

soudního řádu jak praksi, tak i dějinnému vývoji odporovaly. Dovozovaly z § 449 o. z. o., že k prenotaci nestačí pouhá listina, nýbrž že musí býti titul k zástavnímu právu v spravovací žalobě prokázán⁹⁰⁾ aneb dokonce již v listině obsažen.⁹¹⁾ Prakse toho nedbala,⁹²⁾ ale došla k takovým přílišnostem, že zvrhlost její theorie právem kárala.⁹³⁾ Hlasy tyto daly také podnět k její reformě, kterou podnikl zákon knihovní ze dne 25. července 1871 č. 95 ř. z.⁹⁴⁾

Zbývá ještě zmíniti se o jejím jménu. Korutanský deskový patent zve ji poprvé »eventuale Vormerckung« na rozdíl od »Vormerckung«, která byla zápis definitivní. Deskový patent pro Dolní Rakousy, užívaje již slova »einverleiben« pro definitivní zápis, má pro ni jméno »pränotiren« a částečně i »Fürmerckung«, jakkoli slovem tím i intabulaci myslí⁹⁵⁾ a jakkoli slovo to jest jen nářečím dolnorakouským vyslovený »Vormerckung«. Určitě zná však již »Pränotirung« dvorní dekret ze dne 4. října 1784 č. 347 sb. z. s. a také deskový patent pro Breisgau pod jménem »Pränotazion«, klada vedle něho i německé jméno »Voranmerckung«.⁹⁶⁾ Podle toho má pak i deskový patent ze dne 22. dubna 1794 č. 171 sb. z. s. pro prenotaci název »Voranmerckung« (Pränotation), pro vklad »Intabulation, Einverleibung«, a také »Vormerckung«. Neurčitost této terminologie odstranil patent ze dne 14. února 1804 č. 652 sb. z. s., nařizuje pro budoucnost, aby místo slov »Vormerckung« a »Voranmerckung« užíváno bylo názvů »Intabulation« a »Pränotation«. Dnešní terminologie přijata teprve v občanském zákoníku. Pro prenotaci přijato tu slovo »Vormerckung«, kterého, jak jsme viděli, používáno bylo dříve pro vklad. Vklad sám zve se tu »Einverleibung«.

O ručení dopravních podniků, nenáležejících k železničním parou hnaným, za úrazy na těle.

Několik slov od dr. *Emanuela Tilsche*.

Pro případy tělesného poškození, jež způsobeno bylo událostí u provozování železnice parou hnané, stanovena byla zákonem ze dne

⁹⁰⁾ Nippel, Über die Natur der Rechtfertigungsklage bei pränotirten Forderungen (Zeitschr. für österr. Rechtsgelehr. 1830/1, str. 119—144).

⁹¹⁾ Benoni, Beiträge zur Ergänzung der Abhandlung des Herrn Landrathes Nippel über die Pränotirung (l. c. 1831/1).

⁹²⁾ Kopetzky, Über das österreichische Pränotationssystem (l. c. 1832/2), Klepsch, Das österr. Tabularrecht, str. 62 v pozn. ***).

⁹³⁾ Exner, Das Institut der Pfandrechtspränotation in Österreich (Gerichtszeitung 1868 č. 52 60).

⁹⁴⁾ Kaserer, Die Reichsgesetze vom 6. Februar 1869 und 25. Juli 1871 über das Grundbuch mit Materialien, str. 171.

⁹⁵⁾ Odst. 11: »Gegen einen fùrgemerkten Landtafelmässigen Schuld-Schein«.

⁹⁶⁾ § 19: »einsweilige Voranmerckung (Pränotazion)«.

5. března 1869 č. 27 ř. z. zvláštní pravidla o ručení železničního podniku. Jsou to zejména tato:

a) Podnik jest práv i z náhody, pokud tato nemá kvalifikaci neodvratitelnosti (*vis major*).

b) Podnik jest bezpodmínečně práv ze zavinění osob, kterých užívá u provozování.

c) Podnik bezpodmínečně nese průvodní břímě exculpae. — Tendence zákona tedy směřuje k tomu, aby závaznost železničních podniků byla zostřena. Důvod (*ratio legis*) tohoto zostření jest zvláštní nebezpečnost těchto podniků pro tělesnou integritu.

Naskytá se otázka, zda užití lze řečeného zákona analogicky na případy poškození tělesného, jež událo se u provozování jiných podniků dopravních. Na otázku tu sluší odpovědět záporně.

Analogie jest prostředkem doplnění práva; užití lze jí jen tehdy, když jest v zákoně mezera. Mezery zde však není; zákon z roku 1869 vyňal jen určité případy z oboru platnosti všeobecných pravidel o náhradě škody; pokud nesahá jeho působnost, potud platí pravidla všeobecná. Vždyť již ze samého vydání zvláštního zákona lze souditi, že ustanovení v něm obsažená jsou odchylna od všeobecných, jinak by zákona nebylo třeba, a ustanovení zákona z roku 1869 jeví se nám skutečně býti jen výjimkami z pravidel o náhradě škody jinak platících.

Analogické užití zákona toho na jiné podniky dopravní možno proto pokládati za vyloučeno, a lhostejno jest při tom, jde-li o dopravu provozovanou sice na kolejích železných, avšak nikoli parou, aneb sice parou, avšak nikoli na železných kolejích.

V souhlase s tím nejvyšší soud prohlásil rozhodnutím ze dne 26. července 1893 č. 8552 (sb. Gl.-U. č. 14772), že zákon o povinném ručení železnic nevztahuje se na dráhy koňské, a rozhodnutím ze dne 17. května 1899 č. 4889 (Právník 1900 str. 177), že nevztahuje se na dráhy elektrické¹⁾; avšak užito bylo zákona toho v rozhodnutí ze dne 20. října 1897 č. 11962 (Jur. Bl. 1898 č. 2) na parní tramway. Nejde vůbec o to, zda dráha jest normální, neb místní (sekundární) neb drobná (tertiérní), jen když je parou hnaná. Ovšem jest zajímavé, že zákon o drahách nižšího řádu ze dne 31. prosince 1894 č. 2 ř. z. z r. 1895 veškeré dráhy, které nejsou hnány parou, již proto řadí do kategorie nejnižší, totiž k drahám drobným, terciérním (čl. XVI. odst. 1. *in fine*); vysvětliti to lze tím, že dosud nebylo drah většího rozsahu, které by nebyly hnány parou.

Nelze-li užití zákona o povinném ručení ani na železné dráhy koňské, elektrické a pod., u kterých přece charakteristická nebezpečnost železničních podniků se vyskytá, totiž rychlý pohyb na železných kolejích ve směru přesně určeném, tím méně bude lze užití ustanovení onoho

¹⁾ K tomuto rozhodnutí srv. článek *Hubáčekův* (O ručení obce Pražské za úraz tělesný na dráze elektrické způsobený) v Právníku 1900 str. 126.

zákonu na podniky provozující dopravu loďmi, byť i parou poháněnými. Jak vychází z materialíí, nebylo také úmyslem rozšířit povinné ručení na jiné podniky dopravní, zejména na ústavy paroplavební.²⁾ Též německá judikatura nerozšiřuje říšský zákon o povinném ručení ze dne 7. června 1871 č. 25 ř. z. (ač vztahuje se na železnice vůbec, nejen na železnice parou hnané) na jiné podniky dopravní, zejména ne na podniky paroplavební a to ani tehdy, když paroplavba jest částí podniku jinak železničního.³⁾

Pokládáme tedy za jisto, že zákon o povinném ručení z roku 1869 vztahuje se jen na železnice parou hnané, a že na případy úrazů tělesných, jež udály se u provozování jiných podniků dopravních, užití sluší jen všeobecných pravidel občanského práva o náhradě škody. Užití těchto pravidel není řečeným zákonem vyloučeno, nýbrž naopak dle paroemie: *Exceptio firmat regulam in casibus non exceptis* — potvrzeno.

Zvláštnosti zákona o povinném ručení jeví se, jak svrchu řečeno, zejména ve třech směrech. Ve všech těchto směrech jest tedy v případě úrazu, způsobeného u provozování jiného podniku, třeba užití všeobecných pravidel.

I. Náležitost zavinění. Jakožto zásady, na kterých zákonodárství o náhradě škody může spočívat, rozeznávají se zejména: zásada zavinění a zásada způsobení škody. Zákonodárství nějaké spočívá na oné, když krom příčinné souvislosti mezi činem škůdcovým a škodou vyhledává se i vina subjektivně přičítatelná; na této, když objektivní souvislost bez subjektivního zavinění dostačuje k odůvodnění nároku na náhradu.

Rakouské právo občanské spočívá tak jako římské právo⁴⁾ na zásadě zavinění. Pouhé způsobení škody bez subjektivní viny jen výjimečně (n. př. dle § 1310 obč. z.) jest důvodem závazku k náhradě škody. Dle rakouského práva nemůže býti řeči o »zásadě« způsobení, nýbrž jen o jednotlivých případech, v kterých objektivní způsobení

²⁾ Srv. řeč *Hye*-ovu v stenograf. protok. panské sněmovny IV. sesse 1867—1869 str. 1551: . . . auf Dampfschiffahrten ausgedehnt . . . hiedurch (würden) völlige Umwälzungen in allen diesfälligen Bestimmungen des allg. bürgerl. Gesetzbuches herbeigeführt, wozu im Augenblicke kein Anlass ist.

³⁾ *Eger*, Reichshaftpflichtgesetz 1896 str. 51: . . . nur diejenigen Anlagen, welche dem öffentlichen Transportverkehre mittelst Eisenschienen dienen und auf welche sich daher die eigenthümliche und besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes überträgt. Daher unterliegen der Vorschrift nicht: . . . der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundene Dampfschiffahrtsbetrieb (R. O. H. G. 20/10. 1874); str. 41: nur wirkliche Eisenbahnen sind dem Haftpflichtgesetze unterworfen, nicht beliebig andere Unternehmungen, welche ihnen an Gefährlichkeit gleichen . . . Eine Ausdehnung des Gesetzes auf alle Unternehmungen von gleicher Gefährlichkeit widerstrebt dem Wortlaute und Begriffe, wie auch der Tendenz des Gesetzes. Hätte der Gesetzgeber diese Ausdehnung gewollt, so hätte der Eingang lauten müssen: Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn oder einer Unternehmung von gleicher Gefährlichkeit . . .

⁴⁾ »Nicht der Schaden verpflichtet zum Schadenersatz, sondern die Schuld«. *Ihering*, Schuldmoment str. 40.

dostačuje. Volno ovšem vědě právní hledati i v těchto jednotlivých případech anebo v několika z nich jednotnou myšlenku.⁵⁾ Kdyby však i jednotná myšlenka byla nalezena, nesluší přece při tom zapomenouti, že by to nebyla primární zásada právní, nýbrž jen myšlenka, vysvětlující jednotně případy výjimečné.⁶⁾

Základním pravidlem zůstává v právu rakouském § 1295 ve spojení s § 1306 obč. zák.: Každý jest oprávněn, žádati na škůdci náhradu škody, kterou mu tento z viny spůsobil. Škodu, kterou někdo spůsobil bez viny, není z pravidla povinen hraditi.⁷⁾ Vyžaduje se zásadně subjektivně přičitatelná vina a lhostejno jest při tom, zda jde tu o jednání, jež jest nedovolené o sobě aneb jen vzhledem k obligačnímu poměru již založenému (argum. § 1295 obč. z.), zda jde tedy o delikt aneb o porušení obligace.

Že zásada zavinění panuje v právu rakouském, tomu nasvědčuje i sám zákon o povinném ručení železnic. Řčení, že pro zavinění podniku jest domněnka, bylo právě proto užito, aby zákon ten uveden byl v soulad se zásadou zavinění jinak panující v rakouském právu. V pravdě jest železniční podnik práv i z obyčejné náhody, pokud jen není kvalifikována jako vis major, jelikož mu i úplný důkaz o nevině nic neprospěje.⁸⁾

⁵⁾ *Unger*: »Handeln auf eigene Gefahr« 1893; *R. Merkel*: Collision rechtmässiger Interessen 1895 (Handeln im eigenen Interesse); srv. dále *Rümelin*, Gründe der Schadenszurechnung 1896 (str. 26: Es leuchtet in keiner Weise ein, wie der blosser Causalnexus ohne Hinzukommen weiterer Momente, namentlich subjectiver Art, eine Haftung begründen sollte); *Sjögren*, Dogm. Jahrb. XXXV. str. 407, 418.

⁶⁾ Srv. *Randa*, Náhrada škody 1899 str. 15: Případy, pro které domnělý vedoucí princip (jednání na vlastní nebezpečí) vytčen jest, jeví se býti jen výjimkami ze zásady i Ungrem uznané, že z pravidla jen zavinilá škoda nahraditi se má; *Unger*, Handeln auf eig. Gef. 1893 str. 131: So stehen Haftung ohne Schuld und Haftung aus Schuld zu einander im Verhältniss von Ausnahme und Regel.

⁷⁾ Srv. *Randa* na u. m., dále str. 27 (k tomu moje oznámení v Jur. Bl. 1899 č. 22); *Unger*, System II. § 100 str. 230; *Burckhard* System II. § 78 str. 254: Der Standpunkt, dass nur eine subjective Verschuldung eine Ersatzpflicht zu begründen vermöge, ist im Wesentlichen der des österreichischen und auch des römischen Rechtes; *Krainz-Pfaff-Ehrenzweig*, I. § 138 str. 378 II. § 338 č. 7, u. § 138 další literatura; srv. i *Pfaff*-ovo dobrozdání 1880 str. 9 pozn. 32, dále *Rud. Merkel*, Collision rechtmässiger Interessen § 111, *Croissant*, Eigenes Verschulden, str. 26 a j.

⁸⁾ Srv. *Randa*, Haftung der Eisenbahnunternehmungen, 1869, str. 19; *tyž*, Náhrada škody, § 3; *Unger*, Handeln auf eigene Gefahr 1893, str. 90: (es) wurde der Unternehmer dennoch durch den Nachweis, dass ihm selbst solches Verschulden (culpa levissima) nicht zur Last fällt, von der Haftung für innere Betriebsunfälle nicht befreit, da er principiell für den subjectiv unverschuldeten Schaden zu haften hat; Rozh. něm. soudu říšského XIV. č. 19: (Das Gesetz) macht (den Unternehmer) schlechthin für den angerichteten Schaden verantwortlich, mit der einzigen Ausnahme, wenn höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des . . . Verletzten den Schaden verursacht hat. Sonach trifft das Gesetz an sich auch solche Fälle, wo erwiesenermassen kein Verschulden des Unternehmers oder seiner Gehilfen, sondern ein zufälliges Vorkommnis den Schaden herbeiführte.

Finguje se zde, kde výjimečně pouhé způsobení škody bez viny zakládá nárok na náhradu, zavinění; na důkaz, že zavinění považuje se vůbec za nutné k odůvodnění nároku na náhradu škody.⁹⁾

Jest nám tudíž v příčině tělesných úrazů způsobených u provozování jiných dopravních podniků než železnic parou hnaných, zejména tedy u provozování drah elektrických a podniků paroplavebních, setrvati na pravidlu, že k odůvodnění nároku na náhradu škody jest třeba u toho, na němž náhrada se žádá, chování se, jež jest v příčinné souvislosti se škodou a jež lze subjektivně jakožto zavinění přičítati.

II. Ručení za pomocníky. V připojení k poslední větě, že vyhledává se zavinění toho, jenž škodu má nahraditi, sluší pojednati o otázce, zda podnikatel jest práv ze zavinění svých pomocníků, tedy ze zavinění jiných osob.

V příčině železnic parou hnaných jest otázka ta rozřešena v zákoně o povinném jejich ručení. Podnikatel jest práv ze zavinění všech osob, jichž u provozování užívá, tak jako ze svého vlastního zavinění. Již z toho, že ustanovení takové do zákona bylo pojato, a z toho, že praví se »jako ze svého vlastního zavinění«, lze souditi, že bez zvláštního ustanovení věc jinak by se měla, a jest tomu skutečně tak.

Rakouské právo také v této příčině jest na stanovisku práva římského. Každý jest práv z pravidla jen z vlastního svého zavinění (§ 1313 obč. z.). Ze zavinění pomocníků jest práv principál jen potud, pokud jej samého stíhá vina. Vina tu může záležeti v nedbalosti u výběru, v ponechání osoby té neb v dozoru nad ní.¹⁰⁾

⁹⁾ Srv. *můj* článek v Jur. Bl. 1900 (Verschulden des Beschädigten), strana 337.

¹⁰⁾ *Randa*, Náhrada škody str. 45.: Principal ručí vůbec za škodu jeho pomocníky způsobenou potud a jen potud, pokud jemu culpam in eligendo . . . přičítati lze. Tomu rovná se nedostatek při dozoru na osoby ty. Každým způsobem předpokládá se tedy vina principálova. *Randovo* dobrozdání 1880 str. 129: Ein bedauerlicher Mangel des a. b. G.-B besteht ferner darin, dass der Geschäftsherr mit geringen Ausnahmen weder in obligatorischen noch in ausserobligatorischen Verhältnissen für seine Leute einzustehen braucht, vielmehr lediglich das Verschulden in der Auswahl der Gehilfen zu vertreten hat. *Strohal*-ovo dobrozdání 1880, str. 153: Der Standpunkt, welchen die österreichische Gesetzgebung gegenüber diesem Probleme einnimmt, ist im Allgemeinen der, dass man für fremdes Verschulden regelmässig nur dann haftet, wenn man selbst im Verschulden ist . . . Srv. materialie k občanskému zákoníku, v kterých vytýká se rozdíly mezi právem rakouským a právem francouzským (čl. 1384, 1797 code civ.), které stanoví přísnější ručení principálovo (*Ofner*, protokol. str. 487, *Pfaff-Hofmann*, Exc. I. str. 82); *Krainz-Pfaff-Ehrenzweig*, II. § 406 str. 336; *Hubáček*, I. c. str. 131. Srv. dále: *Unger* (Handeln auf eigene Gefahr, 1893 odst. VII.—VIII.) a *Mataja* (Recht des Schadenersatzes, str. 57 a násl.), kteří dle lege ferenda sice přimlouvají se za rozšíření ručení principálova, de lege lata však uznávají zásadu ručení za culpam in eligendo. Podobně *Steinbach* (Rechtsgrundsätze betr. Ersatz von Vermögensschäden. Jur. Bl. 1888, str. 291): Nach den neuen Codificationen soll im allgemeinen für den von anderen Personen, sei es wer

Bylo právě spolu účelem zákona o povinném ručení železnic, rozšířiti ručení za pomocníky nad míru obecnými pravidly stanovenou.¹¹⁾

Z pravidla, že principál v příčině škod způsobených jeho pomocníky práv jest jen z viny u výběru (v ponechání neb v dozoru), byly i před zákonem z r. 1869 výjimky, zejména v příčině dopravy zboží. Plavci a povozníci jsou právi z věcí, které jim aneb jich zřízencům jako náklad byly odevzdány (§ 970 obč. z.) a jsou povinni nahraditi škodu, kterou učiní jich zřízenci na těchto věcech (§ 1316 obč. z.). Povozníci dle obchodního práva jsou právi za své lidi a za jiné osoby, kterých při výkonu převzaté dopravy užívají (čl. 400 obch. z.).

Co se týče dopravy osob, existuje bezpodmínečné ručení podnikatele za vinu zřízenců právě jen u železnic parou hnaných dle zákona svrchu uvedeného. Zákona toho nelze analogicky užiti, a v příčině jiných dopravních podniků zůstávají v platnosti všeobecné zásady. Tak i judikatura nejvyššího soudu, n. př.: rozhodnutí ze dne 26. července 1893 č. 8552 (sb. Gl.-U. 14772), dle kterého popřeno bylo ručení společnosti tramwayové za (spůsobilého) kočího ve všech třech instancích; rovněž tak rozhodnutí ze dne 17. května 1899 č. 4889 (Právník 1900 str. 177) týkající se nehody na elektrické dráhy.¹²⁾ Též u podniků paroplavebních a jiných podniků dopravních musí platiti, co se týče dopravy osob, tatáž pravidla, jako u tramwayí neb elektrických drah, rovněž tak u fiakrů a drožkářů. Rozdíl nějaký mezi dopravními prostředky, které nepatří k železnicím parou hnaným, není zákonně odůvodněn.

Podnikatelem dopravy bývají často osoby právnické neb obchodní společnosti; třeba tedy zkoumati, jaký vliv tato okolnost může míti na ručení za pomocníky.

Rakouské právo má zásadní pravidlo: V poměru k jiným požívají dovolené společnosti (právnické osoby) z pravidla stejná práva s jednotlivými osobami (§ 26 obč. z.). Při zavinění jde o affekci vůle; za vůli

immer, angerichteten Schaden jemand nur haften, wenn ihn ein subjectives Verschulden trifft (§§ 1313, 1314, 1315, 1161, 1010 a. b. G.-B., Preuss. L.-R. I. 6. §§ 60, 65, 53, 62-67). Proti odchylným náhledům, zejména *Pfaff-a* a *Schreibr-a* viz *Randa*, Náhr. škody, str. 47 a *Unger*, H. a. e. G. VII. p. 8., 9.

¹¹⁾ Stenogr. protok. panské sněm. 1867-1869 str. 1508. *Arndts*: »Erleichterung bezweckt der vorliegende Gesetzentwurf, indem er unbedingt anerkennt, dass die Bahngesellschaften auch für das Verschulden des in ihrem Auftrage handelnden Dienstpersonales einzutreten haben«; str. 1555. *Unger*: »sonst nur für Auswahl der Personen.« Motivy k říšskému zákonu něm. (*Eger* str. X.): Das gemeine Civilrecht und die von diesem beherrschten deutschen Particularrechte gehen im allgemeinen von dem Principe aus, dass für den durch Vorsatz oder Nachlässigkeit verursachten Schaden nur der unmittelbare Urheber verantwortlich zu machen ist. Ist der Schadenstifter Vertreter einer dritten Person, so hat der Auftraggeber nur für erweisliches Versehen in der Auswahl seines Beauftragten (culpa in eligendo) zu haften.

¹²⁾ Z důvodů: Poněvadž řidič vozu byl řádně zkoušen a ve službě zcela spolehlivý, nelze s důvodem tvrditi, že žalovanému podnikateli na nehodě lze zavinění dle § 1315. obč. z. přičítati.

právnícké osoby,¹³⁾ která ovšem sama vůle míti nemůže, platí právně vůle jistých osob, které stanovami povolány jsou k jednáním za právníckou osobu a v jejím jméně. Zavinení těchto osob, jednají-li v mezích repraesentace za právníckou osobu, platí za zavinení právnícké osoby. Jest tomu tak nejen v poměrech obligačních, ale i v příčině deliktů, jichž se zástupci osoby právnícké u vykonávání svých funkcí dopustili. To plyne z cit. § 26 obč. z. a dále z §§ 45, 46 zák. ze dne 28. prosince 1887 č. 1 ř. z. z r. 1888.¹⁴⁾ Jest tedy možno i právnícké osobě přiřítati zavinení ve výběru, v ponechání zřízence aneb v dozoru nad ním, lze-li totiž zástupci právnícké osoby, jemuž dle organizace její přísluší výběr, ponechání, dozor, přiřítati zavinení ve vykonávání těchto funkcí. Ručení právnícké osoby jest tedy stejné s ručením principála jednotlivce. Není ani zmírněno ani zostřeno. Zejména nelze odůvodniti zostření v ten smysl, že by právnícká osoba proto, že jest právníckou osobou, byla práva bezvýjimečně z viny všech svých zřízenců. Tak jak nelze činiti principála, nespůsobilého k právním činům (nezletilého, šíleného), pouze z důvodu nespůsobilosti jeho a nutnosti zastoupení zodpovědným vůbec za jednání zřízenců, tak také nelze zodpovědnou činiti právníckou osobu z důvodů její nespůsobilosti a nutnosti zastoupení. Pouhé pomocníky (kočí, řidiče vozu, strojníky, topiče) nelze vůbec považovati za zástupce právnícké osoby v její vůli, nýbrž za osoby jí zvolené, a proto sluší hledati vinu neb nevinu právnícké osoby, stejně jako principála jednotlivce, ve skutečnostech zvolení, ponechání a dozoru.¹⁵⁾ Jen tak jest parita mezi osobou právníckou a fysickou zachována. Nelze proto de lege lata souhlasiti s odůvodněním rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 10. srpna 1899 č. 11684 (sb. Gl.-U. 691),¹⁶⁾ ani s odůvodněním rozhodnutí ze dne 19. února 1901 č. 14,¹⁷⁾ týkajícího se katastrofy na

¹³⁾ Co řečeno o právníckých osobách, platí i o obchodních společnostech.

¹⁴⁾ *Randa*, Náhr. šk. str. 35 násl.

¹⁵⁾ Srv. *Randa* l. c. pozn. 30 »Na otázku Pfaffa: ručí-li práv. osoba za culpa in eligendo organu volícího (zřizujícího) aneb zdali hned za vinu organu zvoleného, odpovídám: dle rak. práva jen za vinu prvéjší« O pojmu a rozdělení osob pomocných pojednává zejména *Doliński*: Haftung des Contrah. 1893 str. 14.

¹⁶⁾ . . . wenn berücksichtigt wird, dass nach § 26 a. b. G.-B. Gesellschaften Dritten gegenüber gleiche Rechte mit einzelnen Personen geniessen, somit auch in gleicher Weise verpflichtet werden, dass die beklagte Firma nur der Name der Unternehmung ist, welche als solche ihre Geschäfte nicht selbst führen kann, sondern hiezu sich anderer Personen bedienen muss, dass demnach die Haftung für ein pflichtwidriges Gebahren aller jener Personen, deren sie sich bei Durchführung des Geschäftsbetriebes bedient, in den Bestimmungen der §§ 1294, 1297 und 1331 a. b. G.-B. ihre Rechtfertigung findet . . .

¹⁷⁾ . . . »Za svou právníckou osobnost nemůže se žalovaná společnost s úspěchem skrývati a nemůže činiti nároky na privileje, které jí nepřisloužejí, poněvadž zákon mezi jednotlivcem a mezi právníckou osobou nerozeznává; právnícké osoby pokud se týče jejich representanti z pravidla nejsou s to, aby všechny záležitosti sami obstarávali, často spíše nuceni jsou svěřiti záležitost zřízencům nižším, společnost i za dolosní nebo kulposní jednání neb opomenutí svých zřízenců a za škodu jimi způsobenou odpovídá, jelikož za daných podmínek jednání a opomenutí osob podřízených pokládati nelze za cizí, nýbrž za vlastní jednání a opomenutí osoby právnícké.«

parníku paroplavební společnosti Pražské. Slova, že »za daných podmínek jednání a opomenutí osob podřízených pokládati nelze za cizí, nýbrž za vlastní jednání a opomenutí osoby právnické«, vyňata jsou patrně z důvodů rozhodnutí ze dne 29. listopadu 1899 č. 16027 (sb. Gl.-U. 777), a spočívají právě na mylném onom náhledu, že právnická osoba proto, že sama jednati nemůže, práva jest vůbec z jednání i pouhých pomocníků, tedy přísněji než osoba fysická.¹⁸⁾ Ostatně v posléz dotčeném rozhodnutí žaloba též pro nedostatek zavinění u výběru byla zamítnuta, činí se jen neodůvodněný rozdíl, zda jde o zřízence trvale ustanoveného aneb ad hoc zjednaného. Rozdílu takového nezná § 1315 obč. zák., a § 1316 obč. z. i čl. 400 obch. z. kladou vlastní zřízence a osoby ad hoc zjednané na roveň.

Krátce možno tedy říci: Osoba právnická jakožto principál jest práva ze zavinění svých pomocníků tehdy a potud, kdy a pokud i fysická osoba, jsouc principálem, byla by práva,¹⁹⁾ jest tedy práva ze zavinění ve výběru, ponechání a dozoru, nikoli však přímo z viny pomocníkovy.

III. Břímě průvodní. Zákon o povinném ručení železnic měl za účel nejen rozšířiti ručení železnic na případy obyčejné náhody a zavinění pomocníků, ale i upravití břímě průvodní ve prospěch poškozeného. Jde to na jevo z motivů vládní předlohy,²⁰⁾ z ostatních materialíí²¹⁾ a ze znění zákona samého stanovícího »domněnky«.

Dle obecných zásad náleží tomu, kdo žádá náhradu škody, aby tvrdil a dokázal zavinění škůdcovo (§ 1296 obč. z.). Z toho stanoví § 1298 obč. z. výjimku, že ten, jenž předstírá, že nemohl závazku svého ze smlouvy neb ze zákona vzešlého, pro překážku bez viny své splniti, dokázati to musí.

Jak z motivů vládní předlohy a z řečí zástupců vlády při poradách vychází, předpokládalo se, že v případech tělesného poškození u provozování vozby důkaz zavinění náleží vždy poškozenému, a že jest lhostejno, zda-li jest poškozený cestujícím neb osobou cizí, zda-li uzavřel s železničním podnikem smlouvu dopravní čili nic; vždyť occasio legis bylo neštěstí u Hořovic, kdež zejména šlo o poškození cestujících. V motivech v té příčině se praví, že sice v pruském právu jest uznáno, že již ve smlouvě, kterou cestující k dopravě se přijímá, založena jest povinnost neporušeného dopravení cestujícího na místo, na které jízdní lístek zní, tomu však že dle rakouského práva tak není. Zástupce vlády ministr Herbst pak v odůvodnění návrhu uvedl, že dle občanského práva poškozenému přísluší důkaz zavinění škůdcova, že dle obchodního zá-

¹⁸⁾ Správné ovšem jest odůvodnění v rozhodnutí ze dne 4. listopadu 1898 č. 12644 (Gl.-U. 370): Der Staat (haftet) wie jede andere juristische Person für das Verschulden seiner Organe, soweit letztere »als dessen Repräsentanten« handeln.

¹⁹⁾ Srv. *Randa* l. c.

²⁰⁾ Srv. sten. prot. panské sněm. 1867—1869 str. 1509.

²¹⁾ Sten. prot. pan. sn. str. 1440, 1513 1515, posl. sn. str. 5030, 5034.

kona sice v příčině dopravy věcí platí odchylné pravidlo, že však v příčině dopravy osob zůstalo to při uvedeném ustanovení práva občanského.²²⁾ Proti této motivaci obrátili se v poradách Arndts a Unger, tvrdíce, že v případě poškození cestujícího břímě průvodní již dle platného práva tíží podnik železniční, jelikož tento smlouvou převzal povinnost, cestujícího neporušeně dovézt na určené místo.²³⁾

Ačkoli nyní otázka břemene průvodního nemá již takové důležitosti, jako za starého processu civilního, jelikož jednak pravdivost tvrzení posuzována má býti vždy dle výsledku celého jednání (§ 272 s. ř.), jednak i odpůrce k přispění při důkazu doháněn býti může,²⁴⁾ přece nejsou pravidla o rozdělení břemene průvodního bez významu. Jde o to, komu to jest na újmu, když žádná z obou stran důkazu neprovede, když totiž ani žalobce zavinění, ani žalovaný nevinu nedokáže.²⁵⁾ Opírá-li se nárok na náhradu o jednání o sobě nedovolené, tedy o delikt, jest bezdůkaznost na újmu žalobci (§ 1296 obč. z.), opírá-li se o nárok o porušení povinnosti, jež plyne ze zvláštního obligačního poměru, jest na újmu žalovanému (§ 1298 obč. z.).

Není-li tedy poškozený v žádném zvláštním obligačním poměru s podnikem dopravním, jenž nenáleží k železnicím parou hnaným, není pochyby o tom, že na poškozeném jest, aby dokázal vinu podniku; nedokáže-li, jest to na jeho újmu.

Je-li poškozený s podnikem dopravním ve zvláštním obligačním poměru, bude třeba dříve zkoumati, zda-li povinnost, nepoškoditi na těle, spočívá v tomto obligačním poměru, neboť nestačí zajisté k užiti § 1298 obč. z., aby poškozený v jakémkoli obligačním poměru byl s tou osobou, na níž náhradu žádá. Jen tehdy, když obligační poměr obsahuje v sobě povinnost, nepoškoditi na těle, když tedy tato povinnost sama jest obligační, lze užiti § 1298 obč. z., a příslušelo by v takovém případě, aby osoba, na níž náhrada se žádá, byla-li by od poškozeného dokázána existence takového poměru obligačního, dokázala svou nevinu.

Z poměrů obligačních, v kterých poškozený k podniku dopravnímu býti může, zejména vytknouti sluší: poměr služební a poměr ze smlouvy dopravní.

Co se týče poměru služebního, sotva kdo bude tvrditi, že by k odůvodnění nároku na náhradu škody za tělesné poškození ve službě

²²⁾ Sten. prot. pan. sn. str. 1440: . . . Dies gilt in Bezug auf Sachbeschädigungen, allein ganz anders ist es in Beziehung auf körperliche Beschädigungen oder Tötungen, die bei dem Betriebe einer Eisenbahnunternehmung vorkommen. Hier ist es in der That bei der Bestimmung des bürg. Gesetzbuches geblieben. Hier tritt daher eine Haftungspflicht nur dann ein, wenn der Unternehmung ein Verschulden zur Last fällt. Es liegt daher dem Beschädigten die Verpflichtung ob, zur Nachweisung dieses Verschuldens einen Beweis zu führen, der schon an und für sich schwierig ist . . .

²³⁾ Prot. p. s. str. 1509, 1511.

²⁴⁾ Ott Soust. úvod II. str. 95.

²⁵⁾ Srv. Wehli, Jur. Bl. 1896 str. 457 n. (Gefahr des Nichtfestgestelltseins, Praejudiz, welches auf das non liquet gestellt ist.)

stačil důkaz smlouvy služební a tělesného poškození ve službě a že by principál, aby podlehnul se uvaroval, nucen byl dokázati svou nevinu. Není ovšem pochybnosti o tom, že principál nejen dle všeobecných pravidel jako každý jiný vystříhati se má všeho, co tělesné poškození jiných osob způsobiti může, ale že i dle zvláštních politických předpisů starati se má o bezpečnost svých zřízenců, ba i že dle občanského práva na něm po případě znalecká diligence (§ 1299 obč. z.) vyhledávána býti může, přece však povinnost, nepoškoditi na těle, nebude moci býti považována jakožto součást smlouvy služební. Bude tedy třeba, aby poškozený, třeba by ve služebním poměru k dopravnímu podniku byl, dokázal vinu tohoto.²⁶⁾

Také v příčině cestujících, kteří uzavřeli s podnikem smlouvu dopravní, zdá se to neprávnicku a zajisté i velké části právníků²⁷⁾ přirozenějším, nárok ze zaviněného poškození na těle odvoditi vždy z deliktu. Důvodem jaksi citovým pro toto pojmání jest snad předem okolnost, že zaviněné poškození na těle jest vždy i činem zapovězeným v trestním zákoně (§§ 335 násl., 431 násl. tr. z.). Dalším důvodem jest asi neodůvodněnost rozlišování: Má to býti rozhodujícím pro posuzování případu, když drožkář někomu bičem vyšlehne oko, zda poškozený sedí ve voze anebo zda stojí na chodníku a v tomto případě, zda drožkáře již najal čili nic? Má to býti rozhodujícím, když cestující stanici, na kterou lístek jeho zněl, zaspí a pak na místě a v době, pro které smlouva dopravní již neplatí, na těle jest poškozen?²⁸⁾

²⁶⁾ Srv. *Randa*, Haftung der Eisenbahnunternehmungen, 1869, str. 9: »Insbesondere hart sind . . . Nichtfahrgäste (namentlich das Betriebspersonale) betroffen, denen, wie bemerkt, nur dann ein Recht auf Schadenersatz zukommt, wenn dieselben der Bahnverwaltung das die Katastrophe verursachende Verschulden nachzuweisen vermögen, während Fahrgäste mindestens insofern günstiger gestellt sind, als die Bahnverwaltung zu ihrer Entlastung den Beweis des Zufalls erbringen muss.« Str. 5: »... soweit es sich um Nichtfahrgäste, insbesondere um das der Gefahr am meisten ausgesetzte Bahnpersonale und um zur Beförderung nicht übernommene Dritte handelt, ist die Bahn nur in dem Falle zum Ersatze verpflichtet, wenn ihr von dem Beschädigten ein Verschulden bewiesen wird, welches den Unfall verursachte.

²⁷⁾ Tak srv. na př. Hubáček l. c. str. 128: Ratio legis (z r. 1869) jest zkušenost, že při drahách železných silou parní hnaných podle zařízení způsobu dopravního cestujícím naprosto možno není v případě neštěstí zjistiti příčinu nehody a původce jejího a podati důkaz o tom, že neštěstí zaviněno bylo zřízencem dráhy, »kteréžto břímě průvodní ve sporu dle práva občanského by převzítí musili« . . . Za účelem odstranění této nesrovnalosti, kde na jedné straně »ukládá se cestujícímu důkaz viny«, ač notoricky známo jest, že důkazu onoho nikdy provéstí nemůže, vydán byl právě zákon ze dne 5. března 1869. Srv. Motivy cit. v pozn. 31 a řeč Herbstovu v pozn. 22.

²⁸⁾ Srv. *Herbst* v sten. prot. pan. sněm. str. 1562: »Auseinanderhaltung und separate Behandlung der beiden Fälle, der Beschädigung ex delicto und ex contractu eine unmögliche«. Srv. i citát z *Petersona* v *Unger*, Handeln auf eig. Gef. str. 67 (kombinace s ručením za pomocníky): »Ein Fuhrwerksunternehmer soll einen Reisenden fahren, Er fährt ihn nicht selbst, sondern schickt einen Kutscher. Dieser wirft den Wagen durch Nachlässigkeit um, der

Důvody ty ovšem nedostačují, aby právnicky odůvodnily ono, jak řečeno, předem více citově odůvodněné pojmání, že nárok zakládá se vždy v deliktu. Uspokojujícího objasnění dosáhneme teprve, když prozkoumáme důvody, které vedly k náhledu opáčnému, že tělesné poškození cestujících kvalifikovati sluší za porušení obligační povinnosti obsažené ve smlouvě dopravní.

Smlouva dopravní má za účel dopravení z jednoho místa na druhé. Dopravení jest jeho causa, nikoli opatrování, jež jest causa smlouvy schovací.

Pokud smlouva dopravní týká se věcí, přistupuje přirozeným způsobem k povinnosti dopravení i povinnost opatrování, neboť věc dostane se do moci, do detence povozníkovy. Jest totiž uznaným úkazem, že, kdykoli věc na základě obligačního poměru do detence jiného se dostane, vždy nastává povinnost opatrování věci. Platí to o komodatáři (§ 979 obč. z.), o nájemci (§ 1109), o dělníku, jenž převzal věc k zpracování, ke správě, o mandatáři (§ 960), o zástavním věřiteli (§ 1369) atd.²⁹⁾ Tak to jest i při smlouvě nákladní (čl. 395 obch. z.).

To platí o věcech; v příčině osob schází podobné ustanovení. Není to nic jiného než užití analogie, tvrdí-li se, že i při dopravě osob povinnost custodiae ve smlouvě jest obsažena.³⁰⁾ Jest otázka, je-li analogie de lege lata důvodná.

Analogii tu považujeme za velice nejistou.

Povinnost custodiae neplyne analyticky z pojmu smlouvy dopravní, která za účel má dopravu, nýbrž syntheticky jest spojena se smlouvou o dopravu věcí z toho důvodu, že na základě poměru dopravního věc dostala se do detence povozníkovy. Osoba však nedostane se do detence, o detenci osoby nemůže býti řeči.³¹⁾

Pošlu-li ke krejčímu loutku, aby ji ošatil, jest mně krejčí práv z poškození loutky ex contractu, byla-li poškozena, musí on dokázati svoji nevinu. Pošlu-li za týmž účelem ke krejčímu své dítě a krejčí mu na př. při zkoušení šatů vyvrkne ruku, nemám ani já ani dítě, i kdybych jako zákonný zástupce jeho byl jednal, žalobu ex contractu proti krejčímu; on jest zavázán jen ex delicto. Loutka dostala se do jeho detence, dítě nikoli. Se smlouvou onou byla dle výrazu některých rozhodnutí nej-

Reisende bricht ein Bein. Da soll der Unternehmer haften aus dem Verträge, den er abgeschlossen hat. Wenn aber der Reisende ausgestiegen war und der Kutscher hat ihn eine Minute später umgefahren, dann haftet er nicht und ebensowenig, wenn er einen Dritten beschädigt.«

²⁹⁾ Srv. *Krainz-Pfaff-Ehrenzweig* II. § 359; *Schey*, Oblig. Verh. I. 2, str. 293.

³⁰⁾ *Arndts a Unger* na místech jmenovaných v poznámce 23, *Randa* na místě citovaném v pozn. 26.

³¹⁾ To asi jest též myšlenka motivů, praví-li se v nich (prot. p. s. str. 1509): Man kann die Garantie für das unversehrte Anlangen der beförderten Menschen nicht in dem eingegangenen Verträge enthalten ansehen, weil dieser Erfolg auch von dem Verhalten der beförderten Menschen abhängt. Myšleno jest asi: custodia předpokládá detenci, moc nad předmětem.

vyššího soudu³²⁾ spojena smlouva schovací, s touto nikoli. Rovněž tak možno říci, že sice se smlouvou dopravní v příčině věcí spojena jest smlouva schovací, nikoli však se smlouvou dopravní v příčině osob. Analogie tu jest velice nejistá, ano lze říci, že selhává.³³⁾

Není tím ovšem řečeno, že by dopravovatel nebyl práv vůbec ze žádných následků tělesného poškození ex contractu. Pokud žádá se náhrada pro nepořádné realizování účelu dopravy, může i tělesné poškození přijíti v úvahu jakožto nepořádné splnění smlouvy. Poškozené dorazení na jisté místo může se rovnati nedorazení a pokud žádá se náhrada za nedorazení neb nepořádné dorazení, jest žaloba zajisté kontraktní. Potud jeví se nárok na náhradu škody přeměněním původního nároku ex contractu na dopravu.

Škodu, která povstala z vadného provedení jednání (ex causa), dlužno lišiti od ostatní při vykonávání jednání (ex occasione) způsobené škody.³⁴⁾ Že při smlouvě o dopravu věcí i škoda posléz dotčená ex contractu se nahraňuje, plyne jak řečeno z toho, že smlouva o dopravu věcí obsahuje v sobě depositum těchto věcí (na základě skutečnosti detence dopravovatelovy), což však při dopravě osob není. Z pojmu smlouvy dopravní samé povinnost ona neplyne.

Každou smlouvou chrání se zájem, smlouvou dopravní chráněn jest zájem na dopravě na určité místo, nikoli zájem na tělesné integritě. Tato jest významna pro smlouvu potud, pokud zaviněným porušením jejím účel dopravy byl úplně neb částečně zmařen. Pokud však žádá se nárok na náhradu za tělesné poškození o sobě bez ohledu na zmaření účelu dopravy, tvořícího causam smlouvy, potud jeví se to býti přirozeněji žalobou na základě činu nedovoleného o sobě, bez ohledu na smluvní poměr. Dle toho pak řídí se i břímě průvodní.

IV. Závěr. Z uvedeného jde na jevo, že právní ochrana jak zřízenců tak obecnstva, a to cestujícího i necestujícího, v příčině úrazů

³²⁾ Na př. č. 2894, 2784 Gl. 21.

³³⁾ Srv. motivy citované v pozn. 31, kteréž pokračují: »Schon aus diesem Grunde kann die Auffassung der preussischen Gesetzgebung, welche die Beschädigung an Menschen nach den gleichen Grundsätzen regelt, auf welchen die für Frachten geltenden Bestimmungen beruhen, für Oesterreich nicht empfohlen werden«, a řeč *Herbstovu* (str. 1515): »Nun ist jene Bestimmung des a. b. G.-B (§ 1298) keineswegs eine un/veifelhafte, und die Praxis zeigt, dass man sie nicht überall in dem von den beiden Herren Rednern (Arndts, Unger) angeführten Sinne anfasst, so dass also jedenfalls das Bedürfnis einer Erläuterung vorhanden ist... dass sie (die Auslegung des § 1298) nicht allgemein anerkannt ist, beweist eben der Umstand, wie lebhaft man das Bedürfnis nach der Erlassung des Gesetzes gefühlt hat... Podotknouti sluší, že též v příčině zavinění zřízenců neuzívá se analogie §§ 970, 1316 obč. z. a čl. 400 obch. z. na dopravu osob.

³⁴⁾ Srv. rozlišování u *Krainze-Pfaffa-Ehrenzweiga* II. § 406, str. 336: Es kann jemand zur Ausführung eines ihm obliegenden Geschäftes sich einer Hilfsperson bedient haben, durch deren Verschulden das Geschäft »schlecht ausgeführt« oder demjenigen, in dessen Interesse es ausgeführt werden soll, ein »sonstiger Schaden zugefügt« wurde.

na těle, jež udály se u provozování dopravního podniku, jenž nenáležel k železnicím parou hnaným, jest dle platného práva nedostatečná. Dopravní podnik takový jest práv vždy jen ze zavinění, v příčině zavinění zřízenců odpovídá jen za zavinění u výběru, ponechání a dozoru, a v ohledu formálním břímě průvodní tíží poškozeného.³⁵⁾ Uvítati proto sluší návrh zákona podaný vládou v posledním (XVII.) zasedání říšské rady (718. příl. k sten. prot.), dle kterého ustanovení zákona ze dne 5. března 1869 rozšířena býti mají na veškeré dráhy poháněné silou živelní.

Význam Haagské konference míru ve vývoji novodobého práva mezinárodního.

Píše dr. Josef Trakal.

Literatura: *Actes et documents* relatifs au programme de la conférence de la paix publ. d'ordre du gouvernement par Mr. Van Daehne van Varick. La Haye, M. Nijhoff, 1899; str. 19, 41, 35 (úřední snůška historických různých listin a j. pomůcek pro členy konference uspořádaná hollandskou vládou). — Protokoly konference i komissí uveřejnilo hollandské ministerstvo zahraničních záležitostí v silném svazku foliovém: *Conférence de la paix*. La Haye 18. Mai—19. juillet 1899. La Haye, M. Nijhoff, 1899; str. 254 (konference in pleno a snesení), 101 (1. komisse), 184 (2. komisse), 267 (3. komisse). — *Livre jaune* sur la conférence de la Paix (*Mémorial diplomatique*, 38. ročn. 1900, č. 14—17, 20, 24, 28, 30, 32, 35, 37—40, 44, 48, 51. Mezi jiným pod č. 5 obsažena tu oficiální zpráva delegace francouzské k ministrovi zahraničních záležitostí o výsledcích konference); *Rapport* sur le budget des affaires étrangères (tamtéž ročn. 37, 1899, č. 47 a 48 a r. 38, 1900, č. 5); *La conférence de la Haye* (tamtéž, ročn. 37, 1899, č. 19—29, 31—33). *Message royal des Pays-Bas* (tamtéž 38. ročn. 1900, č. 10, 11); *Conférence internationale de la paix*. Rapport sur le règlement pacifique des conflits internationaux par le Chev. Descamps (Revue de droit international, 1900, str. 117 násl., 270 násl., 352 násl., 499 násl.)

Obširné výklady díla konference haagské po stránce práva mezinárodního a snesení její obsahují: A. Mérignhac (prof. univ. v Toulouse), *La conférence internationale de la paix. Étude historique, exégétique et critique des travaux et des résolutions de la conférence de la Haye de 1899*. Paris, A. Rousseau, 1900, str. VIII. a 460 (s předmlouvou L. Bourgeoise); Fred. W. Holls (delegát Spojených Států při konferenci), *The Peace conference at the Hague and its bearings on international law and policy*. New York, Macmillan, 1900, str. XXIV. a 572 (spis věnovaný caru Mikuláši II); Ph. Zorn (delegát Německa při konferenci), *Die völkerrechtlichen Ergebnisse der Haager Konferenz* (v Deutsche Rundschau, XXVI, 1900, seš. 4., str. 122—137, seš. 5., str. 208—225, seš. 7., str. 104—134.).

Kratší výklady a ocenění výsledků: F. de Martens (prof. univ. v Petrohradě, ruský delegát při konferenci), *La conférence de la paix à la Haye. Étude d'histoire contemporaine*. Trad. du russe par M. le comte de Sancé. Paris, Rousseau, 1900, str. 43; Dr. H. Lammasch (professor univ. ve Vídni,

³⁵⁾ Nesporně platí to v příčině zřízenců a osob cizích necestujících; v příčině cestujících jest věc jak svrchu uvedeno, sporná.