

v řízení těmito předpisy upraveném o této žádosti bylo rozhodnuto.

Odpor stěžovatelky proti rozhodnutí obou nižších stolic je tudíž zcela bezdůvodným, stejně jako další výtku zmatečnosti vznesená proto, že prý se obě předchozí stolice, ač byly vázány na právní náhled v právoplatném zrušovacím rozhodnutí rekursního soudu ze dne 26. února 1920 RV 560/20-8, č. 1. 9 vyslovený, v rozhodnutích svých od něho odchýlily.

Citované rozhodnutí především neobsahuje právního názoru v tom smyslu, jak stěžovatelka míní, a není tu tedy vytýkané úchylinky vůbec.

Kdyby se ale taková úchyłka i skutečně udála, nezakládala by zmatek, neboť jde jen o to, zda rozhodnutí vyhovuje zákonu.

Dovolací stížnosti nebylo tudíž z nedostatku podmínek Šu 16 nesporného patentu vyhověti.

Rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 28. března 1922 RI 134-22.

Dr. Leopold Eisner,

Německý erár nemůže býti před československými soudy žalován ani tehdy, jde-li o náhradu škody za úraz, způsobený cestujícimu německou drahou na území republiky československé.

Kr. s. v L. odmítl žalobu, kterou podal u něho na německý železniční erár státní občan československý, jenž přišel na trať německé dráhy, probíhající tuzemskem (Podmokly — zemská hranice), k úrazu, pro nedostatek procesní způsobilosti žalovaného eráru. Vr. z. s. v P. usnesení naříkané zrušil a nařídil soudu první stolice, aby o žalobě jednal. Nejv. soud vyhověl rekursu žalované strany a obnovil usnesení soudu první stolice z těchto důvodů:

Předpoklad rekursního soudu, že před státním převratem nebylo o tom pochybnosti, že německý železniční erár podroben byl pravomoci rakouských soudů při úrazech, nastalých na rakouských tratích během vozby vlaků německých, a že byla tato okolnost s uvedením příslušných smluv, mezi oběma státy platících, v širší vědomost soudů uvedena, napadá žalovaná strana právem jako mylný.

Především nebylo do státního převratu v Německu železničního eráru německého. Železniční výsost v německé říši vykonávaly do té doby samostatně jednotlivé spolkové státy, kte-

rým příslušela práva a náležely povinnosti z ní plynoucí. Bylť pruský, saský, bavorský atd., ale nebyl německý železniční erár. Tento existuje teprve od převratové revoluce jako právní nástupce bývalých železničních erárů (fisků) spolkových států. Není však ani správně, že dle judikatury předvratové byly železniční eráry těch kterých spolkových německých států při úrazech, přihodivších se na tuzemských tratích za jízdy příslušných vlaků, nepochybně podrobeny pravomoci rakouských soudů,

Právním pravidlem, jež došlo výrazu též v čl. IX. 2. uvozov. zák. k jur. normě, jest, že tuzemské soudnictví vztahuje se k osobám, které dle zásad mezinárodního práva požívají exterritoriality jen když a pokud se dobrovolně podrobily tuzemským soudům, nebo jsou-li předmětem právní rozepře jejich nemovité statky, ležící v tuzemsku, nebo jejich věcná práva na tuzemských nemovitostech osob jiných. Dále jest zásadou mezinárodního práva, že cizí stát a to také jako soukromý podnikatel požívá týchž výsad jako osoby exterritorialní (srov. Liszt: *Völkerrecht*, Walker: *Internationales Privatrecht* 1922 str. 138 a násl.).

Proto také již bývalý vídeňský nejvyšší soud stál důsledně na stanovisku, že erár (fiskus) cizího státu nelze žalovati před tuzemskými soudy, leč by se byl sám dobrovolně podrobil pravomoci tuzemských soudů, nebo šlo o právní vztah k tuzemským nemovitostem. Podrobení se tuzemskému soudnictví může se státi výslovně — státní smlouvou, prohlášením ve sporu atd., — neb i mlčky tím, že cizí erár, byv žalován před tuzemským soudem, bez výhrady a námítky se pustí do sporu (srov. rozhodnutí Gl. U. 2694, 2698, 6549, 6771, 7589, 11709, Gl. U. N. F. 1804). Totéž stanovisko zaujímá též od počátku československý nejv. soud a lze v tomto směru poukázati na rozhodnutí ze dne 23. prosince 1919 č. j. RI 364-19-I., ze dne 31. srpna 1920 č. j. RI 337-2-1 a ze dne 13. října 1920 č. j. RI 863-20-1, uveřejněná ve sbírce, již pořádá presidium nejvyššího soudu, pod č. 343, 639, 712.

Dle smluv mezi Pruskem a Rakouskem ze dne 23. února 1861 č. 50 ř. z. čl. 11 a ze dne 5. srpna 1867 č. 128 ř. z. čl. XI jakož i dle smluv mezi německou říší a Rakousko-Uherskem ze dne 21. května 1872 č. 118 ř. z. čl. XI. a ze dne 2. března 1877 č. 22 ř. z. čl. VIII. a ze dne 14. března 1885 č. 95 ř. z. čl. XII. byly pruské soukromé podniky železniční co do nároků, vznesených proti nim z úrazu na jejich rakouských železničních tratích, podrobeny pravomoci rakouských soudů. Když bylo s Rakouskem vyjednáváno za příčinou převzetí soukromých slezských tratí železničních pruským fiskem, bylo jak z německé tak i z rakouské strany výslovně bez výhrady prohlá-

šeno, že se nepokládá za nutno, změnití státní smlouvy, vyslovující podrobení se. V tomto prohlášení se strany německé bylo ohledně rakouských tratí spatřovati výslovné podrobení se pruského fisku jako právního nástupce soukromých podniků železničních pod pravomoc rakouských soudů.

Potud tedy byla odůvodněná příslušnost rak. soudů k jednání o žalobách proti pruskému fisku a proto také bylo ve zprávě, obsažené ve věstníku ministerstva spravedlnosti z roku 1915 str. 9—10 sděleno, že pruský železniční fiskus prohlásil, že se na příště před rakouskými soudy pustí do jednání o žalobách na náhradu škody jen tehdy, týká-li se úrazů na rakouských tratích, v jiných případech však odepřel tak učiniti z důvodů práva mezinárodního. Vše to však platilo jen o pruském fisku železničním a o jeho tuzemských železničních tratích.

Státní smlouvy, uzavřené se saským státem v příčině železniční dopravy na území bývalého Rakouska, neobsahovaly podobného podrobení se pod pravomoc tuzemských soudů, zejména dohoda mezi rakouskou a saskou vládou ze dne 31. prosince 1850 č. 80 ř. z. z roku 1851, stanovící podmínky za kterých se saské vládě přenechává výhradní užívání železniční trati z Podmokel k zemské hranici, o kterou tu právě jde. Stanoví sice článek 3. této dohody, že plná zemská výsost i s vykonáváním spravedlnosti a všeobecné moci policejní v obvodu nádraží podmokelského, jakož i na trati ležící mezi tímto nádražím a zemskou hranicí, zůstává vyhražena c. k. rak. stát. vládě — ale z dalšího obsahu tohoto článku jest zřejmě patrné, že výhrada se netýká těch osob a záležitostí, jež dle zásad mezinárodního práva jsou vyňaty z tuzemského soudnictví. Nepodrobil-li se však bývalý železniční saský fiskus rakouským soudům ve sporech o náhradu škody z úrazů, přihodivších se na trati Podmokly — zemská hranice, prospívá to též jako právnímu nástupci německému železničnímu fisku vůči soudům československým, nastoupivším na místo bývalých c. k. soudů rakouských.

Rekursní soud arci se domnívá, že toto právní stanovisko nemůže více obstáti po uzavření ratifikace a uveřejnění mírové smlouvy versailleské vzhledem k jejím čl. 281. Jádrem věci jest tedy otázka, nastala-li skutečně tímto ustanovením mírové smlouvy versailleské změna zásad výše vytčených. Nejvyšší soud odpovídá k této otázce záporně.

Čl. 281 mírové smlouvy versailleské ze dne 28. června 1919, uveřejněné ve Sbírce zákonů a nařízení z roku 1921 pod č. 217, zní: »Bude-li vláda německá provozovati mezinárodní

obchod, nebude požívat, aniž se za to bude míti, že požívá, po této stránce nějakých práv, výsad a svobod, vyplývajících ze svrchovanosti.« Obdobná ustanovení obsahuje čl. 233 mírové smlouvy St.-Germainské s Rakouskem ze dne 10. září 1919 č. 133 sb. z. a n. z roku 1921, čl. 216 trianonské mírové smlouvy s Maďarskem ze dne 4. června 1920 č. 102 sb. z. a n. z roku 1922 a čl. 161 mírové smlouvy uzavřené s Bulharskem dne 27. listopadu 1919 (č. 274 sb. z. a n. z roku 1922).

Rekursní soud se domnívá, že železniční doprava osob spadá pod pojem mezinárodního obchodu — leč neprávem. Nejen z doslovu čl. 281 mírové smlouvy versailleské; »provozovati mezinárodní obchod, nýbrž i z té okolnosti, že čl. 281 jest zařazen do oddílu I. nadepsaného: »Vztahy obchodní« části X. »Klausule hospodářské« plyne, že mírová smlouva má na mysli nikoliv obchody ve smyslu právnickém, nýbrž obchodování ve smyslu národohospodářském a kupeckém. V tomto smyslu má pojem obchod dvojí význam; význam širší a význam užší. V širším smyslu znamená obchod (commerce, trade, Handel) jakýkoli způsob výměny zboží za účelem docílení zisku, v užším smyslu pak rozumíme obchodem zvláštní živnost, záležející v kupu nebo výměně zboží za tím účelem, aby se ziskem dále bylo prodáno. Mezinárodní obchod jest protivou k obchodu vnitrozemskému a zahrnuje v sobě obchod vývozní a dovozní, vždy však jest předmětem obchodu zboží. Železniční dopravu osob nelze podříditi pod pojem obchodu vůbec a mezinárodního obchodu zvláště, poněvadž jejím předmětem není zboží. Že pouze tento výklad čl. 281 versailleské smlouvy mírové jest správný, tomu nasvědčuje také důvodová zpráva k vládní předloze o ratifikaci mírových smluv (příloha 4 k tisku 1630), v níž na stránce 40 ke čl. 280—281 výslovně jest uvedeno, že se čl. 281 týká případu, že by vláda německá sama provozovala mezinárodní obchody, k čemuž právě břemena, uložená Německu mírovou smlouvou, mohla by býti podnětem, ve kterémžto směru Německo nemůže se dovolávati výsady suverenity a bude s ním nakládáno tedy stejně jako s jiným podnikatelem. Byloť patrně předpokládáno, že se německá říše jako taková, by mohla dostáti povinností, uloženým jí mírovou smlouvou, bude nutiti k nové výdělečné činnosti, hlavně k dovozu surovin a vývozů hotových výrobků a k vůli usnadnění příslušných obchodů se vzdá výsad svrchovanosti, jichž by se za jiných poměrů nebyla zřekla.

Proti opáčnému názoru rekursního soudu, jenž přikládá slovu »obchod« patrně význam jakéhokoli právního jednání ve

smyslu obchodního zákoníka, dlužno konečně také vytknouti, že, kdyby byl názor ten správný, nebylo by lze vysvětliti, proč byla v příloze A (k hospodářské dohodě mezi vládou československou a německou, která byla uvedena v platnost nařízením vlády ze dne 9. září 1921 č. 350 sb. z. n., tedy po ratifikaci mírové smlouvy versailské pod č. 1) pro dopravu mezi československou republikou a Německem beze vší výhrady a změny za platnou prohlášena mezinárodní dohoda o železniční nákladní dopravě ze dne 14. října 1890 č. 186 ř. z. z roku 1892, jež v článku 27. odstavec 4. určuje, že žaloba z mezinárodní smlouvy dopravní může býti podána toliko u soudu toho státu, ve kterém žalovaná železnice má své sídlo, a jenž dle zákonů této země jest příslušný. — tedy při škodách na zboží se stanoví opak toho, co rekursní soud předpokládá při úrazech dopravovaných osob.

Čl. 281 mírové smlouvy versailské nehodí se tedy na případ, o který jde, a nelze z něho dovozovati, že německý železniční fiskus ve sporech o náhradu škody z úrazů, přihodivších se na tuzemských tratích, podléhá tuzemskému soudnictví bez ohledu na to, zda se mu mlčky nebo výslovně podrobil či nic. V tomto sporném případě německý železniční fiskus výslovně odepřel, podrobiti se tuzemským soudům a proto zůstává při pravidlu, že nemá procesní způsobilosti před tuzemskými soudy. Případné důvody slušnosti musí ustoupiti pravidlům právním.

Rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne
16. ledna 1923 č. RI 1360. B—r.

D E N Í K.

K šedesátým narozeninám JUDra Ferdinanda Pantůčka.

Dne 25. t. m. dožije se první prezident nejvyššího správního soudu p. Dr. Ferdinand P a n t ů č e k svých 60. narozenin.

Tento v životě každého jednotlivce významný den je u osob, které věnovaly svou veškerou činnost i schopnosti celku, pobídkou k tomu, aby i veřejnost byla na působnost jejich upozorněna.

A právě P a n t ů č e k je jedním z těch, jejichž jméno a osobnost stály od let v popředí života českého, nejen právníckého, ale i politického. Nám ovšem přísluší vděčně vzpomenouti a oceniti především to, co Pantůček vykonal v životě právníckém.