

v tomto směru jde povolení více méně *ultra petitem*. Přihlédneme-li však k dedukci, vidíme, že její vlastní tendence směřovala právě proti výhradě práva zákonodárného. Lze tedy vskutku tvrditi, že při vydávání kabinetních listů, zejména z 8. dubna 1848 na dedukci se nezapomnělo (o čemž ostatně svědčí i poznámka na samém aktu), a že obsah její měl do jisté míry vliv i na obsah kab. listu, že tudíž mezi oběma souvislost tu jest.

Bezpečně bude lze to zjistiti ovšem teprve tehdy, až archivní akta kab. listu z 8. dubna 1848 budou přístupna, čehož dosud není.

O náhradě škody, způsobené vzduchoplavbou.

Píše *Dr. Jan Heller*.

A) Z činů nedovolených čili bez ohledu na smluvní poměr.

Duchaplnými pracemi o základech náhrady škody známý a vynikající spisovatel *Max Rümelin* v posledním spise svém „*Schadenersatz ohne Verschulden*“ (1910), dochází na konci své úvahy poznání, že budoucnost nauky o náhradě škody nebude spočívat na jedině, jakoby samospasitelné zásadě, nýbrž na poznání *různosti zájmů*, jež chrániti třeba.

Ohrožené zájmy soukromoprávní dle R. chrániti třeba (str. 66), jakmile se vyskytnou *podniky, jež spojeny jsou při provozu se značným nebezpečím*, jak tomu jest při silovozech (automobilech) a při vzduchoplavbě. Tu třeba zavésti ručení, založené na mimořádném ohrožování zájmů, ježto takové ohrožování přesahuje míru obvyklou a všední (str. 30 a 31).

Tímto učením *Max Rümelin* velice se přiblížil, ba skorem shoduje se již s naukou *Randovou, Tilschovou a Pavlíčkovou* o náhradě škody, vyslovenou zvláště na českém sjezdu právnickém a ve spisech k němu podaných.

Citujeme tu jenom práci *Tilschovu* na str. 18, jenž praví, že v nauce té nelze nalézt zásady, která by mohla nahraditi princip zavinění aneb která by koordinovaně vedle toho principu spojovala všechny případy, ve kterých rozšířené neb nad zavinění zvýšené ručení jest žádoucí neb již provedeno. Spíše doporučí

se rozšíření ručení z různých důvodů pro jednotlivé případy. Nejprřednějším takovým důvodem ovšem jest nebezpečnost jednání nějakého a nebezpečnost věcí.

Dle našeho dosud platného práva rakouského, založeného na vývoji historickém a na recepci římského práva, ručí každý za škodu způsobenou z pravidla jen tenkrát, když škodu tuto zavinil.¹⁾

Tak i vzduchoplavec dle dosavadního našeho práva ručiti bude za škodu svým letem a svým létadlem na lidech a majetku způsobenou jen tenkrát, když škodu tuto zavinil buď jednáním úmyslným, neb zanedbáním ostražitosti dobrého hospodáře²⁾ aneb nezachováváním zvláštních platných předpisů pro vzduchoplavbu vyhlášených.

Poněvadž však jednáme o podniku technickém, jenž nedosáhl ještě veskrz svého technického vstrojení v takovém stupni, aby se již stal obecně užívaným prostředkem dopravním, a jenž, jak dle dnešního stavu věci dá se souditi, trvalého upravení zákonného a právního teprve v budoucnosti dojde, záhodno jest uvažovati, zdali vzduchoplavba jest takovým nebezpečným a zvlášť kvalifikovaným podnikem, jenž by měl býti vyloučen z obecného pravidla, že ručí toliko za škodu zaviněnou a za to zařazen pod pravidlo ručení za každou jím způsobenou škodu vůbec, aniž třeba ještě dokazovati, že škoda byla zaviněna.

Zkrátka: běží o to, má-li zákonodárství v otázce té naložiti s létadly tak, jak učinilo (alespoň při úrazech lidí) při železnicích parou hnaných dle zák. z 5. března 1869, č. 27 ř. z. a nyní při železnicích jakoukoli živelní silou poháněných dle zák. z 12. července 1902 č. 147 ř. z.³⁾

Dlužno tu rozlišovati mezi létadly vůbec jednak říditelné ballony, — jednak aeroplány.

1) O tom srv. monografii: *Randa*, Die Schadenersatzpflicht. Wien, Manz, druhé vyd. 1908 s udáním nejpodrobnější a nejnovější literatury. Úvod.

2) Tato z práva římského převzatá cura diligentis patris familias nahrazena § 276 n. ě m. z á k. o b č. pečí potřebnou při provozu neb občanském styku — „die im Verkehr erforderliche Sorgfalt“. Ovšem jest dost často nesnadno vyměřiti pojem provozu a vytyčiti jeho hranice.

3) Běží tedy o s p e c i a l n í otázku, třeba-li ručení vzduchoplavby za způsobenou škodu rozšířiti na ručení za škodu nezaviněnou. O této otázce vůbec srovnej práce došlé ku prvému česk. sjezdu právníckému na otázku: doporučuje-li se reforma norem práva občanského v příčině ručení za škodu

Pokud se týče říditelných ballonů čili aerostatů, svědčí pro ono výjimečně přísnější ručení jejich tyto momenty:

a) Pohyb ballonu vzhůru do vzduchu způsoben především plněním jeho buď svítiplynem neb jinou sloučeninou s vodíkem.

Hnací silou jest tu tudíž látka výbušná a hořlavá, ohrožující bezpečnost majetku a lidí měrou přesahující nebezpečnost obyčejnou, jaká jest při takových přístrojích, kde se výbušné a hořlavé látky neužívá. Výbuch jest snadný, — ano může nastati při silném zahřívání také spontáně. Výbuchem jest ohrožen život lidský i majetek, jak se také již ve skutečnosti přihodily výbuchy značnou škodu způsobivší.⁴⁾

b) Pohyb aerostatu v rovině ku předu i pohyb poboční — a částečně i vzhůru vstupující — způsoben mimo to zvláštním motorem, jehož hnací silou opět jest látka výbušná a hořlavá — z pravidla benzin — v každém ohledu rovněž tak nebezpečný jako plyn neb vodík.

c) Motor ten pohání vrtule, které mohou býti čtyři i čtenější⁵⁾ — rychlostí nad míru stupňovanou a proto velice nebezpečnou — tak, že zasáhnutí člověka lopatou kroužící vrtule jest krajně osudné.

nezaviněnou, jež podali: *Tilsch, Pavlíček, Klieneberger, Žalud a Loeffler*. Ku zdání prvjmenovaného, jež podává nauku moderní světové literatury, opět bude poukázáno.

⁴⁾ O takovém praktickém případě referuje dle francouzského pramene *Meili*, aut *G. Zeitg.* Nr. 45 ai 1909, str. 355 takto: vzduchoplavec pozoruje, že jeho ballonu uniká plyn; usnesl se přistáti při malém lesu, jež zdálí spatřil; právě vznášel se nad jistým městem; obyvatelé majíce za to, že vzduchoplavci pomohou, chytli provazy visící z gondole, a vzdor protestacím plavcovým přinutili jej takto přistáti v úzké ulici. Aeronaut byl přinucen otevřítí plynový ventil; plyn uniká a vniká mezi domy. V okně jednoho z těchto domů nějaký pán kouří cigaretu. Nastane výbuch mající za následek usmrcení i zranění osob. Vzduchoplavec byl prohlášen za zodpovědná, ježto (prý) způsobil nebezpečí. — Belgický ministr spravedlnosti pojednáváje 8. června 1909 v senátě o tomto případě pronesl však názor odchylný, že nebyl to vzduchoplavec sám, jenž přivedl neb způsobil nebezpečí, nýbrž že lidé, kteří nepovolaně tahali za provazy a též pán, který kouřil ve svém okně, k tomuto nebezpečí přispěli.

⁵⁾ Tak při posledním typu *Zeppelinovy* soustavy (r. 1908) poháněn jest ballon 4 vrtulemi čili šrouby průměru 2.4 m, z nichž jeden pár umístěn na každé straně, jak vykládá *Parseval, Motorballon und Flugmaschine*, 1908, str. 19.

K tomu přichází, že tyto vrtule nejsou a mají li právě účelu svého dosíci, ani nemohou býti kryty neb nějakými chránidly opatřeny, jak tomu bývá na př. při ozubených kolech v továrnách, na žentourech atd., k čemuž živnostenská inspekce svého úřadu mají přihlížeti. Úraz těžký, ano smrtelný jest tu snadný.⁶⁾

Všem létadlům společno jest nebezpečí způsobené tím, že:

1. pohybují se dle svého určení v prostředí čili v mediu ještě mnohem řidším, než jest voda, totiž ve vzduchu. Říkají-li se již o vodě, „že nemá žádných trámů“, platí to tím spíše o vzduchu. Tu při všech létadlech ve vzduchu se vznášejících jest značná míra možnosti zřícení se létadla samého s výšky na zemi, neb zřícení se trosek, když létadlo ztroskotalo buď tím, že ballon praskl, neb se vzňal, neb že nastal výbuch, že létadlo pozbylo rovnováhy a tím stability a pod. Poranění lidí na zemi při takovém zřícení a poškození majetku jest na snadně — při čemž ani nedotčeno se nebezpečí, v jakém jsou osoby, jež na létadlu samém se nalézaly.

(Velká řada obětí při ballonech a zvláště při aeroplánech pro jejich menší stabilitu. Viz velký počet nehod a úrazů smrtelných vypočtených *Vorreiter*-em, Jahrb., str. 504 a 505, ai 1911.)⁷⁾

⁶⁾ Tak denní časopisy podávaly zprávu o těžkém zranění, jež utrpěl v Itálii důstojník, přiblíživší se říditelné vzducholodi, roztočenou již vrtulí.

⁷⁾ Toto nebezpečí má na mysli prozatímní nařízení c. k. českého místodržitelství z února 1910 o pořádání produkcí v letu, jež stanoví všeobecně, že veřejné produkce v letu smějí býti pořádány jen s povolením polit. okresního úřadu; ohledně prostoru pro diváky v odstavci 3. o letišti čili aërodromu lit. b pak zvláště nařizuje: Prostor pro diváky musí býti dostatečně velký, aby se zabránilo přeplnění. Prostor ten za žádných okolností nesmí býti přelétnut. Smí býti tudíž zřízen pouze na dlouhé straně letiště v přímce a nesmí na žádné straně zahýbat do dráhy pro let atd. Velkou řadu nehod, jakéž utrpěly letadla všeho druhu během r. 1909 a 1910, a jakéž namnoze měly za následek těžké poškození ano usmrcení řídičů i passengerů, uvádí *Vorreiter*, *Jahrbuch der Luftschiffahrt 1911*, str. 447 a násl., odst. 7. — Ostatně aëroplan, jenž obyčejně před vzletem na zemi se napřed rozjíždí, pohybuje se jsa hnán silou motoru takovou prudkostí, že rozdrťí neb poškodí předměty neb osoby, jež se mu při tomto vzletu do cesty staví, jak toho dokladem žalostná příhoda na letišti Pařížském r. 1911, kde rozjetým letadlem na samém letišti zabit francouzský ministr a druhý státní hodnostář těžce poškozen.

2. Možno, že buď nedopatřením neb i prudkým váním vichřice s létadla jsou smeteny a následkem toho dolů na zemi padají těžké předměty, jakéž vzduchoplavci při sobě mají, na příklad teleskopy, přístroje měřící, sextanty a pod., neb i části létadla samého, od něho utržené neb ulomené, na př. lopata vrtule. Takovými padajícími předměty život i bezpečnost lidí na zemi valně jest ohrožena.

3. Lidé na zemi při úrazu neb zabití takovou nehodou nastavším zpravidla bude-li létadlo třeba v mírné výšce, neb budou ani pozorovat, co zavadalo podnět k nehodě — budou o celé nehodě ještě méně informováni, než při srážce na dráze ve vagoně sedící cestující. Oni nebudou s to vydati o příčinách nehody ve velké části případů žádného svědectví — budou se zkrátka také nalézati v příčině důkazu v úplné bezbrannosti.

Z toho, co zde vylíčeno pod *a—c* a pod *1—3*, jde na jevo, že provozováním vzduchoplavby nastává ohrožování soukromých zájmů, jež mohou státi se oběti vzduchoplavby; toto vyšší, obyčejnou míru přesahující ohrožování soukromých zájmů nastává jednostranně na prospěch vzduchoplavby jejím podnikáním a provozováním (jak nejnověji dokazuje *Müller Erzbach* v *Archiv f. civil. Praxis* 1910, díl 106, seš. 3, v článku *Gefährdungshaftung und Gefahrtragung*, str. 363 a 364—5). Kdo podniká vzlet létadlem říditelným neb neříditelným, způsobuje ohrožení cizích soukromých zájmů, cizího majetku, zdraví a života, jak tento spisovatel vykládá; neboť dle dnešního stavu techniky nemá to zcela ve své moci, aby plavbu svou ukončil bez poškození cizího majetku, neb cizích statků vůbec, následkem čehož právo na něj uvaluje náhradu škody, vzešlé z takového poškození cizího majetku. Takové ohrožení cizího majetku nebezpečným podnikem připouští řád právní tenkrát, když s provedením nebezpečného podniku spojeny jsou větší a vyšší zájmy, neboť jest to všeobecnou zásadou právního řádu, že menší zájem ustoupiti musí zájmu vyššímu.⁸⁾ Ovšem, třeba tu řešiti teprv otázku, zdali

⁸⁾ O různých způsobech kollisí zájmů jedná objemný spis Dr. *Jos. Mauczky*, *Der Rechtsgrund des Schadenersatzes*, Leipzig und Wien 1904. Vyjímáme z něho na str. 57, že rozeznává dvě formy bezpráví, totiž ohrožení a skutečné porušení cizích vyšších zájmů, Právní řád nemá teprv za-

veřejnost na provozování vzduchoplavby skutečně má větších neb vyšších zájmů, což nastane plně teprv tenkrát, až vzduchoplavba stane se pravidelným dopravním prostředkem.

4. Sama právní konstrukce používání vzduchu nad cizím pozemkem létadly všeho druhu nasvědčuje tomu, aby těmto létadlům uložena byla vyšší míra ručení za škodu letem způsobenou, než jaká se každému jinému zákonem ukládá v případě jeho zavinění.

Pohlížíme-li na pronikání vzduchu nad cizím pozemkem jako na služebnost cesty (iter, via) cizím vzdušným prostorem, přičilo by se to pojmu a pravidlům o služebnostech platným, kdybychom služebností stíženému vlastníku mimo břemeno snášení a trpění letu chtěli ještě ukládati nebezpečí s výkonem takové služebnosti spojené; neboť služebnosti třeba dle známé zásady vykonávati způsobem šetrným, a by vlastník a co nejméně tížily a proto také sluší obsah jejich vykládati restriktivně. Kdo služebnost letu nad cizím pozemkem vykonává, má tedy sám nésti toho následky a zodpovídati za nehody tímto letem způsobené.

Týž názor vnucuje se i tenkrát, pohlížíme-li na pronikání létadel vzdušným prostorem cizího pozemku dle práva německého, totiž dle známého § 905 něm. z. obč. Dle prvního odst. tohoto §u jest vlastník pozemku též vlastníkem prostoru nad tímto pozemkem do výše neobmezené.

Když pak druhý odstavec toho §u upírá vlastníku právo záповědi im misse čili vnikání do toho prostoru v takové výši, kde nemá žádného zájmu na jejich vyloučení, tedy to není sice více služebností — ale přece jest to omezení vlastnictví služebnosti podobné na prospěch neurčitého počtu osob, které by v takové výši do onoho prostoru vnikaly, jako vzduchoplavci neb létadel užívající vůbec. Proto opětně přičí se to zásadě práva soukromého, aby vlastníku pozemku uloženo bylo takové obmezení jeho vlastnického práva a nad to ještě nebezpečí s výkonem tím spojené. To jest také příčina, proč sám *Zitelmann*, *Luftschiffahrtrecht*, vidí se nucena doznati na str. 38, že také na něho

kročiti proti skutečnému porušení, nýbrž již proti ohrožení cizích zájmů. Zejména dle str. 59 zabráněno býti má třeba nezaviněnému ohrožení vyšších zájmů.

činí dojem oddůvodnění, že dovolení pro vzduchoplavce, aby letěl nad cizími pozemky, dá se udržeti jenom tenkrát, bude-li mu také uložena povinnost, aby zodpovídal za nebezpečí takovým přeletáním způsobená.⁹⁾ Toto doznání *Zitelmannovo* jest tím cennější, ježto autor tento na str. 33 a 34 vyslovuje se proti tomu, aby vzduchoplavcům uložena byla větší zodpovědnost obyčejnou míru zavinením danou přesahující. Jiná jest ovšem otázka, dostoupila-li technika vzduchoplavby již takového stupně a stala-li se již vzduchoplavba takovým pravidelným prostředkem dopravním, (Z. str. 38 dole), že možno ji alespoň přibližně postavit na roveň železnicím neb parníkům. O všelikém pokroku veškeré vzduchoplavby obšírnou zprávu podává *Vorveiter*, Jahrbuch der Luftschiffahrt, 1911. — Přes to třeba ještě vyčkati další rozvoj, ve kterém, zdá se, ředitelné ballony čili aerostaty již dále dospěly než aeroplány, ač i tyto stále úžasně pokračují. (Opětný let z Calais do Dovru, z Londýna do Manchesteru atd. a posléz dne 2. června 1910 let anglického aviatika Rollse z Dovru do Calais a bez přestávky zpět a konečně hromadné přelétnutí kanálu 11 aviatiky najednou, přelétnutí Simplonu Chavezem.)

⁹⁾ Spisovatelé, kteří se vzduchoplavbou a právními účinky téže zabývali, jsou převahou učitelé práva mezinárodního a následkem toho otázkám čistě soukromoprávním nevěnují tak podrobného rozboru, jak bychom sobě přáli. Přece však též *Meuwer*, Luftschiffahrtsrecht, str. 16, má za to, že § 905 něm. z. obč. na prospěch vzduchoplavby nelze jinak užiti, než když, přiznavajíce vzduchoplavci právo letu v takových výškách cizím prostorem, uvalíme také na něj zodpovědnost za nehody tímto výkonem spojené, podobně jako na železnici. *Meuwer*, l. c. poz. 3., náhled svůj dokládá rozh. něm. říšsk. soudu z 11. máje 1904 (svaz. 58, str. 130), jenž trefně praví: „Upíráme-li vlastníku tak podstatné oprávnění zabránovati cizímu vsáhání do jeho majetku, musíme mu za to nutně přiznati jinou vydatnou náhradu a tato náhrada spočívá jedině v tom, že mu přiznáváme žalobu na způsobenou škodu než žádá jíce od něho žádání o d ů k a z u v i n y na straně škůdcově.“ — Také *Kipp*, Luftschiffahrt und Grundeigenthum v Jur. Wochenschrift 1908, Nr. 19 (kteráž jsme po ruce neměli a jež citujeme toliko z *Meuvera*), velice rozhodně zastává se při výkladu § 905 něm. z. obč. toho, aby vzduchoplavci uložena byla zodpovědnost za nebezpečí vzduchoplavby, když se mu let dovoluje; neboť zákon, jenž by pravil: vzduchoplavbu ve velikých výškách musí v l a s t n í k trpěti, ježto jeho zájem nezkracuje, avšak když se létadlo s výše 1000 metrů sřítí a všechno rozbije, — jeho (vlastníkov) jest to škoda — takový zákon byl by vrcholem absurdnosti!

Přiznati ovšem musíme, že důvodu váženému z povahy služebnosti neb alespoň z omezení vlastnictví služebnosti podobného nejméně odpovídá již citovaný § 667 š v ý c. z á k. o b č. — a to proto, poněvadž š v ý c. z á k. již o b s a h, o b j e m vlastnictví na prostoru vzdušním omezuje na takové výše, pokud pro výkon vlastnictví stává nějakého zájmu — a kde není vlastnictví — aneb, kde přestává cizí vlastnictví — tam také nemůže býti řeči o služebnosti, ani o právu služebnosti podobném! —

Nelze však upříti, že takové vyměření vlastnictví na vzdušním prostoru do výše jest velice v r a t k é a n e u r č i t é pro elastičnost pojmu „Interesse für die Ausübung des Eigentums“; neboť vlastník přece má nepopíratelný zájem třeba jenom negativní na tom — aby nad jeho hlavou a nad hlavami jeho rodiny atd. prováděny nebyly produkce v e v ý š c e j a k é k o l i — s nimiž spojeno jest nebezpečí, že nějaký pevný předmět spadne jemu samému neb některému členu rodiny na hlavu.

Tedy vlastník pozemku nemá snad zájmu v tom, aby své vlastnictví na vzdušním prostoru sám vykonával ve výši 1500 *m* — má však přece živý zájem v tom, aby jej nevykonávala ani osoba třetí — a je-li jí to přes to dovoleno, důsledně má jí býti též uložena širší zodpovědnost za následky s povahou výkonu v takové výši přirozeně spojené — jako jest na nejpřednějším místě spadnutí!

5. Konstrukce právnická, sub 4 naznačená, dá se také vysloviti právním pravidlem *cujus commodum — illius et periculum*; v čí prospěch se jistý výkon děje — ten také nechť zodpovídá za nebezpečí toho výkonu i za škodu z něho pocházející. Touto zásadou podporuje se vůbec nauka o ručení za škodu způsobenou — byť i nezaviněnou (*Tilsch*, práce sjezdové I. sekce: Doporučuje-li se reforma norem práva občanského v příčině ručení za škodu nezaviněnou, odst. 11, str. 9). Kdo má zájem na vzduchoplavbě, nesíť také její následky.

Tento „zájem“ nabude zcela konkrétní formy, bude-li provozována vzduchoplavba p r a v i d e l n ě, j a k o p r a v i d e l n ý, obvyklý p r o s t ř e d e k d o p r a v ě n í, j a k s e p r á v ě n y n ě v e veřejných listech oznamuje o Z e p p e l i n o v ý c h ř i d i t e l n ý c h ballonech, jež mají z Friedrichshafenu pořádati cesty za osobní

poplatek 200 marek a pro společné výlety za poplatek 75 marek; neboť pak takový podnik jeví se již jako živnost pro zisk provozovaná.

Povážíme-li veliké rozměry a následkem toho i veliký náklad, jakého *Zeppelinův* ballon vyžaduje, dále, že pořádání takových doprav nutně předpokládá, aby podnikatel měl několik takových ballonů, pak jest zjevno, že se tu jedná o podnik, v němž uložen veliký kapitál, který zaujímá tedy fysicky i hospodářsky mocné postavení (*Tilsch*, cit. str. 11) a jenž také podnikateli poskytovati má náležitý zisk neb na takový jest alespoň vypočten.¹⁰⁾ Dojde-li pak podnik takového úspěchu a rozvoje, že obecnstvo bude ho četně a často používati, pak jsou zde závažné důvody, aby pro takový podnik nezůstalo při obyčejné míře ručení dle dosavadního našeho práva, totiž, aby ručil toliko za nehody zaviněné (*Tilsch*, str. 18, odst. 2., ku konci).

Pak bychom měli po ruce rozšířené ručení zákona o ručení železnic na vzduchoplavbu říditelnými ballony způsobem živnostenským, jako pravidelný prostředek dopravní provozovanou.

Při tom nemůžeme v ohledu tom souhlasiti s *Zitelmannem*, str. 39, jako by stávalo v příčině té nějakého *podstatného* rozdílu mezi drahou železnou a vzduchoplavbou, ježto prý ona přivádí nutné nebezpečí pro vozbu i pohyb lidí, čili ruchu (*Verkehr*) tím, že jest *prostorně* sama vsunuta do toho ruchu, anať (jak vyrozumíváme), provozuje se na povrchu země. Naproti tomu (prý) vzduchoplavba provozuje se v živlu, jenž dosud byl prost lidského ruchu (ve vzduchu neb prostoru, kde dosud lidé nechodili neb nejezdili).

¹⁰⁾ Sám *Zeppelin*, *Eroberung der Luft*, str. 25 a 26, přiznává, že náklad na jeho vzducholod' jest tak veliký, že jenom málo velikých boháčů bude s to, aby sobě radosti takového vozidla dopřáli. Má však za to, že vzducholod', jakáž za každého počasí jest s to, aby vojevůdci neb admirálu podávala zprávy o hnutí nepřátelském, jakáž za tím účelem může vniknouti až na nejzašší hranice nepřátelského území — a tak vítězství podstatně připravuje — není nikdy příliš drahá a nákladná — a to tím méně, poněvadž nejmenší válečná loď námořní, každá jízdní švadrona a každá dělostřelecká batterie značně více stojí než *Zeppelinova* vzducholod'. Budiž podotknuto, že náklad říditelné vzducholodi *Zeppeliny* činí přes jeden million marek, náklad vzducholodi soustavy *Parsevalovy* přes 250.000 marek.

Máme za to, že tento rozdíl naprosto nepadá na váhu, poněvadž jest to přece lhostejno, je-li ruch ohrožen v rovině (horizontálně — nárazem, sražením) neb kolmo čili shora (pádem shora, směrem kolmým) — což již praetor římský velmi dobře pochopoval, staraje se o bezpečnost na ulicích neboli cestách a dbaje o to, aby chodcům nic nepadlo na hlavu, pročež poskytoval dvojí žalobu *actio de effusis et dejectis* a dále *de positis et suspensis*, tedy proti úrazům shora. Podmínkou žaloby *de effusis et dejectis* i dle rak. práva, § 1318. obč. z., není nikterakž zavinění — nýbrž za škodu ručí majitel bytu, z něhož bylo něco na ulici vyhozeno neb vylito — třeba ničím nebyl vinen!¹¹⁾

Konečně by bylo třeba řešiti otázku, má-li vzduchoplavci uložena býti zodpovědnost čili ručení za škodu vzduchoplavbou toliko na zdraví neb na těle lidském neb také na věcech způsobenou (*Sachbeschädigung*).

Tu přede vším sluší uvážiti, že ani naším zákonem, ručení železnic upravujícím, neuložena železnicím povinnost ručení za nezaviněné poškození věcí — a proto zdá se býti neodůvodněno, aby při analogickém užití tohoto zákona objem ručení byl rozšířen předmětně na věci, — ač poškození věcí vzduchoplavbou a následkem vzduchoplavby stalo se již praktickým. Řiditelná vzducholoď přistála totiž na cizí roli někde v okolí Frankfurtu n. M. Se všech stran přihrnuli se zvědavci, aby na vzducholoď pohlíželi a při tom pošlapali a poškodili plodiny nejenom na roli, na kterém vzducholoď přistála, nýbrž také na rolích vùkolních. Běží nyní o to, kdo tuto škodu má nahraditi.¹²⁾

¹¹⁾ Srov. *Randa*, *Schadenersatzpflicht*, 2. vyd., str. 111 a 112 lit. g. Této povinnosti náhrady škody majitel bytu se nemůže ani tím způsobem sprostiti, že jmenuje osobu, která jest vyhozením neb vypadnutím vinna, neboť předpis tento zakládá se na ohledech na veřejnou bezpečnost — a byla proto v právu římském tato žaloba *actio popularis*. Tu zajisté vnucuje se myšlenka: dbal-li římský praetor takou měrou o bezpečnost obecnostva na ulici při pouhém poměrně nepatrném nebezpečí, způsobeném vyhozením neb vylitím z okna bytu, jak asi pečoval by o bezpečnost chodců na protiletadlům nad jejich hlavami poletujícím. Žádal-li by na nich snad menší zodpovědnost než na pouhém majiteli bytu?

¹²⁾ O případu pojednává *Zitelmann*, str. 36 dole a násl.

Tu souhlasíme s *Zitelmannem*, str. 37, že náhrada za škodu má býti přiznána vlastníku onoho role, na kterémž vzduchoplavec přistál; to platí tenkrát, bylo-li přistání pro záchranu vzduchoplavce a vzducholodi nezbytné (zásada § 403. rak. zák. obč.). Nebylo-li přistání na tomto pozemku nezbytné, musí vzduchoplavec hraditi tím spíše škodu přistáním na tomto pozemku způsobenou, poněvadž ji úmyslně způsobil.

Avšak jedná se o to, je-li vzduchoplavec po právu povinen nahraditi také škodu, jakou způsobili přikvapivší pouzí zvědavci na úrodě pozemku přistání a pozemků vůkolních?

Dle theorie dodnes u nás obecně platné, jež předpokládá pro povinnost náhrady z a v i n ě n í, sluší otázku tuto zodpovídati záporně, ježto na vzduchoplavci nelze shledati žádné v i n y na tom, že zvědavci přikvačili a úrodu pošlapali.

To tedy bude platiti pro právo r a k o u s k é i n ě m e c k é.

Avšak máme za to, že i v případě tom, kdyby vzduchoplavec podroben byl náhradě škody dle theorie pouhého způsobení škody, nelze jemu uložiti náhradu škody, jakou pouzí zvědavci na pozemku přistání a na vůkolních pozemcích způsobili — ježto škoda ta n e b y l a z p ů s o b e n a v z d u c h o p l a v c e m a zvědavci přes svoji zvědavost jsou povinni respektovati cizí majetek a měli se tudíž zdržeti pošlapání cizí úrody neb cizích plodin — zač jediné oni sami jsou zodpovědni.

Vyjmouti by se mohli toliko oni přikvapivší lidé, jichž bylo nezbytně třeba ku provedení přistání lodi, jejímu zadržení neb zakotvení. Škodu těmito způsobenou musí hraditi vzduchoplavec.

Téhož skorem výsledku dodělavá se *Z.* tím, že usuzuje, že majitel pozemku, kdyby sám byl vzduchoplavcem a n a s v é m pozemku přistál, nebyl by povinen hraditi majitelům sousedních pozemků zvědavci způsobenou škodu, ježto přece n a s v é m vlastním pozemku volně přistáti oprávněn jest a tak i cizí vzduchoplavec není zodpověden vlastníkům s o u s e d n í c h pozemků, ježto jejich svolení ku přistání nepotřebuje, nýbrž toliko svolení vlastníka pozemku skutečného přistání.

Máme také za to, že mezi přistáním a poškozením vůkolních pozemků není kausálního svazku; pošlapání sousedních pozemků přikvapivšími zvědavci způsobeno zvědavostí porušující vědomě a bez potřeby cizí majetek a nikoli vzduchoplavcem. S tím srovnává

se také výklad nejnovější práce „*Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt*“ 1910, str. 20, jenž praví: „náhrada obsahuje jen škodu přistáním vzduchoplavce způsobenou, nikoli takovou, kterou způsobili jiní lidé, na př. přilákaní zvědavci na úrodě sousedních pozemků.“

Nelze také zatajiti, že letem aeroplánů ohroženy jsou přímo cizí předměty čili věci, zejména v mírné výšce se nalézající, jako: věže, komíny a zvláště drátové sítě všech druhů elektrických vedení, telegrafních, telefonických, veřejných i soukromých — a častokrát se již stalo, že aeroplán zapletl se do napjatých drátů, dráty přetrhal a poškodiv se, k zemi se sřítíl. Ano v zemích s hustou sítí takových drátových vedení nastává alespoň dle *Ferber-a* zápas aeroplánů proti elektrickým společnostem (str. 147: la lutte contre les sociétés d'électricité), ježto aeroplány jsou těmi dráty a tyčemi ohroženy a cesta čili let v ballonu zejména ve Švýcarsku, za noci stala se nemožnou. Žádá proto F., aby tyče telegrafní byly v noci osvětleny a dráty aby byly opatřeny malými bílými praporečky, — aby byly znatelné.

Z toho plyne, že otázka, má-li říditelný ballon neb aeroplán hraditi škodu na telegrafickém vedení, často stává se praktickou a žádá upravení.

Na ten čas rádi přiznáme veřejným čili státním telegrafickým a telefonickým vedením pro jejich nezbytnost pro nejširší veřejnost a obchod ještě vyšší hospodářský význam, než vzduchoplavbě, z čehož by následovalo, že třeba chrániti tato vedení proti poškozením vzduchoplavbou ballony neb aeroplany, byť i poškození nebylo třeba zavineno nějakou nedbalostí vzduchoplavcovou; v příčině té doporučovalo by se tedy, aby zákonem stanoveno bylo ručení vzduchoplavce za škodu na telegr. vedeních jakýmkoli způsobem vzduchoplavbou způsobenou.

Sluší však každým způsobem dáti za pravdu *Zitelmannovi*, str. 40, že třeba vyčkati dalšího rozvoje vzduchoplavby vůbec, jak říditelných ballonů, tak aeroplánů, než zahájí zákonodárství svou činnost, aby létadla a jejich výkon podrobilo novým právním pravidlům odchylným od dosavadního pozitivního práva soukromého, t. j. od zákona občanského; neboť dosud přece vývoj létadel,

ač kráčí ku předu podivuhodnou rychlostí, nepřekročil valně ani u říditelných ballonů ani aeroplánů stadium pokusů a studií; zejména menší náklad vyžadující a proto širší veřejnosti přístupnější aeroplany dosud jeví svou činnost — až na jednotlivé, skvělé výkony Blériota, Paulhana a nejnověji Roll-a, Chavez-a — hlavně v aerodromech, t. j. na cvičištích, na nichž řidiči a letci se mají teprv učit, vycvičiti a své aparáty teprv vyzkoušet — a také sám *Zeppelin* dosud nepřistoupil na založení pravidelné dopravy svým ballonem — třeba možno doufati, že se tak alespoň obmezenější měrou brzo stane. Na základě zkušeností pak nabytých teprve bude na zákonodárství, aby se rozhodlo, jaké postavení mu třeba zaujmouti naproti vzduchoplavbě, zejména, bude-li třeba odchylných ustanovení od práva obecně platného. Prozatím musíme hleděti vystačiti s dosavadním zákonem neb jeho analogií.¹³⁾

¹³⁾ Souhlasíme tedy v tomto ohledu též pro právo rakouské s názorem, jaky vyslovuje *Bodenheim* na str. 25, že jest to věcí budoucího zákonodárství, aby ručení vzduchoplavce i na případy neprokázaného zavinění rozšířilo, a nelze nám nikterakž schvalovati, aby se soudci přiznala v příčině té moc zákonodárce pro konkrétní případ, jak nyní činiti zamýšlejí přívrženci volné školy práva (*Freirechtsschule*). Naopak soudce jest vázán positivním zákonem a nemůže ukládati sám straně povinnost k náhradě, kde zákonem jest jinak rozhodnuto. Proto také názor *Meurer-ův*, str. 16 (jenž sleduje *Kippa*, str. 644, *Luftschiffahrt und Grundeigenthum* v *Jurist. Wochenschrift* 1908, Nr. 19), lze schváliti jenom *de lege ferenda*; neboť § 905 něm. z. obč. přiznává právo pronikání vzdušního prostoru ve velikých výškách, kde se majitele pozemku již nedotýká, netoliko v vzduchoplavbě, nýbrž v úbec každému. Nejedná se tedy snad o žádnou zvláštní koncessi pro vzduchoplavbu, z níž by sledoval pak zvláštní závazek k náhradě škody nezaviněné, jak *Kipp* se domnívá, nýbrž o všeobecné oprávnění každého, jakéž § 905. něm. z. obč. každému přiznává. Tedy ohledně ručení vzduchoplavce neb podnikatele vzduchoplavby za škodu nezaviněnou třeba nového zákona, při kterémž ovšem důvody *Kipp-Meurerovy* velice padnou na váhu, zvláště ten, že by bylo nesrovnalostí, aby zákon stanovil, že vzduchoplavbu ve veliké výši musí vlastník pozemku trpěti a snášeti, ježto se jeho zájmu netýká — ale upírati mu náhradu za škodu způsobenou sřícením se létadla s veliké výše a rozdrčením všeho toho, co na pozemku se nachází. — Potřebu zvláštního upravení novým zákonem dle obdoby závazku železných dráh — a nestačitelnost dosavadního zákonodárství pro náhradu škody vzduchoplavbou způsobené uznává a dovozuje též Dr. *Alex Meyer*, *Erschließung des Luftraumes*, str. 44 a násl., ježto

Také právo francouzské dosud tak činí, ač ve Francii konány největší vědecké přípravy, pokud se právního posuzování vzduchoplavby týče a ač snad v žádné zemi evropské neděje se tolik praktických pokusů ve vzduchoplavbě jako ve Francii.¹⁴⁾

Také tam alespoň prozatím vystačiti musí s dosavadními předpisy čl. 1382 a 1384 code civilu — ač v Paříži zasedá již od r. 1909 comité international juridique de l'aviation, jenž usiluje o vypracování zákonníka pro vzduchoplavbu zv. code de l'air. Zákoník ten pojednávati má v pěti dílech o všeobecném právu veřejném, o právu soukromém, policejním, celním a trestním. Dosud projednány toliko otázky všeobecného práva veřejného, jak o tom referováno v *Archiv f. öffentl. Recht*, ročník 1911, seš. 2. a 3. a v „*Právnicku*“ seš. I., r. 1912, str. 45 a 46.

Code civil ukládá poslední větou čl. 1384 zodpovědnost za škodu, způsobenou věcí tomu, kdo věc tu má ve svém opatrování — takto:

„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 — o u d e s c h o s e s, que l'on a sous sa garde.“ Podle zásady této ručí tedy majitel neb uživatel stroje, jemuž náleží, aby stroj opatroval — za škodu strojem způsobenou. Ovšem p o u h o u touto zásadou nelze rozhodovati ještě v každém jednotlivém případě praktickém, poněvadž i vedle toho bude třeba vždy pátrati pokaždé zvlášť po příčině škody neb nehody strojem způsobené. Ustanovení článku 1384 cod. civ. nutně potřebuje doplňku a bližšího vyměření ručení držitele neživé věci za škodu věcí tou způsobenou — a proto v učení f r a n c o u z s k é m vytvářila se trojí soustava zodpovědnosti za škodu způsobenou věcmi neživotnými, jak vyjímáme z *Bonnefoy, Code de l'Air*, odst. 139 a 140, str. 132 a 133 (jenž také uvádí přívržence té které nauky).

by jinak majitel pozemku měl největší zájem na tom, aby přelet letadlem přes svůj pozemek v jakékoli výši zakazoval a zabraňoval.

¹⁴⁾ Ani poslední hromadné pokusy aeroplanů ve Francii pořádané v měsíci srpnu 1910 ku docílení letů na velké vzdálenosti s určitým cílem pod jmenem: circuit de l'est podle našeho názoru nepřekročily stadium pokusu, byť i velkolepého a na mnoze úspěšného.

První nauka ukládá vlastníku zodpovědnost jedině z toho důvodu, poněvadž jest vlastníkem; vlastníka omlouvá a vyproštuje z povinnosti náhrady, prokáže-li, že škoda nastala vyšší mocí (force majeure).

Patrně, že podle této theorie netřeba jiného, než aby žalobce náhrady létadlem způsobené se domáhající — toliko dokázal, že žalovaný jest vlastníkem létadla. O zavinění se této theorii vůbec nejedná.

Druhá nauka, venkoncem opačná, nechce připustiti žádné domněnky, že by vlastník byl vinníkem a povinen náhradou — naopak vyhledává, aby jeho zavinění bylo vždy dokázáno. Tato theorie srovnává se tedy celkem se stanoviskem našeho dnešního rakouského práva, založeného na zavinění.

Třetí nauka, k níž se přidává (soudobá) francouzská škola, vykládá, že čl. 1384 stanoví proti vlastníku právní domněnku zavinění jeho neb chyby jeho (presomtion de faute contre le proprietaire), avšak připouští, že se vlastník může sprostiti zodpovědnosti odvodem čili důkazem vyšší moci, nahodilého případu (du cas fortuit) aneb výhradného vlastního zavinění poškozeného.

Tato theorie přibližuje se značně ustanovení rak. zákona ohledně škody železnicemi lidem způsobené.

Vedle tohoto ustanovení čl. 1384 code civ. o zodpovědnosti držitele za věc v jeho opatrování se nalézající, obsahuje zákon francouzský ještě ustanovení čl. 1382 code civ., jenž zavazuje náhradou toho, jehož chybou neb vinou se škoda stala: tout fait quelconque del homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute du quel il est arrivé à le réparer.

Tímto čl. 1382 jest tedy náhrada škody výslovně založena na zavinění toho, kdo ji způsobil; kdežto v čl. 1384 ukládá náhradu škody způsobené věci tomu, kdo věc tu v opatrování má, aniž zvlášť vyžaduje, že tu třeba zavinění chovatele. Ježto rodičům, hospodářům, učitelům a mistrům přiznáno tímže článkem, že se mohou zbaviti zodpovědnosti za škodu způsobenou dětmi, čeledí, žáky a učenníky — prokáží-li odvodem, že skutek škodu způsobivší nemohli zabrániti, zdá se, že i při škodě věci způsobené možno, aby opatrovatel se bránil tím, že mu nebylo možno událost neb děj s věcí zabrániti, jížto škoda způsobena jest.

Vzájemný poměr čl. 1382 a 1384 pro vzduchoplavbu nezdá se býti zcela jasný. Bonnefoy, Code de l'air, str. 133, odst. 140, má za to, že zodpovědnost vzduchoplavcova (aeronaute i aviatika) zakládá se na obou těchto člancích.

Článek 1384, odst. 1, má dle B. místa při všech příhodách (nehodách) způsobených létadlem neb apparatusem samým bez intervence (čili bez činnosti) toho, kdo ho užívá — tedy i za jeho nepřítomnosti.

Mimo tyto případy nebude jiné zodpovědnosti než oné z článku 1382, neboť škoda způsobená aktuálním užíváním věci neživé má svou příčinu v jednání neb v zavinění toho, kdo ji spravuje neb právě užívá.

Následkem toho dle B. v tomto případě jest třeba na jisto postavit (etablir) proti vzduchoplavci osobní chybu, neopatrnost, nemoudrost, nedopatření, nedbalost neb nedbání reglementů čili jízdního neb létacího řádu.

Tím nabývají zvláštní důležitosti reglementy čili řády jízdní neb létací, jichž vzorec vypracován Fauchillem. (Regime juridique des aerostats, Annuaire 1902, str. 19.)

B) O náhradě škody z poměru smluvního čili ex contractu.

Jiný, než jak vylíčeno v předcházející stati, bude ovšem poměr právní v případě tom, kde se vzduchoplavec proti poškozenému zavázal zvláštní smlouvou dopravit ho na určité místo na př. z Friedrichshafenu do Stuttgartu, neb z Prahy do Budějovic a pod., aneb kde převzal závazek dopravit zboží.

Pokud se poškození osob týče, jež mají býti za úplatu vzducholoď dopraveny, jest vzduchoplavec již smlouvou zavázán, aby osobu neporušenou, tedy bezpečně dopravil na místo určení. Jeho povinnost k náhradě škody, byla-li osoba při dopravě poškozena, zakládá se tudíž v samé smlouvě — a netřeba naproti němu, jako při škodě povstávající z jednání nedovoleného — vinu zvláště teprv dokazovati.¹⁵⁾

¹⁵⁾ Srov. Randa, Schadenersatzpflicht, 2. vyd., str. 102 a 103.

Tak tomu jest i při dopravě osob železnicí, živelnou silou hnanou; přece však i poškození cestující budou zakládati svoje nároky obyčejně na zákonu z 5. března 1869, č. 27 ř. z. a dodatku jeho z 12. července 1902, č. 147 ř. z. a nikoli na zvláštní smlouvě dopravní s dráhou uzavřené. Příčina jest ta, že zákon ten pro poškozeného jest valně výhodnější než prostá smlouva o dopravu osoby uzavřená; poněvadž tento speciální zákon železniční ukládá železnici ručení za v ý s l e d e k — a uvaluje na ni břemeno průvodní tak, že se sprostí může závazku k náhradě škody toliko odvodem dle § 9. cit. z.

Ježto smlouvou mezi majitelem létadla co podnikatelem letu se strany jedné a účastníkem letu čili passagerem upravují se vzájemné poměry soukromoprávní, mohou se strany o tomto právním poměru v o l n ě smluviti. Proto stalo se a stává se v praxi, že strany před letem učiní ujednání toho obsahu, že účastník letu napřed již vzdává se veškerého nároku na náhradu škody, jakou by letem utrpěl. Není pochybnosti, že takové vzdání se nároku na náhradu škody osobou k tomu způsobitou, jest dle dnešního stavu našeho zákonodárství zásadně platné a závazné. Případně však vykládáno *H. Sperl-em*, Ger. Zeitg. z 26. listop. 1910, Nr. 48, Vorträge über Rechtsfragen der Luftschiffahrt, že takové vzdání se na náhradu škody nemůže se vztahovati na škodu takovou, jež by passagérovi způsobena byla ú m y s l n ě či d o l o s n ě, ano třeba jen kulposně, přece však způsobem takovým, že proto podnikatel letu může býti stihán zákonem trestním, ježto se tím dopustil činu neb opomenutí trestného čili deliktu veřejno-právního. Nejlépe vyhraněno bude ručení podnikatele plavby za škodu, jakou passagér utrpěl letem v případě tom, k d y ž v z d u c h o p l a v e c k ý podnik, o nějž jde, jest již pravidelným dopravním prostředkem, jenž přejímá dopravu osob za řádný — dosti vysoký poplatek, neboť pak podnikatel sám stanoví výši poplatku a zahrnuje v něm i assekurační premii za bezpečné dopravení passagéra.

Naproti tomu zpravidla nebude se moci stranám imputovati vůle, že takový závazek na sebe přejímají v případech takových, kde se jedná o pouhý p o k u s čili e x p e r i m e n t a kde passager účastní se letu bezúplatně za tím účelem, aby sám výzkumy

neb pozorování činil. Tedy nebudeme moci na podnikatele uvalovati takový závazek v případě tom, když nejedná se o žádný pravidelný let, nýbrž toliko o vyzkoušení nově vynalezeného létadla, jehož se passagér bezúplatně účastnil ze zájmu vědeckého neb třeba jen amateurského.

Nemůžeme však tvrditi zcela všeobecně (jak *Sperl* činí), že by při letech létacích strojů čili aeroplanů passagér na těle poškozený nikdy náhradu požadovati nemohl, poněvadž také aeroplanem dá se již mysliti a provésti pravidelná a úplatná doprava osob z jednoho města do druhého. Tu není pak příčiny, proč bychom při takovém letu sprostovali podnikatele ručení za bezpečnou dopravu osoby, neboť i tu pak jedná se — a bychom *Sperl*-ových slov užili — o pravidelnou, snad dokonce koncessovanou službu aeronautického podniku vybírajícího tarifní poplatky za let, v nichž obyčejně obsažena bývá již assekurační premie za úraz. Pravda jest ovšem, že nejlepší hospodářské opatření proti nehodám neb úrazům takovou nepopíratelně nebezpečnou dopravou způsobeným, spočívá v řádné assekuraci všech cestujících, jež může býti organisována tak, že pojištění všech účastníků letu jest obligatorní a že všechny podniky tvoří jeden velký svaz assekurační (kollektivní).

Netřeba ani dokládati, že podnikatel letu i naproti passagéru ručí toliko za škodu, způsobenou letem, čili při provozování dopravy letem, že však neručí za následky neodvratitelné vyšší moci čili za vis major.

Důvodně dá se očekávati, že z příčin v I. odstavci položených rozšířením rakouského zákona o ručení železnic z a v ý s l e d e k na vzduchoplavbu bude během doby rozšířeno ručení i na poškození osob vzduchoplavbou k dopravě převzatých.

Tak tomu však nebude ohledně ručení vzduchoplavce za poškození věcí čili zboží k dopravě převzatých, poněvadž rak. zák. želez. o náhradě za takové poškození věci vůbec nemá ustanovení.

Vyvine-li se však ze vzduchoplavby řádný ústav dopravní též pro zboží, pak bude ovšem třeba, aby zákonné předpisy ohledně povozníka platné, zejména pátý titul zák. obch. rozšířeny byly také na vzduchoplavbu. Čl. 390. zák. obch., podávající definici

povozníka jako onoho, kdo vykonává způsobem živnostenským dopravu zboží na zemi a na řekách i vodách vnitrozemních, bude pak třeba doplniti slovy „a vzduchoplavbou“ — (und auf Luftschiffen).

Takový povozník vzduchoplavbou bude pak dle čl. 395 zák. obch. ručiti za poškození zboží, jakéž nastalo ztrátou neb poškozením od převzetí až do dodání, ač jestliže neprokáže, že ztráta neb škoda nastala vyšší mocí atd. Povozník takový dovážející zboží po živnostensku vzduchoplavbou, bude pak ručiti dle čl. 400 zák. obch. za náhradu škody, jakou jeho zřízenci, úředníci neb jeho lidé na zboží způsobili.

Předpokladem nezbytným tu ovšem jest, aby povoznický podnik vzduchoplavecký provozoval se po živnostensku tak, že spadati bude pod pojem obchodu dle čl. 272. odst. 3., jakož, aby pokud se dopravy osob týče, vzduchoplavecký podnik byl ústavem k dopravě osob ustanoveným ve smyslu téhož článku zák. obch.

V obojím ohledu bude tu třeba rozšířiti předpisy ohledně živností koncessovaných též na vzduchoplavbu. — — Jakkoliv otázka ta přesahuje již meze otázky pouze soukromoprávní, jen k vůli úplnosti dodáme tolik:

Před započítím dopravy a udělení koncesse bude správní úřad povinen, aby zjistil:

a) podrobnou technickou zkouškou úplnou způsobilost dopravních prostředků tedy ballonů čili létadel vůbec a všech strojů k nim patřících, zdali odpovídají všem technickým předpisům — a zdali odpovídají vůbec pokud se týče poskytování bezpečnosti požadavkům moderní techniky;

b) třeba, aby rovněž s plnou opravdovostí zjištěna byla osobní způsobilost řidiče létadla a všech jeho pomocníků.

V ohledu obojím a) a b) má úřad politický ovšem velkou zodpovědnost, — ale také má v rukou velikou, takměř neobmezenou moc v o l n é h o posuzování.¹⁶⁾

¹⁶⁾ O tom dosti obšírně pojednává *Meili* ve své přednášce uveřejněné v Ger. Zeitg. Nr. 45 ai 1909, str. 354 v odst. 1. pod všeobecnou zásadou, že státu bude náležeti, aby o to pečoval, by (při vzduchoplavbě) užívání vzdušního prostoru a vzduchu opatřeno bylo garancemi čili zárukami

Právní poměr účastníků vzletu ku majiteli létadla neb podnikateli letu bude se spravovati v případě úplatného použití létadla obyčejně smlouvou námezdní, jakou jest také smlouva dopravní. Poměr ten, pokud jest čistě soukromoprávním, ovšem může býti napřed upraven zvláštní smlouvou mezi účastníky, jak k tomu ukazuje *Bodenheim*, Das Privatrecht der Luftschiffahrt, str. 14, 3, v Německu děje se tak, jak z téhož spisovatele vyjímáme, pro plavby ballonem společnými ustanoveními: „Allgemeine Bestimmungen für die Ballonfahrten des deutschen Luftschiffverbandes“. Z nich stanoví: odst. 12., že každý účastník letu na tyto podmínky před vzletem přistoupil a je podepsal; dle odst. 14. cestující podrobeni jsou příkazům vůdce ballonu, jinak dle odst. 15. ručí za škodu neposlušností způsobenou; nejzávažnější však ustanovení obsahuje odst. 22., totiž že účastníci vzletu vzdávají se práva na náhradu škody letem způsobené. Ježto se tu jedná o právo soukromé, nelze ovšem, jak *Bodenheim*, str. 18 uvádí, proti platnosti takového dobrovolného vzdání se právně samostatné osoby veškeré náhrady ničeho namítati — ale dokud takové ustanovení bude obsaženo ve všeobecných podmínkách, nebude ovšem možno pohlížeti na vzduchoplavbu jako na pravidelný a bezpečný způsob dopravní a jest existence takového ustanovení závažným toho dokladem, že jest asi cesta ještě dosti obtížná a daleká, než vzduchoplavba tak daleko dospěje, aby stala se normálním dopravním prostředkem. Normální, t. j. pravidelný a veřejný prostředek dopravní není pak podroben toliko předpisům práva soukromého, nýbrž jako dráhy, parníky, pošty, také předpisům práva veřejného a z důvodů na veřejnost volná dispozice stran bývá omezena.

bezpečnosti. Dále *týž* v *Luftschiff* II., str. 22, jenž zahajuje tento výklad zásadou, že stavba a provozování podniků vzduchoplaveckých musí býti podmíněna státní koncesí. O této celé látce obsaženy jsou cenné příspěvky v referátech, jež podány byly mezinárodnímu sjezdu právníckému k úpravě vzduchoplavby, zahájeném dne 31. máje 1910 ve Veroně (I. Congresso giuridico internazionale pel regolamento della locomozione aerea). O těchto referátech podána stručná zpráva v *Právniku* z 31. srpna 1910 č. XVI.