

KNIHOVNA PRÁVNICKÉ FAKULTY

33-F-299

Neprodejné.

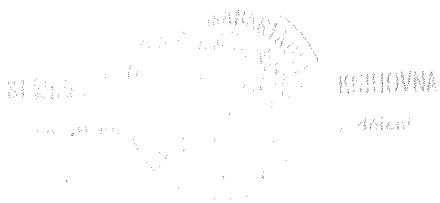
33-F-299

Nástin poštovního práva.

Napsal

Dr. František Vážný.

Zvláštní otisk ze Slovníku veřejného práva československého.

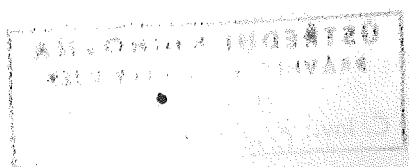


V Praze 1932.

Nákladem vlastním. (Mimo knihkupecký trh.)

Tiskl R. M. Rohrer v Brně.

Handwritten notes:
Nástin
1932



Nástin poštovního práva.

Literatura o poštovním právu (systematická díla).

Aschenborn: „Das Gesetz über das Postwesen“, 1908; Dambach: „Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs“, 1871; Derblich: „Österr. Postrecht“, 1901; Giannini: „Trattato di diritto postale“, 1913; Gordan: „Postrecht“, 1909; Hellmuth: „System des d. Postrechts“, 1929; Kosel: „Österreichische Postvorschriften“, 1893; týž „Post“ v Mischler-Ulbrichově Österr. Staatswörterbuch; Köstler: „Österr. Post- und Telefonrecht“, 1925; týž: „Postgesetz und Postordnung“, 1917; Mazziotti: „Commento alle leggi postali“, 1899; Meili: „Die Haftpflicht der Postanstalt“, 1877; Mittelstein: „Beiträge zum Postrecht“, 1891; Natter: „Die Haftpflicht der österr. Postanstalt“, 1905; Nawiaski: „Deutsches und österr. Postrecht“, 1909; Niggl: „Das Postrecht“, 1931; Naud: „Précis de Poste, télégraphie et téléphonie“, 1928; Sanslavyille: „Responsabilité de l'État en matière des postes et télégraphes 1886“; Scholz: „Öffentliches Postrecht“, 1913; Tinsch: „Die Postanweisung“, 1890; Wanke: „Das Postwesen in Österreich“, 1896; Wolcke: „Postrecht“, 1909; Záběhlický: „Dějiny pošty, telegrafu v československých zemích“, 1928.

I. Podstata, úkoly a organizace poštovního ústavu; poštovní zaměstnanci. II. Historie pošty. III. Národohospodářský a finanční význam pošty; zásady poštovních tarifů. IV. Pojem, obsah a povaha poštovního práva. V. Svěrázná úprava smlouvy o poštovní dopravě. Smluvní strany. VI. Odpovědnost pošty. VII. Poštovní automobilní doprava osob.

I. Podstata, úkoly a organizace. Pošta (poštovní ústav) je ústav dopravní sui generis.

Slovem „pošta“ arcitě vyrozumívá se v obecné mluvě netoliko vlastní poštovní ústav, nýbrž i dopravní předměty poštovní (poštovní zásilky), jednotlivá zařízení sloužící poštovní dopravě atd. V dalším budeme vyrozumívati jím poštovní ústav (podnik). Svým základním úkolem: obstaráváním, t. j. prováděním pokud se týče prostředkováním dopravy zpráv, „zvěstí“, vtělených v nějakou hmotnou podstatu a určených osobám třetím, liší se pošta od jiných dopravních ústavů či podniků. Kromě dopravy zpráv se arcitě pošta zabývala i zabývá též dopravou zboží (balíků, peněz) a dále i dopravou osob. Posléz uvedenou dopravou se docela pošta — v době, kdy ještě nebylo železnic — zabývala monopolisticky. Obstarávala pak dříve pošta vůbec dopravu sama, svými dopravními prostředky; v novější době svěřovala

postupně pošta tuto dopravu železnici resp. jiným dopravním prostředkům a dnes jen v malé míře používá pro dopravu svých zásilek vlastních dopravních prostředků (ku př. svých automobilů); na železnici doprava poštovních zásilek po většině se děje ve vlastních poštovních vozech.

Poštu charakterizuje dále to, že dopravu zpráv vůbec aneb aspoň zpráv určitého druhu provozuje výlučně, totiž jako monopol nebo regál, nepřipouštějící soutěže jiných dopravních ústavů nebo jednotlivců.

Dopravu ostatních druhů zásilek a dopravu osob obstarává nyní pošta vedle jiných ústavů, tudíž s nimi v tomto směru soutěží.

Pošta svým posláním a svými úkoly plní životní požadavky jednotlivců i společnosti. To má arcitě reflex v úpravě pozitivních norem, na poštu se vztahujících. Někdejší význam pošty jako podniku výdělečného dávno již minul. Moderní doba akcentuje v prvé řadě úkol pošty: zprostředkovatí zprávy, obstarávati dopravu drobného zboží a převod peněz v malých částkách.

Proto shledáváme se s tím, že i když pošta je — alespoň formálně — řaděna mezi podniky, jež mají býti spravovány podle zásad soukromohospodářských, prevalují vždy nad ohledy fiskálními ohledy na veřejnou všeužitečnost pošty. Požadavek, aby poštovní ústav, který slouží všeobecným a nezbytným potřebám všech vrstev obyvatelstva, byl spravován jako veřejný ústav státní, nikoli jako výdělečný, ryze podle soukromohospodářských zásad řízený podnik, datuje se již od dávných let a zračí se i v mezinárodní úpravě poštovníctví.

Podle dnešního stavu právního přísluší poště vykonávati výhradní právo (soil. státu) zřizovati a udržovati pošty (poštovní úřady a zařízení, sloužící poštovní dopravě) a provozovati poštovní dopravu, a to písemných zpráv, a dále zřizovati a udržovati telegrafy a telefony.

Kromě dopravy písemných zpráv a dále zpráv telegrafických pokud se týče telefonních, jež je (správním) monopolem, obstarává dnes pošta též dopravu balíků, cených a peněžitých zásilek, dále službu poukázkovou, příkazní a dobírkovou a úkony podle zákona o poštovní spořitelně a posléze dopravu osob a jejich zavazadel po silnicích.

K plnění těchto úkolů používá pošta vlastního personálu a z větší části vlastních zařízení; pokud jde o vlastní přepravu zásilek, používá pošta dopravy podniku čsl. dráhy, po případě dopravy soukromých dopravců, s nimiž též sjednává zvláštní smlouvy. V posledních letech lze konstatovati stálý vzestup letecké dopravy poštovní; pošta sjednává smlouvy o dopravě poštovních zásilek s domácími i cizími leteckými společnostmi.

Vrchní vedení podniku Čsl. pošta přísluší ministerstvu pošt a telegrafů, které vede podnik za součinnosti správního sboru. Kromě vrchního vedení obstarává ministerstvo pošt v určitých směrech bezprostřední správu podniku, v kterémžto směru působí jako ústřední ředitelství. Pokud není ministerstvu pošt vyhrazena bezprostřední správa, obstarávají ji, pokud jde o obor poštovní, telegrafní a telefonní služby, ředitelství pošt a telegrafů, pokud pak jde o obor poštovní služby automobilní, správa poštovní automobilní dopravy pro celé území republiky zřízená.

Bezprostřední správu ve věcech menšího okruhu věcného vykonávají pro celé státní území: poštovní poukázková ústředna ve věcech poukázkové služby a poštovní hospodářská ústředna a telegrafní a telefonní hospodářská ústředna ve věcech hospodářských; pro jednotlivé části státního území: poštovní, telegrafní a telefonní úřady ve věcech provozní služby, stanice poštovní automobilní dopravy ve věcech poštovního automobilního provozu, telegrafní stavební úřady ve věcech staveb, hospodářské úřady, domovní správy, ohlašovny a úložny. Podotknouti třeba, že t. zv. vlakové pošty jsou toliko druhem (jízdních — a contr. stabilních) poštovních úřadů (někdejší rozlišování na poštovní úřady erární a neerární pozbylo významu; dnes liší se poštovní úřady podle rozsahu své pracovní agendy na úřady I., II. a III. třídy).

Pomocnými služebnami poštovními jsou — v menších místech zřizované — poštovny.

V jednotlivostech přísluší ministerstvu pošt, pokud jde o poštovní dopravu: zastupovati podnik Čsl. pošta vůči zákonodárným sborům, ústředním úřadům a veřejnosti vůbec a dále vůči cizině, prováděti normy, týkající se podniku, projednávati věci, které podle zákonů příslušejí ústředním úřadům, stanoviti zásady dopravní, hospodářské a finanční politiky (stanoviti

tarify, připravovati rozpočty pro podnik Čsl. pošta atd.), organisovati službu, zřizovati a zrušovati poštovní úřady a poštovny, pokud se týče je překládati, upravovati poměr pošty k železnicím, k paroplavebním a leteckým společenstvím; dále přísluší ministerstvu pošt: vydávati předpisy, týkající se provozu poštovního a šekové a spořitelní služby, sjednávati mezinárodní poštovní smlouvy, rozhodovati v nejvyšší instanci o opravných prostředcích proti rozhodnutím ředitelství, rozhodovati o všeobecné organizaci dopravy pošty po železnicích, silnicích, na lodích a letadlech, speciálně pak zřizovati vlakové pošty (lodní, letecké pošty), povolovati poštovní jízdy (na silnicích) a poštovní pochůzky; ve věcech poštovního automobilního provozu přísluší ministerstvu pošt vrchní dozor nad tímto samostatným odvětvím, „subpodnikem“ (srov. ještě níže), zejména vydávati všeobecné předpisy a rozhodovati o zásadních otázkách poštovní automobilní dopravy, rozhodovati v nejvyšší instanci o opravných prostředcích proti rozhodnutím správy poštovní automobilní dopravy, organisovati tuto dopravu, stanoviti tarify, zřizovati a zrušovati autotrati, a spolupůsobiti při řízení o udělování koncesí. Posléze přísluší ministerstvu pošt rozhodovati v nejvyšší instanci ve věcech hospodářských (schvalovati koupi a prodej nemovitostí, sjednávati nájmy atd.), ve věcech personálních, finančních, účetních a pokladních. O telegrafní a telefonní agendě v ministerstvu pošt viz heslo „Telegraf a telefon“.

Ředitelství pošt a telegrafů obstarávají bezprostřední správu podniku, pokud není vyhrazena ministerstvu nebo není příkázána poštovní poukázkové nebo hospodářské ústředně, telegrafní a telefonní hospodářské ústředně, a vyřizují ve svém úředním obvodu v I. instanci veškeré správní věci, jež se týkají bezprostředního vedení podniku a dozoru nad řádným chodem služby a nad činností úřadů. Ve věcech poštovního provozu speciálně provádějí předpisy, pokud to nespadá do působnosti úřadů nižších nebo není vyhrazeno ministerstvu, rozhodují o náhradách škody za poštovní zásilky, projednávají stížnosti na závady v provozu a vůbec provádějí úpravu poštovní dopravy (stran telegrafní a telefonní dopravy srov. heslo „Telegraf a telefon“).

Poštovní, telegrafní a telefonní úřady vykonávají dopravní službu poštovní, telegrafní a telefonní a obstarávají veškeré úkony, s touto dopravou bezprostředně

související. Speciálně přísluší jim do určitého omezení rozhodovati o náhradách škody, vyřizovati nepravdivosti v poštovní dopravě a j. Poštovní úřady jsou v první řadě výkonnými služebnami, mohou však býti pověřeny též úkoly správními.

Poštovní automobilní provoz jest v podniku Čsl. pošta úplně oddělen po stránce provozní, bilanční a personální. Jest veden jako samostatné odvětví („subpodnik“), tedy odděleně od poštovního provozu, má vlastní finanční hospodaření i svůj vlastní personál (pro speciální kategorii poštovního automobilního provozu, t. zv. řemeslné zaměstnance v automobilním provozu Čsl. pošty platí vládní nař. č. 16/1927 Sb.). Pokud nejde o zásadní směrnice pro tuto dopravu a rozhodování o věcech, jež přísluší ministerstvu pošt, obstarává agendu této dopravy správa poštovní automobilní dopravy, které jsou podřízeny stanice poštovní automobilní dopravy.

V oboru poukázkové služby obstarává účetní kontrolu v nejvyšší instanci poštovní poukázková ústředna, jež obstarává též většinou přímý mezinárodní styk poukázkový.

Hospodářskou službu pro celý podnik, pokud jde o potřeby provozu poštovního, telegrafního a telefonního, s výjimkou věcí, jejichž obstarávání přísluší telegrafní a telefonní hospodářské ústředně, obstarává poštovní hospodářská ústředna. Na výrobu poštovních a telegrafních cenin, t. j. poštovních známek, poštovních celin, vzorců, dozírá státní dozor na tisk poštovních cenin. Všechny uvedené služby t. zv. „společné služby“ mají to společné, že — v určitých věcech menšího rozsahu — vykonávají bezprostřední správu.

Stran organizace personálu podniku Čsl. pošta bylo by uvést: podnik používá k výkonu služby jednak státních pragmatických úředníků a zřízenců, jednak zaměstnanců smluvních.

Z úřednických kategorií používá se u pošty: úředníků právních ve službě správní u ministerstva a u ředitelství, úředníků technických u ministerstva, ředitelství, u telegrafních stavebních úřadů, úředníků zdravotních ve službě zdravotní u ministerstva a u ředitelství, úředníků účetních ve službě u ministerstva, ředitelství a u poštovní poukázkové ústředny, úředníků provozních ve službě u poštovních úřadů I. třídy a v pomocné správní službě u ministerstva a ředitelství a u společných služeben vyjímajíc poštovní poukázkové

ústředny, úředníků dopravních ve službě u poštovních úřadů I. a II. třídy, u hospodářských úřadů, domovních správ a u autosprávy.

U pošty se dále používá úředníků pomocné služby technické a úředníků kancelářských (v kancelářské službě). Ze zřízených kategorií jsou u pošty zřízenci kancelářští (ve službě u ministerstva) a zřízenci poštovní služby výkonné.

Podnik Čsl. pošta zaměstnává též smluvní zaměstnance, a to: 1. pomocné kancelářské zaměstnance, jejichž služební a platové poměry jsou upraveny vlád. nař. č. 113/1926 Sb., 2. poštovní pomocníky, jejichž služební a platové poměry upravuje vládní nař. č. 17/1927 Sb.; 3. poštovní expedienty (jako přednosty poštovních úřadů III. třídy), o nichž ustanovuje cit. nařízení č. 17 z r. 1927 Sb. v části první; 4. řemeslné zaměstnance (v technické službě stavební a udržovací a v poštovním autoprovozu), o nichž ustanovuje vládní nař. č. 16/1927 Sb.; 5. pomocné zřízence (vládní nař. č. 114/1926 Sb.); 6. poštovní posly (cit. nař. č. 17/1927 Sb.), a 7. námezdní dělníky v technické službě, stavební a udržovací, k řemeslným pracím v dílnách autosprávy a pro jiné neodborné práce.

II. Dějiny poštovních zařízení sahají hluboko do starověku.

Vyvrcholení doznala pošta ve starověku v říši římské. Byla to zejména římská státní pošta „Cursus publicus Romanus“, organizovaná císařem Augustem, jež se skládala ze sítě stanic, zřízených v určitých vzdálenostech podél hlavních silnic, vedoucích z Říma (později též z Cařihradu) do důležitějších měst v provinciích a do přístavů. Tato pošta arciž též sloužila v první řadě k dopravě korespondence státní (vedle dopravy císaře a jeho dvora, císařských úředníků a funkcionářů a vyslanců); pro soukromé osoby byla v zásadě nepřístupná, leda na základě zvláštních písemných povolení.

V prvních dobách středověku udržely se ještě zbytky římské státní pošty v jednotlivých územích (býv. provinciích) někdejší říše římské. K vytvoření organizované státní pošty však ve středověku nedošlo.

Středověké poštovníctví však vykazuje též řadu určitých organizovaných zařízení, nikoli však působením státní moci, nýbrž určitých kruhů zájemníků: kupeckých cechů (poslové kupečtí, t. zv. pošta řeznická), jednotlivých měst (poslové městští), universit (poselné ústavy universitní), řádů (poselné

ústavy řádové) atd. Tato poštově-dopravní zařízení mají již leckteré vlastnosti moderního poštovního ústavu, jako: vybavení provozovatele pošty jistou vrchnostenskou pravomocí, zřízení pevných stanic, na nichž udržována stálá, pravidelná doprava, obstarávaná placenými zřízenci, pravidelné výměny dopravních prostředků v určitých místech.

Vznik poštovního ústavu, tak jak dnes jej pojímáme, spadá teprve do novověku i jde paralelně s uskutečňováním jednotného státu.

Také v tomto směru však dlužno vyjíti — jakožto ze základu — z pošty Thurn-Taxiské a Paarské. V Německu byly založeny první počátky budoucí říšské pošty německé za císaře Maximiliána I. Potomek šlechtického rodu Taxissů nebo Taxissů, Francesco de Taxis, obdržel r. 1516 od císaře Maximiliána I. povolení k vykonávání dopravy pošty z Vídně do Nizozemí za příjmy, plynoucí z této dopravy. Leonardo z Taxissu pak zřídil jízdní poštu z Bruselu do Itálie; týž obdržel v r. 1595 od Rudolfa II. titul „generálního poštmitra v říši“. Tím položen základ k německé říšské poště.

V zemích rakouských byl zřízením samostatné rakouské pošty pověřen Jan Kristof svobodný pán z Paarů, jemuž byl císařem Ferdinandem II. udělen titul nejvyššího dvorního a generálního poštmitra. Tím pak položen základ k vývoji rakouské pošty.

Zrušením německé říše (1806) zanikla i německá říšská pošta. Na místo ní nastoupily pošty zemské, ale po založení německého bundu v r. 1815 byla zabezpečena knížecím rodu Thurn-Taxissů zvláštním aktem dřívější práva. R. 1867 podepsal Maximilián Karel, kníže z Thurn-Taxissů, smlouvu s Pruskem, podle které přešla celá pošta do správy pruského státu.

V rakouských zemích císař Karel VI. r. 1722 prohlásil hlavně z důvodů finančních poštu za výlučné rezervátní královské právo a nařídil její převzetí do správy státní. Správa poštovního ústavu byla však ještě ponechána rodině Paarů až do r. 1783. Od této doby příslušelo rodině Paarů pouze právo presentační při jmenování poštovních úředníků, kterého práva se rodina Paarů vzdala r. 1813; kníže Paar pak podržel vedle starého svého titulu roční rentu jako odškodné a osvobození od poštovního.

Dne 1. VII. 1838 nabyt v Rakousku — s výjimkou Uher — platnosti poštovní zákon z 5. XI. 1837, kterým byla hlavně vy-

tčena podstata a objem poštovního regálu a úplně zrušen monopol pošty k dopravě balíků a peněžních zásek. Za absolutismu byl v Uhrách pat. č. 4/1851 regál poštovní v podstatě upraven stejně jako v Rakousku a správa poštovní podrobně organizována. Po rak.-uher. vyrovnání bylo ve smlouvě celně-obchodní mezi oběma polovicemi státu ustanovováno, že dosud platné ustanovení o právech státnímu poštovnímu ústavu vyhrazených, o používání tohoto ústavu obecně, o ručení za zásilky poštovní, jakož i předpisy tarifní, manipulační a súčtovací mohou býti změněny jen v souhlasu obou zákonodárných sborů resp. vlád a jen způsobem pro obě poloviny zcela shodným. Tím se vysvětluje shodná úprava poštovníctví v Rakousku a Uhersku. V obou státech pošta náležela do působnosti ministerstva obchodu, v němž byla zřízena zvláštní poštovní sekce, v jejímž čele byl generální ředitel pro věci poštovní a telegrafní.

Dne 28. X. 1918 byla čsl. státem převzata též pošta, jejíž správa byla soustředěna v rukou generálního ředitele pošt a telegrafů. Zák. č. 40/1918 Sb. zřízeno samostatné ministerstvo pošt a telegrafů. Postupem času došlo pak k nynějšímu počtu 6 poštovních a telegrafních ředitelství (v Praze, v Pardubicích, v Brně, v Opavě, v Bratislavě a v Košicích).

Zmínky zasluhuje v této souvislosti i nástin mezinárodního poštovníctví.

Základní povahou poštovního ústavu je jednotná a soustředěná organizace dopravní. Proto, jakmile dostoupily dopravní poštovní styky mezi jednotlivými státy, speciálně sousedními, jisté intensity, dochází k jednotné organizaci poštovní na území dvou nebo více států, ve formě t. zv. poštovního spolku, čímž vzniká jednotné území poštovní, zahrnující oblast těchto států. Postupem času přibývalo takových států, až posléze dochází k vyvrcholení těchto soustředovacích snah v instituci světového spolku poštovního.

Již r. 1863 konán byl — z iniciativy Spojených států amerických — v Paříži všeobecný kongres poštovní, na němž sice ještě nedošlo k nějakým závazným ujednáním, ale byla sjednána dohoda o určitých jednotných zásadách správních a připravena cesta k pozdější smlouvě. R. 1874 byl sjednán v Bernu všeobecný poštovní spolek, později nazvaný „Světový poštovní spolek“ (L'Union postale universelle) a sjednána smlouva, jejíž základní zásady stano-

veny takto: 1. Stanovena volnost průvozu (transitu) celým spolkovým územím. (Průvozní poplatky nebyly zrušeny, ale stanoveny velmi mírnou sazbou.) 2. Zavedeno jednotné porto. 3. Ustanoveno, že každá poštovní správa podrží nedílné částky, vybrané na portu a nebude s jednotlivými zeměmi účtovat. 4. Ustanoveno, že má být zřízen ke zprostředkování styku mezi jednotlivými spolkovými státy zvláštní ústřední orgán „Mezinárodní kancelář všeobecného poštovního spolku“ („Bureau international de l'Union Général des Postes“), udržovaný na účet všech spolkových států. Další světové smlouvy poštovní uzavřeny v Paříži r. 1878, kde byl ustanoven rozhodčí soud pro urovnání sporných otázek, týkajících se výkladu smlouvy a stanoveno, že se má každých 5 let konati poštovní kongres v místech, jež určí poslední kongres, dále v Lisaboně 1885, ve Vídni 1891, Washingtonu 1897, v Římě 1906.

Po válce konány byly poštovní kongresy v Madridě r. 1920, ve Stockholmu („jubilejní“) r. 1924 a v Londýně r. 1929.

Republika Čsl. přistoupila již v r. 1920 k Světové smlouvě poštovní a mezinárodním smlouvám a úmluvám poštovním a stala se členem Světového spolku poštovního i jest oprávněna účastnit se poštovních kongresů; zastupuje ji čsl. poštovní správa.

V r. 1927 byla konána v Haagu konference o letecké poště, na které byl vypracován návrh na úpravu listovní a balíkové letecké pošty mezinárodní, který nabyl účinnosti 1. I. 1928.

Pokud se týká publikování světové smlouvy poštovní resp. otázky vnitrostátního uvedení této smlouvy v našem právním řáde, byl volen u nás dosud ten postup, že smlouva tato byla po schválení ministerskou radou a po ratifikaci prezidentem republiky publikována v celém textu ve „Věstníku ministerstva pošt a telegrafů“ (jako zvláštní příloha), při čemž vyhláškou ministerstva zahraničních věcí byla ratifikační formule publikována ve Sbírce zákonů a nařízení s odvoláním na text, uveřejněný ve Věstníku ministerstva pošt. Zvláštní zákon o vnitrostátním uvedení této smlouvy vydán nebyl (obdobný postup byl zachovávan i v býv. rakouském státě). Jinak arci nelze neuznat, že tu jde o mezistátní smlouvy, jejichž předmětem jsou otázky, tangující přímo státní svrchovanost, jíž jsou vyhrazeny, mají-li míti zavazující účinek v poměru k státním občanům. Na rozdíl od těchto smluv vy-

skytují se pouhé poštovní smlouvy resortní (administrativní) mezi jednotlivými poštovními správami.

III. Národohospodářský a finanční význam. Pošta, jež sloužila původně pouze osobním potřebám panovníka a jeho dvoru, a později, i když byla učiněna přípustnou i obyvatelstvu, byla pojímána pouze jako finanční zdroj státních příjmů, stala se v moderní době obecně užitečným dopravním ústavem, který má sloužiti potřebám všech vrstev obyvatelstva a který vyznačuje se rozsahem, pravidelností, rychlostí, centralisací a konečně i universalností dopravy; speciálně pak s rozvojem poštovní dopravy šlo paralelně i zlevňování úplaty za příslušné dopravní úkony, t. j. poštovních sazeb, čímž doprava tato učiněna přístupnou i hospodářsky nejslabším jednotlivcům. Doprava pošty stala se tak během doby veřejnohospodářskou institucí.

Pošta je dnes ve výhradním provozování státu. Podle terminologie dřívějšího zákonodárství a doktriny mluví se tu o poštovním (a podobně i telegrafním a telefonním) regálu. Pojmem „regál“ vyrozumívá již středověké německé státní právo výsostně, panovníkovi vyhrazené právo a poštovní regál byl jedním z nejdůležitějších. Moderní doktrína vyrozumívá jím výhradní právo státu, zřizovati, spravovati a provozovati poštu (dle Nawiaskyho jde tu o státní výhradu k provozování ústavu, sloužícího k vykonávání určitých dopravních úkonů). O pojmu a obsahu poštovního regálu podle našeho poštovního zákona s hlediska čistě právního srov. bližší v oddílu IV. tohoto článku.

Věda národohospodářská zabývá se otázkou, podle jakých zásad poštu třeba spravovati (zásada obecně uživatelného statku, veřejného podniku a zásada poplatková). (Srov. na př. Sax: Verkehrsmittel, II. díl, 1920.)

S hlediska národohospodářského resp. finančního posuzování pošty třeba uznat, že je odůvodněno její řízení podle principu poplatkového, zvaného ve finanční vědě též principem veřejného ústavu. U pošty listovní je pak v zájmu veřejném, celostátním, odůvodněn monopol, scil. monopol správní.

Tyto definice národohospodářské nejsou arci totožny s definicí „veřejného ústavu“ resp. „veřejného podniku“ ve smyslu nauk veřejného a správního práva.

O poště se většinou zastává, že má ve státní správě postavení veřejného

ústavu, že je „instrumentum“ veřejné správy. Tato povaha pošty byla jmenovitě akcentována u příležitosti prací na vydání zák. č. 404/1922 Sb. a hájeno, že nelze na poštu vztahovati režim podniků, sledujících též výdělečné cíle.

Postavení veřejného ústavu arci se přiznává spec. jen poště opírající se o regál, tedy poště listovní, nikoli též poště balíkové a peněžní a dále automobilní dopravě osob.

Při tom však, i pokud jde o poštu listovní, není, vzhledem k pozitivním normám poštovně-dopravním, jednotného názoru o právní povaze poměru uživatelů (stran) k poště pokud se týče v úvahu přicházejících norem. Většina autorů přiznává tomuto poměru resp. příslušným normám povahu soukromoprávní neb alespoň smíšenou. Níže vykládáme, že, hledě k pozitivním normám nelze vystačiti s ryze soukromoprávním ani ryze veřejnoprávním pojetím a že tu jde o poměry smíšené (ius mixtum) — pokud ovšem jde o poštu balíkovou a peněžní, jde nepochybně o poměr soukromoprávní, analogický nákladnímu poměru ve smyslu norem občanského resp. obchodního práva. Také nelze, a to ani pokud jde o poštu listovní, hledě k platným tarifním ustanovením, přiznati poštovním poplatkům ráz poplatků v technickém smyslu.

IV. Poštovní právo. A. Poštovní právo v širším smyslu jest souhrn norem, upravujících jednak a) právní postavení poštovního ústavu jako takového a jeho práva a povinnosti, jednak b) právní poměr mezi poštovním ústavem a stranami, používajícími jeho služeb, a to v prvé řadě poštovně-dopravních.

Ad a. Do prvé skupiny patří normy, jež 1. určují postavení pošty, jakožto státního (veřejného) dopravního ústavu mezi ostatními státními podniky a ústavy, sloužícími též k dopravě, a spec. stanoví zvláštní oprávnění i povinnosti tohoto ústavu;

2. upravují právní postavení poštovních zaměstnanců, pokud jde o přímý vztah k poštovní dopravě;

3. upravují otázku t. zv. poštovního a listovního tajemství;

4. upravují otázku přestupků proti poštovnímu důchodu.

Normy, patřící do této skupiny, jsou jen z části obsaženy ve speciálních poštovních předpisech (poštovním zákoně a poštovním řáde); z valné části jsou dány mimo rámec vlastních poštovních předpisů.

Ad b. Do druhé skupiny patří normy, upravující komplex otázek

1. t. zv. poštovního nákladního či dopravního poměru, t. j. poměru mezi poštou a stranami, používajícími jejích služeb, založeného smlouvou o dopravě poštovní zásilky, pokud se týče

2. poměru, založeného mezi poštou a stranami smlouvou o opatření určitého úkonu, s vlastní dopravou přímo souvisejícího.

Kdežto o veřejnoprávní povaze norem, spadajících do prvé skupiny, pokud se týče právních poměrů, podléhajících těmto normám, není pochybnosti, není v téže věci jednotného názoru stran norem, spadajících do skupiny druhé (srov. o tom níže).

Uvedené normy míří především na činnost pošty, záležející v dopravě poštovních zásolek.

B. Poněvadž však pošta obstarává — vedle vlastních jí poštovně-dopravních úkonů — též činnost s dopravou poštovních zásolek jen nepřímou související, spec. t. zv. činnost zprostředkovací v širším smyslu a dále obstarává též osobní dopravu na silnicích (poštovní automobilní doprava), patří pod poštovní právo v nejšířším smyslu též normy, upravující tuto činnost a právní poměry s ní související.

Poštovním právem v užším smyslu vyrozumívá se souhrn norem, vztahujících se toliko na vlastní dopravu poštovních zásolek, obstarávanou poštou a její činnost, s touto dopravou přímo související, a obsažených pouze v poštovním zákoně a v poštovním řáde, pokud se týče jiných prováděcích poštovních předpisech. Patří sem speciálně normy, spadající do druhé, shora uvedené skupiny (A, b).

I. Normy, tvořící poštovní právo v užším smyslu. Prameny poštovního práva v užším smyslu jsou: a) v zemích českých poštovní zákon ze dne 5. XI. 1837, č. 246 sb. zák. justič. z r. 1837, č. 47 sb. zák. polit. z r. 1838 a na základě jeho vydaná prováděcí nařízení, a to dříve: řády pošty listovní a povozné z r. 1838, nyní poštovní řád z r. 1916. b) Na Slovensku a Podkarpatské Rusi platí uherský provisorní poštovní zákon, který byl vyhlášen cis. patentem z 26. XII. 1850, č. 4/1851 ř. z., a který se shoduje svým obsahem z největší části s naším poštovním zákonem.

A. Poštovní zákon. Podstatný obsah poštovního zákona je věnován výsadám a vyznamenáním, propůjčeným poštovnímu ústavu; jejich souhrn označen je pro teh.

dejší nazírání příznačným slovem „poštovní regal“ (Postregal), jímž se rozumí výsostní právo panovníkovo, zřizovati pošty a těžiti z jejich provozu.

Upravení poměrů mezi poštou a stranami, používajícími jejich služeb, jsou věnovány pouze — a to povšechně — 3 paragrafy; z těch pak § 23 stanoví, že poplatky, jež je zapravovati za používání státního ústavu poštovního k dopravě osob a věcí, stanoví zvláštní tarify, a § 24 stanoví, že zvláštní nařízení (reglementy) upravují zařízení jednotlivých poštovních ústavů i řízení, jichž při používání jich má být dbáno, a stanoví práva a povinnosti těch, kteří poštovního ústavu používají. O právech stran naproti poštovnímu ústavu zmiňuje se poštovní zákon pouze v § 27, ve kterém se přiznává stranám právo stížnosti proti poštovním služebnám a poštovním zaměstnancům (speciálně ve věcech sazebních) a v němž se dále stanoví, že nároky, jež pocházejí z ručení státního fisku za zásilky, podané u poštovních úřadů k dopravě, se vyřizují v řádné právní cestě.

Poštovní regal vztahuje se pouze na provozování pošty státem; naproti tomu právní poměr pošty k uživatelům dán jest smlouvou, sjednávanou o poštovní dopravě zásilek, i jest tedy charakteru smluvního. Kdežto o veřejnoprávní povaze poštovního regálu není pochyby, neplatí to o poměru stran k poště, založeném smlouvou o poštovní dopravě.

Podotknouti třeba, že povinnost pošty k dopravě poštovních zásilek vyplývá sice z pojmu poštovního regálu, ale není v poštovním zákoně verbis expressis vytčena; za to poštovní řád má o ní v § 4 výslovné ustanovení. Povinnost pošty k dopravě poštovních zásilek pak se vztahuje netoliko na zásilky, jež tvoří předmět poštovního regálu, nýbrž vůbec na všechny poštovní zásilky (tedy ku př. i poštovní poukázky, příkazy a j.), ježto vyplývá z vlastnosti poštovního ústavu, jakožto veřejného dopravního ústavu.

Poštovní zákon uvádí v § 7 předměty výhradních dopravních práv poštovního ústavu; jsou to psaní a periodické spisy.

Psaní jest definováno v poštovním zákoně v § 7, č. 1, jako: každé písemné, na nepřítomnou osobu znějící sdělení nebo zpráva. Podstatné jest, že tu jde o sdělení (zpráva), t. j. určité myšlenkové vyjádření na nějakém hmotném podkladu. Sdělení musí býti napsáno pro nepřítomnou, však

určitou osobu. K pojmu psaní, jakožto předmětu poštovní výhrady, nevyhledává se dle našeho poštovního zákona, aby bylo uzavřeno ve zvláštní obálce. I otevřená psaní jsou předmětem výhradní poštovní dopravy. Dále jest i vnější forma i váha pro pojem psaní lhostejna. Pojem psaní dle poštovního zákona jest materiálního rázu; naproti tomu definice psaní v poštovním řádu jest více rázu formálního (§ 47, 1 pošt. řádu; srov. ještě níže).

Periodické spisy ve smyslu poštovního zákona jsou výplody spisovatelské (bez ohledu na druh obsahu), nějakým způsobem pro čtenáře zmnožené, vycházející v jistých obdobích pod společným názvem. Přímé definice periodických spisů v poštovním zákoně rovněž není. Zákon spokojuje se s příkladným vypočítáváním (srov. slova: journaly, noviny, v listech nebo sešitech). Podstatný pojmový rozdíl od psaní jeví se v tom, že nejde o individuální sdělování určité osobě neb určitému kruhu osob (srov. Köstler: Postgesetz, str. 11). Musí však jíti o periodické spisy; nespádají sem tudíž romány, vědecké knihy, právě tak jako tiskopisy a obchodní papíry.

Výhrada výlučného zřizování poštovních ústavů k dopravě psaní a periodických spisů platí v plné míře jen pokud jde o dopravu z jednoho místa do druhého; v případě tom platí též nucená poštovní doprava těchto zásilek. Výjimka z § 9 stanovena jest v § 12 pošt. zák.

Naproti tomu v místní dopravě (t. j. v obvodu určitého místa „Locotransport“) není dle § 14 pošt. zák. zmíněné poštovní vázanosti; tu platí — pokud jde o psaní a je v místě poštovní ústav — pouze poštovní výhrada, t. j. nesmí býti pro tuto dopravu zřizován žádný dopravní ústav. Není-li ho, odpadá i poštovní výhrada. Pro periodické spisy neplatí v místní dopravě ani poštovní vázanost, ani výhrada poštovní dopravy (srov. kvěcí: Köstler: Postgesetz und Postordnung, str. 17). Poštovní spojení mezi dvěma místy ve smyslu poštovního zákona může býti přímé a nepřímé. V přímém poštovním spojení jsou místa, v nichž jsou zařízení pro vzájemnou dopravu předmětů výhradně poštovní dopravy poštovní ústavu v nejširším pojetí: poštovní úřady, sběrná psaní, poštovní poslové a pod., t. j. vůbec zařízení (stálá) k podání i doručování, nikoli pouze k dopravě zásilek (§ 10 pošt. zák.). Místa, příkazaná zvláštní vyhláškou poštovnímu ústavu k podávání i odnášce poštovních

zásilek, tvoří poštovní okres příslušného poštovního ústavu, nebo jeho stanoviště. Místa pak, jež náležejí k poštovnímu okresu některého poštovního ústavu, jsou v nepřímém poštovním spojení: a) s místy, s nimiž jest stanoviště příslušného poštovního ústavu v bezprostředním spojení, nebo b) s místy, jež náležejí k poštovnímu okresu některého z míst, sub a) uvedených (§ 11 pošt. zák.). Nepřímé poštovní spojení jest tudíž také mezi 2 místy poštovních okresů (srov. Köstler: Postgesetz, str. 14; Nawiasky poukazuje ve svém „Postrecht“ na nepřesnou dikci poštovního zákona v rozlišování mezi přímým a nepřímým spojením). Poštovní zákon rozeznává mezi stanovištěm poštovního ústavu a místy, příkazanými poštovnímu ústavu, t. j. poštovním okresem. Naproti tomu rozeznává poštovní řád — po způsobu poštovních předpisů o doručování zásilek — mezi místním doručovacím okresem (poštovní místo) a vnějším doručovacím okresem (§ 111 pošt. řádu).

Výjimky z ustanovení § 9 našeho poštovního zákona obsahuje ustanovení § 12 pošt. zák.: jsou totiž vyňaty z řečené poštovní vázanosti: a) Nákladní listy a listiny vůbec, jež jsou dopravcem zboží vydány k průkazu dopravovaných předmětů otevřené, neb od důchodkových úřadů pod úřední pečeti. Takové listiny jsou na příklad skladní listy, průkazy o dopravě zboží, celní a statistická prohlášení, konosementy, vývozní povolení a pod. b) Spisy uvedené v § 7, bod 2., pošt. zák., uplynulo-li od jejich vydání více než půl roku. c) Psaní a periodické spisy: a) nejsou-li ani zapečetěné ani jiným způsobem zavřené, nebo b) zaslá-li někdo psaní, nebo periodické spisy po sluhovi, vlastním poslu, nebo vůbec po nějaké osobě, náležející domácnosti jeho neb adresáta, nebo po osobě, s kterou bylo toto zaslání smluvno, a jest-li ve dvou uvedených případech (sub a a b) — vedle zmíněných podmínek — nezabývá se ten, kdo dopravu způsobuje nebo ji provádí, sběrem psaní nebo spisů na účet dvou nebo více zasilatelů neb adresátů.

B. Poštovní řád (poštovní reglementy). Jak bylo sub A uvedeno, upravuje poštovní zákon poměr mezi poštovním ústavem a obecněstvem, dopravy poštovní používaným jenom povšechně v § 23 a 24 a § 27. Uvedené paragrafy zmocňují poštovní ústav, aby upravoval zvláštními nařízeními (reglementy) sazební a všechny

ostatní podmínky dopravní a vůbec celý právní poměr mezi poštovním ústavem a stranami, tedy i otázku odpovědnosti pošty z titulu poštovní dopravy zásilek.

Nařízení, která byla vydána na základě těchto „delegačních“ paragrafů poštovního zákona, pocházejí jednak z doby předústavní, jednak z doby ústavní.

Z doby předústavní pochází speciálně řád pošty listovní ze dne 12. VI. 1838, č. 280 sb. z. s. a řád pošty povozné ze dne 6. XI. 1838, č. 302 sb. z. s. Na místo uvedených řádů nastoupil pak v Rakousku poštovní řád č. 317/1916 ř. z., který byl po převratu v některých směrech modifikován. (srov. v oddílu VI. tohoto článku). Řád tento má povahu nařízení, které, opíraje se zmocněním pošt. zák., má i legis vicem, a může též derogovati jiné zákony; v tom směru nenastala zásadní změna ani po vydání naší ústavy, neboť i podle naší ústavy nařízení (dnes arci vládní nařízení) vydaná na základě zmocňovacího zákona mohou derogovati i jiné zákony (pokud by poštovní řád neopíral se o zákonné zmocnění, mohla by jeho ustanovení míti pouze relevanci jakožto lex contractus). Jako takové jiné derogované zákony padají v úvahu, jak se v doktríně i v praxi většinou zastává, obchodní a občanský zákon. To arci předpokládá, že právní poměry, na něž se poštovní řád vztahuje, totiž speciálně nákladní poměr, není povahy veřejnoprávní nebo alespoň toliko veřejnoprávní, nýbrž soukromoprávní. I dlužno v této souvislosti se dotknouti této otázky a — pokud se zastává, že nejde o poměr veřejnoprávní — též otázky, jde-li tu o poměr obchodněprávní či občanskoprávní. Předem nutno zdůrazniti, že tu jde o vysvětlení povahy norem, jež se vztahují toliko na dopravu poštovních zásilek jako takovou resp. na činnost pošty, s touto dopravou přímo nebo nepřímo související, jakož i příslušného poměru mezi poštou a stranami, poštovních služeb používajícími.

Názor, že právní poměr, vzešlý používáním poštovního ústavu k dopravě poštovních zásilek, nemá vůbec smluvního charakteru a že výkon poštovní dopravy státem jest jednostranným aktem veřejné správy, zastávají jmenovitě: Arndt, Mayer, Schott, Nawiasky, pro obor francouzského práva: Duguit, italského práva: Cammeo, Vidari. Dle Arndta jest pouze povinnost pošty k dopravě za podmínek, předem stanovených; není prý v pozitivním právu ně-

meckém ustanovení o poštovních smlouvách; proti tomu však třeba uvést, že spec. poštovní předpisy, mající v Německu přednost před občanským zákonem, určují resp. zastupují příslušnou smlouvu. Dle Mayera je poštovníctví téže povahy, jako ku př. státem obstarávané školství, sociální péče a j. obory veřejné správy. Schott akcentuje to, že pošta nemůže odepřít dopravu; to však je jen důsledkem poštovního regálu a nevylučuje smluvní poměr. Nawiasky konstruuje svou teorii na t. zv. Anstaltsgewalt. Ústavní řád má dle Nawiaskyho povahu předpisu správního. Ústavní moc zasahuje přímo každého, kdo vchází ve styk s poštovním ústavem. Většina autorů však uznává tento poměr za smlouvu, při čemž arci se rozcházejí názory o veřejnoprávním či soukromoprávním (ať již občanskoprávním či obchodně-právním) pojetí. I tu se většinou zastává, že tu jde o soukromoprávní poměr nákladní (Kosel, Müller, Köstler, Scholz, Wolcke a j.), a to proto, že v poměru mezi poštovní správou a stranou, založeném smlouvou o poštovní dopravě, jde toliko o individuální vztahy jednotlivců k státu, při nichž se abstrahuje od poměru společenského. Též naše judikatura stojí v četných případech na posléz uvedeném stanovisku. Stanovisko to se dále odůvodňuje tím, že stát provozuje poštovní dopravu na základě smlouvy o poštovní dopravě, nevystupuje proti straně jako nositel vrchnostenské pravomoci, nýbrž jako jiný dopravce (podnikatel dopravy); je tu úplná koordinace obou smluvních stran. Něco jiného je výlučné právo státu k dopravě pošty a jemu odpovídající povinnost k dopravě poštovních zásilek, předpokládající arci splnění předepsaných náležitostí. Toto právo i povinnost jsou jen reflexem poštovního regálu a jsou nesporně povahy veřejnoprávní. Jinou však povahou má poměr mezi poštou (jako dopravcem) a stranou, této dopravy používající; v tomto poměru, t. j. poměru nákladním, založeném smlouvou o dopravě poštovních zásilek, jde o individuální vztahy jednotlivců k státu, jakožto podnikatelé poštovní dopravy, abstrahující od vrchnostenské jeho pravomoci i abstrahující od společenského poměru (scil. jednotlivců ke státu). Totéž platí i o ostatní činnosti pošty, s dopravou přímo nebo nepřímo související. Třeba ovšem uvést, že věc tuto — spec. otázku poměru poštovního ústavu k uživateli — nelze řešit jednostranně, t. j. ani ne ryze s hlediska veřejnoprávního,

ani ryze s hlediska soukromoprávního a že tu jde o poměry smíšené.

V právní literatuře považují nákladní poměr poštovní za poměr obchodně-právní jmenovitě: Wanka, Canstein, Staub, Pisko, Eger, Endemann, z našich komercialistů částečně Randa (jen pokud jde o dopravu balíků a peněz, nikoli pokud jde o dopravu psaní) a Wenig. Opačného názoru ve věci jest jmenovitě Pollitzer, který odděluje svůj názor hlavně tím, že chybí tu podmínka „živnostenského“ provozování, dále Gareis a Goldschmidt. S hlediska pozitivních norem lze konstatovat toto:

Jde v zásadě o dvě otázky: 1. lze za daného právního stavu považovati poštu za kupce ve smyslu článku 4. obch. zák. a lze tedy na ni vztahovati ustanovení I. knihy obch. zák.; 2. lze poštovní jednání dopravní (i poštovně-šeková) považovati za obchodní jednání, podléhající třeba jen subsidiárně ustanovením IV. knihy obch. zák. Ježto však pojem kupce ve smyslu obchodního zákona operuje již s pojmem obchodu, nutno jednak obě otázky řešiti současně, jednak především si uvědomiti pojem obchodu, v našem případě obchodu dopravního (příp. bankéřského).

1. Doprava zboží po souši, řekách a vnitrozemských vodách jest (na rozdíl od dopravy zboží po moři, jež jest podle čl. 271, č. 4, obchodem absolutním) obchodem relativním (čl. 272, č. 3, obch. zák.); to znamená, že jest obchodem tehdy, je-li buď provozována po živnostensku, nebo sice jednotlivě, t. j. ne po živnostensku, avšak kupcem při provozování jeho obchodní živnosti, záležející obyčejně v jiných obchodech.

Kupcem ve smyslu čl. 4 obch. zák. však jest, kdo po živnostensku provozuje (svým jménem) obchody (t. j. obchody základní, ať již absolutní podle čl. 271 obch. zák. či relativní podle čl. 272, 1. odst., obch. zák.). Kupcem jest tedy i povozník, t. j. kdo po živnostensku provozuje svým jménem dopravní obchody podle čl. 272, č. 3.

2. Obchody bankéřů a penězoměnců, t. j. jednání, jež zprostředkují oběh peněz, cenných papírů a úvěr, jsou rovněž obchody relativními (čl. 272, č. 2, obch. zák.). Kdo po živnostensku provozuje tyto obchody, mezi něž patří obchody šekové a žirové, jest tedy rovněž kupcem.

Pokud běží o aplikaci pojmu „živnostenského provozování“ na poštu resp. poštovně-dopravní jednání, nedá se upřít, že pošta, provozující dopravu, při určitých

odvětvích dopravy, ku př. při dopravě listovní, řídí se většinou mírou ohledy na veřejné zájmy, než ohledy ryze fiskálními, takže tu úmysl výdělečný ustupuje do pozadí. Ale celkem jde tu s hlediska celkové činnosti pošty jako dopravního ústavu o jednotnou činnost, mající za předmět dopravu poštovních zásilek, provozovanou jedním dopravním ústavem, a to, ve svém celku, v úmyslu výdělečném, kteréž — jakožto jednotnému celku — ráz „živnostenského provozování“ upřít nelze. Rovněž nelze upřít, že pošta se zabývá šekovými jednáními po živnostensku a že tedy, provozující tato jednání, jež nesporně jsou obchody ve smyslu čl. 272, č. 2, našeho obchodního zákona, jest i s tohoto hlediska kupcem.

Jak vysvítá z ustanovení čl. 421, odst. 2., obch. zák., vychází i náš obchodní zákon s hlediska, že i doprava zboží, poštou provozovaná, jest obchodem, a to relativním, a že tudíž podléhá, pokud není upravena speciálními poštovními předpisy (jež mají oproti obecným ustanovením obchodního zákona derogaci moc), ustanovením čl. 390 a násl. Pokud tedy pošta po živnostensku se zabývá touto dopravou, jest kupcem ve smyslu čl. 4 obch. zák., stejně jako jiné státní podniky, pokud provozují po živnostensku obchody.

Ve skutečnosti však pro aplikování norem obchodního zákona na poštu, provozující dopravní a šeková jednání, není v praxi valné příležitosti.

Vzhledem k tomu, že nebylo dosud vydáno nařízení ve smyslu § 8 uvoz. zák. k obchodnímu zákoníku, nelze aplikovati na poštu a poštovní úřad šekové předpisy obchodního zákona o firmách, obchodních knihách a o prokuře; fakticky jest tu tedy situace táž, jako tomu je u kupečů neúplného práva.

Vlastní nákladní poměr poštovní jest pak detailně upraven ve speciálních poštovních předpisech, jmenovitě v poštovním řádě; konkrétní aplikace obchodního zákona při řešení otázek, spadajících pod soukromé právo poštovní, jest tedy poměrně málo. To platí v podstatě i o právním poměru, vyplývajícím z jednání poštovního spouštělní (jež lze kvalifikovati jako obchody ve smyslu čl. 272, č. 2, obch. zák.), a to platí i co do soudní příslušnosti (kausální soudy). Neboť veškeré sporné záležitosti, vyplývající z nákladního poměru poštovního, rozhodují toliko civilní soudy.

II. Ostatní normy poštovního práva.

Ad A, a: 1.—2. Poštovní zákon obsahuje řadu ustanovení, sloužících k zabezpečení a usnadnění zdárného chodu poštovního ústavu (t. zv. výsady a přednosti poštovního ústavu); jsou to jmenovitě:

a) §§ 29 a 30 pošt. zák., stanoví, že peníze na účet státu poštou vybrané, dopravní prostředky, zařízení a náradí, sloužící účelům poštovní služby, jakož i zásilky, odevzdané poštovnímu ústavu, pokud nebyly dodány příjemci, nemohou býti stíženy obstavkou ani zastavním právem;

b) § 31 pošt. zák., dle něhož jsou pošty osvobozeny od ubytování vojska; toto osvobození bylo vojenskými zákony o ubytování vojska § 10 zák. č. 93/1879 ř. z. a č. 100/1895 ř. z. a zák. čl. XXXVI/1879 a XXXIX/1895 omezeno na místnosti k výkonu poštovní služby. Ustanovení tétoho paragrafu, dle něhož poštovní a jejich sluhové a koně, určení k poštovní službě, nesmí býti přidržovány obcemi a j. k službám, jimiž by byli odňati poštovní službě, je dnes obsoletní;

c) § 34, podle něhož jen poštovní zařízení jsou oprávněni používat poštovní trubky a nositi předepsaný šat a že veškerým vozům, kterých poštovní ústav používá, musí se každý povoz na znamení, dané poštovní trubkou, vyhnouti, je dnes jednak nahrazen novými předpisy, jednak stal se obsoletní. Ustanovení poštovního zákona o poštmistrech, spec. o nepřipustnosti zabavitelnosti jejich příjmů, jsou dnes obsoletní, ježto dnes jsou poštmistři státními zaměstnanci a platí tudíž ohledně nich všeobecné předpisy příslušných zákonů.

Osvobození vozidel a potahů, jichž je zapotřebí pro poštovní dopravu, je dnes upraveno zák. č. 117/1924 Sb.

O postavení pošty jako podniku státního platí dnes zák. č. 404/1922 Sb. a nař. č. 206/1924 Sb. pokud tu nejsou zvláštní normy z doby dřívější.

O speciálním poměru pošty k železnicím, jmenovitě pokud jde o povinnost železnice k dopravě pošty platí toto: Poštovní zákon v § 19 stanoví, že o poměru železničních podniků k poštovnímu regálu platí zvláštní zákonné předpisy. Poštovní zákon arci stanoví netoliko regál k dopravě poštovních zásilek, nýbrž i k dopravě osob. Pokud jde o regál k dopravě osob, zákonem č. 25/1865 ř. z. (o periodické dopravě osob) bylo výhradně právo pošty k dopravě osob omezeno pouze na t. zv.

„poštovní silnice“. Poměr poštovního ústavu k železnicím byl upraven v § 68 železničního provozního řádu č. 1/1852 ř. z., podle něhož je železnice povinna k bezplatné dopravě pošty; modality této dopravy určuje ministerstvo obchodu dle pánujících poměrů. Poštovní ústav je oprávněn používat vlastní vozů a může požadovat jejich bezplatnou dopravu jakož i bezplatnou dopravu poštovních zaměstnanců, poštovní zásilky doprovázející.

Povinnost koncesovaných soukromých podniků železnicích k bezplatné dopravě pošty byla pak znovu stanovena s odvoláním na cit. § 68 železnič. provoz. řádu — v železničním koncesním zákoně č. 238/1854 ř. z. (§ 10, lit. f, odst. 2.) resp. pro Uhry v nař. uh. min. obchodu č. 4973/1868.

Zákonem uloženou povinnost drahám, dopravovat zdarma poštu, jest — s hlediska historického vývoje — odůvodnit tím, že v době, kdy docházelo k budování prvních tratí železničních, bylo tu již nákladné zařízení poštovní nejen pro dopravu zásilek, nýbrž i pro dopravu osob, takže státní pošta musila právě výnosné trati postoupit železnicím a spokojovat se provozem vedlejších (silničních) tratí, musila však zároveň odškodňovat poštmistry a platit jim výkupné za dědičné poštovní výsady. Za odškodnění poště za tyto újmy a dále se zřetelem k všeužitečnému rázu pošty byla pak drahám ukládána povinnost k bezplatné dopravě pošty, zejména pošty listovní.

Během doby nebylo však toto zákonné ustanovení dodržováno; v r. 1883 bylo výnosem ministerstva obchodu poště uloženo, aby platila státním drahám polovinu vlastních (svéstojných) nákladů osových kilometrů za veškerou poštovní dopravu, bez ohledu na to, jde-li o dopravu rychlíkem, osobním či nákladním vlakem, a tento stav platí dosud (srov. § 2 vlád. nař. č. 206/1924 Sb.).

Co do osvobození od poštovního, stanoví se § 25 pošt. zák. zásada, že jen výjimečně, a to jen zákonem, může být ustanoveno osvobození od poštovního. Takovým zákonem je zák. č. 108/1865 ř. z., platný pro celou říši a doplňovaný pozdějšími zákony.

Čl. I—VII zák. týká se zásilek listovních (korespondence), čl. VIII stanoví, kdy jsou osvobozeny zásilky, obsahující bankovky, státovky, cenné papíry a peníze a dále zásilky obsahující corpora delicti od poštovního, čl. IX stanoví vyloučení osvobození od poštovního u ostatních zásilek

balíkových. Čl. X byla zrušena veškerá osvobození od poštovního, pokud nebyla výslovně tímto zákonem uznána za poštovního prosta, anebo pokud nespočívají na platných státních smlouvách. Hlavní případy osvobození od poštovního uvádí čl. II, ale některá ustanovení (jmenovitě odst. 1., 15., 20., 22. a 23.) jsou dnes obsoletní, jiná pak byla v některých směrech doplněna pozdějšími zákony; analogií byly některé konkrétní případy, výslovně v cit. zákoně neuvedené, subsumovány interními opatřeními ministerstva pošt pod platná ustanovení tohoto zákona.

Podle čl. IV nevstahuje se osvobození od poštovního na dopravu v místním doručovacím okrese. Podle 2. odst. téhož článku přísluší osvobození od poplatku rekmandačního pouze úřadům, orgánům a korporacím uvedeným v čl. II, odst. 1. a 2.

V mezinárodní poštovní dopravě jest osvobozena od poštovního zásadně jen korespondence, týkající se poštovní služby.

Poštovní zákon dotýká se právního poměru mezi poštovním ústavem a poštovními zaměstnanci v § 22. Ustanovení ta jsou dnes většinou obsoletní.

3. Normy, jež upravují otázku poštovního tajemství, dány jsou k zajištění povinnosti poštovního ústavu k naprosté mlčenlivosti ohledně zásilek, svěřených mu k dopravě. Naproti tomu normy, jež upravují otázku listovního tajemství, jsou dány i mimo rámec uvedené povinnosti poštovního ústavu.

Třebas tajemství poštovní a listovní zdánlivě spolu splývalo, nutno mezi oběma těmito pojmy přesně rozeznávat. Poštovní tajemství, jež je normováno ve speciálních poštovních předpisech, jest pojmově širší, než listovní tajemství, potud, že vztahuje se na všechny zásilky poště svěřené; povinnosti, poštovním tajemstvím stanovené, musí poštou a jejími zaměstnanci být dbáno oproti každému kromě odesilatele nebo příjemce. Naproti tomu tajemství listovní, jež je normováno přímo v základních zákonech státních, vztahuje se sice jen na určité druhy poštovních zásilek — ale při tom může tu jít o předměty, jež nejsou poštovními zásilkami, ku př. o psaní, jež nebylo dáno k poštovní dopravě; je pak chráněno vůči každému i není povinnost, zachovávat toto tajemství, obmezeno jen na poštovní ústav a jeho zaměstnance. Náš poštovní zákon nemá ani o poštovním, ani o listovním tajemství po-

sitivních ustanovení. Toliko poštovní řád obsahuje ustanovení o poštovním tajemství.

Naše ústavní listina stanoví v § 116: „Tajemství listovní je zaručeno. Podrobnosti upravuje zákon.“ Na místo toho ustanovil § 11 úst. zák. č. 293/1920 Sb.: „Listovní tajemství je zaručeno; výjimky stanoví zákon.“ Zákonem tím jest v zemích českých zák. č. 42/1870 ř. z., který chrání „psaní a jiné zapečetěné spisy“ jednak proti bezprávnému otevření nebo zadržetí (osvojení si), jednak proti nezákonnému zabavení. V zákoně mluví se sice výslovně o psaních a spisech pod pečeti, ale dle převládajícího mínění třeba tím rozumět psaní a spisy, vložené do obálek nebo složené tak, aby nebylo možno se dostat k jejich obsahu. Uzavírka pak může se státi nejen pečeti, nýbrž též ku př. nějakým lepidlem a pod.

Listovní tajemství je chráněno proti každému; je-li spácháno porušení listovního tajemství úředníky nebo zřízenci nebo nějakou jinou osobou, ustanovenou ve veřejné službě u výkonu úřadu nebo služby, je trestáno přísněji a stíháno z moci úřední; jinak je stíháno jen na žádost toho, kdo byl ve svém právu zkrácen. Na Slovensku srov. § 200 trest. zák.

Výjimky z listovního tajemství jsou stanoveny v § 5, podle něhož tímto zákonem zůstaly nedotčeny předpisy:

1. trestního řádu o soudním zabavení a otevření psaní (§§ 146—149 a 157 trest. řádu);

2. konkursního řádu (míněn tu § 89 někdejšího konkursního řádu z 25. XII. 1869 o vydávání psaní kridatáře správci konkursní podstaty); k těmto předpisům přistoupila později příslušná ustanovení exekučního řádu a vyrovnávacího řádu;

3. poštovní předpisy obsažené v poštovním řádě o neodbytných psaních a spisech, jakož i poštovní předpisy, jednající o tom, jak jest postupovati s psaními, obsahujícími předměty ctno podrobené.

Další výjimku stanoví zákon ze 26. V. 1879, č. 79 ř. z., o úředním otvírání psaní k účelům desinfekčním. Ustanovení o listovním tajemství neobmezují se tedy jen na poštovní zaměstnance, ale ovšem platí i pro ně. Další a silnější povinnosti poštovních zaměstnanců, týkající se tajemství o zásilkách, poště odevzdaných, jsou obsaženy ve speciálních poštovních normách, daných jen pro poštovní zaměstnance, totiž v § 6 poštovního řádu.

Poštovní zaměstnanci musí — podle cit. ustanovení poštovního řádu — v mnohem rozsáhlejší míře, než jak stanoveno zák. č. 42/1870 ř. z., šetřit tajemství zásilek, poště odevzdaných; nesmí činiti jakékoli sdělení o poštovních zásilkách jiným osobám než odesilateli, příjemci nebo jejich zástupci nebo právnímu nástupci.

Zásilky, jež požívají ochrany listovního tajemství, smějí poštovní zaměstnanci otevřít pouze v případech, určených zákonnými předpisy, pokud se týče předpisy poštovního řádu.

O obsahu písemných sdělení, ať v té či oné formě poště svěřených, musejí zachovávat mlčenlivost, a to i když je ku př. seznali z otevřených zásilek nebo z listin, provádějících poštovní zásilky, jako z ústřížků poštovních poukázek a j. Mlčenlivost poštovních zaměstnanců se však neobmezuje na věci, odevzdané poště, nýbrž musí býti zachována o všem, co se týče použití služeb pošty. Pokud jde o to, jakým způsobem je v předpisech o poštovním tajemství garantována ochrana poštovního tajemství, třeba uvést, že tu lze poškozenému pouze podati stížnost u poštovního úřadu (v poslední instanci u nejvyššího správního soudu), a to pouze z důvodu, že poštovní zaměstnanec porušil poštovní tajemství, že však poštovní předpisy o poštovním tajemství nepřiznávají poškozenému též subjektivní nárok na ochranu poštovního tajemství a v souvislosti s tím nárok na náhradu škody z důvodu porušení poštovního tajemství.

Poštovní tajemství třeba rozlišovati od úředního tajemství, jímž je uloženo úřadům a státním zaměstnancům povinnost, zachovávat mlčenlivost o věcech, jež je předepsáno nebo dle povahy věci nutno držeti v tajnosti, t. j. o všech úředních opatřeních, jež nejsou určena pro veřejnost a o všech služebních věcech, mohla-li by tím vzejíti újma státní správě nebo straně. Tímto předpisem je uložena zaměstnancům povinnost mlčenlivosti vůči třetím. To však neplatí pro vzájemný styk úřadů; naproti tomu poštovní tajemství platí i vůči státním úřadům.

4. Normy, jež upravují t. zv. poštovní důchodkové předpisy, mívá jednak na případy porušení poštovního regálu (zřizování konkurenčních ústavů k dopravě zásilek, poště vyhrazených, dopravováním zásilek, poště vyhrazených, jiným způsobem, než poštou), jednak na případy používání poštovního ústavu bezprávným způsobem k bezplatné nebo levnější do-

pravě, která odesilatelé dotyčné zásilky nepřísluší, po případě obcházení povinnosti placení poštovního použitím nepravých, pozmeněných nebo již použitých známek (zneužití zařízení poštovních cenin).

Finanční stránkou poštovního regálu a otázek, s ním souvisejících, lze vysvětliti, že byly přestupky proti porušení regálu zařazeny mezi přestupky důchodkové vůbec a byly pojaty do trestního zákona o důchodkových přestupcích ze dne 11. VII. 1835; sem byly pojaty i přestupky používání poštovního ústavu k bezplatné nebo levnější dopravě (§§ 423 až 435 cit. zák.). Naproti tomu jest podle nař. min. obchodu č. 149/1850 ř. z. porušení (padělání) poštovních známek rovno padělání kolkového papíru, čímž aplikována ustanovení zákona o důchodkových přestupcích na uvedené poštovní přestupky, arci pokud to lze srovnati s jejich zvláštní povahou.

Posléze byl i nedovolený prodej poštovních známek nařízením min. obchodu č. 212/1850 ř. z. na roveň postaven nedovolenému prodávání kolkových papírů podle cit. zákona.

Poštovní důchodkové přestupky podle trestního důchodkového zákona jsou seřazeny ve dvě skupiny: 1. Zkrácení poštovního důchodku tím, že a) děje se doprava předmětů, jež jsou výlučně poštovní dopravě vyhrazeny, jiným způsobem, než postou; b) nebo použije se bezprávným způsobem osvození od poštovního (úplného nebo částečného) pro zásilky poštou dopravované, jimž osvození to nepřísluší (§ 423 a nař. min. obchodu z 4. III. 1885 o postupu poštovních úřadů při důchodkových poštovních přestupcích). 2. Zkrácení poštovního důchodku neoprávněným zřizováním nebo provozováním soutěžících ústavů k dopravě předmětů, výlučně poštovní dopravě vyhrazených (§ 426).

Důchodkový zákon stanoví též t. zv. věcné ručení, podle něhož lze zadržeti a zabaviti psaní — stejně jako jiné předměty —, kterými byl spáchán důchodkový přestupek. Vzhledem k ustanovení §§ 2 a 5 zákona o ochraně listovního tajemství z r. 1870 se však po většině zastává, že zmíněné ustanovení, pokud mluví na uzavřená psaní a spisy, bylo posléz uvedeným zákonem zrušeno. Na Slovensku přestupky poštovní a řízení trestní stanoví čís. pat. č. 4/1851 ř. z. a nař. č. 128/1855 ř. z. Řízení trestní srov. zák. čl. XI/1909. Padělání poštovních známek jest přečinem; srov. zák. čl. XXXVII/1897.

Nesporno je, že četná ustanovení důchodkového trestního zákona, a to netoliko speciálně pokud běží o poštovní důchodkové přestupky, nýbrž i o ostatní důchodkové přestupky, jsou dnes zastaralá (některé poštovní důchodkové přestupky nejsou ani zcela v souladu s poštovním zákonem, vydaným po zákonu o důchodkových přestupcích) a vyžadují reformy.

Ad B. Pošta obstarává, jak vyplývá z § 1 pošt. řádu, jednak vlastní dopravu předmětů, t. j. poštovních zásilek, jednak t. zv. služby zprostředkovačí v užším smyslu, t. j. s dopravou přímo související, zejména: službu poukázkovou, dobírkovou, příkazní a proclívačí. Kromě této činnosti obstarává pošta i činnost s dopravou poštovních zásilek přímo nesouvisející (§ 1, č. 2, pošt. řádu). Sem spadá zejména činnost pošty ve věcech spadajících do oboru poštovní spojitelný (dřívějšího poštovního úřadu šekového) podle zák. o poštovním spojitelně č. 143/1930 Sb., dále t. zv. obliterování kolkových známek na smenkách, kuceckých poukázkách o plnění peněz a na nevládních šecích, co do poplatkové povinnosti uvedeným poukázkám na roveň postavených, jakož i na obchodních knihách, účetních blanketech a cizích účtech (platí tu zvláštní instrukce pro poštovní úřady, tuto činnost obstarávají).

Pokud jde o činnost pošty v oboru dopravy osob, přicházejí v úvahu ustanovení § 1 pošt. zák., který stanoví výhradně právo pošty k dopravě osob, a dále zákon č. 25/1865 ř. z. (o periodické dopravě osob), který obmezil toto právo na dopravu na t. zv. poštovních silnicích.

V oboru poštovní automobilní dopravy osob platí zvláštní předpisy, vydané ministerstvem pošt, zejména: „Zatímní instrukce pro stanice poštovní autodopravy“ a „Dopravní předpisy pro státní automobilní trati“; uvedené normy, obsahující — mimo jiné — náležitosti a podmínky smlouvy o dopravě osob poštovními automobily, mají právní relevanci „legis contractus“.

V. Smlouva o poštovní dopravě. Hlavní, podstatná činnost pošty záleží v dopravě poštovních zásilek; pošta obstarává dopravu tu vystupuje jako dopravce (povozník, transportér), nikoli snad, jak se leckde zastává, jako speditér resp. pouze zprostředkovatel dopravy.

V právní doktríně, jež opírá se o pozitivní normy (poštovní předpisy i normy obchodního pokud se týče občanského zákona), zastává se, že poměr, vzešlý do-

pravou zásilek poštou, je smlouva o dopravě poštovní zásilky. Bližší náležitosti a podmínky této smlouvy jsou precizovány v poštovních předpisech, speciálně v poštovním řádě. Strana, sjednávající tuto smlouvu, se — mlčky — podvoluje těmto smluvním normám (zjev tento, obvyklý i v železniční dopravě, je v doktríně označován jako *missio in contrahendo*; arci — na rozdíl od dopravních podniků, jejichž dopravní řády, t. zv. reglementy, mají — nejspouze ani nařízením, opírajícím se o zákon — pouze relevanci t. zv. *legis contractus*, mají poštovní řád i železniční dopravní řád právní relevanci nařízení, opírajícího se o zákon).

I když pak se smlouva o poštovní dopravě považuje za druh smlouvy nákladní podle obchodního zákona, vykazuje určité svérázné vlastnosti, jimiž se od této smlouvy liší.

S hlediska ryze civilistického se zastává, že smlouva o poštovní dopravě — jako druh dopravní (nákladní) smlouvy — regulovaná ustanoveními poštovního řádu, je ve své podstatě smlouvou o dílo, kombinovanou prvky smlouvy uschovací (s přísným ručením za zboží) a smlouvy ve prospěch osoby třetí: v posléz uvedeném směru arci jeví se odchylka od obecné smlouvy nákladní i od železniční smlouvy nákladní potud, že trvá právo odesílatelovo z této smlouvy, spec. jeho právo disposiční stran poštovních zásilek až do momentu faktického odevzdání poštovní zásilky příjemci; přes to přiznává se v doktríně právní i této smlouvě ráz smlouvy ve prospěch osoby třetí (srov. pro obor našeho práva: Koestler: Postgesetz und Postordnung, pro obor práva francouzského zastávají tento názor jmenovitě: Sanslville, Lacombrade, Jardel; pro obor italského práva: Valeri a částečně Vivante).

K perfekci poštovní smlouvy nákladní je zapotřebí reálného odevzdání zásilky; další formálnosti vyžadují se pouze u určitých druhů poštovních zásilek (u obyčejných zásilek listovních stačí podání jejich vložení do poštovní schránky, což je považováno, pokud stalo se tak v době stanovené k vybírání poštovních schránek, netoliko za ofertu strany, nýbrž zároveň i za její akceptaci poštou, mlčky projevenou). Při poštovní smlouvě nákladní nepřichází — jako při obecné smlouvě nákladní i železniční — nákladní list; t. zv. poštovní průvodka, užívaná obligatorně při poštovních balících, není nákladním listem (není vy-

stavována odesilatelem i není důkazní listinou o smlouvě o poštovní dopravě), nýbrž je v podstatě druhou adresou zásilky, již provází a slouží ostatně účelům poštovní-manipulačním, zároveň však vykonává — jako vedlejší úkol — funkci dodacích listů poštovních, jež jsou papíry legitimačními (bližší srov. ve spise: F. Vážný, O nejdůležitějších listinách, užívaných při náklad. smlouvě.)

Vlastními kontrahenty smlouvy o poštovní dopravě jsou pošta, již zastupují poštovní zaměstnanci, a odesílatel. Pokud jde o postavení pošty jako kontrahenta, vyplývá pro ni — jako důsledek jejího postavení jakožto veřejného podniku dopravního — povinnost sjednati — v mezích daných prostředků a možností dopravních — s každým, kdo splní předepsané podmínky, smlouvu o dopravě (t. zv. *Kontrahierungszwang*), a to za úplaty stanovenou podle zásad stejnoměrnosti (podle zásady všeobecných sazeb).

Na rozdíl od obecné smlouvy nákladní podle obchodního zákona přísluší při poštovní smlouvě dopravní jediné odesilatelé, a to až do dodání poštovní zásilky, oprávnění z této smlouvy (jež arci může postoupiti osobě třetí).

Nejdůležitější oprávnění odesílatelovo podle poštovních předpisů jsou jmenovitě tato:

1. Dokud nebyla zásilka příjemci vydána, může s ní odesílatel určitým způsobem disponovati (žádati, aby mu byla vrácena, může změnit její adresu, zrušiti neb snížit dobírku, na zásilce váznoucí a pod.), pokud disposice ta není v určitých případech omezena neb vyloučena (srov. §§ 105 až 108 resp. 186 až 189 pošt. řádu).

2. Odesílatel jest oprávněn žádati bezprostřední dodání zásilky příjemci („do vlastních rukou“). Poněvadž se tím ztěžuje mimořádně doručovací služba, jest omezeno toto oprávnění na zásilky s návratkou, nebo s výplatní stvrzenkou.

3. Odesílatel jest oprávněn dotazovati se po osudu zásilky, k poštovní dopravě odevzdané (reklamace zásilky).

4. Odesilatelé přísluší zásadně nárok na náhradu škody v případech, kdy jest pošta náhradou povinna. Jen výjimečně přísluší nárok ten příjemci. Mimo to má odesílatel ještě různá speciální oprávnění při jednotlivých druzích poštovních zásilek.

Dle § 114, odst. 1., pošt. řádu „jest adresátem příjemce zásilky“. Tato styli-

sace poštovního řádu není přesná. Za adresáta jest považovati toho, kdo jest oprávněn podle příslušných předpisů poštovní zásilku přijmouti. Jest tudíž pojem „adresát“ užší případně určitěji vymezený než široký pojem „příjemce“.

V dalším pak obsahuje § 114 pošt. řádu (srov. též ustanovení ve věstníčcích ministerstva pošt roč. 1922, 1923 a 1924) ustanovení, že je-li zákonem, zvláštním nařízením některého ústavu neb ustanovením adresátovým oprávněna k přijetí zásilky jiná osoba, vstupuje na místo adresáta.

Z uvedeného je vidno, že právní postavení stran při poštovní smlouvě nákladní je upraveno ve speciálních poštovních předpisech částečně jinak, než tomu je při obecné smlouvě nákladní. Také arci vlastní úprava celého nákladního poměru je poštovními předpisy namnoze odchylně od korespondujících norem občanského resp. obchodního práva řešena. To platí speciálně o dopravě listovních zásilek. Rozdíl v posuzování poměru stran (uživatelů poštovní dopravy) k poště jednak ve směru veřejnoprávním, jednak ve směru soukromoprávním jest aktuální zejména v otázce způsobilosti strany k právním jednáním. Kdežto v onom případě se zastává, že pošta nezkloumá a nestará se o to, zda je strana způsobilá k právním jednáním a nemá nezpůsobilost v zápleti neplatnost dotyčného jednání ve smyslu civilně-právních norem, musí — podle druhého názoru — býti splněny veškeré náležitosti platné smlouvy speciálně též s hlediska způsobilosti stran. Positivní normy poštovní věci tou se nikde verbis expressis nezabývají, ale nesporně vykazují v mnohem momenty, které veřejnoprávnímu nazírání nejsou nepříznivy; ale i tu ryze veřejnoprávní pojetí poměru uživatelů k poště není pozitivními předpisy poštovními odůvodněné. Naproti tomu normy, které upravují poštovní dopravu balíkových a peněžních zásilek, jsou nesporně povahy soukromoprávní (sem spadají též normy, týkající se poštovní automobilní dopravy).

Poštovní řád obsahuje pak podrobné předpisy o jednotlivých druzích poštově-dopravních jednání (1. doprava poštovních zásilek listovních; A. psaní, B. dopisnice, C. tiskoviny, D. obchodní papíry a ukázky zboží; 2. doprava poštovních balíků; 3. poštovní zásilky [psaní, balíky] s udanou cenou; 4. zapsané poštovní zásilky, doporučené zásilky listovní zvláště; 5. poštovní poukázky; 6. poštovní příkaz; 7. poštovní dobírka).

Doplňkem k tomu jsou pak „poštovní provozní předpisy“ r. 1928 ministerstvem pošt vydané a od té doby doplňované.

VI. **Odpovědnost pošty.** Podle § 1317 obč. zák. ustanovují zvláštní předpisy, pokud veřejné zasilací ústavy přejímají ručení za škodu. Ustanovení toto vztahuje se i na poštovní ústav. Pošta tedy jako veřejný (státní) ústav dopravní odpovídá za škodu pouze potud, pokud jest dotyčná povinnost její normována speciálními ustanoveními. Ustanovení tato jsou částí předpisů, upravujících nákladní smlouvu poštovní, pokud se týče právní poměr mezi poštovním ústavem a obecně, používají se k dopravě poštovních zásilek. Jsou to někdejší řady pošty listovní a pošty povozné, nyní pak poštovní řád č. 317/1916 ř. z., v některých jednotlivostech pozmeněný nařízeními vlády československé.

Oprávnění, upravitel nákladní poměr poštovní a tedy i odpovědnost poštovního ústavu za škodu, vzešlou při dopravě poštovních zásilek, zvláštními předpisy, odchylnými se — je-li poštově dopravní poměr považován za obchodně-právní — eventuálně od všeobecných ustanovení obchodního zákoníka o dopravní smlouvě, vyplývá dále i z předpisu čl. 421, odst. 2., čes. a § 421 slov. obchod. zák.

Případy odpovědnosti pošty jsou pozitivními předpisy poštovními určité vymezeny. Naskytá se otázka, odpovídá-li pošta případně dle všeobecných ustanovení civilně-právních i za jiné škody než které jsou uvedeny v poštovních předpisech. Při řešení této otázky nutno dle našeho názoru rozlišovati mezi závazkem pošty, přímo z dopravní smlouvy poštovní pocházejícím, tedy závazkem smluvním (při čemž podmínky smlouvy jsou jednotně upraveny v poštovním řádě), a mezi závazkem, kde důvod odpovědnosti pošty vyplývá z jiných skutečností, než ze smlouvy o poštovní dopravě.

V případě prvním rozhodují jedině poštovní předpisy. Stanoví-li tedy v určitém případě, že pošta neručí, nelze pro ten případ použití jiných předpisů civilně-právních (ku př. neodpovídá pošta — podle ustanovení § 213, odst. 2., pošt. řádu — za obvyčejné zásilky listovní). Tu platí výlučnost ustanovení poštovního řádu.

Naproti tomu v případě, kde odesilatel vzešla škoda ze skutečnosti, nepocházející přímo ze smlouvy o poštovní dopravě, lze — neustanovuje-li poštovní řád výslovně pro

ten případ ručení pošty — dle našeho názoru použití všeobecných ustanovení civilně-právních o náhradě škody.

Rozsah odpovědnosti poštovního ústavu jest upraven v poštovním řádě u různých druhů zásilek různě. U obvyčejných zásilek listovních neručí poštovní ústav vůbec, ani za ztrátu ani za úbytek nebo poškození obsahu a rovněž ne za opožděnou dopravu (nebo doručení) nebo za vydání jich nepravému příjemci (adresátovi). Totéž platí i podle světové smlouvy poštovní. Ustanovení to jest význačnou úchylnou od všeobecných norem civilně-právních, odůvodněnou potřebami čistě praktickými.

Podotknouti třeba, že dle ustanovení § 13, odst. 3., pošt. řádu vrací poštovní správa poštovní poplatky, zaplacené za poštovní jejich dopravu, dokáže-li se, že se zásilka ztratila za poštovní dopravy. Ježto tento předpis mluví povšechně o „zásilkách“, může býti vztahován i na obvyčejné zásilky listovní, byť i pošta za ně neručila. Jak ale z dotčeného ustanovení vyplývá, nutno tu prokázat, že se zásilka, již se týká, ztratila za dopravy. Důkaz toho arci přísluší odesilatelovi zásilky. Hledíc k poštovní manipulaci s obvyčejnými zásilkami listovními, jmenovitě pak k tomu, že není při těchto zásilkách potřebných dokumentů a dokladů, z nichž by se mohla posouditi skutečnost, že poštovní zásilka byla k dopravě odevzdána, a identita poštovní zásilky, nutno uznati, že ustanovení toto lze těžko v praktickém případě realizovati.

U doporučených zásilek listovních odpovídá poštovní ústav toliko za jejich ztrátu — § 213, odst. 1. a, pošt. řádu —. Ztrátě doporučené zásilky listovní lze na roveň klásti odevzdání její nepravému příjemci.

Náhradu při ztrátě doporučených zásilek listovních nelze vyměřovati individuálně, podle jednotlivého případu. Bylo nutno s ohledem na zvláštní povahu poštovní dopravy stanoviti tu jakýsi průměrný základ, vyjádřený pevnou částkou peněžitou, již bylo by přiznati oprávněnému z nákladní smlouvy poštovní při ztrátě doporučené zásilky listovní. Nejde tu o výměr náhrady škody ve smyslu občanskoprávních ustanovení, nýbrž o jakýsi druh odbytného, případně pokuty konvencionální (srov. též Dr. Katz: O ručení pošty, str. 15).

Poštovní ústav ručí pouze za ztrátu doporučené zásilky listovní, případně odevzdání doporučené zásilky listovní nepra-

věmu příjemci, ne tedy za poškození nebo za opožděné odevzdání doporučené zásilky. Sporné jest, lze-li rozuměti „ztrátou“ doporučené zásilky listovní případ, kdy byl odevzdán příjemci pouze obal.

Na rozdíl od obvyčejných i doporučených zásilek listovních vztahuje se u cenných psaní a balíků odpovědnost poštovního ústavu netoliko na ztrátu, nýbrž i na úbytek a poškození zásilky. Náhrada škody při ztrátě takové zásilky není pak — zásadně jako u doporučených zásilek listovních — obmezena na odškodněnou určitou, pevně stanovenou částkou peněžitou; přihlíží se tu alespoň v zásadě ke škodě, kterou odesílatel (osoba oprávněná uplatňovati práva z nákladní smlouvy poštovní) fakticky utrpěl, předpokládajíc, že jsou jinak splněny podmínky pro odpovědnost pošty za tyto zásilky; ale ani tu, spec. u balíků, u nichž není udána cena, se nehradí celá, straně fakticky vzešlá a prokázaná škoda, nýbrž jen náhrada, podle určitého pevného měřítko stanovená, takže tu opět má náhrada škody povahu odbytného. Pojem „ztráty, úbytku a poškození“ zásilky poštovní řád blíže nestanoví. Ale uznává se všeobecně, že ztráta zásilky ve smyslu poštovních předpisů nastává, nebyla-li zásilka odevzdána oprávněnému příjemci, ani vrácena odesilatelovi neb osobě, které postoupil odesílatel svá práva z nákladní smlouvy poštovní; ztrátou jest, byl-li příjemci resp. osobám posléz uvedeným odevzdán toliko bezcenný obal zásilky. Úbytek zásilky jest jejím zhoršením po stránce kvantitativní, poškození pak jejím zhoršením po stránce kvalitativní.

Za průtah v dopravě resp. opožděné dodání poštovní zásilky a vzniklou tím škodu neodpovídá pošta ani u těchto zásilek (§ 213, č. 1, posl. odst., pošt. řádu) a nelze ani požadovati na poště při náhradě škody též úroků z prodlení. Povinnost pošty, nahraditi zákonné úroky, vztahuje se toliko na dobu po doručení žaloby odesilatele resp. osoby, oprávněné z poštovní smlouvy, proti poštovní správě na náhradu škody (srov. Köstler: Postgesetz und Postordnung, str. 217). Rovněž neodpovídá pošta za škodu způsobenou nepřímou, spec. za ušlý zisk a dále za škodu mimořádnou, kde strana uplatňuje svůj zvláštní osobní zájem na ztracené zásilce (cena zvláštní obliby) (§ 213, č. 1, posl. odst.).

Ztratí-li se cenné psaní nebo balík s údajem nebo bez údaje ceny, nebo poškodí-li se anebo zmenší-li se jeho obsah,

nahradí poštovní ústav straně škodu, jež vzešla ze ztráty, poškození neb úbytku. Při tom však podle § 213, č. 1, b, pošt. řádu platí: nahradí se nejvýše obecná cena věci v místě a v době podání zásilky k dopravě (u papírů, znamenáných na burse, bursovní cena papírů v den podání jejich k dopravě), avšak byla-li cena udána, nenahradí se nikdy více, než činí udaná cena. Je-li však obecná cena zásilky menší než udaná cena, nahradí se pouze skutečně utrpěná škoda až do výše obecné ceny. U papírů, majících kurs a svědčících majiteli, nahradí se nejvýše kursovni hodnota zboží a jen s podmínkou, že se na poštu převedou veškerá práva z cenného papíru a poště se sdělí znaky a odevzdají pomůcky, aby mohla zavést amortisační řízení. Lze-li nahraditi ztracený papír druhopisem, nebo lze-li odstraniti překážky, jež vadí tomu, aby pohledávka při ztrátě papíru nebo listiny byla vybrána, nahradí se pouze náklady, jichž je třeba k pořízení druhopisu nebo k odstranění zmíněných překážek. Nelze-li bez zavinění osoby, k náhradě oprávněné, obnoviti listiny, nahradí pošta škodu skutečně utrpěnou.

U balíků, u nichž není udána cena, vyměřuje se náhrada škody dle váhy (při čemž opět nahradí se nejvýše obecná cena takového balíku v místě a v době podání), a to částkou nejvýše 24 Kč do váhy 1 kg a za každý další 1/2 kg nebo jeho část 12 Kč (původní ustanovení v § 213, č. 1, b, 2°, pošt. řádu bylo v naznačeném směru změněno ustanovením ministerstva pošt a telegrafů z 25. XI. 1922 a z 23. II. 1928, vydanými k vlád. nař. č. 327/1922 Sb.).

U poštovních poukázek odpovídá pošta dle ustanovení § 213, č. 1, c, pošt. řádu za zaplacenou částku peněžitou. Pouze za skutečně vplacenou částku peněžitou odpovídá pošta, nikoli též za vedlejší užítky. Byla-li zaplacen menší částka, než je udáno v poštovní poukázce, odpovídá pošta jen za onu menší (zaplacenou) částku. Byla-li zaplacen větší částka, než je udáno v poukázce a byla vyplacena příjemci, zastává se v literatuře, že přísluší odesilateli *condictio indebiti* ohledně příslušné difference. Platí tu všeobecná ustanovení občanskoprávní (Köstler: Postgesetz und Postordnung, str. 217). Pošta neodpovídá dále za škodu, způsobenou průtahem v dopravě.

Stejně jako za peníze vplacené na poštovní poukázky odpovídá pošta dle § 213, č. 1, d, e, f, pošt. řádu i za peníze, vybrané

pro odesilatele poštovních zásilek s dobírkou a poštovních příkazů (scil. psaní s poštovním příkazem a poštovních příkazek).

U zásilek s dobírkou přistupuje k všeobecné odpovědnosti (scil. jako za zásilky stejného druhu bez dobírky) další zvláštní ručení, vyplývající z podstaty dobírkového ručení, za škodu, vzešlou tím, že zásilka, dobírkou zatížená, byla vydána příjemci bez vybrání dobírky, nejvýše však do částky, na kterou zní dobírka.

Obdobné zásady, jako u zásilek s dobírkou, platí i pro poštovní příkazy.

Odpovědnost poštovního ústavu z nákladní smlouvy poštovní trvá (stejně jako při obyčejné nákladní smlouvě dle obchodního zákona) od přijetí zásilky k poštovní dopravě až do pravoplatného jejího odevzdání příjemci.

Nárok na náhradu škody přísluší zásadně odesilateli nebo tomu, jemuž odesílatel svoje právo postoupil (cesionáři). Toliko výjimečně (§ 217, odst. 1., pošt. řádu) je příjemci přiznán nárok na náhradu škody.

Nesporno je, že, kdo uplatňuje naproti poště nárok na náhradu škody, musí dokázati, že určitou zásilku, za kterou žádá na poště náhradu, k poštovní dopravě odevzdal.

Při zásilkách zapsaných postačí, předloží-li odesílatel podací lístek, kterýž je úřední listinou důkazní o tom, že a kdy poštovní ústav přijal od odesílatele poštovní zásilku.

Sporno jest v teorii, kdo po bezvýhradném přijetí zásilky poštu má dokázati, že zásilka byla podána k poštovní dopravě tak, jak ustanovují poštovní předpisy.

Podle ustanovení našeho poštovního řádu (§§ 30, odst. 2., a 34, odst. 2, a, pošt. řádu) nezakládá přijetí poštovní zásilky bez jakékoli námítky úředníka, zásilku přijímacího, domněnky, že poštovní zásilka vyhovuje jak co do způsobu podání tak i co do její zevní stránky (obalu, uzávěru a pod.) poštovním předpisům; v pochybnosti jest na odesilateli, aby uvedenou okolnost dokázal. V otázce, zda zásilka co do obsahu vyhovuje poštovním předpisům, nutno konkludovati a *maiori ad minus* rovněž zastávati, že důkaz přísluší odesilateli (srov. Niggli: Postrecht, str. 19).

Toto vylíčené ručení pošty z nákladní smlouvy poštovní neplatí však všeobecně a v každém případě. Pošta může totiž za určitých okolností, stanovených poštovními předpisy, namítnouti skutečnosti, jež ji osvobozují od odpovědnosti. V tom směru

třeba podle §§ 214 až 216 pošt. řádu rozeznávati: 1. vyloučení odpovědnosti poštovního ústavu, 2. ztrátu nároku na náhradu škody naproti poště a 3. shasnutí odpovědnosti pošty.

Ad 1. § 214 a) Závazek pošty k náhradě škody jest vyloučen, byla-li ztráta, zmenšení nebo poškození způsobena tím, že odesílatel nebo příjemce nedbal některého předpisu o podání, dodání nebo dopravě, po případě byla-li jinak odesílatelem nebo příjemcem způsobena a dále povstala-li ztráta, zmenšení nebo poškození přirozenou povahou zboží; náhrada neposkytuje se jmenovitě za tekuté, velmi křehké nebo snadno se kazící věci, za živá zvířata a za věci výjimečně k dopravě připuštěné, vznikla-li ztráta, zmenšení nebo poškození povahou obsahu zásilky neb úpravou balení neb uzávěru. Mohla-li by škoda dle okolností vzniknouti přirozenou povahou zboží nebo vadnou úpravou balení neb uzávěru, platí domněnka, že tímto způsobem vznikla.

b) Pošta není zavázána nahraditi škodu, povstala-li ztráta, zmenšení nebo poškození vyšší mocí.

c) Pošta neposkytuje náhrady za věci, vyloučené z poštovní dopravy.

Ad 2. Podle ustanovení § 215 pošt. řádu zaniká nárok na náhradu škody, a) udá-li kdo na cenném psaní nebo balíku v podvodném úmyslu cenu příliš velikou, nebo b) podá-li kdo k poštovní dopravě věci, jež jsou výjimečně připuštěny k dopravě, aniž dbá předpisů o povaze nebo zamlčí-li obsah neb uvede-li nesprávně nebo nepřesně obsah, po případě přivede-li jinak poštu o myl.

Ad 3. a) Podle § 216, č. 1, pošt. řádu nárok na náhradu za zmenšení nebo poškození cenného psaní nebo balíku uhasne tím, že se zásilka převezme. Pošta nemůže se však na to odvolávati: 1. zjistí-li se zmenšení nebo poškození při šetření dle ustanovení §§ 204 nebo 205 pošt. řádu, 2. žádá-li příjemce, možno-li bez průtahů po objevení — nejpozději však v den, následující po přijetí, u zásilek adresovaných příjemci mimo poštovní místo nejpozději druhého dne po dnu přijetí v úředních hodinách u dodacího poštovního úřadu — o to, aby bylo zjištěno zmenšení nebo poškození. Důkaz, že zmenšení nebo poškození nastalo v době mezi podáním a vydáním příjemci (nebo náhradnímu příjemci), přísluší příjemci.

b) Dle téhož paragrafu č. 2 uhasne každý nárok z odpovědnosti pouhým uplynutím

šestiměsíční lhůty po podání zásilky. Šestiměsíční lhůta počíná se prvním dnem měsíce, jdoucího po podání zásilky.

Projevili-li se ve lhůtě podle § 178 žádost za pátrání po osudu zásilky, nezapočte se do promlčecí lhůty šestiměsíční doba ode dne podání zmíněné žádosti až do dne oznámení výsledku pátrání, jakož i tento den sám (zmíněná lhůta se tím staví; srov. Köstler, cit. spis, str. 220).

Ad 1 až 3. Kromě případů, uvedených pod č. 1 až 3, odpovídá pošta — v mezích § 213 pošt. řádu — vždy. Odpovídá jmenovitě i za náhodu. Jde tu o „odpovědnost za výsledek“. Pro odpovědnost pošty jest dále irelevantní, zda byla škoda způsobena jedním neb opomenutím poštovního ústavu scil. jeho zaměstnanců, či jedním nebo opomenutím osob třetích. Dle toho jest odpovědnost pošty v základu všeobecná: pošta odpovídá za vlastní jednání (jednání svých zaměstnanců), za výkon dopravních prostředků, za jednání třetích osob i za vliv přírodních úkazů (srov. Eger: Das Deutsche Frachtrecht, I. díl, str. 215 a n.). Případy výjimečné, kdy pošta neodpovídá, lze roztržiti takto:

I. Pošta neodpovídá: a) Byly-li podány k dopravě zásilky, vyloučené z poštovní dopravy nebo byly-li podány k dopravě zásilky podmíněně k dopravě připuštěné, aniž bylo šetřeno příslušných předpisů dopravních, a to proto, že tu vůbec smlouva o poštovní dopravě nevzniká; b) Byla-li škoda způsobena vyšší mocí; srov. Vážný: „O náhradě škody, vzniklé za dopravy se zvláštním zřetelem k dopravě poštovní, železniční a automobilové v Československu“ v časopisu „Právník“, 62. ročník, sešit III. c) Byla-li škoda způsobena přirozenou vlastností věci. Tu platí (a stejně i při škodě, povstalé z vadného obalu neb uzávěru) ve smyslu § 214, č. 1, pošt. řádu právní domněnka, že vzešla škoda tímto způsobem, mohla-li dle okolností takto vznésti. Ustanovení toto má speciální význam v otázce důkazu. Kdežto ve všech případech, kde se pošta dovolává některého důvodu, vylučujícího její odpovědnost z nákladní smlouvy poštovní, musí dotýcnou skutečnost prokázati, nemusí v daném případě dokázati, z jaké příčiny škoda fakticky vzešla, nýbrž stačí, prokáže-li, že škoda mohla podle okolností povstati z přirozené povahy věci. Vždy však musí tu býti možnost, že škoda vzešla v konkrétním případě z přirozené povahy věci. Proti

uvedené právní domněnce může arci ten, kdo uplatňuje nárok, vznésti protidůkaz. Může dokázati, že škoda vznikla jiným způsobem a že není v konkrétním případě příčinné souvislosti mezi škodou a přirozenou povahou věci. d) Byla-li škoda způsobena jednáním neb opomenutím odesilatele (podatele zásilky) nebo příjemce, jmenovitě tím, že nebylo šetřeno poštovních předpisů.

II. Nároku na náhradu škody naproti poště pozbývá jednak kdo v podvodném úmyslu příliš vysoko ocenil cenné psaní nebo balík (musí tu jíti o skutečně podvodný úmysl, což dokázati jest věcí pošty), jednak kdo neuplatní svého nároku na náhradu škody naproti poště v šestiměsíční lhůtě, počínajíc od podání zásilky; pouhým uplynutím šestiměsíční lhůty nárok na náhradu škody vůči poště pomíjí; jest to tedy lhůta preklusivní, nikoli promlčecí.

Přetržení nebo stavení lhůty tu nemá místa (jediná výjimka platí při reklamaci zásilky; srov. shora).

Nárok na náhradu škody za úbytek nebo poškození cenného psaní nebo balíku pomíjí posléze — s výjimkou, stanovenou v § 216, č. 1, b, 1° a 2°, pošt. řádu —, byla-li zásilka přijata adresátem.

O náhradním nároku rozhoduje v své řadě správní úřad poštovní, totiž ředitelství pošt a telegrafů, v jehož okrese má sídlo poštovní úřad, u něhož byla zásilka podána; uplatňuje-li nárok příjemce, je příslušné ředitelství, v jehož okrese je dodací úřad poštovní. Ve vyřízení, kterým byla úplně nebo částečně zamítnuta žádost o náhradu, musí býti uvedeny důvody rozhodnutí a výslovně podotknuto, že je možno podati proti němu rekurs do čtyř týdnů ode dne přijetí vyřízení. Na Slovensku platí podle zák. čl. XX/1901 lhůta 15 denní. O rekursu rozhodne ministerstvo pošt a telegrafů. Kdyby strana nebyla spokojena s vyřízením tohoto ministerstva, může hájiti svých náhradních nároků pořadem práva (scil. u civilních soudů; srov. §§ 218 a 219 pošt. řádu a § 105 úst. list.).

Oprávněný musí uplatňovati svůj nárok netoliko do určité lhůty, nýbrž i v určité formě; žádost o náhradu škody musí býti podána písemně nebo protokolárně (§ 216, č. 2, pošt. řádu); žádost o zahájení pátrání po zásilce sama o sobě nepovažuje se v praxi za žádost o náhradu škody. Sporno je v praxi, je-li reklamace nutnou podmínkou pro uplatňování nároku na náhradu

škody. Znění § 216, č. 2, pošt. řádu svědčí tomu, že opomenutí reklamace nemůže znamenati ztrátu náhradního nároku.

VII. Poštovní automobilní doprava osob, která je provozována „správou poštovní automobilní dopravy“ (ve funkci subpodniku, podrobeného vrchnímu dozoru ministerstvu pošt), není upravena ani v poštovním zákoně ani v poštovním řáde.

Pokud jde o poměry uživatelů k poštovní správě, vzešlé z automobilní dopravy osob zavazadel a nákladů, jež jsou nesporně povahy soukromoprávní, platí o nich ustanovení dopravního automobilního řádu (jsou to jednak „dopravní předpisy pro poštovní automobilní trati“, jednak „instrukce pro stanice poštovní automobilní dopravy“, jež však obsahuje též normy, jež jdou mimo rámec uvedených právních poměrů i mají povahu interních nařízení pro autosprávu a podřízené stanice), obdobného reglementům pro veřejnou dopravu osob. Jejich právní relevance je táž jako norem smluvních („lex contractus“), jimž strana, sjednavší příslušnou smlouvu, se podrobuje. Ježto ustanovení tato jsou publikována (způsobem, obecně přístupným: v jízdních řádech, vývěskách na stanicích a v poštovních autobusech), lze znalost jejich u obecnstva předpokládati i míti za to, že strana, tím že sjednala smlouvu o dopravě osob, se mlčky ustanovením tím podrobuje, submissio in contrahendo“). Při tom arci nesmí uvedená ustanovení poštovního automobilního řádu odporovati kogentním zákonným předpisům, jež dispozicí stran měniti nelze (sem spadají zejména kogentní normy automobilního zákona č. 16/1908 ř. z. o povinné odpovědnosti ze škody, způsobené při automobilní dopravě). Normy, obsažené ve shora uvedených „dopravních předpisech“ a „instrukci“, vydaných poštovní správou, upravují zejména otázky, týkající se: 1. povinné odpovědnosti poštovní správy z titulu provozování poštovní automobilní dopravy osob a zavazadel, resp. nákladu; 2. dopravních podmínek pro přepravu osob, zavazadel a nákladu; 3. sazeb za dopravu a jízdních lístků; 4. jízdních řádů; 5. pokut a příplatků a j.

V přítomné době pracuje se na vydání definitivních nových předpisů. Ježto však jedná se současně o novém automobilním zákoně, budou nové předpisy o státní automobilní dopravě osob vydány pravděpodobně až po projednání automobilního zákona.