

ale sama zákonná skutková podstata ako i ustanovenia formálneho trestného práva boli až prílišne priaznivé pre delikventa. Mal som príležitosť aplikovať zákon v praxi ako trestný referent veľkého okresného súdu a môžem toľko zistiť, že oznámených trestných prípadov bolo málo a odsúdením vinníkov nedosiahlo sa toho, čo bolo intenciou zákonodarcu, aby totiž povinní riadne plnili svoju alimentáčnú resp. zaopatrovaciu povinnosť. Zákon č. 4/1931 Sb. z. a n. s hľadiska trestného práva je *lex imperfecta* a osud takých zákonov je typicky rovnaký: alebo sa ich ustanovenia stanú obsoletnými, alebo musia byť účinne novelizované.

Dr. Štefan Butkovič:

"Javy a úkony" v § 196 železničného zákona.

Unifikačné tendencie zákonodarstva býv. ČSR zanechali stopy aj v zákonných predpisoch o zodpovednosti železníc za škody, vzniklé osobám na tele (zdraví) pri prevádzke železníc. Ideový základ bol síce rovnaký v právnych poriadkoch oboch častí štátu (išlo o zodpovednosť objektívnu, t. j. za výsledok), ale postup, z ktorého sa tvoril záver, bol podstatne odlišný.

V oblasti rakúskeho práva podľa zák. č. 27/1869 r. z. pričádzalo sa k zodpovednosti okľukou a to cez príhodu v doprave, za ktorú judikatúra po istom kolísaní považovala takú udalosť odchyľujúcu sa od pravidelných dopravných pomerov, ktorá bola sama spôsobilá mať za následok úraz človeka. Jadro veci teda hľadala v mimoriadnosti dopravy, nakoľko pravidelná prevádzka železníc nemôže mať za následok úraz, za ktorý by železnica mohla spravodlivo odpovedať. Naproti tomu predpis slovenského zákona (zák. čl. XVIII/1874) svojou širokou dikciou »pri prevádzke železníc« prekročilo hranicu, ktorú sme videli pri formulácii citovanej normy rakúskeho práva a ktorá vo skutočnosti rozhraničovala od normálnej prevádzky ono špecifické nebezpečie, ktoré existencia a chod železníc vo vonkajšom svete vyvoláva. Okruh prípadov, za ktoré železnica následkom toho bola zodpovedná, bol na Slovensku podstatne širší.

Úlohou unifikujúceho zákonodarcu bolo oba tieto rozdiely priviesť do prijateľného súladu. Dosiahol toho vyrieknutím, že skutková podstata, z ktorej vzniká zodpovednosť železníc, musí ostať v oblasti špecifického nebezpečia, vyvolávaného činnosťou železníc. Pre oblasť práva slovenského znamenalo to zúženie zodpovednosti v prospech železníc, čo však bolo vyvážené na druhej strane zavedením bolestného aj na Slovensku

Ďalej je skutková podstata viazaná na dopravu, ktorá sa odohráva na trati a konečne musí byť vyvolaná »javmi alebo úkonmi, ktorými sa na vonok prejavuje nebezpečnosť vlastná železničnej doprave«. V tejto štylizácii predpokladu zodpovednosti železníc zaujala pozornosť hlavne dikcia »javy a úkony«. Boly vyslovené mnohé pochybnosti o správnosti tejto štylizácie a to najmä so zreteľom na abstraktnosť oboch pojmov. Bolo však isté, že ak ustanovenia oboch zákonov majú byť sjednotené, jedine táto dikcia ich môže nahradiť a to bez škody na veci, pretože svojou pružnosťou dáva voľné pole sudcovskému uvažovaniu a nevylučuje možnosť aplikácie ani na jeden z neprehľadných, známych alebo neznámych možností v železničnej službe. »Úkonom« podľa definície Dr. Ty-la, ktorý bol spracovateľom tejto čiastky železničného zákona, mal by byť vonkajší prejav chcenej, ľudskou vôľou riadenej činnosti strojných zariadení, na pr. chod vlaku, prehodenie výhybok atď. »Jav« naproti tomu značí určité, zpravidla závadné stavy zariadení železničnej dopravy, na pr. vadná trať. Dokazovať, či ide o jav alebo úkon zvlášť nie je treba. Stačí jeden z nich a kauzálna súvislosť medzi ním a úrazom. Naopak však existenciu alebo javu treba dokázať, nestačí ich len pravdepodobnými urobiť. Moment so stanoviska zrušeného zák. čl. XVIII/1879 neobyčajne dôležitý.

Je pochopiteľné, že sa so záujmom čaká na judikatúru k novým predpisom. V Slovenskej republike nie sú ešte známe judikáty v tomto smere, pretože väčšina sporov, ktoré tu prichádzajú predovšetkým v úvahu, je proti štátu a dôsledkom moratória (zákon č. 334/1940 Slov. zák.) suspendovaná. Protektorátne sudy sa s vecou už viackrát zaoberaly a pre materiálnu totožnosť tejto právnej úpravy podávam tu niektoré ich súdne výroky. Krajský civilný súd v Brne vyriekol v rozsudku Co IV-64/1938, že osrienenie (oinovatenie) schodov na železničnom vozni nie je javom, ktorým sa na vonok prejavuje nebezpečnosť, vlastná železničnej doprave (§ 196 žel. zák.). Pri tom v dôvodoch výslovne podotýka, že kým klzké schody, či dôsledkom dažda alebo inovate, nie sú javom v smysle železničného zákona, zatiaľ schody pokryté ľadom sú javom v smysle železničného zákona. Krajský súd v Písku v rozsudku Co III-44/1939 vypovedal, že nie je úkonom alebo javom, ktorým sa na vonok prejavuje nebezpečnosť vlastná železničnej doprave na trati v smysle § 196 ods. 1 železničného zákona, keď pod cestujúcim, vychádzajúcim z čakárne na nástupište, ušla drevená rohož na očistenie obuvi, ktorá bola umiestená pri dverách čakárne, takže cestujúci upadol a poranil sa. Ide tu o prípad, ktorý podľa judikatúry k zák. čl. XVIII/1874 bol by posudzovaný v neprospech železnice. Podľa rozhodnutia Najvyššieho súdu v Brne č. Rv II-336/1939 javom podľa § 196 ods. 1 železničného zákona sa rozumia určité závadné stavy v zariadení železničnej dopravy, k t o r é s a j a

via objektívne ako prejavy nebezpečnosti vlastnej železničnej dopravy na trati. Nebezpečie vyvolané závadným stavom zábradlia na nástupišti, určeného k ochrane cestujúcich pred pádom do priekopy mimo trať, nie je prejavom nebezpečnosti vlastnej železničnej dopravy na trati. V rozsudku krajského súdu v Hradci Králové Co III-219/1939 čítame: prirazenie prstov ruky dvermi vagonu zaviniť si sám cestujúci, ktorý po nastúpení do vozňa zostal stáť u dverí, nie súc k tomu nútený a držal sa pri tom hlboko za ochranný rám. Podľa rozsudku krajského súdu v Chrudimí Co III-4/1939 železnica nezodpovedá podľa § 196 a nasl. železničného zákona za následky úrazu, ktorý utrpel chodec ukĺznutím, prechádzajúc železničnú lávku, ktorej schody neboly očistené od snehu a neboly posypané pieskom.

Z týchto pár rozhodnutí je zrejmé, že súdy v Protektoráte nastúpily cestu v intenciách zákonodarcu a všeobecne vyriekli povinnosť zodpovednosti len v prípadoch z oblasti špecifického nebezpečia železničnej premávky, kde vlastne jedine treba hľadať dôvod ustanovení o objektívnej zodpovednosti železníc.

Pre praktikov školy o nebezpečnom provoze železníc v duchu rigoróznosti zákona XVIII/1879 ide o pozoruhodné novum, preto prvé kroky, nastúpené v citovaných judikátoch, sú po všimnutia hodné.

In memoriam prof. Dr. ALBERTA MILOTU.

Priamo o Vianociach prišla do Bratislavy zpráva, že dňa 22. XII. 1940 zomrel v Prahe — vo veku 63. rokov — riadny profesor pražskej a býv. dlhoročný profesor bratislavskej právnickej fakulty Dr. Albert Milota.

Rodák z Lochovic v Čechách študoval Dr. Milota práva v Prahe a Viedni. Po krátkej službe u štátnych železníc šiel — vedený hlasom vnútornej záľuby — k súdu. Bol sudcom všeobecne obľúbeným pre svoju ľudskosť, láskavosť a svedomitosť. Súdna služba v ňom rozvinula lásku k hlbšiemu skúmaniu právnych otázok a najmä trestné právo to bolo, ktoré Milotu uchvátilo pre celý jeho ďalší život. Zvlášť živo sa vtedy zaujímal o reformu trestného práva; sám vypracoval — pomerne veľmi podarenú — osnovu nového trestného zákona. Po vzniku býv. ČSR bol povolaný do pražského ministerstva spravodlnosti, kde sa stal referentom a neskoršie prednostom legislatívneho oddelenia.

V tomto čase spracoval niektoré dôležité zákony, menovite o falšovaní peňazí (269 z 1919), o podmienenečnom odsúdení a prepustení (562/1919), o trestaní vojrovej úžery (568/1919)