sicer znanec in občudoval notranjost ter sposobnost funkcije avtopilot, rekoč celo, da bodo takšne stvari gotovo pripomogle k zmanjšanju števila nesreč.

Ob izteku najema je Andrej poskušal vrniti avtomobil v prostore Poriture, a je bila nedelja in ni bilo nikogar, ki bi prevzel vozilo. Andrej se je sprijaznil, da bo avto pač vrnil naslednji dan. Sledečega dne, tj. 21.3.2016, je Andreja obiskal 13-letni sin Jon Čas, ki se je vrnil s šole v naravi. Navdušen nad Edisonom je prosil očeta, če ga lahko pelje. Ta je dejal, da mora avtomobil nujno vrniti, a lahko na poti do podružnice Poriture opravita končno vožnjo. Sedla sta v avtomobil, pri čemer je oče Jona posedel kar za volan. Vkllopila sta avtomobil, vnesla zeleno destinacijo in ostalo prepustila avtopilotu. Vožnja je potekala gladko, dokler nista dospela do križišča med Bobekovo ulico in Schmirmalovo cesto. Navigacijski sistem je izračunal, da najhitrejša pot do Poriture poteka ravno po Bobekovi. Zavoj na Schmirmaulovo bi bil neracionalen in bi pot le nepotrebno zavlekel.

Dva dni pred tem, tj. 19.3.2016 je v veljavo vstopil nov prometni režim v mestu Maribor. Ta je zaprl Bobekovo ulico in se je ves promet na križišču preusmerjal na Schmirmaulovo, tako da



so vozila bila primorana zvoziti »lok« okoli preostanka Bobekove, ki je sedaj preurejena v cono za pešce. Andrej za spremembo ni vedel. Edison GmbH je za spremembo vedela in jo vnesla v programsko nadgradnjo (Update v2.042) za navigacijski sistem Edison 4. Sama navigacijska komponenta »Edison navsat« je sicer izdelana v Sloveniji, v družbi MapSat. MapSat izdeluje tako tehnične (fizične) komponente za (GPS) navigacijo, kakor tudi programsko opremo in njene nadgradnje. Slednje so nato uvožene v nemške obrate Edison GmbH, kjer jih vgradijo v avtomobile in povežejo z operacijskim sistemom Tomas, ki skrbi za ubrano delovanje vseh komponent.

Programska nadgradnja (Update v2.042) ni bila instalirana na najetem Edisonu, ker je Poritura izklopila avtomatske posodobitve. Tako se je dotični Edison peljal po trasi, zanašajoč se na podatke iz prejšnje programske nadgradnje (Update v 2.030) z dne 2.3.2016, ki so bili že obsoletni. Vendar se je pri vožnji z autopilotom zanašal tudi na v-avtu-nameščene kamere, ki so zaznavale okolico (tudi prometno signalizacijo). Pred križiščem sta bila postavljena dva prometna znaka. Prvi je v slovenščini tekstovno in s puščico opozarjal na obvoz, drugi pa je v slovenskem jeziku opozarjal z zapisom »eksperimentalna prometna ureditev« ter trikotnim, rdeče obrobljenim znakom s klicajem. Na drugi strani križišča, tj. tam kjer bi se morala nadaljevati vožnja po Bobekovi, je stal znak prepovedi vožnje, ki pa je bil sveže počekčan z grafiti bele barve. Bobekova ni bila fizično zaprta, je pa bila na nasprotnem voznem pasu postavljena ovira v obliki cvetličnega korita. Ker Edison ni prepoznal/razumel nobenega izmed znakov, je vožnjo nadaljeval po Bobekovi, mimo cvetličnega korita. S tem je zapeljal na novonastalo cono za pešce pri nespremenjeni hitrosti 50 km/h. Takoj, ko je avtomobil zapeljal mimo korita je na »cesto« na desnem voznem pasu (relativno v smeri vožnje zadevnega avtomobila) stopila 7 letna deklica, kar je predstavljalo nepričakovano okoliščino Edisonovemu računalniku, ki se je zanašal, da vozi po cestišču, namenjenemu prometu z motornimi vozili. V hipu sekunde je »izračunal«, da je v izogib (sicer gotovi) nesreči potrebno zaviti desno, preko pločnika in se izogniti nesreči, pa čeprav bi čez nekaj metrov kljub zaviranju avtomobil trčil v cestno svetilko. Računalnik je namreč s stopnjo verjetnosti izračunal, da bo tako nastalo najmanj škode oz. da bi voznik in sovoznik utrpela le lažje poškodbe, življenje deklice pa bi bilo ohranjeno. Alternativa se je kazala v zavoju levo, mimo deklice, na nasprotni vozni pas, kjer pa je računalnik izračunal, da obstaja verjetnost izogiba nesreči brez trka, vendar se je tej opciji ognil, saj je vključevala določeno (sicer majhno) stopnjo verjetnosti, da bi pri tem ne zavil dovolj in bi povozil starejšo gospo, ki je na levi, nekoliko za deklico, sprehajala psa.

Seveda pa Jon in Andrej nista sedela križem rok. Ko je avto prevozil križišče je oče vzkliknil sinu, sin pa je (ko je na cesto pritekla deklica) tudi sam odreagirjal in v trenutku, ko je avto sicer začel zavijati v desno, zagrabil za volan in ga, kolikor je pač mogel, zavrtel v levo, saj se je želel izogniti tako deklici kakor tudi temu, da bi z očetom trčila v svetilko in se nemara sama ubila. Vendar Jon ni zavil dovolj močno in je povozil starejšo gospo (go. Severino Koračin), ki se je bližala levemu pločniku, ko jo je pes vlačil za seboj na povodcu. Povozil je tudi njenega psa, čistokrvnega nemškega ovčarja po imenu Blaž.

Na kraj dogodka so nemudoma prispele intervencijske službe in hudo poškodovano go. Koračin odpeljale v UKC Maribor, kjer se opravili nujne posege in jo namestili v oddelek za intenzivno nego. Ga. Koračin je bila v komi tri tedne, ko se je zbudila in vprašala po Blažu, ki pa je umrl. Od prebuditve naprej je komaj shajala in zdravniki so svojem dejali, da njeno življenje visi na

nitki. Takrat so se okoli ge. Koračin nakopičili odvetniki, ki so želeli prevzeti njen primer. Eden izmed njih jo je uspel v trenutku lucidne zavesti dne 29.5.2016 nagovoriti k pooblastitvi za vložitev predpravdnega zahtevka in morebitne tožbe. Takoj zatem je vložil predpravdne zahtevke zoper Jona Časa, Porituro d.o.o., zavarovalnico Mura d.d. (pri kateri je Poritura imela zavarovano avtomobilsko odgovornost) in Edison GmbH. Od vsakega naslovnika so terjali plačilo odškodnine (nepremoženjska škoda, ki je nastala materi; nepremoženjska škoda zaradi smrti bližnjega; premoženjska škoda v zvezi s stroški zdravljenja) v višini 40.000,00 EUR. Nihče izmed naslovljencev na zahtevek ni odgovoril.

Ga. Koračin je kljub naporom zdravniške ekipe umrla 28.6.2016, v UKC Maribor, po tem ko so svojci k lečejnu angažirali še tujega strokovnjaka, ki je prišel v Slovenijo pregledat pokojno na njihove stroške.

V vmesnem času se je kazenski postopek zoper Andreja Časa pred prvostopenjskim sodiščem končal z oprostilno sodbo, vendar je tožilstvo vložilo pritožbo, ki se vodi pred višjim sodiščem. Nasprotno pa je bilo izdano več prekrškovnih odločb, zoper katere Andrej Čas ni vložil pravnih sredstev.

Dediči pokojne, Kristina Plevnik, Mitja Koračin in Peter Koračin-Senica sedaj iščejo »pravico in zadoščenje v imenu matere« in se na vas obračajo kot na odvetnike, ki bi jim pomagali doseči zasledovani cilj pred civilnim sodiščem. »Odgovarjajo naj vsi, ki so odgovorni« je imperativ, ki ga skušajo doseči.

#### *Addendum:*

- vso procesno gradivo, ki bo vključevalo podatke o strankah, relevantne člene najemne pogodbe, oglasno sporočilo, tloris prometne ureditve, izvedensko mnenje pred pravdo postavljenih izvedencev (tehnične in medicinske stroke) ipd. bo objavljeno naknadno, v doglednem času.

- časovnica tekmovanja (točni datumi) bo objavljena naknadno; z aneksom k Pravilniku. Ne bo pa odstopanj od tradicionalnih okvirjev tekmovanja (oddaja tožbe konec oktobra, oddaja odgovora na tožbo konec novembra in obravnave pričetkom decembra).