

každý může lehce rozpoznati, neb podle předpisů zvláště vyhlášených, nebo podle stavu, úradu, povolání své činnosti, svého zaměstnání nebo vůbec podle svých zvláštních poměrů, může nahlédnouti, že je způsobilé, aby přivodilo nebezpečí pro život, zdraví nebo tělesnou bezpečnost lidí aneb je zvýšilo. Rychlou, neopatrnou jízdou je tedy jízda, která se přiči předpisům o tom zvlášt vydaným. Takováto jízda sama o sobě, i když z ní nevzešla žádná skutečná škoda — (srovnej § 431 tr. z.) — zakládá skutkovou podstatu trestního činu podle citovaných paragrafů, jehož stíhání náleží soudům. Ustanovení § 45 odst. 1., věta 1., cit. nařízení, že v uzavřených osadách nesmí rychlost silostroje nikdy býti větší než 15 km za hodinu (rychlost lehkého rychlého vozů), je zvlášt vyhlášeným předpisem ve smyslu § 335 tr. z., jehož nedbání charakterisuje jízdu silostrojem jako rychlou, neopatrnou a po rozumu § 427 a § 428 tr. z. trestnou, předpokládajíc ovšem, že jest splněna také druhá podmínka § 427 tr. z., to jest, že patří uzavřená osada k místům v tomto paragrafu označeným, to jest místům a jiným hustě obývaným nebo čteně navštěvovaným končinám. N. s. s. má za to, že uzavřenou osadou rozuměti jest onu část obecního území, která jest zastavěna větším počtem obytných budov podle obvyklého způsobu stavebního k sobě přiléhajících a ve které jest usedlý větší počet obyvatelstva. Touto koncentrací obydlí a lidí v bezprostřední blízkosti podobá se takovéto usídlení městu a jest proto uzavřenou osadu ve smyslu § 46 cit. nařízení klásti na roveň s hustě obývanou končinou ve smyslu § 427 tr. z.

Je jisto, že takováto argumentace jest správná. Mimochodem sluší připomenouti, že v tomto nálezu vyslovuje N. s. s. též názor, co rozumí uzavřenou obcí ve smyslu § 46 cit. nař. Tento pojem jest totiž nyní velice důležitý, poněvadž jest hranicí příslušnosti soudů a úradů politických resp. policejních, kterým nadále zůstává příslušnost k trestání přestupků nedovolené rychlé jízdy mimo uzavřené obce (odst. 1., věta 2. cit. § 46) a všude tam, kde je předepsána rychlost 6 km/hod. jako na křižovatkách, při vyjíždění z vrat, za mlhy a pod. (odst. 2. cit. § 46).

Jak již řečeno, nelze proti vývodům N. s. s. ničeho namítati. Myslím však, že podobně dala by se odůvodniti příslušnost soudů i pro zmíněné přestupky, jež zůstaly přestupky policejními. Vždyt konkrétní ohrožení života, bezpečnosti zdraví nebo tělesné bezpečnosti jest mnohem větší, jede-li se po otevřené silnici rychlostí větší 70 km/hod. podle druhu a stavu vozidla. Nemenší nebezpečí ovšem způsobuje nedodržování předpisu odstavce 2. § 46.

Pokud se pak věci týče po stránce praktické, dlužno uvážiti tu okolnost, že během několika málo let nebude u nás téměř majitele nebo řidiče motorového vozidla — nebude-li snad v dohledné době přípustná výše rychlosti upravena tak, aby odpovídala dnešním technickým a dopravním poměrům —, který by měl trestní lístek čistý. Dnes t. zv. zachovalost skutečně závisí na náhodě, je-li řidič udán či nikoliv, protože přes všechny tresty, jak zkušenost ukazuje, se rychlostí 15 km/hod. přes uzavřené obce nejezdí. Jest tedy následkem této praxe i jinak zcela bezúhonný a opatrný řidič stavěn do stejné řady se všemi důsledky s lidmi často nejpochybnější pověsti, o nichž se v relacích píše »soudně trestán«. Jest pochybno, je-li nová praxe z tohoto hlediska spravedlivá. pšř.

LITERATURA.

Univ. prof. Dr. Jaromír Sedláček: *Obligační právo III.* — Brno 1929, Československý akademický spolek »Právník«. 8^o, s podporou min. školství. — Po pěti letech od vydání prvního svazku Obligačního práva dokončil autor svůj systém oblig. práva vydáním Obligačního práva. díl III., ve kterém pojednává o mimosmluvních závazcích oblig. práva, o jednatelství bez příkazu s obrácením věci ve prospěch druhého (versio in rem), o náhradě škody a nekalé soutěži.

V předmluvě zmiňuje se autor o pochybách, které měl o tom, zda je vůbec možno zahrnovati tyto mimosmluvní závazky do oblig. práva, když ideologie, která dělila právo soukromé na právo věcné a oblig. je v zásadě pochybena. Hledisko filosofického kriticismu, pod kterým své výklady podává, nutí autora, aby se díval na rozdělení a systematiku soukromého práva s hlediska jiného a uspořádána proto systematika podle hlediska normologického.

Knihu rozděluje autor na tři části. V části první pojednává o mimosmluvních jednáních na vrub druhého, které rozděluje na přímé (opírajíc se o smlouvu zmocňovací) a nepřímé (když tu smlouvy není). Toto nepřímé jednatelství dělí na jednatelství bez příkazu (§§ 1035 až 1040 o. z. o.) a na obrácení věci ve prospěch druhého (§§ 1041—1044 o. z. o.) Jednatelství předpokládá zásah do cizího jmění. Tím je charakterisován tento mimokontraktuální poměr proti poměru smluvnímu (zastoupení). Zmíniv se o dvou druhích jednatelství: nutném a účelném, a o jednatelství nepravém přechází k versio in rem. Líčí zevrubně podstatu jeho a rozebírá jednotlivé případy tohoto druhu jednatelství: plnění za druhého, plnění alimentů, obětování věci vlastní ve společném nebezpečí, překročení hranic při stavbě a jednání s nepřímým zástupcem.

Druhá a nejobsáhlejší část jedná o náhradě škody. Autor předesílá obsírné pojednání o podstatě povinnosti k náhradě škody, obrací se k výkladům obecným o této materii a přechází k vyložení skutkových podstat zakládajících nárok na náhradu škody. Tak pojednává o deliktech proti integritě tělesné, o deliktech proti cti a dobrým mravům, kde zejména zvláště bedlivě si všímá urážky na cti a rozšiřování nepravdivých zpráv. Důležitou a velmi přehlednou kapitolou je kapitola o podnikatelském risiku, kde zejména partie o ručení za škody, způsobené při železničním provozu a o ručení za škody, způsobené vozidly poháněnými živelní silou (automobily) a letadly (všímá si rozdílu zákona, o ručení za škody z provozování automobilů č. 162/1908 ř. z. a zákona o letectví č. 172/1925 Sb. z. a n.), budou čtenáři hojně vyhledávány pro svoji aktuálnost a zejména studenty-právnickými vděčně přijaty pro svoji jasnost a snadnou pochopitelnost. Stejně však i kapitoly další o ručení za majetek a ručení za osoby třetí, kde pojednává o ručení za orgány pomocné — t. j. lidí, kterých někdo používá v okruhu svého jmění, aby dosáhl vytčené cíle —, o ručení orgánů veřejné moci výkonné za porušení úřední povinnosti, o ručení státu a právnických osob, jsou právě pro právnický dorost šťastně výkladově řešeny.

Část třetí jedná o nekalé soutěži. O této materii pojednává již celá literatura a tu autor nechce rozmnožovati, nýbrž podává jen charakteristické známky její, aby umožnil těm, kdož o tuto otázku se zajímají, informovati se o jádru problému.

Knihla tato je určena především pro studujícího právníka a ve druhé řadě pro právníka praktického. Proto autor podává své výklady způsobem přehledným a jasným. Aby toho dosáhl, doprovází množstvím praktických příkladů teoretické stati, takže kniha je srozumitelná a snadno pochopitelná pro každého inteligentního laika. Tato snaha však nijak nevdává autorovi, aby látku nepodal též vědecky právě ve spojení těchto dvou hledisek leží nesporné plus učebnice a bude jistě jak studujícími tak i praktickými právníky, jimž mohu tuto knihu vřele doporučiti, hojně vyhledávána.

Úprava knihy je stejná jako při obou předešlých svazcích, což je jistě dílu ku prospěchu. Dílo tvoří takto jednotný celek, jak ho tvoří i materie, o kterém je v něm pojednáno. Oma.

JUDr. Vladimír Mandl: Automobilový zákon z 9. srpna 1908, č. 162. ř. z., a jeho forma. Sběrka spisů právnických a národohospodářských, sv. XLI, Brno 1929, Barvič & Novotný. Str. 57. Kč 10. — Plzeňský advokát dr. Mandl, který je nám znám již z dřívějších svých prací z oboru práva soukromého, zvláště svým spisem »Letecké právo«, vyšlým v r. 1928 v Plzni, podniká svým posledním spiskem