

Znění listiny této potvrzuje názory v literatuře opětně pro-
jevené, že renunciacie arcivévodkyň neměly významu státopráv-
ního,¹⁹⁾ nýbrž že měly jen význam majetkoprávní.

Dr. Julius Čapek:

O běžném pojištění dopravy zboží.

I. Povaha běžného pojištění.

Přizpůsobujíc se potřebám života obchodního vytvořila
praxe pojišťovací zvláštní druh smluv: t. zv. běžné (generální)
pojištění. Smlouva pojišťovací není smlouvou, již by bylo možno
uzavřítí prostými projevy vůle přímo po sobě následujícími.
Pojistitel nemůže vzítí na sebe risiko, dokud si o něm nevyžádal
od pojistníka podrobných zpráv a sám ho na jejich základě neb
na základě odborného nálezu řádně neprozkoumal a neoceníl.
To vše zajisté vyžaduje času, důkladného rozvážení na obou
stranách a činí uzavření smlouvy pojišťovací velice těžkopád-
ným.¹⁾

Pojišťovací technika zajisté se snaží co nejvíce uzavření
smlouvy pojišťovací ulehčítí, avšak nemůže jíti přes jisté meze,
aby tím nepodlomila reelnost a pevný základ svůj neb výhodnost
pro pojistníky.²⁾ Ostatně, pokud se pojistitel obrací k širokým

¹⁹⁾ Viz na př. Pražák, Rakouské právo ústavní IV., str. 41—2, str.
53, poz. 9); Tezner, Der Kaiser, str. 191, poz. 28), Seidler, Thronfolge
v Mischler-Ulbrich Staatswörterbuch, 2. vyd. IV., str. 550.

¹⁾ Za tím účelem bylo nutno změnití všeobecná ustanovení o vá-
zanosti k návrhu stanovená v čl. 318 a 319 obch. zák. a § 862 obč. zák.
Pojistník vázán jest podle § 1 zák. o sml. poj. z 23. XII. 1917 ř. z. č.
501 plných čtrnáct dní, aby pojistitel mohl si opatřítí nutné zprávy pro
posouzení riska a u pojištění, kde jest nutna lékařská prohlídka, trvá
vázanost plný měsíc.

²⁾ Tak možno se zmínití na př. o lidovém životním pojištění, kde
pojistitel upouští v zájmu ulehčení uzavření pojišťovací smlouvy od lé-
kařské prohlídky, umožňuje placení prémie v drobných splátkách, zvláště
zdokonaluje inkasní službu, aby též trvání smlouvy spíše zabezpečil.
Následek však tohoto vycházení vstříc přes to, že odpadá lékařský ho-
norář, objevuje se ve vyšší prémii než bývá u pojištění noruálního.

vrstvám obyvatelstva, neobeznámeného dobře s pojištěním, nabízejí pojištění zájmů trvalých (životní, požární pojištění a pod.), není tato těžkopádnost smlouvy na překážku, ba má své výhody v tom, že se jí zabrání ukvapenému uzavření smlouvy pojišťovací.³⁾ Avšak jiná otázka nastane, když jde o pojištění zájmů častých, běžných, krátkého trvání, jako jest tomu právě u pojištění dopravního. Kruh osob, jimž vznikají takové zájmy časté, krátkého trvání, jest vždy značně omezen, jsou to osoby zvyklé na prudší běh života, rychlé rozhodování, z převážné většiny obchodníci a to routinovaní obchodníci. Takovým osobám a takovým zájmům by těžkopádné uzavírání smlouvy pojišťovací nemohlo vyhovovati. Důkazem životnosti pojišťování jest, že se těmto potřebám obchodního, čilého života dovedlo přizpůsobiti vytvořením formy běžného pojištění.

Běžné pojištění nevyskytuje se jen v pojištění dopravním. Vzniklo nejprve uvnitř oboru pojišťovacího v poměru mezi zájmiteltem a pojistitelem. Tu nejdříve bylo třeba, aby pojistitel mohl co nejrychleji rozdělovati svá rizika, jež denně na sebe smlouvami pojišťovacími bral. Tu nejdříve ukázala se nemožnost uzavírati o každém takovém risiku zvláštní smlouvu a došlo se k formě běžného pojištění. Teprve však v nejnovější době přenesen byl tento způsob uzavírání smluv pojišťovacích do života vnějšího, do poměru mezi pojistitelem a obecnstvem a to nejprve opět tam, kde toho byla potřeba nejbližší, do pojištění dopravního, kde časté zájmy nad to s poměrně krátkým trváním vyžadovaly jiné, hybnější formy pojištění, jež by nezabírala tolik drahocenného času. Konečně vniká běžné pojištění do pojištění požárního, avšak opět jen do vrstev obchodních, do pojištění skladů, v nichž je stále fluktuace zboží a následkem toho co chvíli musela by býti měněna smlouva pojišťovací co do sumy pojištěné, odpovídající hodnotě pojištěných zájmů a premie pojišťovací neustále přizpůsobované změněné výši riska. Jest jisto, že tím vývoj a rozvoj běžného pojištění není vyčerpán a že pojistná technika i nadále snažiti se bude přizpůsobiti se potřebám života.⁴⁾

³⁾ Tuto okolnost dobře pocítují právě pojišťovny životní, počet storen v lidovém pojištění vždy jest poměrně daleko vyšší než v pojištění normálním.

⁴⁾ Od běžného pojištění nutno rozeznávati t. zv. kolektivní pojištění, jímž pojišťuje se jedinou smlouvou pojišťovací celá řada osob

V tomto článku má býti však pouze přihlédnuto k běžnému pojištění, jak se vytvořil v pojištění dopravním⁵⁾, a to se stanoviska právního. Po té stránce skýtá pojištění běžné mnoho zajímavých zvláštností vůči obyčejné smlouvě pojišťovací.

Kromě jediného ustanovení v § 166 odst. 1. zákona o smlouvě pojišťovací z 23. XII. 1917 XII. 1917 č. ř. z. 501 nedošlo ku zvláštní úpravě běžného pojištění.⁶⁾ Nebyla však ani zamýšlena, jediným tímto ustanovením naopak byla stanovena volnost stran upravit si poměr smluvní podle svých zájmů a potřeb tím, že pro tento obor pojišťovací zrušena byla omezení smluvní svobody obsažená jinak v tomto zákoně, a to jak předpisy povahy oboustranně nutkové, stanovící neplatnost úmluv odporujících znění zákona, tak i předpisy jednostranně nutkové prohlašující, že pojistitel nemůže se dovolávat úmluv měnících ustanovení zákonná v neprospekch pojistníka, resp. zcizitele neb nabyvatele věcí pojištěných.⁷⁾

neb věci vůči sobě sice zcela samostatných a schopných: zvláštního pojištění, avšak tvořících jistý soubor, vyšší celek, jenž stává se podkladem pojištění, takže zájem o jednotlivou osobu neb věc ustupuje do pozadí a může po případě býti nahrazena jinou osobou neb věcí. Podobnost kolektivního pojištění s běžným pojištěním může býti v některých případech až nápadnou. Srovn. Manes, *Versicherungswörterbuch* pod heslem *Kollektivversicherung*, pojednání Henri Rousseau-a o běžném pojištění v *Annales de droit commercial* 1910 str. 9 a 10.

⁵⁾ Pod pojmem pojištění dopravního rozumí se podle § 111 zák. o sml. poj. pouze pojištění proti nebezpečím dopravy pozemní a po vodách vnitrozemských. Pojištění dopravy námořní podléhá právu námořnímu, t. j. normám francouzského *Code de commerce* v Rakousku recipovaným. (Srv. Hermann-Otavský ve »Sborníku věd pr. a st.« 1922, str. 334.) V Německu obsaženy jsou předpisy pojišťovacího práva námořního v desátém oddílu čtvrté knihy obchodního zákoníka, francouzský *Code de commerce* upravuje námořní pojištění v desáté hlavě druhé knihy.

⁶⁾ Tento předpis jest jedním z těch, které podle § 167 zák. o sml. poj. nabyly platnosti již dnem 1. ledna 1918. Ostatní předpisy, jež měly nabýti platnosti dne 1. I. 1919, nevstoupily dosud v platnost. Nařízením z 28. XII. 1918 odložena jejich působnost o rok a nař. z 9. XII. 1919 na neurčito. Obdobné ustanovení, jako § 167 odst. 1., jest v německém zákoně o sml. poj. ze 7. V. 1908 § 187.

⁷⁾ Úmluvy odporující předpisům absolutně, oboustranně nutkaným stíženy jsou nezhojitelnou neúčinností, úmluvy proti předpisům jednostranně nutkaným vyjmenovaným v §§ 22, 42, 46, 47, 72, 87, 95, 110, 129,

Důsledkem tohoto ustanovení jest, že předpisy zákona o smlouvě pojišťovací stávají se pro obor pojišťování dopravního a zvláště pro běžné pojištění vůbec právem dispositivním, volně měnitelným shodnou vůlí stran, avšak podřizují svoji platnost pro ty otázky, jež smlouvou upraveny nebyly. Ovšem není ani zde smluvní svoboda naprostá, jsou jí položeny hranice § 879 všeob. obč. zákoníka, stanovící, že smlouva protizákonná neb proti dobrým mravům jest neplatna.

Jestliže zákonodárce omezil pro jiná pojišťovací odvětví smluvní svobodu stran v jiných případech respektovanou, učinil tak jedině proto, aby chránil slabší stranu v poměru smluvním, pojistníka mnohdy nezkušeného, nemohoucího bez bližší znalosti pojišťovací techniky posouditi, zda jeho závazky pojistitelem mu uložené jsou úměrný jeho nárokům a jeho prospěchu ze smlouvě pojišťovací. Avšak v pojištění dopravním a zvláště při formě smluv běžných stojí vůči pojistiteli vždy pojistník stejného rozhledu, dobře si vědomý vlastního prospěchu. Běžné pojištění dopravní jest formou hodící se pouze pro velkoobchod, továrny, dopravní společnosti, tu není možno mluvíti o silném, rutinovaném pojistiteli a slabém, nezkušeném pojistníku. Obě strany jsou si zcela rovny, ochrana pojistníka neměla by tu smyslu. Kromě toho jest možno zavésti nutkavý ráz předpisů zákonných jen pro odvětví jsoucí na vrcholu vývoje, u těch není na závalu jistá ztrnulost takové úpravy zákonné, pro odvětví pojišťovací však teprve se vyvíjející neb pro odvětví pojišťovací, jichž polem působnosti jest obchod stále hybný a se měnící, byla by taková úprava na závalu.⁸⁾ Tu platí nutnost přizpůsobiti se rychle a vhodně měnícím se potřebám obchodu a života, jinak ztratilo by pro něj pojištění na ceně a významu. Právě forma běžného pojištění dopravního jest nejlepším důkazem, jak pojišťování dovede se přizpůsobiti požadavkům interesentů na ně kladeným. Jest tedy plně odůvodněno, že § 166 odst. 1. zák. o sml. poj. zrušuje pro tento obor pojišťovací omezení smluvní svobody.

153 a 163 zák. o sml. poj. mohou se státi účinnými, dovolá-li se jich pojistník sám. Srovnej: Herman-Otavský, Soukromé pojišťovací právo československé I. 1921, str. 35 a sl., Ehrenzweigův komentář zák. o sml. poj. str. 208.

⁸⁾ Uznáno též v zák. o sml. poj. § 166 II., jímž zmocňuje se ministr vnitra, aby v souhlasu s ministerstvem spravedlnosti zrušil omezení smluvní svobody mezi jinými též pro nově vznikající odvětví pojišťovací.

Avšak ustanovení toto má ještě další význam v tom, že současně podává definici běžného pojištění.⁹⁾ Určuje je jako pojištění škodové, při němž pojištěné zájmy označeny jsou jen druhově a teprve po svém vzniku jsou pojistiteli přihlašovány. Přihlédneme tudíž blíže k této definici. Charakterisuje předně běžné pojištění jakožto pojištění škodové, t. j. pojištění, při němž pojistitel nahraňuje vždy jen nejvýše utrpěnou škodu, na rozdíl od pojištění osobních (životního, úrazového, nemocenského a invalidního), kde pojistitelovo plnění — kromě event. útrat léčení a pod. — stanoveno jest předem určitou výší kapitálu neb důchodu.¹⁰⁾

Definice mluví dále o pojištěných zájmech jakožto předmětu pojištění. Naskytá se tedy otázka, co jest pojistný zájem. Používajíce rozboru tohoto pojmu prof. Dr. Hermanem-Otavským v jeho díle »Soukromé pojišťovací právo československé«,¹¹⁾ formulujeme pojistný zájem jako majetkově hodnotný vztah osoby (pojištěnce) k osobě neb věcem (podkladu pojištění), ohrožený určitou, avšak nejistou událostí (příhodou pojistnou).

Jest tedy pojistný zájem vázán svojí existencí na dobu ohrožení příhodou pojistnou. Dokud toto ohrožení nenastalo, neexistuje pojistný zájem, jakmile ohrožení odpadlo, zaniká též pojistný zájem. Stejně však jest pojistný zájem vázán na svůj podklad,¹²⁾ může trvati též jen potud, dokud stanovený jeho podklad nalézá se v majetkově hodnotné zájmové sféře pojištěnce. Přešel-li podklad do zájmové sféry jiné osoby, může přejíti i po-

⁹⁾ Definice týkající se přímo běžného pojištění dopravního (námořního) uvádí na př. Dubruel »Des polices flottantes ou d'abonnement en matière d'assurances maritimes« 1911, Rousseau v *Annales de droit commercial* 1910, str. 13., Lyon-Caën a Renault 1197/VI.

¹⁰⁾ V našem poj. zákoně není výslovně tato charakteristika pojištění škodového uvedena, vysvítá jen z § 52 I. Německý zákon o sml. poj. ze 7. II. 1908 výslovně však takto škodové pojištění charakterisuje v § 1.

¹¹⁾ Op. cit. str. 125. a sl. zdůrazňující hlavně skutkovou, majetkově hodnotnou povahu zájmu pojistného a nutnost ohrožení určitou příhodou nejistou. Srov. též Manesův výklad: *Versicherungswörterbuch* str. 146.

¹²⁾ Uznáváme zde za vhodné užívatí zde všeobecného názvu podklad pojištění pro t. zv. osoby a věci (v nejširším smyslu) pojištěné, poněvadž jak v zákonodárství, tak i doktríně pojišťovací pokládá se pojistný zájem za předmět pojištění, tudíž vztah pojištěnce k podkladu pojištění. Srovnej však výklad Hermana-Otavského, op. cit. str. 136. a sl.

jistný zájem, je-li ona osoba též pojištěncem (při pojištění na cizí účet), jinak však zaniká, stejně jako v tom případě, zanikne-li podklad pojištění vůbec. Pojištěný zájem jest tudíž určen svým podkladem, ohrožením pojistnou příhodou a osobou pojištěnce, jež ovšem může býti stanovena jen všeobecně (na účet, koho se týče), takže tu nastává jistá objektivisace pojistného zájmu. To jest nutno míti na mysli, máme-li v konkrétním případě rozhodnouti, jedná-li se o jeden a týž zájem, či máme-li před sebou již pojistný zájem zcela jiný. Důležitá může býti tato otázka proto, že v naší definici mluví se o pojistných zájmech (v množném čísle), jež po svém vzniku jednotlivě mají býti přihlašovány pojistiteli.¹³⁾ Z toho vyplývá, že běžné pojištění předpokládá vznik více pojistných zájmů neznámého počtu, na tom však, zda a kolik jich skutečně vznikne, nezáleží. Právě tak vysvítá z formulace pojmu běžného pojištění, že jest smlouvou uzavřenou o budoucích zájmech pojistných, dosud přesně neurčitelných, a proto stanovena dodatečná povinnost pojistníkova oznamovati pojistiteli uskutečněné zájmy pojistné se všemi údaji pojistiteli pro posouzení rizika a ev. vyměření prémie potřebnými.

Důsledkem toho, že při uzavírání smlouvy běžného pojištění nejsou pojištěné zájmy známy, a to nejen co do počtu, nýbrž ani ne co do způsobu a výše (hodnoty), jest nutno určití je ve smlouvě pojistné aspoň co do druhu. To jest právní nezbytností, pojistný zájem jakožto předmět pojištění jest *essentiale* smlouvy pojišťovací, naprostá neurčitost v tomto bodě nemohla by založiti platnou, závaznou smlouvu. Není-li možno určití přesně předmět pojištění již ve smlouvě samé, jest nutno stanoviti aspoň smlouvou takové hranice, aby později v konkrétním případě bylo možno vždy s určitostí říci, zda ten který zájem pojistný smlouvě podléhá či nic.

¹³⁾ Ještě lépe než z našeho textu zákona o sml. poj. vyplývá tato charakteristická známka pojištění běžného ze znění německého zák. o sml. poj. § 187 odst. II.: *Das Gleiche gilt von einer Schadensversicherung (t. j. vyloučení omezení smlouvy svobody), die in der Weise genommen wird, dass die versicherten Interessen bei der Schließung des Vertrags nur der Gattung nach bezeichnet und erst nach ihrer Entstehung dem Versicherer einzeln aufgegeben werden (laufende Versicherung).* Viz komentář k zák. o sml. poj. Gerl-ard-Hagen etc. 1908.

Třeba tudíž určití, které druhy dopravovaného zboží pojištění podléhají (druh zboží), stanoviti způsob dopravy, dopravní prostředek, event i trať, na níž jediné zboží jest kryto pojištěním (druh nebezpečí) a určití i osoby, jež mohou vznéstí nárok proti pojistiteli, třebas všeobecně (pojištěný). Tyto tři momenty, jak jsme shora ukázali, určují zájem pojistný a musí ze smlouvy býti zřejmy. Nijak při tom nevdá, že jsou stanoveny všeobecným, širokým pojmem, čím širší pojem, tím jest jen rozsáhlejší ručení pojistníkovy, netrpí tím však určitelnost předmětu pojištění. Strany tu mají dostatečnou volnost smluviti podle svých potřeb, které transporty mají smlouvě podléhati.

Jest nyní zkoumati, jaké má následky tato neurčitost — nikoliv neurčitelnost — pojištěných zájmů při smlouvě běžného pojištění, jež ji odlišují od obyčejné smlouvy pojišťovací, při níž předmět pojištění jest přesně stanoven.¹⁴⁾ Při běžném pojištění není známa ani hodnota jednotlivých zájmů pojistných, ani souhrnná hodnota všech zájmů pojistných smlouvě podléhajících. Jest tedy pojistitel v naprosté neznalosti výše rizika, jež mu ze smlouvy pojišťovací plyne. Není tudíž divu, že se snaží, aby aspoň dal riziku ze smlouvy jisté hranice. Toho dociluje buď tím, že omezuje hodnotu jednotlivého zájmu, do jejíž výše ještě ručí, nebo tím, že stanoví nejvyšší hranici pro souhrnnou hodnotu všech pojištěných zájmů dohromady. V prvním případě jest nezbytno stanoviti i mez časovou, do níž zavazuje se přijímati v pojištění rizika vzniknuvší pro něho ze smlouvy pojišťovací. Prvý způsob zaručuje mu, že jednotlivé riziko nepřekročí výši,

¹⁴⁾ Za podstatné body smluvní možno při smlouvě pojišťovací pokládati udání 1. pojistitele a 2. pojistníka, jakožto smluvních stran. 3. udání pojištěnce (při živ. poj. obmysleného), jenž může býti udán zcela všeobecně. Není-li udán vůbec, má se za to, že jest jím pojistník. V těchto třech bodech není rozdílu mezi smlouvou běžnou a obyčejnou smlouvou pojišťovací. Stejně nikoliv v bodě 4. pojistitelova plnění. Rozdíl však jest v bodě 5. určení pojistného zájmu (při poj. škodových) co do podkladu pojištění a pojistné příhody a v bodě 6. stanovení premie pojistníkovy. Kdežto při obvyklé smlouvě pojišťovací jest naprostá určitost v obou těchto bodech, charakterisuje smlouvy běžné pojmová neurčitost v bodě 5. a pravidelná v bodě 6. Uvážíme-li, že údaj č. 3. může býti všeobecným a plnění pojistitelovo bod 4. jest podmíněno nastoupením příhody pojistné, shledáme, že jediné, co jest ve smlouvě z podstatných bodů předem určito, jsou pouze obě smluvní strany. Srov. též Kašpárek, O uzavření smlouvy pojišťovací 1920 str. 13. a 14.

jež by mu mohla býti nebezpečnou, nechává ho však v nejistotě o celkovém risiku smluvním, druhý způsob naopak dává mu přehled o celkovém risiku ze smlouvy vyplývajícím, nedává mu však záruky o výši jednotlivého risika. Nebrání mu ovšem nic, aby oba způsoby nekombinoval, uználi toho potřebu a nebude-li okolnost ta pojistníkovým zájmům na závadu. Neznalost hodnoty zájmů pojištěných má však vliv i na stanovení premie pojišťovací. Premie pojistníkovy jakožto úplata za pojištění však jest základním bodem smlouvy pojišťovací, jenž musí býti ze smlouvy zřejmý; není-li určena ciferně svojí výší, jest nutno smluviti aspoň sazbu procentní, jež bude vzata při jednotlivých druhích risik za základ. Tam, kde pojistitel smluvil určitou sumu omezující celkovou výši risika ze smlouvy pojišťovací, může vzítí tento obnos za základ a vyměřiti z něho předem premii, v ostatních případech však stanovena jest předem pouze sazba a ke stanovení premie dojde teprve potom, až pojistník dodá pojistiteli data o uskutečněných pojistných zájmech a jejich hodnotě.

II. Druhy běžného pojištění.

Smlouvy běžného pojištění přizpůsobují se v každém případě potřebám a požadavkům stran, prakse pojišťovací vytvořila tu veliké množství různých modalit vyhovujících zvláštěm jednotlivého případu, takže není možno všemi způsoby běžného pojištění se zabývati. Též nelze rozhraničiti přesně jednotlivé kategorie jejich, neboť přecházejí jedna do druhé. Účelem bylo vyhověti potřebám obchodu, nikoli tvořiti nějaký přesný systém smluv. Přes to jest však možno roztríditi je do určitých skupin podle jednotlivých hlavních znaků.

Hlavním kritériem, podle něhož možno smlouvy běžného pojištění spořádati, jest zmíněná již okolnost, zda stanovena byla smlouvou pojišťovací určitá souhrnná pojištěná suma za risika ze smlouvy vyplývajících či nic. Nutno však zdůrazniti předem, že tato suma stanovená předem nemívá pravidelně vlastností a následků pojištěné sumy, obvyklé při smlouvách obyčejných.¹⁵⁾ Jest to spíše jen omezení celkové výše risika pojišti-

¹⁵⁾ Tu totiž bývá pojištěna suma stanovená teprve po předchozím pečlivém odhadování hodnoty věci, jež spadají do pojištění. Při pojištění běžném nezná však pojistník ještě hodnotu budoucích transportů. Proto může udati výši pojištěné sumy pouze přibližně.

telova ze smlouvy pojišťovací, stanovené ovšem též se zřetelem na potřeby pojistníkovy. Jako k sumě pojištěné hledí se tu k ní jen potud, že podle ní vyměřuje pojistitel prémii. Jinak s ní však následky přejištění a podjištění nebývají spojeny. Jest to prostě předem stanovený obnos hodnoty všech transportů očekávaných v jisté době a skutečně nastalé transporty se svojí hodnotou pojistníkem hlášenou z tohoto obnosu odpočítávají až do úplného vyčerpání. Není-li poslední transport, na nějž z tohoto obnosu ještě nějaká částka zbyla, plně touto částkou kryt, vyplácí pojistitel v případě škody pouze poměrnou část škody, jak tomu jest pravidlem při pojištění. Jinak však jest každý transport kryt plnou hodnotou, jak ji pojistník pojistiteli udal, a pojistitelem hražena plná zjištěná škoda.¹⁶⁾ Ve smlouvě však bývá ustanovení, že smlouva se za stejných podmínek vždy obnovuje, nebyla-li do určité doby před vyčerpáním vypověděna, takže po vyčerpání stanoveného obnosu dává pojistitel pojistníku k dispozici své ručení znovu do výše téže částky, jež slouží pak jen skutečně tomu, aby z ní mohla býti předem stanovena premie. Modalitty tu mohou nastati v tom, že jest stanoveno, že pojištěná suma musí býti vždy do určité doby vyčerpána, jinak nespotřebovaný zbytek premie předem zaplacené propadá (ustanovení ve prospěch pojistitele, aby nemusil po příliš dlouhou dobu ukládati rezervu pro toto pojištění),¹⁷⁾ nebo stanoven jest pravidelný termín, k němuž jest dělán pořádek v účtech; pojištěná suma jest stanovena již se zřetelem k tomuto termínu. Nebyla-li do té doby vyečerpána, propadá zbytek nespotřebované premie předem zaplacené, byla-li však překročena, pojistitel zavazuje se předem krýti i tyto transporty přesahující stanovenou výši, ovšem proti doplacení příslušné premie. Mnohdy bývá u těchto smluv omezena i výše jednotlivého risika.¹⁸⁾

Zvláštní skupinou v této kategorii smluv běžných jsou smlouvy, tvořící částečně přechod ke kategorii druhé, při kterých ne-

¹⁶⁾ Vyjímaje ovšem případy, kdy pojistník úmyslně nepojistil zboží dopravované plnou hodnotou a vystupuje proto jistou kvotou jako samopojistitel.

¹⁷⁾ Tak francouzská námořní pojistka pro dopravu zboží, pokud se v této formě vyskytuje, žádá vyčerpání sumy pojištěné do 4 měsíců.

¹⁸⁾ Tato forma jest na př. obvyklou u švýcarské dopravní pojišťovny La Neuchâteloise pro dopravu železniční, poštovní a povozní.

bylo stanoveno určité maximum pro jeden den. Toto maximum pak mívá úplně ráz sumy pojištěné, t. j. přesahuje-li hodnota transportů jednoho dne tuto hranici, hradí pojistitel škodu pouze poměrně (podjištění), nedosahuje-li, zaplatí pojistník prémii stejně z celé sumy pojištěné, takže tím v každém případě přichází ke škodě. Přes to však jest výhodné pro mnohé transporty, poněvadž následkem přesnějšího omezení výše rizika dána jest pojistiteli nemožnost vyměřiti nižší premii a jest starostí pojistníkovou, aby se od stanovené pojištěné sumy pro den příliš neodchyloval a podle toho zařizoval své zásilky.¹⁹⁾

Druhou kategorií podle našeho kritéria jsou smlouvy, kde nijaká celková pojištěná suma předem stanovena nebyla. Ovšem pojistitel omezuje tu též riziko, avšak jedině tím, že omezuje jednak hodnotu jednoho transportu, přes jejíž výši neručí, jednak stanoví přesnou mez časovou. Následkem tohoto způsobu omezení však jest, že premie pojišťovací nemůže býti ciferně určena, dokud transport se neuskutečnil a pojistiteli nebyl hlášen.²⁰⁾ Pojistník má tu potud výhodné postavení, že premie vyměřování jest podle smluvené sazby na základě jeho přesného hlášení transportu, tedy za okolností, kdy pojistitel může již správně oceniti riziko, kdežto při kategorii prvé vyměřuje premii předem, kdy ještě své riziko přesně nezná a proto nemůže bráti v úvahu okolnosti zmírňující v jednotlivém případě jeho riziko. Též ovšem nikoli nebezpečenské okolnosti jednotlivého případu jemu nepřiznivě.

Dalším kritériem, podle něhož možno rozdělití smlouvy pojištění běžného, jest okolnost, zda pojistník jest povinen oznamovati pojistiteli jednotlivé zásilky jednotlivě, t. j. každý transport ihned nebo do určité doby po jeho vzniku, či sumárnými výkazy v určitých termínech (týden, měsíc, čtvrtletí, rok) ovšem

¹⁹⁾ O pojistce tohoto druhu zmiňuje se Manes, Versicherungs-wesen str. 344., uváděje ještě další dva způsoby běžného pojištění, o pojistce téhož způsobu jedná se též na př. v rozhodnutí vrchního zemského soudu v Hamburce z 22. IV. 1907 ve sbírce soudních rozhodnutí: Gerhard, Praxis des Privatversicherungsrechts, Berlín 1909 II díl.

²⁰⁾ Tento způsob jest pravidelnou formou běžného pojištění ve francouzské námořní pojistce o dopravě zboží a stejně v pojistce spolku hamburských pojistitelů (Verein Hamburger Assekuradeure), jak ji uvádí Sieveking, Das deutsche Seeversicherungsrecht, Berlín 1912 u § 817.

bylo stanoveno určité maximum pro jeden den. Toto maximum pak mívá úplně ráz sumy pojištěné, t. j. přesahuje-li hodnota transportů jednoho dne tuto hranici, hradí pojistitel škodu pouze poměrně (podjištění), nedosahuje-li, zaplatí pojistník prémii stejně z celé sumy pojištěné, takže tím v každém případě přichází ke škodě. Přes to však jest výhodné pro mnohé transporty, poněvadž následkem přesnějšího omezení výše rizika dána jest pojistiteli nemožnost vyměřiti nižší premii a jest starostí pojistníkovou, aby se od stanovené pojištěné sumy pro den příliš neodchyloval a podle toho zařizoval své zásilký.¹⁹⁾

Druhou kategorií podle našeho kriteria jsou smlouvy, kde nijaká celková pojištěná suma předem stanovena nebyla. Ovšem pojistitel omezuje tu též riziko, avšak jedině tím, že omezuje jednak hodnotu jednoho transportu, přes jejíž výši neručí, jednak stanoví přesnou mez časovou. Následkem tohoto způsobu omezení však jest, že premie pojišťovací nemůže býti ciferně určena, dokud transport se neuskutečnil a pojistiteli nebyl hlášen.²⁰⁾ Pojistník má tu potud výhodné postavení, že premie vyměřována jest podle smluvené sazby na základě jeho přesného hlášení transportu, tedy za okolností, kdy pojistitel může již správně oceniti riziko, kdežto při kategorii první vyměřuje premii předem, kdy ještě své riziko přesně nezná a proto nemůže bráti v úvahu okolnosti zmírňující v jednotlivém případě jeho riziko. Též ovšem nikoli nebezpečenské okolnosti jednotlivého případu jemu nepřiznivě.

Dalším kriteriem, podle něhož možno rozdělit smlouvy pojištění běžného, jest okolnost, zda pojistník jest povinen oznamovati pojistiteli jednotlivé zásilký jednotlivě, t. j. každý transport ihned nebo do určité doby po jeho vzniku, či sumárními výkazy v určitých termínech (týden, měsíc, čtvrtletí, rok) ovšem

¹⁹⁾ O pojistce tohoto druhu zmiňuje se Manes, *Versicherungswesen* str. 344., uváděje ještě další dva způsoby běžného pojištění, o pojistce téhož způsobu jedná se též na př. v rozhodnutí vrchního zemského soudu v Hamburce z 22. IV. 1907 ve sbírce soudních rozhodnutí: *Gerhard, Praxis des Privatversicherungsrechts*, Berlín 1909 II díl.

²⁰⁾ Tento způsob jest pravidelnou formou běžného pojištění ve francouzské námořní pojistce o dopravě zboží a stejně v pojistce spolku hamburských pojistitelů (*Verein Hamburger Assekuradeure*), jak ji uvádí Sieveking, *Das deutsche Seeversicherungsrecht*, Berlín 1912 u § 817.

se speciálními daty pro každý jednotlivý transport, neboť sumární hlášení bez specialisace jednotlivých případů neodpovídalo by definici našeho zákona pojišťovacího a též pojistně-technicky bylo by nepřijatelné pro pojistitele, jenž by neměl přehledu o jednotlivých risicích. Ovšem pojistitel může upustiti od jednotlivého hlášení každé zásilky tam, kde nemá na tom zájmu, aby o transportu co nejdříve věděl, tudíž při takových smlouvách, kde má jistotu, že z ní nemůže mu vzniknouti risiko, jež by mohlo býti mu nebezpečným svojí výší. V tom případě jest mu možno ulehčiti pojistníku manipulaci a ztrátu času jednotlivého hlášení a pojistník podává na konci smluvených termínů podle svých obchodních knih sumární výkaz. Jest zřejmo, že se tím pojistníku vychází velice vstříc, manipulace jeho s pojištěním zboží omezuje se na minimum, ovšem pojistník musí též zachovati si důvěru, již pojistitel v jeho poctivost skládá.²¹⁾

Jinak ovšem jest tam, kde pojistitel má zájem na tom, aby o uskutečněném transportu co nejdříve byl informován a mohl včas ještě učiniti případná nutná opatření k rozdělení riska; zajištění fakultativnímu, když by přesahovalo jeho síly. Tu musí trvati na tom, aby mu byla zásilka pojistníkem hlášena ve lhůtě co nejkratší od doby, kdy sám o ní se dověděl.

Obvykle bývá spojen způsob jednotlivého hlášení s formou smlouvy, při které jest provedeno pouze omezení jednotlivého riska a stanovena přesná doba pojištění, systém sumárních výkazů pak s kategorií smluv, při nichž stanovena určitá suma pojištěná. Dále vyskytuje se prvý druh smluv běžných v dopravě pozemní, při níž jde obvyčejně o častá sice, avšak celkem drobná riska.

Tyto dva druhy mají též své pojmenování. Pojistky prvního druhu nazývají se pojistkami abonentními, druhý způsob pojistkami paušálními.²²⁾

²¹⁾ Při sumárním hlášení deklaruje pojistník transporty, které zpravidla již skončily a o jejichž výsledku jest již zpraven, proto jest v takovém případě větší nebezpečí, že zamlčí pojistiteli některý z nich, aby nemusil platiti z něho premii.

²²⁾ Název abonentní pojištění jest všeobecný, Abonementspolice, police d'abonnement, naproti tomu pojištění paušální, Pauschalpolizze, nazývána jest ve Francii police à éteindre. Německý název zřejmě naráží na nemožnost stanoviti pojištěnou sumu přesným způsobem podle

Tím však nejsou všechny modalities smluv běžných vyčerpány. Jest možno též rozeznávat smlouvy běžné podle toho, zda jí podléhají buď pouze transporty pojistníkem vysílané, neb jen jím přijímané, či oba druhy, jak bývá nejčastěji. Tato otázka může mít svoji důležitost potud, že zřejmě zví pojistník o transportech jemu přicházejících teprve, když zboží jest na cestě, tedy již v risiku a poněvadž pojistník má nyní ještě lhůtu k oznámení pojistiteli, zví pojistitel o transportu takovém, když již doprava jest skončena a zboží již postiženo škodou, což jest tím pravidelnější, čím vzdálenost jest kratší a doprava rychlejší. Při transportech pojistníkem vysílaných však může býti pojistitel zpraven ještě dříve než doprava byla skončena a pravidelně ještě před tím než nastala škoda a má možnost, pokládá-li to za potřebné svaliti se sebe část risika fakultativním zajištěním.

Dále možno různiti smlouvy běžné podle toho, byly-li uzavřeny na vlastní neb cizí účet a v tomto případě opět, byly-li uzavřeny na cizí účet určité osoby, neb neurčitého dosud okruhu osob stanoveného obyčejně velice širokou formulí »koho se týče«, již jest pravidelně nutno poněkud omeziti ve smlouvě na osoby, zákazníky pojistníkovy, kteří mu k pojištění jejich dali příkaz. Jest též eventuelně důležitá okolnost pro pojistitele, zda zná osobu pojištěného. jeho vztahy obchodní a pod., neboť tím může nabýti větší jasnosti o povaze risik, jež mu pravděpodobně ze smlouvy vzniknou. Naproti tomu však, uzavřel-li smlouvu s dopravcem, jenž na základě jejím dává pojišťovati zásilkv svých zákazníků, kteří jsou tedy pojištěnci, nezná pojistitel vůbec předem osoby, jež ze smlouvy budou oprávněny žádati od něho plnění, nezná jejich vztahy obchodní ani druh obchodu, nemůže proto tak dobře býti o svém risiku informován. Tuto nevýhodu nahraňuje mu však velký počet transportů, neboť uzavřel smlouvu s osobou, jejímž povoláním jest dopravovati zboží. Přesnější stanovení okruhu pojištěnců, ne naprosto všeobecné, může mít

hodnoty interesů, pojištěná suma jest při běžném pojištění skutečně jen paušálně stanovena, francouzský název zdůrazňuje okolnost, že jednotlivé transporty tuto pojištěnou sumu zvolna vyčerpávají. Konečně se v praxi užívá všeobecně názvu generální pojistka pro běžné smlouvy pojišťovací obojího druhu, ač někteří spisovatelé vztahují název generální pojistka pouze na smlouvy abonentní (Manes, Versicherungswesen 1913, str. 344). Povšechný termín francouzský jest police flottante.

velikou důležitost, neboť tím určuje se též okruh zásilek, jež smlouvě budou podléhati a všeobecné označení »na účet, koho se týče« mohlo by míti za následek nepříjemné rozšíření smlouvy pojišťovací i na transporty, při kterých pojistník od svých zákazníků příkaz neobdržel.²³⁾

Hlavními tedy typy smluv běžných jsou jednak smlouva abonentní, kde riziko pojistitelovo jest omezeno určitou dobou trvání smlouvy a stanovením maxima pro jeden transport, kdy každý transport jest do krátké lhůty běžící od doby, kdy pojistník o něm zvěděl, pojistiteli zvláště hlášen, premie následkem toho vyměřována teprve dodatečně, smlouva vztahuje se na zásilky vysílané i přijímané, pravidelně ve prospěch »koho se týče«; jednak smlouva paušální, při níž stanovena jest určitá suma pojištěná (mimo to omezení časová neb pro jedno riziko), zásilky hlásí se sumárními výkazy ve stanovených termínech, premie vyměřuje a platí se předem, vztahuje se na zboží vysílané i přijímané, účet většinou »koho se týče«. Prvý druh obvyklý v dopravě námořní a říční, druhý pravidelný v dopravě železniční.

Tyto hlavní dva druhy generálních pojistek budeme míti v dalším na mysli jako představitele forem běžného pojištění dopravního.

III. Práva a povinnosti z běžné smlouvy pojišťovací.

Není účelem tohoto článku zabývatí se všemi právy a povinnostmi vyplývajícími z běžné smlouvy pojišťovací, nýbrž přihlédnouti jen k těm z nich, které a pokud vykazují proti smlouvám obyčejným nějakou zvláštnost.

²³⁾ Formulace v tomto bodě provedena jest na př. ve francouzské námořní pojistce pro dopravu zboží následujícím obratem: *L'assuré s'oblige à déclarer... toutes les expéditions faites pour son compte, ou pour le compte des tiers qui lui auraient régulièrement donné le mandat de pourvoir à l'assurance; podle hamburské pojistky citované u Sievekinga, Das deutsche Seeversicherungsrecht, kryty jsou transporty, »welche von dem Versicherten und/oder für seine Rechnung und/oder in dessen Auftrag gemacht werden und/oder auf welche der Versicherte, sei es für eigene oder für fremde Rechnung, im letzteren Falle zufolge erhaltenem oder den Umständen nach stillschweigend anzunehmendem Auftrag Versicherung zu nehmen hat«.*

Prvou zvláštností v povinnostech pojistitele jest, že zavazuje se kryti — t. j. v případě škody způsobené pojistnou příhodou poskytnouti náhradu — pojištěné zájmy určené předem pouze podle druhu. Kdežto při smlouvě obyčejné stanovení pojistného zájmu jest určité, zde nutno vždy ještě položit si otázku, zda ten který uskutečněný zájem skutečně zapadá do mezí stanovených běžnou smlouvou. V případě kladném má pojistitel právo na premii z něho, avšak též povinnost poskytnouti náhradu nastalé škody, jimak těchto vzájemných práv a povinností není.²⁴⁾

Druh interestu jest, jak již bylo ukázáno, určen předně druhem zboží. Pojistitel musí tedy napřed zkoumati otázku, zda dopravovaný druh zboží spadá pod označení resp. vymezení stanovené ve smlouvě. Určení druhu zboží ve smlouvě může býti buď pozitivním vyjmenováním, po případě pojmy značně širokými, neb negativně, totiž připuštěno jest všechno zboží s výjimkou vyjmenovaných druhů buď příliš drahocenných nebo nebezpečných. Jest zřejmo, že tu otázka, zda jedná se ve skutečnosti o zboží spadající do smlouvy, může se státi velice choulostivou, a to tím více, čím volen výraz nepřesnější neb vyjmenování není taxativní. Přijde mnoho na jednotlivosti daného případu, praksi, která se všeobecně vytvořila, event. bude třeba i znaleckého posudku o tom, jde-li o zboží smlouvě podléhající.

Dále nutno v jednotlivém případě zkoumati otázku, zda se jednalo o stanovený způsob dopravy, zda vyhověno bylo zvláštním omezením, jež ve smlouvě byly stanoveny v této příčině, zvláště co do dopravního prostředku (lodi, její konstrukce, velikosti, materiálu, z něhož zhotovena, stáří) a co do předepsané dráhy (určité tratě železniční, plavba po určitých řekách, určité linie dopravy námořní), neboť to jsou důležité mnohdy okolnosti nebezpečenské, jež určují druh ohrožení pojištěného zájmu.

²⁴⁾ Ručení pojistitelovo založeno jest již ve smlouvě samé, vchází však v život teprve tím, jak zboží svěřováno jest dopravě. Není závislé na oznámení zásilky pojistiteli, takže tento ručí i za škody na zboží, o jehož dopravě zvěděl dodatečně a po nastalé škodě. Jestliže někdy s vadnou deklarací neb s ohlášením vůbec spojeny jsou následky vylučující ručení pojistitelovo za nastalé škody, děje se tak jen v důsledku zanedbání povinné péče pojistníkem neb porušení věnované mu důvěry, tedy z momentů osobních, nikoliv z pouhého fakta, že oznámení uskutečněné dopravy bylo vadné, zpozděné neb že vůbec se nestalo. V tom jest naprostá jednota názorů v odborné literatuře.

Konečně jest třeba míti jasno o tom, zda osoba, jež činí si nárok na náhradu škody, jest skutečně ze smlouvy oprávněna, je-li pojištěncem. Tato otázka může se státi důležitou při smlouvách uzavřených ve prospěch třetího se všeobecným označením osoby pojištěncovy. Pojistitel ručí jen za zájmy pojistné těchto osob nikoliv někoho jiného.

Bylo již řečeno, že povinnost pojistitele krýti transporty určeného druhu vyplývá již ze smlouvy samé. Není k tomu, aby bylo vyvoláno ručení pojistitelovo, ničeho jiného zapotřebí, než aby takový druh transportu se uskutečnil. Stejně jest tomu, bylo-li uzavřeno pojištění ve prospěch třetího. I tehdy vzniká závazek pojistitele již okamžikem, kdy zboží nastoupilo cestu, aniž pojistitel znal osobu pojištěncovu. Kdyby nyní pojištění bylo uzavřeno skutečně tak všeobecně na účet, koho se týče, tu by byl pojištěn i transport takové osoby třetí (zákazníka pojistníkovy), jež s pojistníkem pojištění svého zboží nesmluvila, nedala k němu příkaz, ba i tehdy, když by si pojištění nepřála, neboť úmluva mezi pojistníkem a jeho zákazníkem nemůže dotknouti se smlouvy pojišťovací uzavřené mezi pojistitelem a pojistníkem, pojistitel zůstává stejně zavázán.²⁵⁾ Pojištěný má ovšem právo plnění pojistitelovo za škodu odmítnouti, že by toho svého práva však užil, jest důvodně pochybovati. Pojistník by však musil za takový případ pojištění bez vůle neb proti vůli pojištěncově zaplatiti premii. Pojistník však takovým důsledkům jistě nechce, uzavírali smlouvu pojišťovací ve prospěch svých zákazníků, činí tak jen pro ty z nich, kteří si pojištění budou přát a dají mu k němu příkaz.²⁶⁾ Třebas však tento úmysl jest předpokládati a při eventuelním sporu byl by zajisté soudem uvážen, jest přece jen v zájmu jasnosti dbáti toho, aby ve smlouvě nebyl stanoven okruh pojištěnců příliš širokým výrazem, nýbrž právě jen tak, aby zahrnoval případy chtěné a vyjadřoval pravou vůli stran. Jestliže však bylo smluveno, že mají býti kryty transporty třetích osob jen tehdy, přály-li si pojištění a daly k němu příkaz pojistníku, má taková úmluva za následek, že jen ten transport spadá do

²⁵⁾ Téhož názoru Gerhard-Hagen etc. Komentář k něm. zákonu o sml. poj. str. 345 a 346.

²⁶⁾ Pojištění dopravovaného zboží tvoří u společností dopravních obvykle již článek podmínek dopravních, takže jejich bezvýhradným přijetím uskutečňuje se současně pojištění zboží.

pojištění běžnou smlouvou, o jehož pojištění nastala mezi pojištěným a pojistníkem úmluva.²⁷⁾ Tato úmluva se stane pravidelně se smlouvou nákladní mezi těmito osobami. Jest však otázka, jak se zachovati, stala-li se později. Tu platí všeobecná zásada škodového pojištění, vyjádřená v § 63. našeho pojišťovacího zákona, že pojištění nemůže býti vzato pro případ, když pojistný zájem při počátku pojištění již neexistuje neb po počátku pojištění odpadl, stejně jako zásada § 7. téhož zákona, že jest neplatná smlouva o pojištění, pokud v okamžiku jejího uzavření příhoda pojistná již nastala neb možnost jejího nastoupení odpadla, že však úmluva o tak zvaném zpětném pojištění,²⁸⁾ to jest o pojištění rizika, jsoucího již v běhu, tedy vztahujícího se na dobu před uzavřením smlouvy pojišťovací, jest neplatna potud, pokud při uzavírání smlouvy pojistitel o nemožnosti nastoupení příhody pojistné věděl neb pojistníku bylo známo, že příhoda pojistná již nastoupila.

Obdoby těchto ustanovení bylo by použití pro zodpovědění naznačené otázky v ten smysl, že úmluva mezi pojistníkem a pojištěncem (příkaz pojištěncův k pojištění) nemůže se platně státi tehdy, jestliže v té době již pojistný zájem pojištěncův odpadl — to jest doprava zboží byla již skončena. — V případě, že pojistný zájem odpadne jen částečně — to jest zboží po nastalé škodě pokračuje v cestě — jest pojištění platno jen do výše tohoto zmenšeného pojistného zájmu a pojistitel neručí za škodu, jež před příkazem zboží stihla. To by bylo zodpovědění otázky ve smyslu § 63. z. o sml. poj. Bylo-li však uzavřeno tak zvané zpětné pojištění, jež v pojištění dopravním jest pravidlem, nutno případ posuzovati ve smyslu § 7. z. o sml. poj. a stanoviti, že úmluva mezi dopravcem a jeho zákazníkem o pojištění zboží smlouvou

²⁷⁾ Kdežto tudíž v pravidelných případech ručení pojistitelovo zakládá se bezpodmínečně již ve smlouvě samé, v těchto případech jest ručení pojistitelovo za zásilku podmíněno úmluvou mezi pojistníkem a pojištěným. Přistupuje tu nový moment důvěry pojistitelovy v poctivost pojistníka, že mu bude hlásiti všechny a jen ony transporty, k jichž pojištění obdržel příkaz. Kontrola pojistitelem jest tu téměř nemožna.

²⁸⁾ Zpětné pojištění jest pravidelným v pojištění dopravním. Pojistníku nejsou mnohdy známy údaje, jichž potřebuje pro pojistitele předem, nýbrž teprve tehdy, když zboží dopravci odevzdal. Uzavírá se tu tudíž smlouva dodatečně, ručení pojistitelovo však se vztahuje i na dobu předchozí od vzniku pojištěného zájmu.

běžnou jest platna jen tehdy, jestliže zákazník neb dopravce v té době ještě nevěděl, že nastala příhoda pojistná, t. j. že zboží stihla škoda.²⁹⁾ Věděl-li však v té době dopravce neb zákazník, že škoda zboží stihla, t. j. nastala příhoda pojistná, zbývající část zboží však zůstala v dopravě, zsůtává pojištění v platnosti jen částečně, t. j. pokud se týče dalších příhod pojistných, jež zboží ještě ohrožují. Rozdíl mezi posuzováním podle § 63. a § 7. záleží tudíž v tom, že § 63. spojuje částečnou neb úplnou neplatnost smlouvy s pouhým faktem částečného neb úplného odpadu interese, § 7. (t. j. při zpětném pojištění) však činí rozdíl mezi tím, byl-li pojistník a pojištěný bona fide či nic. Nebyl-li, jsou důsledky tytéž jako v případě § 63. V případě kladném však platnost smlouvy jest nedotčena.³⁰⁾

Z toho, co dosud v krátkosti bylo řečeno, vychází zajisté dostatečně na jevo, jak choulostivou může se státi otázka, zda pojištěný zájem spadá svým druhem do mezí běžnou smlouvou stanovených.

Avšak kromě druhu pojištěného zájmu jest ještě jedna mez položená smlouvou běžnou a tou jest omezení časové. Zřejmě jen pojistné zájmy vzniknuvší v době trvání smlouvy mají nárok na krytí pojistitelovo. Pro povinnost pojistitelovu jest tu tudíž rozhodným okamžik vzniku pojištěného zájmu, pojistitel ručí ještě za každý pojistný zájem, který vznikl před uplynutím doby smluvní a to tak dlouho, pokud tyto včas vzniknuvší pojistné zájmy trvají, byť jejich existence přetrvávala trvání smlouvy běžné.

²⁹⁾ Musí býti tudíž oba bona fide, dopravce jakožto pojistník již podle znění § 7., jeho zákazník pak jakožto pojištěný podle ustanovení § 71. zák. o sml. poj. Ke stejnému závěru bylo by nutno dospěti i bez ustanovení zákonných již z povahy smlouvy běžné, neboť jinak byl by pojistitel vydán všanc protistraně. Zákazník nedal by nikdy příkaz k pojištění, dokud by nevěděl, jak doprava skončila a na pojistitele by se obrátil jen, když zboží stihla příhoda pojistná. Transporty šťastné by smlouvě zcela unikly. Takový stav byl by neudržitelný, znamenal by konec pojišťování dopravního. Pojišťování vůbec charakterisuje neznalost, zda nastane příhoda pojistná. Není-li nejistoty, není místa pro pojištění.

³⁰⁾ Bona fides v příčině znalosti škody kladena jest jako podmínka platnosti pojištění v literatuře i judikatuře. Srovn. Dubruel op. cit., Rousseau, op. cit., Rippert, Droit maritime, II. díl 1914 v oddíle o pojišťování

Jest tedy důležitá otázka, kdy vzniká pojistný zájem, t. j. kdy počíná se v dopravním pojištění ručení pojistitelovo.

Podle našeho pojišťovacího zákona počíná se ručení pojistitelovo odevzdáním zboží dopravci. Jest nejprve zmíniti se o tom, co jest rozuměti odevzdáním zboží. Není jím ještě myšleno přivezení a složení zboží na rampě neb ve výpravně dopravcově ani složení zboží do připraveného vozu železničního neb lodi, nýbrž okamžik skutečného převzetí zboží dopravcem neb jeho lidmi k tomu určenými spojený pravidelně s vydáním potvrzení o přijetí zboží dopravcem jako takovým zakládá počátek ručení pojistitele, nikoliv dřívější snad přijetí zboží dopravcem jako speditérem nebo schovatelem.³¹⁾ To jest však úprava zákonná mající místo jen tehdy, nebylo-li smlouvou pojišťovací ničeho jiného stanoveno, kromě toho týká se jen dopravy po zemi a vodách vnitrozemských, nikoliv dopravy námořní, pro jejíž pojištění nemá vůbec zákonné úpravy. Také skutečně smlouvami pojišťovacími někdy bývá stanoven počátek ručení pojistitelova způsobem pro pojistníka výhodnějším, na př. již tím, že zboží opouští skladiště odesílatelovo za tím účelem, aby nastoupilo cestu, takže do pojištění spadá již převoz zboží od odesílatele k dopravci.³²⁾

Avšak pro posouzení otázky, zda pojištěný zájem vznikl v době trvání smlouvy, jest kromě otázky, kdy vzniká pojištěný zájem, rozhodnutí, kdy zaniká smlouva pojišťovací. Nebyl-li zánik smlouvy pojišťovací přesně stanoven ve smlouvě samé —

³¹⁾ Zákon výslovně mluví o odevzdání zboží dopravci § 115 zák. o sml. poj., i není možno vztahovati ručení pojistitelovo na dobu před tímto okamžikem, byť i dopravce byl v držení zboží jako schovatel neb speditér. Toto přísné rozlišování funkcí téže osoby činí se na př. i v našem dopravním řádě železničním z 13. V. 1921 č. sb. z. a n. 203 mezi ručením železnice jako dopravce a jako speditéra.

³²⁾ V Německu došlo ještě k dalšímu rozšíření ručení dopravního pojistitele na dobu před nastoupením a po skončení dopravy, čímž zasaženo bylo přímo do sféry pojištění požárního a vyvolalo odpor pojišťoven požárních. Podobné rozšiřování ručení na dobu s dopravou zboží nešouvisející stalo se však jediné z toho důvodu, aby vyloučen byl státní dozor nad takovými risiky, neboť v Německu dopravní pojištění státnímu doзору nepodléhá. Jinak však ručení pojistitelovo za zboží uložené na místech překládacích až do další možnosti pokračování v cestě jest právem již obsaženo v samém pojištění dopravním.

pojistitel však tu pravidelně stanoví přesně okamžik zániku smlouvy — přichází v úvahu ustanovení § 17. zák. o sml. poj., že doba pojištění končí v poledne posledního dne lhůty. Spadají proto do smlouvy jen ony zásilky, jež byly k dopravě přijaty do poledne onoho dne, jenž jest posledním dnem pojištění. Má však vliv na trvání pojištění okolnost, že poslední den trvání smlouvy jest dnem svátečním? Druhý odstavec § 17. totiž dovolává se pro všechny lhůty smluvní i zákonné přiměřené období ustanovení čl. 330. obch. zák., podle něhož, připadá-li poslední den lhůty na den sváteční, musí býti závazek splněn nejpozději předcházejícího dne všedního. Mohla by proto vzejíti pochybnost, zda ručí pojistitel ještě za zásilky přijaté k dopravě teprve do poledne onoho posledního (svátečního) dne lhůty.

Nutno býti zajisté toho názoru, že tu poslední sváteční den trvání pojištění nemá vlivu na ručení pojistitelovo, neboť při přijetí zboží k dopravě, jímž vznikne ručení pojistitelovo, nejedná se o úkon mezi smluvními stranami, nýbrž mezi pojistníkem a osobou třetí. Nevyžaduje se k němu žádná činnost pojistitelovy a proto nemůže míti vlivu, stal-li se v den sváteční neb všední.

Tím probrali jsme otázky související s tím, za které transporty pojistitel z běžné smlouvy pojišťovací ručí. V témž rozsahu však pojistník má povinnost poskytnouti pojistiteli stanovenou premii. Při pojištění paušálním tato premie může býti vyměřena ihned ve smlouvě samé a jest též ihned splatna. Pojistník tu má zaplacenou premii za všechny transporty až do výše pojištěné sumy předem. Nevyčerpá-li pojištěné sumy hodnotou svých zásilek, ztrácí přeplatek na premii, naopak při dovoleném překročení této sumy, jest povinen poskytnouti doplatek premie za tuto pojištěnou sumu převyšující pojištění. U pojištění abonentního jest předem známa pouze sazba premiová, premie sama vyměří se teprve po tom, kdy pojistník dodal pojistiteli nutná data o uskutečněných zásilkách. Avšak ani tu neplatí se obvyčejně premie za každý případ zvláště, nýbrž činí se vyúčtování její v pravidelných obdobích (měsíčních, čtvrtletních).³³⁾

Pojistitel má ovšem svrchovaný zájem na tom, aby dostal premii za všechny zásilky, za něž ručil, jedná se mu hlavně, aby

³³⁾ Tak činí se na př. vyúčtování premie při generální pojistce u Riunione Adriatica di Sicurtà v Terstu v obdobích měsíčních

pojistník nezamlčel mu ony zásilky, jež došly na místo určení, aniž nastala pojistná příhoda, neboť nemusí se zajisté báti, že by mu pojistník nehlásil případy, kdy zboží stíženo bylo pojistnou příhodou. Jest zřejmo, že tu pojistitel věnuje velkou důvěru v poctivost svého kontrahenta. Jest přirozeno, že pojistníku nebude zrovna příjemno platiti premii za šťastně proběhlé transporty a že snadno může se dáti zlákat k tomu, aby aspoň v některých případech premii ušetřil; zájmy obou kontrahentů se tu naprosto kříží, výhoda jednoho znamená nevýhodu druhého. Není tedy divu, že pojistitel vyhrazuje si vykonávati kontrolní právo nad pojistníkem nahližením do jeho obchodních knih. Ovšem nelze upřít, že toto právo jest dosti slabou zárukou, neboť pojistitel nemá dosti možnosti, aby je soustavně prováděl. Stále ještě hraje tu víra v poctivost pojistníka hlavní roli a jest zvláště charakteristickým rysem smluv běžného pojištění. Úmyslné porušení této důvěry pojistitelem zjištěné musí míti tedy v zápětí následky nejprísrnější, t. j. rozvázání smlouvy od doby zjištěného případu nepoctivosti a mahražení event. škody.³⁴⁾

Kromě tohoto případu vyhrazuje si pojistitel právo rozvázati smlouvu pojišťovací po každém případě, kdy zásilka stížena byla pojistnou příhodou a to po předchozí výpovědi obyčejně čtyřnedělní.³⁵⁾ Toto ustanovení ve smlouvu pojaté není však tak nespravedlivé, jak by se na první pohled zdálo. Výpovědní lhůta jest zajisté dosti dlouhá, aby v ní pojistník mohl najíti nového pojistitele.

Pro pojistitele však má právo výpovědi plné oprávnění, zavázal se smlouvou pojišťovací téměř na slepo, odkázán jest zcela na poctivost svého kontrahenta. Není se co obávati, že by svého práva výpovědního zneužil. Vždyť pojišťovati jest jeho úkolem, na získání pojištění nových vynakládá velké sumy; jest jisto tedy, že se bez skutečně vážné příčiny nezbaví smlouvy, z níž mu stále a stále plyne zdroj příjmů. Naopak zmínili jsme se již o tom, že si takovou smlouvu běžnou hledí co možno udržeti

³⁴⁾ Na tomto důsledku jest trvati, neboť nelze zajisté pojistitele nutiti, aby setrval ve spojení s kontrahentem, jenž úmyslně zneužívá důvěry jemu věnované k nedodržování svých povinností na prospěch svůj a ke škodě pojistitele.

³⁵⁾ Námořní pojistka francouzská poskytuje právo výpovědní se lhůtou dvouměsíční a dává je nejen pojistiteli, nýbrž i pojistníku.

ustanovením smluvním, že nebyla-li do jisté doby před vypršením vypověděna, obnovuje se za týchž podmínek stále o stejnou dobu resp. sumu pojištěnou.³⁶⁾ Uvážíme-li tedy tento zvláště důrazný zájem pojistitele na udržení smlouvy pojišťovací, uznáme zajisté, že není obav, že by pojistitel práva výpovědi bez naprosté nutnosti užil. Toto právo jest mu jen dalším prostředkem, aby se chránil před nepoctivými kontrahenty. Právo nahlížení do knih jest, i když bylo vykonáváno, slabou zárukou proti zchytralému, nepoctivému pojistníku, pojistiteli bylo by jistě těžko, aby ho usvědčil z určitého případu porušení důvěry, aby na jeho základě mohl smlouvu rozvázati. Zmíněným právem výpovědním usnadňuje se velice postavení pojistitelovo. Má-li z příliš častých případů škod odůvodněnou obavu, že ho pojistník zkracuje tím, že mu zamlčuje transporty šťastné, nemusí mu svoji obavu nijak prokazovati, prostě při nejbližší příležitosti smlouvu výpovědi rozváže. Tímto právem teprve zabezpečuje se pojistitel aspoň proti častému, nápadnému zneužití důvěry, již pojistníku věnoval. Pojistitel ručí v případě výpovědi až do uplynutí lhůty výpovědní za všechny pojistné zájmy, jež v té době ještě vznikly. Také jen za pojištění těchto zájmů žádá prémii a byla-li zaplácena předem premie z celé pojištěné sumy, dosavadními záilkami však nevyčerpaná, vrátí pojistitel pojistníku nespotřebenou premii. Rozloučí se tudíž s pojistníkem formou velice slušnou, aniž ho nějak zkracoval.

IV. O deklarační povinnosti pojistníkově zvláště.

Na konec ponechali jsme si nejdůležitější povinnost pojistníkovu při běžné smlouvě pojišťovací, závazek hlásiti pojistiteli všechny pojistné zájmy, které vznikly a spadají do mezí

³⁶⁾ Toto ustanovení jest zcela všeobecným zjevem v pojistkách generálních. Jest výrazem zvláštního zájmu, jež má pojistitel na udržení generální pojistky. Přichází však stejně vhod i pojistníku, jež nepřichází o výhody pojištění ani tehdy, kdyby zapomněl včas smlouvu obnoviti, neboť pojištění automaticky stále se obnovuje. Není-li však pojistník s pojištěním spokojen, jistě bude míti trvání smlouvy pojišťovací na paměti a včas jí vypovědi učiní konec. Oriecení § 18 zák. o sml. poj. nemají tu místa.

smlouvy pojišťovací spolu s daty potřebnými pojistiteli k posouzení rizika.

Jest jisto, že pojistitel nemůže zůstati stále v nejistotě o tom, jaká rizika ze smlouvy pojišťovací pro něho vznikají. Jestliže z té příčiny, aby pojistníku umožnil a do nejvyšší možné míry usnadnil pojištění jeho zájmů na dopravovaném zboží, pojistitel upouští od přesného stanovení nebezpečenských okolností, té doby pojistníku ještě neznámých, a spokojí se označením druhovým ve smlouvě pojišťovací, nemůže se vzdáti svého práva na posouzení rizika úplně, pojistník musí mu aspoň dodatečně dodat potřebná data, jež jinak by byl povinen udati již při uzavírání smlouvy. Teprve touto povinností deklarační napravuje se ona neurčitost charakteristická pro smlouvy běžné, teprve jí získává pojistitel přehled o skutečném riziku, jež pro něho ze smlouvy plyne. Teprve tehdy ocitá se pojistitel v postavení, v jakém jest při smlouvě obyčejné již od samého počátku trvání smlouvy.

Avšak dlužno zdůrazniti, že deklarace pojistníkovou nemá nijak vlivu na platnost uzavřené smlouvy, smlouva jest plně platná a závazná již okamžikem svého vzniku, třeba byla ještě ve svých podstatných bodech neurčita. Neurčitost smlouvy není na závadu, stačí, jsou-li stanovena podstatná práva a povinnosti aspoň způsobem určitelným v pozdější době. Deklaraci pojistníkovou nezakládají se nijaká práva neb povinnosti, ty existují již od uzavření smlouvy běžné; nemá ráz konstitutivní, nýbrž pouze deklarační, informační, umožňující odstraniti počáteční neurčitost smlouvy. Řádná deklarace má význam pouze pojistně-technický, nedotýká se ručení pojistitelova, neboť jest jeho věcí, že vzal na sebe smlouvou pojišťovací závazky, aniž znal přesně rozsah rizika. Oznámení musí býti ovšem úplně, správné a včasné.

Proběheme nejprve stránku obsahovou. O tom, jaké údaje má deklarace obsahovati, smluví se strany při uzavírání smlouvy běžné. Jest zřejmo, že budou vyžadovány údaje různé podle různých způsobů dopravních, jistě však musí býti pojistitel informován o zboží samém, obalu, váze, jeho hodnotě resp. sumě pojištěné, dopravním prostředku, zvláštním způsobu dopravy zvyšujícím nebezpečí (na př. v otevřených vozech, na palubě lodí bez krytu), cestě, kterou zboží podniká a pod.

Pojistitel též se postará o to, v jaké formě se taková přihláška má dítí, dodá pojistníkovi zároveň buď sešit blanketů za tím účelem předtištěných a očíslovaných, takže má zároveň kontrolu, zda se některá ohláška cestou neztratila, jindy zas děje se přihláška zasláním bordereau resp. jeho propisem.³⁷⁾ Zřejmě, že forma hlášení tu nerozhoduje, může se státi obyčejným dopisem neb i telegramem. Při smlouvách paušálních nehlásí se ovšem pravidelně takovýmto způsobem každý transport, nýbrž pojistník jest povinen zasílati pojistiteli výkazy o uskutečněných transportech sumárně, zhotovené podle obchodních knih.

Naskýtá se nyní otázka, jak se zachovati, jestliže hlášení jest neúplné neb nesprávné. Pokud se týče neúplnosti, jest jisto, že pojistitel má povinnost došlé deklarace zkoumati a případné nedostatky dorozuměním s pojistníkem napravití. Jestliže však neúplnou deklaraci bez námitek přijal, dal tím vlastně na jevo, že na scházející údaje nereflektuje neb nepovažuje za nezbytné o nich se dověděti. Za to však není možno žádati na pojistiteli, aby zkoumal přihlášky i co do správnosti údajů. V tom pravidelně musí spolehnouti na pojistníka.³⁸⁾

Jaké tedy stanoviti následky neúplnosti neb nesprávnosti přihlášky? Přihláška zastává tu při běžném pojištění to, co jinak jest předmětem údajů nebezpečenských při uzavírání pojišťovací smlouvy obyčejné. Bylo by tu tudíž užití obdoby ustanovení § 3 zák. o sml. poj. a násl. o údajích okolností nebezpečenských, kteréž předpisy stanoví, že žádal-li pojistitel o udání jejich formou kvalifikovanou, může od smlouvy odstoupiti, byly-li zodpověděny neúplně neb nesprávně. V našem případě běžného pojištění ovšem nebylo by to odstoupení od celé smlouvy, nýbrž jen odstoupení od pojištění toho transportu, na nějž se údaje vzta-

³⁷⁾ V sešitě bývá též jeden list pevný a druhý perforovaný, každá deklarace činí se propisem, pevný list zůstane pojistníku v sešitě, list perforovaný se oddělí a zašle pojistiteli. Srovnej o formě deklarace u Ripperta, op. cit., Dubruela, op. cit., Manesa, Versicherungswesen 1913 ve stati o dopravním pojišťování.

³⁸⁾ Neúplnost deklarace jest resp. musí býti pojistiteli zřejmě při náležitém zkoumání jejím (péče řádného obchodníka), správnost údajů však může těžko pojistitel posouditi z deklarace samé, zvláštní kontrolní povinnost není možno pojistiteli uložiti. Stejného názoru Ehrenzweig v Komentáři zák. o sml. poj., pozn. 3. u § 4. a j.

hovaly. Avšak podle § 4 téhož zákona jest odstup vyloučen, jestliže pojistitel věděl neb mohl věděti, že údaje jsou nesprávné neb neúplné (bod 1.) neb jestliže nepadá na pojistníka vina na nesprávnosti neb neúplnosti údajů (bod 3.). Jest tudíž jak pojistitel, tak pojistník povinen zachovati při deklaracích náležitou péči (zpravidla řádného obchodníka), při čemž zajisté oba ručí i za osoby, jichž k obstarávání této agendy užívají. Ovšem, jak již řečeno, nebude možno ukládati pojistiteli, aby zkoumal správnost údajů pojistníkových. Měl by tudíž právo odstupu jen tehdy, když pojistník udal něco nesprávného ze své viny. Pouhá neúplnost pravidelně půjde na účet pojistitele, neboť zřídka vyskytl by se případ, že by mohla býti přijata jím neúplná deklarace při zachování náležité péče.

Jestliže se však pojistitel netázal ve formě kvalifikované, měl by právo odstupu jen tehdy, jestliže pojistník obmyslně údaj zamlčel neb z hrubé nedbalosti nesprávně udal (§ 3 odst. 2. z. o sml. poj.). Tento případ však nebude tak častým, poněvadž pojistitel jistě »písemně«, tedy kvalifikovanou formou udá pojistníkovi, které údaje o jednotlivých transportech od něho žádá (event. dodáním zmíněných formulářů deklarací). Ručí tudíž pravidelně pojistník za správnost ohlášky již tehdy, nedokáže-li, že zachoval náležitou péči neb že pojistitel o vadnosti její věděl neb věděti musil. V případě však, že pojistitel netázal se vůbec na nějakou okolnost nebezpečenskou, pojistník však ji udal, a to aspoň z hrubé nedbalosti nesprávně, neb tázal-li se, avšak formou nekvalifikovanou, spočívá na něm důkazní břemeno, že pojistník učinil nesprávný údaj z hrubé nedbalosti neb zamlčel údaj obmyslně. Pojistník mohl by však vésti protidůkaz, že pojistitel o vadnosti věděl neb věděti musil.

Užije-li pojistitel svého práva k odstupu od pojištění transportu, o němž mu byla dána vadná deklarace, musí tak učiniti ovšem též v době předepsané § 6 zák. o sml. poj. Ve smyslu téhož paragrafu přísluší mu za tento transport prémie. V případě, že mezitím nastala škoda, nemění se ničeho na právu pojistitelově a jestliže již škodu nahradil, může žádati náhradu indebite poskytnutou zpět. Jest však ještě zajímavo, neměl-li by pojistitel v některých případech právo rozvázati vůbec smlouvu celou. Podle našeho názoru měl by tuto možnost tehdy, jestliže pojistník jednal obmyslně, t. j. s úmyslem způsobiti pojistiteli vadnou de-

klarací škodu, neboť tím porušil pojistník hrubě důvěru, na níž běžné pojištění jest vybudováno.

Dalším požadavkem však jest, aby ohláška stala se včas, t. j. ve lhůtě smlouvou běžnou určené. Lhůta tato určena jest při smlouvách abonentních v různém trvání podle toho, jakého druhu transporty smlouvě podléhají. V dopravě železniční bude zajisté kratší, v dopravě říční a námořní delší. Kolísá tu v době 24 hodin — 8 dnů maximálně. Zvolí ji pojistitel tak, aby měl možnost včas o nastalém transportu se dovědět, t. j. pokud možno ještě dříve než nastala příhoda pojistná, aby mohl včas zaříditi případné kroky k dalšímu rozdělení risika zajištěním fakultativním. Tato lhůta běží pojistníku od doby, kdy o uskutečněném transportu se dověděl, tedy při zboží, jež sám odesílá, když se dověděl, že zboží bylo dopravcem přijato k dopravě (když dostal do ruky potvrzení dopravce, duplikát nákladního listu, nakládací list neb konosament), při transportech, jež jemu přicházejí, pak tehdy, když zvěděl o něm takovým způsobem, že jest s to poskytnouti pojistiteli žádané údaje (pravidelně tedy opět listinami svrchu uvedenými, jež mu odesílatel postoupil, neb avisem dopravce samého). U smluv paušálních jest dána lhůta nejbližše příštím termínem sumárního výkazu.

Nastává nyní otázka, jaký má následek deklarace zpozděná. V nedostatku norem zákonných, jichž vhodně mohlo by býti užito,³⁹⁾ nutno řešiti tuto otázku hlavně se zřetelem na zvláštní povahu běžného pojištění. Jsme toho názoru, že pouhé zpozdění nemůže býti posuzováno tak přísně jako úplné opominutí ohlášky, které má za následek, že nehlášený transport úplně vypadne ze smlouvy pojišťovací a pojistitel přichází o prémii. Domníváme se, že jest tu lišiti případ, kdy smluveno hlášení jednotlivé a kdy hlášení sumárním výkazem. Při vymíněné ohlášce každého případu zřejmým jest již zájem pojistitelův, aby o pojištěném transportu co nejdříve zvěděl. Tu snad bylo by možno spojití se zavinením pojistníkovým účinek ten, že pojistitel měl by právo odstoupiti od pojištění tohoto případu, podrže svůj nárok na prémii. Za to však při smlouvách s hlášením sumárním dává poji-

³⁹⁾ Obdoby § 3 a 4 zák. o sml. poj. není možno tu užiti jako v případě předcházejícím, poněvadž tyto předpisy mají na mysli jedině údaje pojistníkovy při uzavírání obyčejné smlouvy pojišťovací, kde o zpozdění v dodání údajů není možno v tomto smyslu mluvíti.

stítel již na jevo, že mu na okamžitém zvěděni o povstalém risiku nezáleží (sumární výkazy podávají se mnohdy až ve lhůtách ročních). Jsme proto toho mínění, že pouhé, třeba nezaviněné zpoždění ohlášky napravené mnohdy mezi časem neb při nejbližším termínu, nemůže býti spojeno s nepříznivými následky pro pojistníka. Výjimku však tvoří případ, kde pojistník úmyslně transportu nehlásil vyčkávaje, až jak dopadne, aby eventuelně — dopadne-li šťastně — vůbec ho nehlásil a ušetřil prémii. V případě takové obmyslnosti nejen že pojistitel má právo odstoupiti od pojištění tohoto transportu, nýbrž třeba mu přiznati i právo rozvázati celou smlouvu od doby tohoto zjištěného případu nepoctivosti.⁴⁰⁾

Jak již se stala zmínka, má nehlášení transportu vůbec pro pojistitele mnohem nepříznivější následky. Pojistník snadno může se dáti svěsti k nehlášení jen, aby ušetřil prémii. Jest zajisté přirozeno, že právě transporty nestižené příhodou pojistnou by takto pojistiteli unikaly a zhoršovaly pro něho poměr mezi případy šťastnými a škodnými. Také zde není možno užiti předpisů §§ 3 a 4 zá. o sml. poj., poněvadž zatajení, jež ony předpokládají, nehodí se aplikovati na náš případ v běžném pojištění. Proto jest také možno, že posuzuje § 3 odst. 2. nehlášení mnohem příznivěji než nesprávné hlášení.⁴¹⁾ V pojištění běžném však spíše opak byl by oprávněn, poněvadž nesprávným hlášením může se jednati pojistníku jen o to, aby premie vypadla nižší, kdežto nehlášením přichází pojistitel o prémii vůbec.

Jestliže tudíž dověděl se pojistitel o nějakém transportu smlouvě podléhajícím, avšak pojistníkem mu nehlášeném, jest v prvé řadě míti za jisto, že pojistiteli za něj náleží premie, neboť i za tento transport pojistitel ručil, což by nejlépe vyšlo na jevo, kdyby zboží stihla příhoda pojistná. Postižený jistě by se přihlásil resp. nezapomněl by se přihlásiti. Pojednali jsme ostatně

⁴⁰⁾ Ovšem bylo by na pojistiteli, aby dokázal obmyslnost pojistníkovu, což jest zajisté úkolem velice těžkým.

⁴¹⁾ Postup tento jest při obyčejné smlouvě pojišťovací zcela přirozeněměřený, neboť pojistitel nemusí tu uzavřít smlouvu pojišťovací dříve, dokud není přesvědčen, že jest o risiku již dostatečně informován, a on sám musí nejlépe posouditi, kterých informací jest mu třeba. Při smlouvě generální jest však postup opačný: smlouva jest uzavřena dříve, než pojistitel jest informován o risiku a spoléhá na poctivost pojistníkovu, že řádným způsobem povinnosti deklarační dostojí.

již o tom, že pojistitel ručí za všechny transporty smlouvě podléhající, avšak že má též právo na prémii z nich. Jestliže není možno přisuzovati pojistníku žádného zavinění na opomenutí deklarace, nebudou zajisté spojeny s touto příhodou žádné další následky pro něho nepříznivé. Avšak vzhledem k důvěře, již pojistníku věnuje, musí pojistitel vyžadovati, aby pojistník zachoval ve svých záležitostech tuto míru náležitě péče. Jestliže ji nezachoval, má zajisté pojistitel i tu právo odstupu od pojištění nehlášeného transportu, nehlásil-li však pojistník zájmu pojistného úmyslně, aby tím ušetřil prémii a zkrátil tak pojistitele, jest přirozeně i tu — jako v jiných případech úmyslného porušení důvěry — přisouditi pojistiteli právo k rozvázání celé smlouvy běžné od tohoto zjištěného případu počínaje. Vůči vadnému hlášení jest tedy případ nehlášení vůbec posuzován o to přísněji, že pojistník nemůže namítnouti pojistiteli, že o nehlášeném transportu věděti musil, poněvadž pojistitel má pouze právo, nikoli však povinnost kontroly, zda mu pojistník hlásí všechny pojistné zájmy smlouvě podléhající. Může pouze učiniti námitky, že pojistitel o nehlášeném transportu věděl, a to již před dobou delší jednoho měsíce, takže zmeškal lhůtu k odstupu.⁴²⁾

Dosud probírali jsme otázky, kdy pojistník vadně, opožděně hlásil neb vůbec nehlásil pojistného zájmu smlouvě podléhajícího. Jest možný však i případ, že pojistník podal deklaraci transportu smlouvě nepodléhajícího a nastává otázka, jak by bylo tento případ po stránce právní posuzovati. Jest zřejmo, že tu deklarace dostává zcela jiný ráz, a to ráz návrhu na pojištění

⁴²⁾ V námořní pojistce francouzské (čl. 19) stanoveno jest jako následek zaviněného porušení povinnosti deklarační se strany pojistníka ztráta nároku na odškodnění, při čemž však pojistitel vyhrazuje si právo na premii za nehlášený transport a současně ponechává si nárok na rozvázání celé mlouvy bez lhůty výpovědní. Judikatura francouzská však přisuzuje mu právo k rozvázání smlouvy jen v případě úmyslného a opětovného porušení deklarační povinnosti pojistníkem. Viz Dubruel ap. cit., Rippert, op. cit. Zarází tu poněkud požadavek „opětovného“ porušení. Vysvětliti jest možno toto stanovisko jed. ač tím, že důkaz úmyslnosti pojistníkovy zřídka by se pojistiteli v plné přesvědčivosti zdařil již v prvním případě porušení povinnosti deklarační. Stalo-li se však takové porušení několikrát, jest možno snáze v něm naléztí úmyslnost pojistníkovu.

tohoto transportu za podmínek v ní uvedených s ponecháním ostatních podmínek a podrobností smluvených pro jiné transporty již ve smlouvě běžné, pokud této deklaraci neodporují.⁴³⁾ Tento návrh obsahuje tudíž všechny náležitosti platného návrhu a jest proto i závazný, jeho akceptací se strany pojistitele pak vzniká nová platná smlouva speciální, týkající se deklarovaného transportu. Ovšem jest tu třeba, aby strany skutečně měly vůli uzavřítí takovou smlouvu, t. j. aby pojistník si přál skutečně pojištění tohoto transportu, pojistitel pak akceptoval s vědomím, že se tu jedná o zvláštní případ běžné smlouvě nepodléhající.

Mají tudíž strany možnost oprítí se o všeobecné normy omylové našeho obč. zákoníka.⁴⁴⁾ Pojistník mohl by tudíž odpírati s úspěchem takové smlouvě jedině tehdy, prokázal-li by, že byl v omyl uveden buď pojistitelem samým neb osobou třetí, na jejímž jednání pojistitel bral podíl neb o něm zřejmě vědětí musil (málo praktický případ) anebo že pojistiteli podle okolností musilo napadnouti, že se jedná o omyl pojistníkův, neb konečně, že omyl byl včas vysvětlen. Naproti tomu pojistitel mohl by způsobiti nezávaznost smlouvy tím, že by dokázal, že byl v omyl pojistníkem uveden (nejčastější případ) neb že by dokázal některou z ostatních již uvedených okolností.

Z toho jest tudíž vidětí, že pojistitel jest povinen zkoumati náležitě došlé deklarace a že mohl by se odvolávati jen na to, že ani při této náležité péči jeho nebyl mu omyl pojistníkův zřejmým resp. nemohl mu býti zřejmým. Jest proto v zájmu pojistníka, hlásícího takovýto zvláštní, smlouvě nepodtéhající transport, aby ho zřejmě jako takový označil, neboť jinak vystavuje se v nebezpečí, že by pojistitel dodatečně (pravděpodobně tehdy, když by nastala příhoda pojistná) smlouvě odpíral. Nebyla-li deklarace zvláště označena, má ovšem pojistník možnost namítati, že omyl jeho jest z jejího obsahu již zřejmým, může pojistitel však prokázati, že deklarace nebyla pojistníkem zvláště označena proto, že spoléhaje na její nenápadnost doufá, že pojistitel pře-

⁴³⁾ Srovn. Sieveking, as deutsche Seeversicherungsrecht, u § 817.

⁴⁴⁾ Důležitost otázky, kdy může pojistitel odpírati smlouvě pro omyl, jest zřejma již z toho, že by pojistitel zajisté odpíral smlouvě jen tehdy, když by zboží stihla příhoda pojistná, v případech šťastných by však premii beze všeho přijímal a sobě ponechával, i kdyby bylo ve smlouvě došlo jen jeho omylem neb lstí pojistníkovou.

hlédne, že do smlouvy běžné nespadá a hlášený transport pojistí, jako by spadal do smlouvy běžné. Jestliže nemohl pojistitel z deklarace seznati při náležitě péči, že se jedná o transport nepodléhající smlouvě, může přijetí takové deklarace odpírati již pro omyl, není třeba užívati předpisů o lsti. Jestliže okolnost tu seznal a přes to přijal deklaraci, nemůže smlouvě vůbec odpírati. Jedná se tudíž jen o případy, kdy z deklarace mohl seznati, ale neseznal, že do smlouvy běžné nespadá. Může tu odpírati smlouvě, jež akceptací deklarace vznikla, pro lstivé jednání pojistníkově? K této otázce zajisté jest přisvědčiti, ovšem důkazní břemeno spočívá na pojistiteli a bude mu těžko dokázati lstivý úmysl pojistníkův, bez provedení takového důkazu však smlouvě odpírati nemůže.⁴⁵⁾

Tím jsou práva a povinnosti ze smlouvy běžné, pokud mají svůj zvláštní ráz těmto smlouvám vlastní, vyčerpány. Dlužno však znovu zdůrazniti, že tu bylo přihlíženo při řešení otázek se naskytnuvších ke stavu, jaký by se vytvořil, kdyby souhlasná vůle stran jinak nerozhodla. V konkrétním případě ovšem bude třeba přihlížeti v první řadě k ustanovením smluvním a nejen z těchto, nýbrž z dalšího jednání kontrahentů během trvání smlouvy vypátrati pravou vůli stran, jež zřejmě může výsledky, k nimž jsme dospěli, pozměniti.

V. Význam běžného pojištění v dopravě zboží.

Význam běžné smlouvy pojišťovací záleží již v povaze její, v její existenci. Tímto způsobem přizpůsobilo se pojištění dopravní potřebám života hospodářského. Rozvinutí a zdokonalení dopravních prostředků umožnilo koncentrovati velkovýrobu na místech nejvhodnější podmínky poskytujících a současně překonány jím překážky, jež činila vzdálenost místa výroby od míst spotřeby. Vzrostlo jím neobyčejně množství zboží potřebu-

⁴⁵⁾ Nutno tu uvážiti, že lest pojistníkov a omyl pojistitelův nemá tu tak přílišné váhy pro pojistitele. Pojišťovna jest k tomu zřízena, aby pojišťovala, jí samé i taková smlouva jest ku prospěchu, jedině se škodou opravdovou mohlo by pro pojišťovnu býti spojeno uzavření nechtěné smlouvy, jež svým rázem se vymyká z povahy smluv obvyklých u tohoto ústavu.

jíci dopravy a pojištění proti nebezpečím s dopravou spojeným. Dosavadní těžkopádný způsob uzavírání smluv pojišťovacích nemohl této potřebě vhodným způsobem vyhověti, zboží zůstávalo nepojištěno až na výjimky zvláštní důležitosti. Jest zásluhou běžných smluv, že usnadněním pojištění daleko lépe mohou vyhověti potřebě pojištění dopravovaného zboží a že tím neobyčejně pozvedly význam pojištění dopravního. Poukázati jest na to, že zvláště pojištění dopravní potřebovalo co nejvíce usnadnění uzavření pojištění, poněvadž má silného konkurenta v ručení dopravcově za zboží jím dopravované, jež zvláště v dopravě železniční jest velice přísné.⁴⁶⁾ Běžné pojištění zvýšilo svoji existenci výhody pojištění dopravního a přispělo k jeho většímu rozšíření.

Pojistník jedinou smlouvou pojišťuje předem celou řadu transportů zboží, na němž má zájem, jeho další povinností není pak nic jiného, než podati pojistiteli o nich zprávu, a i tu vychází pojistitel vstříc svému kontrahentu tím, že — kde to jen z povahy risik jest možno — nežádá zpráv jednotlivých, nýbrž sumárních za celá dlouhá období. Manipulace s pojištěním zboží jest tu pojistníku usnadněna do krajnosti, ztráta času jest minimální.

Avšak nejen své zájmy na dopravovaném zboží pojistník tu pojišťuje. Má možnost uzavřením pojištění i na cizí účet nabídnouti pojištění zboží i svým zákazníkům, odběratelům, mandantům, kteří požívají tu výhod pojištění pouhým přijetím nabídky, dáním příkazu. Tím poskytuje svým zákazníkům velikou výhodu, aniž sám způsobuje si nějakou zvláštní práci, výlohy, ztrátu času, rozšiřuje okruh svého zákaznictva, poněvadž lépe může obstarati jeho zájmy než konkurent, který podobné výhody poskytnouti nemůže. Avšak nejen to, je-li sám dopravcem, může omeziti smlouvou nákladní své ručení za dopravované zboží, aniž tím poškodil své zákazníky. Sníže ručení dovoluje mu dopravovati levněji než by jinak mohl, poněvadž se tím snižují jeho náklady provozovací.⁴⁷⁾

⁴⁶⁾ Rozsáhlé ručení dopravcovu, jímž přibližuje se k rozsahu ručení pojistitelova za škody zboží stihnuvší, činí pak pojištění dopravní postřadatelnějším. Proto musí se zvláště v dopravě železniční pojistitel vynasnažiti, aby co nejvíce pojištění ulehčil a poskytl pojistníku i jiné výhody, zejména hladkou likvidaci škod.

⁴⁷⁾ Omezování zákonné odpovědnosti za škody na zboží dopravovaném jest všeobecné v dopravě říční a námorní. Proto tu má pojištění zboží pro osoby na něm interesované význam a důležitost daleko vyšší

Běžné pojištění však umožňuje též pojistiteli, aby poskytl svému kontrahentu srážky na prémii, poněvadž může z takové smlouvy očekávat větší počet transportů a tím i větší spolehnutí na statistický podklad vypočítávání premie. Kromě toho ulehčují se i jemu zjednodušením manipulace náklady správní.

To jsou tudíž výhody, jež poskytuje běžné pojištění pojistitelovým spolukontrahentům a jejich zákazníkům. Avšak smlouva běžná má neocenitelný význam i pro pojistitele samého. Smlouvou běžnou zabezpečuje si rázem celou řadu budoucích transportů, jež by se mu jinak ani při vynaložení vši námahy nepodařilo získati k pojištění, poněvadž těžkopádnost jednotlivé smlouvy pojišťovací by jeho protistranu od pojištění zrazovala ve vešch případech, kde by nebezpečí pro transport nezdálo se jí přílišné. Tím, že spadají pod běžné pojištění všechny transporty určeného druhu, zlepšuje se pro pojistitele i průměrná jakost rizika, kdežto při smlouvě jednotlivé přicházejí k pojištění rizika horšího druhu. Rozhojnění počtu jednotlivých pojištěných případů zlepšuje poměr mezi risiky šťastně proběhlými a transporty stíženými příhodou pojistnou, dává větší stabilitu ústavu pojišťovacímu a dovoluje snížitii prémii.

Jest tudíž zřejmo, jaký význam má běžné pojištění nejen pro celý obor dopravního pojišťování, nýbrž i jaké výhody poskytuje oběma stranám a všem interesovaným na dopravě zboží. Není proto divu, že stále více stává se obecnější formou pojištění dopravního, všude tam, kde podmínky jsou dány.

Dr. Cyril Horáček ml.:

Příspěvek k teorií indexových čísel a jejich použití ve statistice cenové.

Chaotické poměry valutové a cenové a ustávičná fluktace cen všech statků v rozměrech dříve neznámých, které nastaly jako důsledek světové války a hospodářských a sociálních převratů jí následujících, vzbudily neobyčejně živý zájem o spoleh-

než při dopravě železniční, ač i tu existují tarify snižené, při nichž ovšem snížení umožněno zmenšením zákonné odpovědnosti.

livé a objektivní měřítko vnitřní kupní síly peněz a o statistiku cenovou.

Kdežto před válkou byla tomuto oboru statistiky věnována celkem jen malá pozornost, u nás pak až na ojedinelá vyšetřování domácnostních rozpočtů, o nichž bude ještě učiněna zmínka, skoro žádná, objevila se nyní všeobecná snaha opatřiti co nej- přesnější statistiku cenovou a statistiku životních nákladů jak po stránce theoretické jako důkazní pomůcku pro potvrzení různých teorií peněžních, tak i v praktickém životě při četných úpravách platů a mzdových sporech.

Podkladem statistiky cenové jest metoda indexových čísel.

Indexová čísla jsou podle definice Bowley-ovy řada čísel, které obrazy ve svém pohybu a vlnění změny v jiné kvantitě, k níž jsou v určitém vztahu. Kvantitou rozumí se určitý masový jev, který v daném případě chceme pozorovati. Indexová čísla mají tedy tu funkci, že jsou měřítkem změn v určité kvantitě, na jejímž pozorování nám záleží, a kterou sice nemůžeme pozorovati přímo, ale o níž víme, že má určitý vliv na četné jiné kvantitě, našemu vyšetřování přístupné. Na těchto (přístupných) kvantitách pozorujeme vesměs jistou tendenci ku vzestupu nebo sestupu, při čemž však tento přímý vliv jest zastřen účinkem četných vedlejších příčin, které působí na jednotlivé kvantitě různým způsobem.

Přidrůžeme-li se dále definice Bowleyovy, kterou považujeme za nejpregnantnější z dosud podaných definic o indexových číslech, sluší rozeznávati tři odlišné případy: jeden, kde kvantitě i jejich váhy jsou přesně známy, na př. indexová čísla zahraničního obchodu, kde jak všechny kvantitě, t. j. množství zboží dovezeného a vyvezeného podle druhů, tak i jejich váhy, t. j. hodnota, jsou aspoň přibližně známy; tu indexová čísla vyčerpávajíc celý rozsah kvantit vyjadřují zcela jednoduchý vztah celkového zahraničního obchodu různých let k zvolenému roku základnímu.

Druhý případ, kde kvantitě jsou pouhými vzorky, reprezentanty vybranými z velké úhrnné skupiny kvantit, při čemž váha těchto vzorků není celkem přímo známa, nýbrž musí býti odhadnuta; v tomto případě indexová čísla nepodávají nám již tak přesného obrazu kvantitě, kterou chceme měřiti. Za příklad tohoto druhého případu mohou sloužiti indexová čísla statistiky

cenové; celková úroveň cen jest určována pouze jistým, více méně širokým výběrem jednotlivých druhů zboží, obchodovaných ve velkém nebo předmětů denní spotřeby, který však vždy tvoří jen určitý výsek z úhrnné kvantitivy.

Třetí případ konečně je ten, kde se neměří přímo jevy bezprostředně závislé, nýbrž kvantitivy jevů sdružených, takže spojení mezi serií indexových čísel a jevem, který chceme vyšetřovati, jest jen nepřímé: př. indexová čísla mezd a nezaměstnanost.

Ve všech těchto případech subsumuje se tedy pod pojem indexových čísel výhradně souhrn několika statistických řad a jejich jednotná úprava, který jediné může vystihnouti celý jev, nikoliv t. zv. jednoduché indexy, skládající se ze členů pouze jediné statistické řady. Tyto jsou ve skutečnosti pouhým koordinačním poměrem jednotlivých členů k určitému zvolenému členu základnímu, nepovažují se tedy za indexová čísla v odporu se staršími teoriemi (Kaufmann, G. Mayr atd.).

Od těchto nesprávně nazvaných jednoduchých indexů, pouhých čísel poměrných, třeba rozlišovati jednoduché indexy v jiném smyslu, t. j. skutečná indexová čísla, sestrojená však z pouhých kvantit, bez přihlížení k jejich váhám, tedy označená tak na rozdíl od indexů vážených, kterých jest užíváno v době novější.

Spornější jest však v theorii otázka použití čísel absolutních a relativních. Kdežto ve starší době používáno bylo vesměs indexů zakládajících se na číslech relativních (takovými byly na př. nejstarší indexy cenové, které sestrojil Newmarch r. 1859), sestavují se nyní indexová čísla také na základě čísel absolutních a Weigel dokonce tvrdí, že pouze čísla absolutní se hodí k tomuto účelu vzhledem k tomu, že čísla relativní nemohou podati výrazu skutečností, o jejichž zjištění při indexových číslech jde. Pro tento svůj názor nepodává však Weigel dostatečně přesvědčivých důvodů a nelze s ním souhlasiti; vždyť již z uvedené definice indexových čísel vyplývá, že jsou měřítkem kvantitivy, kterou přímo měřiti nemůžeme resp. jejich změn; tomuto cíli mohou pak sloužiti stejně čísla relativní jako absolutní, ovšem jsou-li konstruována na správném základě. Vedle toho jest relativních čísel někdy přímo nezbytno použití, a to tehdy, srovnáváme-li několik druhů zboží, jejichž ceny nejsou vyjádřeny v téže jednotce míry nebo váhy. Námítka Weigelova má platnost jen tehdy, jde-li nám

o zachycení nejen změn časových, nýbrž i místních (na př. lokální cenové indexy v různých městech); myslím, že tomuto nedostatku možno odpomoci vzájemným koordinováním jednotlivých základních jevů (v tomto př. cen v jednotlivých městech), v roce, který bereme za základ.

Vedle těchto dvou zásadních bodů můžeme shrnouti další všeobecně platná a uznávaná pravidla o indexových číslech takto:

Lze použití jak indexů vážených, t. j. takových, kde se bere zřetel k významu kvantit, tak nevážených, t. j. takových, kde zřetel tento se nebere a kvantitativy se kladou prostě navzájem sobě na roveň; avšak váženým indexům se dává téměř ve všech případech přednost, poněvadž poskytují výsledky přesnější. To závisí v první řadě od kvantitativy, kterou chceme pomocí indexových čísel měřiti. Zmíním se ještě o úloze, která připadá vážení kvantit při indexových číslech cenových.

Geometrickému středu sluší dáti přednost před arithmetickým, jako všude tam, kde jde o vyloučení vlivu extrémních hodnot (krajních členů statistické řady). Používání střední hodnoty (mediánu), které doporučuje Irwing Fisher, bylo by méně vhodné vzhledem k tomu, že na střední hodnotu má velký vliv asymetrie složení statistických řad, se kterou jest třeba ve statistice jevů sociálních vždy počítati.

Největšího rozšíření nabyla metoda indexových čísel ve statistice cenové. Při statistice cenové kvantitativy, kterou chceme vyšetřiti, avšak která se přímému statistickému pozorování vymyká, jest kupní síla peněz; kvantitativy, jejíž změny můžeme pozorovati, a o které víme, že jest pod vlivem kvantitativy první, jsou ceny zboží.

Podle toho, které ceny zjišťujeme, rozeznáváme indexy velkoobchodní a indexy maloobchodní, zvané též indexy nákladů životních. Rozdělení toto jest zásadně povahy účelové: kdežto při indexech velkoobchodních jde nám v první řadě o zjištění domácí kupní síly peněz ať již k účelům peněžních teorií nebo k účelům měnové politiky, slouží index maloobchodní k vyšetření, jak bylo použito důchodů té které třídy obyvatelstva, případně jejich přiměřenosti. Pro vyšetření kupní síly peněz se maloobchodní indexy nehodí hlavně pro to, že detailní ceny jsou zkraslo-

vány četnými vlivy sekundárními a nereagují tak citlivě na změny v kupní síle peněz.

Rozdíl mezi oběma indexy se jeví, vedle onoho, který vyplývá již z označení, jednak ve druhu zboží, jehož ceny běříme za základ indexových čísel, jednak ve způsobu jejich vážení.

Zásadně měly by se při indexech velkoobchodních zjišťovati ceny všech druhů zboží, které mají tržní cenu; avšak pro praktickou potřebu postačí vybrati jistý počet druhů typických; jako takové volí se ony druhy statků, které jsou předmětem mezinárodního obchodu s vyloučením statků kapitálových a některých výrobních, jejichž hodnota jest určována hodnotou vyrobených statků spotřebních. Pramenem jsou vedle cen tržních a kursových též hodnoty zahraničního obchodu, zejména tam, kde je v platnosti celní tarif ad valorem, případně kde se deklaruje tržní cena za účelem statistickým, jako je nyní zavedeno u nás.

Naproti tomu indexy maloobchodní sestavují se z cen statků, jejichž spotřeba jest pro obyvatelstvo charakteristická, tedy nejen z detailních cen potravin, šatstva a jiného zboží, nýbrž také nájemného za byty, nákladů na osobní služby, na vzdělání, hygienu, zábavy atd.; zásadně opět všechny statky spotřební s vyloučením kapitálových.

Z tohoto dvojího hlediska vyplývá též rozdíl pro vypočítávání vah, kterými ceny násobíme, abychom zjistili jejich význam; při obou druhích indexů zcela odlišný.

Vážení indexových čísel má za účel, aby byl dán jednotlivým číslům takový vliv na výsledek, jaký jim v hospodářském životě ve skutečnosti přísluší: jest patrné, že na př. pro posouzení kupní síly peněz u nás mají větší význam změny v ceně železa nebo uhlí než v ceně hedvábí nebo juty, stejně jako pro životní míru obyvatelstva změny v ceně mouky nebo masa než v ceně cukrovinek nebo šumivých vín. Příslušná váha se zjišťuje u indexů velkoobchodních pomocí statistiky produkce, zahraničního obchodu, příp. statistiky spotřeby; zboží jest tedy zásadně váženo tím vyšším koeficientem, čím větší jest domácí produkce, ale též čím větší jest domácí spotřeba, třeba krytá dovozem. Jest zřejmo, že takovéto vážení naráží na tím větší obtíže, čím spěšnější jsou údaje o výrobě a spotřebě; pravidelně pouze statistika zahraničního obchodu poskytuje údaje přesnější. Při tom však nesmí se přehlížeti, jak správně upozorňuje L. March, že tyto momenty,

kteří byly uvedeny, totiž velikost produkce a spotřeby, okolnost, jde-li o zboží exportní nebo dovážené, projevují se namnoze již automaticky v cenách samých, ve výsledku nabídky a poptávky; tato okolnost vysvětluje též, že možno používatí velkoobchodních indexů nevážených a že tyto indexy se od indexů vážených příliš neuchylují; také rozdíly v koeficientech vah, které následkem již zmíněných nedostatečných pramenů a různých konstrukcí cenových indexů se objevují, nejsou příliš značné, ovšem za předpokladu, že počet druhů zboží jest dosti velký a volba jejich správná, jak souhlasně potvrzují Bowley i Eulenburg. Neváženými indexy jsou na př. nejstarší velkoobchodní indexy *Economistu*, založené Newmarchem, indexy Sauerbeckovy, publikované nyní ve *Statistu* a *Journalu of the Royal Statistical Society*, i většina ostatních oficiálních i neoficiálních indexů velkoobchodních.

Jiná jest situace u indexových čísel maloobchodních. Tu jest význam vážení daleko větší; nelze tu spoléhati na vyrovnávací vliv nabídky a poptávky, nýbrž třeba vyšetřiti váhy pokud možno přesně. Základ indexů maloobchodních jest rovněž odlišný od vah při indexech velkoobchodních: význam jednotlivých druhů statků spotřebních dán jest opět účelem vyšetřování: chceme zjistiti, jakým způsobem vydávají se získané důchody. Momenty, které přicházejí v úvahu při konstrukci indexů maloobchodních jsou: množství statku spotřebovaného, obnos za ně vydaný, jeho užitečnost. Abychom zjistili tyto tři okolnosti, k tomu používáme statistického vyšetřování rozpočtů vybraných typických domácností, určených za representanty oné společenské třídy, nebo onoho povolání, o které nám jde. Těmito rozpočty zjistíme, jak velká kvóta důchodů připadá na ten který statek a potřebu, získaná kvóta z celkového rozpočtu dává nám pak přímo hledanou váhu zboží. Methoda vážení indexů maloobchodních jest tedy přesnější než u indexů velkoobchodních, pokud ovšem jest po ruce dostatek vyšetřeného materiálu a pokud šetření jest dosti spolehlivé. Pro přesnost maloobchodních indexů jest důležité, aby váhy byly vyšetřovány pokud možno v četných místech, čili jinak řečeno, aby k vypočítávání výsledných interlokálních indexů bylo používáno co největšího počtu vážených indexů lokálních, nikoli však aby průměry lokálních indexů nevážených váženy byly jedinými společnými vahami pro celé území, což má tím větší důležitost, čím větší jsou rozdíly v tomto směru v jednotlivých místech pozorování.

Pro správnou konstrukci indexových čísel cenových klade J. Fisher osm požadavků: předem že indexová čísla se mají shodovati s čísly poměrnými mezi jednotlivými cenami, ze kterých jsou sestrojena, shodují-li se tyto mezi sebou; dále že v případě, že jedna z cen stane se rovnou nule nebo číslu nekonečnému nebo hodnotě neurčité, mají indexy zůstatí veličinou určitou; dále se nemá rušivě dotknouti indexu, ubude-li nebo přistoupí-li jeden z cenových poměrů s celkovým indexem se shodující; všechny tyto body platí nejen o cenách, nýbrž též o kvantitách; další požadavek Fisherův směřuje k tomu, aby změna základního roku neměla vlivu na indexová čísla, a konečně aby ani změna jednotky, na které se indexová čísla zakládají, jejich výsledku nerušila.

Kriteriem těchto osmi požadavků zkoumá pak Fisher celkem 44 různých theoretických způsobů, jakými možno konstruovati indexová čísla a dospívá k názoru, že celkem nejlépe vyhovují indexy založené na váženém arithmetickém nebo harmonickém průměru; váženého arithmetického průměru bývá také v praxi k sestrojování cenových indexních čísel nejčastěji používáno. Mezi technické, otázky konstrukční náleží též způsob koordinace, zda vesměs k témuž roku základnímu (způsob obvyklý), či tak, že se každý příští rok koordinuje k roku předcházejícímu (metoda řetězová), čímž zachycuje se kontinuita pohybu cenové hladiny.

V praxi se vyskytují ještě četné jiné sporné otázky a obtíže, z nichž některé povahy zásadnější buďtež zde uvedeny.

Při indexech velkoobchodních jest to předem otázka, jakého počtu zboží a kterých druhů má býti použito; jest patrné hned, že nelze tu stanoviti pravidla všeobecně platného a že třeba v první řadě přihlížeti k hospodářským poměrům té které země. Tak na př. zmíněné indexy Newmarchovy obsahovaly pouze 22 druhů a teprve r. 1911 byly v *Economistu* rozšířeny na 44, Sauerbeckovy indexy obsahovaly 45 druhů, indexy *Timesů* 40 atd., tedy počet všude různý; nejrozsáhlejší jsou dnešní indexy severoamerické vydávané Departementem of Labor Statistics, obsahující 234 druhů a kanadské obsahující 271 druhů. Při tom vždy největší procento z vyšetřovaných druhů zboží připadá na suroviny a polotovary; k hotovým výrobkům sahá se až v druhé řadě. Tuto praxi odůvodňuje Fountain theoreticky tím, že v tržní

ceně surovin a polofabrikátů více se uplatňuje složka dopravních nákladů, kdežto u hotových výrobků činí tyto náklady jen nepatrný zlomek celkové ceny.

Rozdělování velkoobchodních indexů na skupinové a úhrnné má jen podřadný význam; pouze úhrnné indexy jsou měřítkem kupní síly peněz, skupinové, které slučují jen několik statistických řad cen zboží příbuzných druhů, jsou pouhými indexy částečnými.

Jiného druhu jsou sporné otázky týkající se zjišťování cen maloobchodních. Výběru druhů zboží není zde ponecháno tak volné pole; ostatně při zkoumání domácnostních budžetů samy se objeví ony důležitější složky, ze kterých rodinná spotřeba sestává, stejně jako jejich váhy.

Statistika domácích účtů jest dvojí: vyšetřování rodinných budžetů, prováděné ve formě doatníků a vyšetřování rodinných účtů vedených rodinami samými, po určitou časovou periodu. Druhý způsob jest zřejmě dokonalejší, ale klade velké požadavky na subjekty šetření a proto je v praxi nesnadněji proveditelný.

Příkladem takovéto statistiky druhého způsobu u nás jest vyšetřování domácích účtů šedesáti pěti učitelských rodin na Moravě z r. 1913—14, které podnikl prof. Engliš, nebo statistika domácích účtů vybraných rodin dělnických ve Vídni z r. 1906; v době nynější šetření podniknutá Státním úřadem statistickým, o kterých se ještě zmíním.

Vedle této statistiky domácích účtů používá se někdy při sestřování indexů maloobchodních jakési náhražky, a sice fyziologického šetření o minimální nutné spotřebě potravin, paliva, svítiva, šatstva atd. Jde tu tedy o jistou úmluvu, podobnou jaké se používá při řešení mathematických úloh, o odhad spotřeby na určitém fyziologickém podkladě. Na tomto podkladě sestřena jsou na př. t. zv. drahotní čísla německého říšského statistického úřadu a švýcarské indexy Gigon-Mangoldovy. Tyto indexy, které se tedy zakládají pouze na aprioristické, smluvené a prakticky nevyšetřené bilanci, označují se jako indexy smluvené (konvenční) na rozdíl od indexů integrálních, ku kterým se došlo cestou empirickou.

Značná obtíž, která se staví v cestu statistickému vyšetřování domácnostních rozpočtů, jest nestejně složení rodin vyšetřovaných. Má-li býti vyšetřena spotřeba připadající na osobu,

jest třeba uvést všechny členy této vyšetřované rodiny jaksi na společného jmenovatele vzhledem k tomu, že obsahují složky značně různorodé — osoby nejrozličnějšího věku obojího pohlaví.

K tomu účelu slouží zavádění spotřební jednotky, opět smluvené. Nejznámější takovou jednotkou jest Quet, jak nazval Engel fiktivní spotřebu novorozeného dítěte, kterou pak podle pohlaví a věku opatřil příslušným koeficientem; jindy opět se bere za základ spotřeba dospělého muže, která se analogickým způsobem dělí. Pomocí této zavedené spotřební jednotky se pak stanoví přesně spotřeba připadající na jednu osobu, a společným jmenovatelem se vypočítávají příslušné váhy.

Použije-li se při srovnání několika let týchž vah, vypočtených pro jeden z těchto roků, znamená to předpoklad, že každý rok se konsumuje stejné množství jednotlivých statků jako v roce, ve kterém váhy byly vyšetřeny, čili jinými slovy značí to předpoklad, že životní mira se nezměnila (t. zv. nominální index životní míry.) Naproti tomu, opakuje-li se vyšetřování domácích účtů po každý rok, obdržíme jako výsledek váhy každého roku odchýlné a index ukazuje pak skutečnou (efektivní) změnu životních nákladů.

Velkou péči třeba věnovati výběru rodin, jejichž domácí účty jsou vyšetřovány; třeba hleděti k tomu, aby byly vyloučeny veškeré extrémny a větší nepravidelnosti tak, aby rodiny ty mohly představovati skutečné typy vrstev, jejichž důchody chceme zjišťovati. Použijeme-li analogie ze statistické metody, hledáme údaje, které by se co nejvíce blížily hodnotám nejčastěji se vyskytujícím, t. zv. bodům největší hustoty.

Pokud se týče volby základního roku, a to týká se obojího druhu indexů cenových, řídí se opět účelem vyšetřování; v praxi velmi často jest omezena obtížemi shledati cenový materiál za starší dobu; kromě toho jest třeba pečlivě voliti rok pokud možno normálních hospodářských poměrů.

Tímto byly stručně uvedeny hlavní problémy indexových čísel a jejich aplikace na statistiku cenovou; zbývají ještě četné otázky podružné, hlavně rázu praktického, které třeba posuzovati v první řadě s hlediska účelnosti: indexová čísla cenová nutno vždy přizpůsobiti hospodářským poměrům jednotlivých států a těžko stanoviti nějaký všeobecně platný typ. Kromě toho jest

právě tento obor statistiky ještě v ustavičném vývoji a jeho metody nejsou ještě dostatečně vyzkoušeny.

Přes to jsou výsledky, kterých bylo methodou indexových čísel v oboru statistiky cenové dosaženo, velmi cenné a velkého praktického dosahu. Indexy životních nákladů ukázaly se přes všechny své posavadní nedostatky nejspolehlivějším a nejobektivnějším podkladem pro vyřizování sporů mzdových a platových, indexy velkoobchodní staly se bezpečným kriteriem vnitřní kupní síly peněz a důležitým vodítkem politiky valutové. Na druhé straně bývá význam indexových čísel někdy přeceňován, a zejména v indexech životních nákladů spatřována často universální formule pro řešení mzdových sporů. Jakkoliv indexová čísla životních nákladů jsou důležitou pomůckou při úpravách mezd, jejich šablonovité zavádění a používání jako automatického regulátoru mzdového může míti pro podnik, ve kterém k takové úpravě došlo, následky velmi povážlivé. Takový výsledek měl na př. t. zv. zákon Seipelův v Rakousku, který uzákonil měsíční úpravu platů všech státních zaměstnanců, tedy i zaměstnanců státem provozovaných podniků (a brzy pak vymohli si analogickou úpravu i zaměstnanci soukromých podniků různých odvětví), neboť zvýšil neobyčejnou měrou passivitu všech státních podniků, a poněvadž k úhradě tím vzniklého schodku neměla rakouská vláda po ruce jiného pramenu než tisku nových bankovek, měl přímo za následek vzrůst peněžní inflace, takže musil býti po několika měsících zrušen.*)

Ke konci nebude snad nezajímavo uvésti několik výsledků naší domácí cenové statistiky.

První velkoobchodní index cenový, který sestavil prof. Mildschuh se studii o naší valutě a uveřejnil v »Naší Době«, zakládá se na pozorování 11 nejdůležitějších druhů zboží; jest jednoduchým způsobem vážen (na základě odhadů), za základ vzaty ceny z července 1914. Výsledek pro listopad 1922 je 1039.

Roku 1922 podnikl denník »Národní Listy« (Pořízek) po vzoru velkých časopisů západních Times, Frankfurter Zeitung a j. pravidelné měsíční zjišťování velkoobchodních cen 81 druhů

*) Na druhé straně nelze však upříti tomuto zákonu aspoň tu zásluhu, že v nejkritičtější době poklesu kursu rak. koruny a cenové haussy uchránil tyto vrstvy od úplné hospodářské zkázy.

zboží v 74 jednoduchých indexech zařazených do čtyř skupin; základ je stejný jako u předešlého indexu, indx však je nevážený, výsledek pro duben 1923 = 962.

Nejširší základnu mají velkoobchodní indexy Státního úřadu statistického; zakládají se na 126 cenových záznamech shrnutých v 67 jednoduchých indexů; index je rovněž nevážený a má stejný základ jako předešlé. Výsledek pro květen 1923 = 1029.

Státní úřad statistický zjišťuje kromě toho od počátku roku 1921 indexová čísla maloobchodní, na základě cenových záznamů 41 druhů zboží rozříděných ve dvě skupiny, skupinu potravin, paliva, petroleje a mýdla a skupinu látek, obuvi a klobouků; cen zakládají na údajích o průměrných a nejčastěji se vyskytujících cenách v prostředním týdnu každého měsíce, které oznamuje 553 místních stanic rozložených po celém území republiky; rovněž tyto indexy jsou až dosud nevážené, přípravy k tomu, aby mohly býti násobeny příslušnými vahami na základě vyšetřování domácích účtů methodou týdenních spotřebních knížek u většího počtu dělnických, úřednických a učitelských rodin, narážejí až dosud na malé porozumění veřejnosti. Tyto maloobchodní indexy vážené pouze počtem obyvatelstva míst, které zasílají ceny, tedy jen co do pramenů, vykazovaly v dubnu 1923 u první skupiny číslo 927, u druhé skupiny 1033 v interlokálním průměru pro celou republiku.

Třebaže základy, na kterých byla šetření sestrojena, jsou různé (na př. u indexů Nár. Listů vyšetřují se průměrné měsíční ceny, u maloobchodních indexů Stát. statistického úřadu ceny prvního každého měsíce a pod.) a metody nekladou nároků na zvláštní přesnost, jejich výsledky se celkem shodují a ukazují, že mohou býti považovány za dosti spolehlivé měřítko kupní síly našich peněz.

Literatura: G. E. Barnett: Index numbers of the total cost of living. The quarterly Journal of Economics, sv. 35. — A. Bowley: Elements of Statistics, 4. vyd. 1920. — F. Eulenburg. Die Preisrevolution seit dem Kriege. Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik. 1920. — J. Fisher: The purchasing power of money. 1911. — J. Fisher. Stabilizing the Dollar. 1920. — J. Fisher: The best form of Index-Numbers. Quarterly Publication of the American Statistical Society. 1921.

— W. Flux. The measurement of price changes. Journal of the Royal Statistical Society. 1921. — F o u n t a i n. Wholesale and Retail Prices. Board of Trade. 1903. — A. K a u f m a n n: Lehrbuch der Statistik. 1913. — C. H. K n i b b s: Price-Indexes, their Nature and Limitations. 1918. — G. M a y r: Statistik und Gesellschaftslehre, I. sv. 2. vyd. 1914. — E. H o f m a n n: Indexziffern im Inland und im Ausland. 1921. — P. W e i g e l: Kritika předcházející knihy v Zeitschrift für gesammte Staatswissenschaft 1921, seš. 4. — P. W e i g e l: Indexziffern. Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 1921. — Ž i ž e k. Die statistischen Mittelwerte. 1908. — Kritika Fisherovy knihy The making of Index Numbers 1922, v Statistu 1923. — Článek L. Marche v Metronu 1921.

Česká literatura. Č e c h r á k. Statistika domácích účtů. Čs. statistický věstník. 1921. — Č e c h r á k. Problém stabilní měny. 1922. — E n g l i š: Spotřební hospodářství šedesátipěti učitelských rodin na Moravě z r. 1913-14. 1917. — M i l d s c h u h: Naše valuta a italská. 1920. — M i l d s c h u h: K statistice cenových indexů. Čs. statistický věstník. 1921. — R y b a: O cenových indexech. Přednáška v Čs. národohospodářské společnosti 1922.

Dr. František Rouček:

Základní rysy ústavu správy.

I.

Vedle užívání statků jsoících v dosahu subjektu vynutil si rozvoj dělby zaměstnání a podnikatelské výroby jakož i různého rozdělení majetku nutnost převodu statků ze jmění osoby jedné do jmění druhé.¹⁾ Proto řád právní vedle péče o užívání, jeví i péči o převádění věcí jednak zabezpečováním, jednak snahou odstraniti újmy po té snad utrpěné. Prvá patří do rámce funkcí předpisů práva věcného, druhá obligačního. Při obou právo funguje jako řád míru, hledíc zajistiti klid a mír, ježž užívání i oběh

¹⁾ Srov. úvod při Kleinově pojednání Die Rechtsformen der Gebrauchleihe im deutschen bürgerl. G. B., v Ger. Ztg. ex 1902. č. 14.