

Stručný nástin obsahu a povahy norem o železniční „dopravě“ a „přepravě“ (s hlediska srovnání se souběžnými normami poštovními).

František V á ž n ý.

Pro poštovní i železniční dopravu je nyní nejvyšší instancí ministerstvo dopravy, poštovní a železniční správa. Již z řečeného, byť i jen více vnějšího než vnitřního společenství je jistě zajímavým tématem porovnávatí vzájemně normy, upravující jednak poštovní, jednak železniční dopravu. Již ze samé literatury o železničním a poštovním právu, jež je u nás a zejména v Říši velmi bohatá, vyplývá, že tu běží v podstatě sice o normy, upravující obdobnou činnost, že však sám základ a také i podrobnosti se různí, což snad není jen náhodné, nýbrž je i vnitřně, povahou věci samé, odůvodněné. Někde jsou otázky sporné nebo i různě vykládané. Tak vezměme jen samu otázku právní povahy provozovatele jednak železniční, jednak poštovní dopravy, resp. právní povahu této dopravy (přepravy). Železnici jako provozovateli železniční dopravy (přepravy) se de lege lata přiznává povaha dopravce ve smyslu čl. 390 obch. zák., arciť s určitými modifikacemi vzhledem k povaze provozovatele této dopravy. Pošta (poštovní ústav) jako provozovatel dopravy poštovních zásilek se pak leckdy posuzovala jako speditér — což arci, jak výslovně uvádíme, je naprosto mylné, neboť je to v rozporu s pojmovými náležitostmi speditéra ve smyslu obchod. zákona —, jinak — což právně je správné — jako dopravce, nyní však více jako veřejnoprávní ústav, plnicí úkoly, obdobné jiné správní činnosti, kdy je pak — vzhledem k řečeným jejím úkolům — její obchodněprávní charakter do velké míry modifikován. Jisté je, že již sám náš obchodní zákon v souvislosti ustanovení o dopravní smlouvě (srov. zejména čl. 421 obch. zák.) rozlišuje i co do aplikace všeobecných norem tohoto zákona mezi železnicí a poštou, což pak arci ještě více vyniklo ve zvláštních normách, upravujících jednak poštovní, jednak železniční dopravu (přepravu).*) V tomto článku se chceme zabývatí pouze otáz-

*) Článek 421 obchodního zákona stanoví v 1. odstavci, že ustanovení obch. zák. o nákladní smlouvě se vztahují též na dopravu železnic a jiných veřejných dopravních ústavů. Ve druhém odstavci stanoví cit. článek, že pro poštovní ústav platí jen potud, pokud zvláštní zákony neb nařízení

kou právní povahy norem o železniční dopravě či přepravě, arcit' s hlediska jistého porovnání s obdobnými předpisy poštovními. V této věci budiž k nejstručnější informaci řečeno o dějinném vývoji organizace železniční dopravy, což má svůj reflex i na povahu norem, této dopravy se týkajících, toto :

Především z dějin začátků vývoje a organizace železniční dopravy v býv. Rakousku bylo by v této souvislosti uvést alespoň několik význačnějších dat. Z roku 1825 se datuje v býv. Rakousku zřízení koňské dráhy na trati Budějovice—Linec. Z r. 1837 se pak datuje výstavba železnice s parním pohonem, t. zv. „Kaiser Ferdinand-Nordbahn“.

S počátku byla stavba železnic ponechána soukromému podnikání. Přes to již v prvních předpisech o železničním koncesním řízení z r. 1837 bylo pamatováno na řízení státních železnic. Koncese měly býti udílány na 50 let, po jejichž uplynutí mělo vlastnictví dráhy s příslušenstvím připadnouti státu. Dalšímu pokračování na provádění státního systému v budování drah býv. Rakousku se postavily do cesty finanční obtíže, které tehdejší správu vedly k soukromému systému v budování železnic. Tato změna doznala výrazu v železničním koncesním zákoně z r. 1854, kde se vycházelo vstříc soukromému podnikání v dopravě železniční; mimo jiné bylo trvání koncese prodlouženo na 90 let. V letech 1855 až 1858 došlo docela k prodeji existujících státních železnic soukromým společnostem. Řada stinných stránek této éry železničního podnikání vedla později opět k návratu principu státních železnic. Postupně došlo k zestátnění dosavadních soukromých společností železničních; tak zv. místní dráhy, resp. malodráhy se dostaly též do rukou autonomních korporací. Roku 1896 bylo v býv. Rakousku zřízeno samostatné ministerstvo železnic (před-

pro ně nestanoví něco jiného. A posléze stanoví třetí odstavec cit. článku, že pro železnice platí dále předpisy následujícího oddílu (II. odd. V. titulu, nadepsaný „O dopravě železniční zvlášť.“) Až do vydání zákona o drahách („železničního zákona“) z r. 1937 platila tedy pro železniční přepravu subsidiárně též ustanovení obchodního zákona, vztahující se jednak na železniční přepravu samu — čl. 422 obch. zák., a násl., jednak i na obecnou smlouvu nákladní — čl. 390 obch. zák. a násl. Železniční zákon, jak o tom níže se zevrubněji zmiňujeme, odstranil použitelnost, byť i subsidiární a třeba i spíše povahy teoretické než praktické (ustanovení čl. 422 obch. zák. a násl. se ostatně stala během doby absoletní) řečených ustanovení obchodního zákona. Jinak arcit' zůstal obchod. zák., zejména jeho předpisy o obchodech vůbec, subsidiárním právním pramenem i pro železniční přepravu. Co se týká poštovní dopravy, platí pro ni v prvě řadě zvláštní poštovní normy, totiž pošt. zákon a na podkladě jeho vydaná nařízení, nyní zejména vládní nařízení o používání pošty z r. 1936 a na jeho podkladě vydaný „poštovní řád“ z r. 1937.

tím byla nejvyšší správa v státní železniční dopravě v ministerstvu obchodu). Též v býv. československém státě bylo samostatné ministerstvo železnic, až teprve koncem roku 1938 došlo k vytvoření ministerstva dopravy, v němž byla kromě železnic zahrnuta též pošta. Vlád. nař. č. 2 Sb. z r. 1939, jež mělo na mysli ministerstvo dopravy v jiné formě, a to jmenovitě v souvislosti se současně proponovaným sloučením podniků pošta a dráhy v jediný podnik, bylo níže uvedeným vlád. nařízením zrušeno.

Dnešní organizace železniční dopravy, totiž organizace Protektorátních drah v Čechách a na Moravě a jmenovitě i dnešního ministerstva dopravy (železniční správy) je určena vládním nařízením č. 178/1939 Sb., vydaném v důsledku státoprávních změn po zřízení Protektorátu Čechy a Morava (toto nařízení jest, jak známo, směrodatné i pro poštovní správu a její dnešní organizaci, zejména pokud jde o nejvyšší instanci). Ovšem toto nařízení neprovedlo novou organizaci železniční dopravy; zejména nic nezměnilo na dosavadní činnost výsostně a podnikové. Tím méně pak se arciť dotklo dosavadních předpisů o železniční dopravě a přepravě. V souvislosti s naším tématem se jím blíže obíratí nebudeme.

Nejdůležitější kodifikací, upravující právní poměry drah či železnic, a to kodifikací z doby nedávné, je zákon ze dne 20. května 1937, č. 86, Sb. z. a n., o drahách, krátce zvaný železniční zákon. Nehledíme-li k právní úpravě vlastního nákladního či přepravního práva, upravujícího poměry, založené vlastní smlouvou o přepravě osob a zboží po železnici, normované — až na několik všeobecných ustanovení železničního zákona —, v přepravním řádě a normách, k němu se vztahují — kterážto materie, arciť pro železniční praxi nadmíru důležitá a pro železniční právo v užším smyslu zvláště charakteristická, spadá v podstatě, jsouc jen úsekem soukromého práva nákladního či přepravního a jsouc ve věcné souvislosti s kodifikací tohoto práva v obecném zákoně obchodním, více do oblasti práva soukromého (o mezinárodní přepravě platí zvláštní předpisy, struktuárně arci podobné, jaké jsou v tuzemském přepravním řádě), je železniční zákon normou povahy převážně veřejnoprávní, byť i též zasahovala do sféry soukromoprávní.

Jde v tomto zákoně arciť především o železniční normy základní. Abychom si učinili představu, které to základní normy přicházejí v úvahu, je nutná retrospekce do doby právního řádu, platného před železničním zákonem. V úvahu přicházely tyto normy, pocházející většinou z doby hodně dávné:

1. provozní řád železniční (čís. nař. ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. z. z r. 1852, a zák. č. XIII/1908, po příp. nařízení čís. 6125/1907 M. E. uh. min. předs.);

2. koncesní zákon (statut, nařízení ze dne 14. září 1854, čís. 238 ř. z., nař. čís. 4973/1868 K. K. M. uh. min. veř. prací a dopravy);

3. zákony o drahách místních (zákon ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. z., o drahách nižšího řádu, zák. č. XXXI/1880, o drahách místních, zák. č. IV/1888, o doplnění a změně zák. čís. XXXI/1880);

4. zákony o odpovědnosti drah za škody vzešlé z usmrcení nebo poranění (zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. z., o odpovědnosti železničních podniků za tělesná poranění neb usmrcení lidí, která byla způsobena událostí na drahách, zákon ze dne 12. července 1902, č. 147 ř. z. o odpovědnosti drah, a zák. č. XVIII/1884, o odpovědnosti za usmrcení nebo tělesné poranění, způsobené dráhou);

5. nařízení ze dne 2. ledna 1859, č. 25 ř. z., o zamezení a odstranění kolísí mezi podniky horními a železničními a nebezpečnoství, která vznikají z kolísí pro jistotu života a majetku;

6. předpisy o užívání veřejných silnic a cest ke zřizování drah (zákon ze dne 16. června 1895, č. 41 čes. z. z., § 7 zák. ze dne 16. května 1895, č. 54 mor. z. z. a § 7 zák. ze dne 3. června 1895, čís. 45 slez. z. z.).

Železniční zákon představuje komplex složitých právních norem, řádů a předpisů. Upravuje věci koncesní, stavební, provozní, správní, komerční, dopravnětechnické, zaměstnanecké, zájmy jiných resortů a veřejných činitelů.

Železniční zákon vznikl důkladnou revisí starých železničních norem.

Železniční zákon přinesl především uspořádání poměrů veřejné železniční správy. Cílem železničního zákona bylo zjednodušiti výkon veřejné železniční správy a usnadniti administrativu.

Jednou z nejobtížnějších otázek, které řešil železniční zákon, byla nesporně otázka výkonu veřejné železniční správy, resp. úkonů státní výsosti.

Podle předpisů před želez. zákonem platných (zejména provozního řádu a organizačního statutu) byly nositeli veřejné železniční správy:

- a) ministerstvo železnic,
- b) generální inspekce,
- c) ředitelství drah.

V býv. československém státě nebyla organisována generální inspekce. Funkce její začalo vykonávati ministerstvo železnic, dovozujíc své oprávnění k tomu z § 8, odst. 2 org. statutu.

Železniční zákon v zásadě provedl pro dráhy pro přepravu veřejnou, pro dráhy pro omezenou přepravu veřejnou a pro dráhy

pro přepravu neveřejnou, z nichž je možný přímý přechod vozidel (§ 176), konstrukci jednotného odborného správního úřadu jako nositele veřejné železniční správy. Pro tento úřad bylo přijato pojmenování železniční správní úřad.

Podle železničního zákona je železniční správní úřad ministerstvo, jemuž přísluší dozor na dráhy. Tímto řešením byl vysloven náznak pro budoucí vývoj legislativy. Nebylo tedy v tomto směru vysloveno něco pevného, uzavřeného, spíše byla ponechána možnost širšího řešení v budoucnu. Fakticky bylo úřadem tím rozuměno býv. ministerstvo železnic, dnes — po neuskutečnění projektu podle vládního nařízení č. 2/1939 Sb. II, o úpravě působnosti ministerstva dopravy a organizaci státního podnikání, spec. spojení pošty a drah v jediný podnik (Dráhy a pošty v zemích českých) a v souvislosti s tím podle vládního nařízení č. 30/1939 Sb. 11 — ministerstvo dopravy (železniční správa) podle organizace ve smyslu vládního nařízení č. 178/1939 o Protektorátních drahách Čech a Moravy a o Protektorátní poště Čech a Moravy. Železniční zákon přinesl novou myšlenku a základní předpis o decentralisaci výkonu veřejné železniční správy. Základní předpis o tom je formulován v § 187, a to tak, že žádají-li toho zřetele účelnosti a úspornosti, může býti pravomoc železničního správního úřadu, jakož i pravomoc zemského úřadu, pokud vykonává státní výsosť ve věcech drah, přikázána: služebnám výkonné služby správy drah, politickým úřadům, jednotlivým zaměstnancům služeben výkonné služby drah (komisaři pro výkon veřejné železniční správy).

Z hlavních materií, které upravuje železniční zákon, bylo by vedle shora již dotčené otázky výkonu správy železniční poukázati zejména na tyto:

1. pojmové náležitosti dráhy;
2. rozdělení drah;
3. otázky koncese, zcizení nebo pronájmu;
4. vybudování a udržování dráhy;
5. poměr drah k veřejným pozemním komunikacím a k vodám i k vodním dílům, k dolům a k regulačním zájmům obcí;
6. předpis o provozu dráhy;
7. vnitřní kontrolu železničního podniku;
8. ustanovení pro vlastníky anebo jiné uživatele pozemků v okolí dráhy a pro osoby, kterým tam chtějí něco podnikati;
9. vzájemný styk mezi drahou a obecnstvem;
10. povinnosti ke správě poštovní a telegrafní, po případě k jiným odvětvím veřejné správy;
11. odpovědnost za škody při železniční dopravě.

V této souvislosti sluší dále uvést, že železniční zákon rozlišuje pojmy „doprava“ a „přeprava“. Tato diferenciacie nebyla známa dřívějším základním předpisům železničním, vyvinula se v železniční právní praxi poměrně dosti pozdě.

Konstrukci žel. zák. hová přibližně tyto definice (viz Chmelař, komentář k železničnímu zákonu, str. 453):

„Doprava jest souhrn úkonů přímo mířících k uskutečnění pohybu vozidel po trati.

Přeprava je souhrn úkonů, mířících ke splnění povinností, které vyplývají z přepravní smlouvy.

Představíme-li si souhrny úkonů, o které jde, jako prostory ohraničené kruhy, tedy vzájemný poměr dopravy a přepravy je znázorněn tím, že oba kruhy se přetínají tím způsobem, že uprostřed vzniká velká část společná oběma kruhům.”

Prakticky ovládají předpisy dopravní především samu dopravní techniku dopravy a jsou adresovány železničním podnikům, kdežto předpisy přepravní upravují vzájemně povinnosti žel. podniku a obecnostva, které užívá dráhy. Kdežto prve uvedené předpisy — s výjimkou oněch, jež upravují odpovědnost dráhy za usmrcení nebo poranění osob při dopravě — mají ráz norem veřejnoprávních, mají posléze uvedené normy charakter soukromoprávní. Nás v této souvislosti zajímají normy přepravní, a to z toho důvodu, že mají největší obdobu v paralelních předpisech poštovních, t. j. konkrétně vládn. nařízení o používání pošty a poštovním řádě. Zejména však chceme v této souvislosti se podrobněji zmíniti o odpovědnosti dráhy, kterážto věc je též v oboru železniční dopravy zvláště důležitá.

Až do vydání zákona o drahách (železničního zákona) č. 86 Sb. z r. 1937 byla odpovědnost železnice (železničního podniku) v případech, kdy událost v dopravě železnice přivodila smrt neb poranění osob, upravena v zákoně o ručení železnic parou hnaných z 5. března 1869, č. ř. z. 27, jehož působnost byla rozšířena zákonem z 12. července 1902, č. ř. z. 147, na všechny železnice, poháněné živelnou silou. Vydání zmíněných zákonů, zejména zákona z r. 1869, znamenalo pro tehdejší dobu veledůležitou reformu dosavadních předpisů o ručení železnic a přineslo teprve náležitou právní ochranu, pokud se týče přiznání náhrady škody, způsobené na nejdůležitějších statcích lidských, životu a zdraví. Jak Randa ve svém spisu „Über die Haftung der Eisenbahnunternehmungen n. d. G. 1869“ poukazuje, bylo stinnou stránkou mnohých zákonodárství, že účinněji chránila před škodou zboží, železnicí dopravované, než nejvzácnější statky lidské, život a zdraví. Neboť kdežto železnice při dopravě zboží odpovídala již podle ob-

chodního zákona jako dovozník podle čl. 395 bezpodmínečně za každé poškození zboží, pokud neprokázala, že škoda vzešla (nikoli snad pouhou náhodou) vyšší mocí, přirozenou povahou zboží nebo zevně neseznatelnými vadami v balení, mohla se osvoboditi v případě usmrcení nebo poranění cestujících důkazem pouhé nehody, ano v případě, kde nejde o cestující, nýbrž o železniční personál, nebezpečí nejvíce vydaný, a o osoby třetí, jež nebyly převzaty k dopravě, byla železnice povinna k náhradě škody pouze v tom případě, bylo-li jí dokázáno se strany poškozeného zavinění, jež přivedilo nehodu.

Vzpomeneme-li na složitost železničního provozu i na skutečnost, že stopy po vlastní technické příčině nehody dají se ve většině případů těžko nalézt, můžeme pochopiti těžké postavení žalobce v těchto dobách, s malou nadějí výhry jeho v tehdejším procesu.

Vzhledem k uvedenému bylo již tehdy nutno reformy, a to jak s ohledem na předpisy materiálněprávní, tak i na předpisy formálněprávní.

Ad 1. Tu bylo třeba uchýliti se od panující teorie o náhradě škody, jež zásadně odmítala odpovědnost bez zavinění, a stanoviti za princip odpovědnost za výsledek, kde by šlo o zákonný závazek železnice, nahraditi povstalou škodu bez ohledu na to, zda škoda byla železnicí zaviněna.

Ad 2. Dosavadní předpisy formálněprávní byly naprosto nepříznivé poškozenému. Příslušné spory mohly býti vzhledem k tehdejšímu vedení civilních procesů do nekonečna prodlužovány, žalobce nucen byl uplatňovati své právo pouze u soudu sídla podniku železničního. Zákon z r. 1869 nepřinesl arci v tom směru zásadní reformy. To bylo vyhrazeno reformě soudního řízení. Přes to znamenalo ustanovení § 3 cit. zákona, upravujícího věcnou a místní příslušnost soudů při procesech o ručení železnice, značnou vymoženost.

Byť i ve skutečnosti došlo ke stanovení zásady ad 1. uvedené, kterou ručení železnice bylo postaveno na novou basi, přece formální stylisace zákona se přidržela ještě zásady o ručení za škodu zaviněnou tím, že stanovila právní domněnku zavinění železnice. a to jako praesumptio juris ac de jure. Jak motivy zákonodárcovy ukazují, šlo tu spíše o jakýsi vztah — pouze formálního rázu — k dosud panujícím právním názorům, a stanovením zmíněné právní domněnky mělo býti docíleno „zdánlivého podržení dosud panující teorie o odpovědnosti ze zavinění“ (srov. Wachtel, Kommentar zum Gesetze 1869, str. 5).

V § 1 zákona o povinném ručení železnic stanoveno bylo, že bylo-li událostí při dopravě (v něm. textu „Verkehr“) železnice

způsobeno tělesné poranění nebo smrt člověka, platí vždy domněnka, že událost byla přivoděna zaviněním podniku nebo těch osob, jichž podnik při výkonu provozu používá.

Ohledně stanovení důvodů, vylučujících ručení železnice, bylo třeba vzít v úvahu zvláštní povahu železničního provozu. Stanoviti náhodu (sc. obyčejnou) za osvobozující důvod nestačilo.

Proto byla v zákoně uznána nikoli pouhá náhoda, nýbrž vyšší moc za důvod. železnici od ručení osvobozující, kromě dalších dvou důvodů, ručení železnice vylučujících, totiž neodvratného jednání třetí osoby, za niž železnice neručí, a zavinění poškozeného (§ 2 odst. 1. zákona o ručení železnice); všechny tyto důvody musí v pochybnosti železnice prokázati.

A. Železnice ručí, bylo-li tělesné poškození nebo usmrcení člověka přivoděno událostí (scil. mimořádnou) při provozu železnice.

Působnost zákona z r. 1869, příp. zákona z r. 1902 byla dána: 1. událostí při dopravě železnice, 2. určitým poškozením, 3. příčinnou souvislostí mezi posléze uvedenými skutečnostmi.

Ad 1. Událost při dopravě železnice bývala často identifikována s železniční nehodou nebo dopravní nehodou. Proti nepřesnosti uvedeného pojmu uvádí věcné důvody Wachtel ve svém „Komentáři“.

Podle Randy (Schadenersatzpflicht, str. 145) nemusí býti událost „neobyčejnou“ ani nemusí míti za následek rušení provozu. K tomu pak sluší dodat, že jde-li o událost, s níž každý, kdo železniční dopravy chce použít, musí za normálního stavu počítati, nelze mluvit o události ve smyslu § 1 cit. zák. Na příklad upozorní-li zřízenec železničního cestujícího, který se nachází u kolejí, že jede vlak, a týž náhlým leknutím dozná nervového záchvatu, nelze mluvit o události ve smyslu zákona o ručení železnice (srov. rozhodnutí nejvyššího soudu rakouského ze 17. listopadu 1914, č. 7119, ze 14. října 1923, Sb. čís. 6610, ze dne 22. března 1920, č. j. Rv. I, 843/20 i).

Podle § 1, odst. 1 cit. zákona přicházela při povinném ručení železnice v úvahu dále jen událost, která se stala při dopravě železnice, tedy, jež je v příčinné souvislosti se zvláštním nebezpečím, jaké s sebou doprava železnice přináší; jde tu o poškození, jež má nepřímý svůj původ ve zvláštním nebezpečí železničního podniku vůbec a bylo přímo způsobeno mimořádnou událostí.

K železniční dopravě se vztahuje všeobecně vše, co jest správním i technickým opatřením určeno k tomu, aby sloužilo železnici přímo k provedení jejího závazku, dopravit osoby v neporušeném stavu na místo určení: doprava osob, k níž se železnice zavázala,

končí okamžikem, kdy tyto v neporušeném stavu na místě určení opustily dráhu. Při tom patří jak nastupování tak i vystupování cestujících k dopravě železnice (srov. rozhodnutí nejvyššího soudu rakouského z 3. června 1913, č. 7193). „Provozem“ železnice se vyznačují všechna zařízení v širším smyslu, jež patří k provozní službě (Wachtel, Komentar, str. 30) a jež souvisí s dopravou osob jen nepřímou; přichází tu v úvahu jak výkonná (manipulační), tak i technická agenda železniční správy ve smyslu příslušných železničních instrukcí.

Ad 2. Zákon mluvil o usmrcení nebo poranění člověka; škody, povstalé na věcech, nespádaly pod působnost zákona z r. 1869.

Ad 3. K uskutečnění skutkové podstaty pro ručení železnice ve smyslu § 1 cit. zák. třeba dále kausální souvislosti v širším pojetí („přivodění“) mezi událostí v dopravě a mezi škodou (usmrcení nebo poranění).

Pro kausální souvislost mezi událostí v železničním provozu a mezi nastalou škodou užil zákon v § 1, odst. 1, slova „přivoděna“ — a contr. ustanovení § 2, odst. 1. tohoto zákona. kde se mluví o „způsobení“ události, tedy v případě prvním jest užito pojmu širšího, než v případě druhém; stačilo tudíž také nepřímé způsobení tělesného poškození nebo usmrcení člověka pro ručení železnice.

Pod ustanovení zákona z r. 1869 nespádaly tedy případy, kde újma ve zdraví byla přivoděna takovou událostí, jež nemá vztahu k nebezpečí s vlastní dopravou spojenému, jako nachlazení při nastupování nebo vystupování, mdloba následkem špatného vzduchu a pod.

Kausální souvislost, která — stejně jako existence události v železn. provozu i poškození tvoří základ pro nárok na náhradu škody, musil žalobce prokázat.

K jednotlivým důvodům, osvobozujícím podle § 2, odst. 1. cit. zák. železnici od ručení, budíž v této souvislosti se zřetelem k příslušné judikatuře nejvyššího soudu — uvedeno toto:

ad. 1. Zákon o ručení železnice mluvil především o „neodvratné náhodě“ (vyšší moci — vis major) jako o důvodu osvobozujícím železnici od povinné odpovědnosti. Jak známo, nebyl pojem „vyšší moci“ pozitivně přesně určen. Vyžadovala se tu všeobecně mimořádnost a neodvratnost. Vylučují se nehody, jež mají svůj původ v nebezpečné povaze železničního podniku. Neodvratnost vylučuje jakékoli zavinění železničních zaměstnanců. Nelze pak mluvit o vyšší moci, pakli se nehoda dala odvrátit zařízením, jehož lze od železnice rozumně, t. j. s ohledem na hospodářskou a finanční možnost požadovati (srov. na př. rozhod. z 13. února 1912, č. 6711 sbírky Pfaff, Schey, Krupský). Abstraktního mě-

řítka pro posouzení otázky, mohla-li železnice v tom kterém případě býti opatřena ochranným zařízením, není. To mění se s pokračujícím zdokonalováním technických zařízení v železničním provozu (srov. Eger, Das Reichs-Haftpflicht. Gesetz str. 152). Rozhodnouti pak, kdy událost bylo lze odvrátiti a kdy nikoli, jest quaestio facti.

Judikatura nejvyššího soudu uznává po většině živelní bouři nebo orkán za vyšší moc; ovšem v případech, kdy bylo povinností železničního personálu výkonného zastaviti v takových případech dopravu, neuznává nejvyšší soud při porušení této povinnosti vyšší moc.

Nelze též podle judikatury nejvyššího soudu v četných případech považovati za vyšší moc událost, jež jakýmkoli způsobem souvisí s povinností železniční správy, udržovati stále železniční trať v náležitém pořádku. Sem patří na př. v některých místech leckdy se vyskytující sesouvání se železničního terénu (srov. Altenberger, Die Haftung der Eisenbahnen, str. 397).

Podle Altenbergera (die Haftung d. Eisenbahnen) jest nastoupení vyšší moci vázáno na tyto předpoklady:

1. Příčina události, škodu způsobivší, musí býti založena mimo dopravu.
2. Tato událost nesmí býti způsobena lidským jednáním.
3. Tato událost nesmí býti způsobena zanedbáním ustanovení železn. předpisů.

4. Musí jíti o takovou událost, jejíž nastoupení i účinky se nedaly ani předvídati, ani odvrátiti i takovými opatřeními, která — podle názoru na dopravu — stojí v rozumném poměru k zamýšlenému výsledku, při čemž třeba použití měřítka objektivního.

ad. 2. Na rozdíl od německého zákona o ručení železnic ze 7. června 1871, č. 25 ř. z., uznal náš zákon o ručení železnice (podobně i švýcarský zákon) neodvratné jednání třetí osoby za další důvod, železnici od ručení osvobozující. V německém zákoně o ručení byl tento důvod obsažen implicate ve „vis maior”.

Třetími osobami dlužno rozuměti všechny osoby vyjímaje železniční personál — zejména tedy též cestující. Železnice ručí za jednání všech osob zaměstnaných při dopravě osob a věcí. Musí ovšem jíti o taková jednání. jež jsou v souvislosti s jejich službou nebo jejich služebními výkony; není-li tu takové souvislosti, nelze též mluvit o jednání železničních zaměstnanců ve smyslu cit. zákona, nýbrž jde o jednání třetí osoby.

ad. 3. Způsobena-li je událost v železniční dopravě „vinou poškozeného”, jest podle cit. zákona též železnice osvobozena od ručení; zcela jest tu však železnice osvobozena pouze tehdy, prokáže-li, že

zavinění poškozeného bylo bezprostřední a výlučnou příčinou události v dopravě, jinak pouze v míře, pokud událost byla vinou poškozeného skutečně způsobena.

Kromě námitek, uvedených v § 2, odst. 1. cit. zákona nemůže železnice uvést žádné jiné námitky, zvláště nemůže pro své osvobození uplatňovati, že snad událost byla přímo zaviněna jejím zaměstnancem. Nehledíc k tomu, že námitky, o něž jde, jsou taxativně uvedeny, jest v § 1, odst. 1 cit. zák. stanoven závazek železnice, ručiti za zavinění všech osob, jichž železnice při výkonu provozu ať přímo nebo nepřímou používá.

Povinnost železnice k náhradě škody podle cit. zákona vztahovala se na náhradu výloh, spojených s léčením, náhradu ušlého výdělků, výplatu bolestného i odškodnění v případě zohyzdění při poranění, a náhradu výloh, spojených s pohřbem, jakož i náhradu všeho, čeho pozůstalým, o jejichž výživu měl usmrčený se starati, jeho smrtí ušlo, při usmrcení (§ 1, odst. 1. cit. zákona odkazuje stran rozsahu náhrady škody, za kterou železnice ručí, na ustanovení §§ 1325—1327 obč. zák.).

Naznačenou povinnost odpovědnostní nebylo lze podle § 2 cit. zák. ani odmítnouti, ani obmeziti, a to ani cestou zvláštního ujednání.

Železniční zákon z r. 1937 upravil — mimo jiné — nově též veledůležitou otázku odpovědnosti železničního podniku. Stalo se tak v části V. v §§ 196—205. Zákon tu upravuje 1. škody na osobě, 2. škody na věcech, dále upravuje zvláště odpovědnost za škody ze střetnutí se provozem dráhy s provozem silničního motorového vozidla a posléze soudní příslušnost.

Pokud jde o škody na těle nebo o usmrcení při železniční dopravě, zdokonalil nový železniční zákon v § 196 dosavadní úpravu založenou na zásadě odpovědnosti za výsledek v těchto směrech (srov. Chmelař, Komentář k železn. zákonu, část pátou, zpracovanou Dr. Tylem):

1. určil pevnou sféru odpovědnosti dikcí „při železniční dopravě na trati”,

2. úkony a jevy, které spadají do této sféry, vymezuje tak, že „se jimi navenek projevuje nebezpečnost, vlastní této dopravě”,

3. opouští dřívější presumpci zavinění, a stanoví přímo ve smyslu odpovědnosti za výsledek, že železniční podnik „odpovídá za škodu, vzniklou shora uvedeným způsobem”,

4. v důvodech, osvobozujících železnici od povinné odpovědnosti, odstranil železniční zákon dosavadní důvod „vyšší moci” (který přece jen byl různě vykládán — jinak podle objektivního, jinak podle subjektivního pojetí) a na místo toho určil, že od povinné

odpovědnosti osvobozuje — kromě zavinění poškozeného a neodvratného jednání osoby jiné — též, jestliže škoda byla neodvratná a nelze ji odvozovati ani z povahy nebo stavu provozních zařízení, ani ze zvláštního způsobu selhání nebo nedostatků jejich činnosti. Pojem neodvratnosti pak vymezuje se tak, že něco nemůže býti zamezeno takovou opatrností při vedení provozu a zacházení s příslušnými zařízeními dopravy, která se srovnává se zákonem nebo předpisy podle něho vydanými, případně s povahou věci.

V souhlase s dosavadní úpravou výslovně stanoví železniční zákon, že jako jednání osoby jiné nemůže železniční podnik namítati jednání osoby, která vykonává službu při dopravě. Dále se pak výslovně stanoví, že vzešla-li škoda jen částečně okolnostmi výše uvedenými, odpovídá železniční podnik jen poměrnou částí.

V otázce rozsahu odpovědnosti má železniční zákon v § 197 na rozdíl od dřívějšího zákona z r. 1869 — svoje vlastní, úplné, singulérní ustanovení o rozsahu náhrady příslušející podle § 196 tohoto zákona. Přesně se tu stanoví jednotlivé složky této náhrady (t. j. když byla odpovědnost zjištěna podle § 196 železn. zákona), výlohy léčení, ušlý výtěžek, bolestné, náhrada za zohyzdění, náhrada pohřbu, náhrady na výživu příp. na výchovu. Neodkazuje se již na příslušné předpisy občanského zákona, které tu neplatí ani podpůrně.

Dále stanoví železniční zákon promlčení nároku na náhradu škody a oznamovací povinnost (prekluse, která se tu stanoví, má působiti k rychlému a hladkému likvidování úrazových nároků).

Železniční podnik se podle § 200 železn. zákona zprošťuje odpovědnosti vůči svým zaměstnancům, kteří jsou účastni veřejnoprávního úrazového pojištění nebo nahrazujícího je úrazového zaopatření, jde-li o úraz, na který se vztahuje řečené pojištění nebo zaopatření; obdobné platí též pokud jde o protektorátní zaměstnance, konající svou službu na tratích železničního podniku.

O odpovědnosti železnice za zboží železničí přepravované má předpisy železniční přepravní řád, v souvislosti ostatních norem, týkajících se vlastní smlouvy přepravní (t. j. nákladní smlouvy, jež obecně je upravena v obchodním zákoně).

K právní povaze železniční přepravní smlouvy a železničního přepravního řádu sluší v této souvislosti uvést následující: Dosud ještě částečně platný železniční přepravní řád byl vydán vládním nařízením z 29. června 1938, č. 163 Sb.*) Tento řád, jakož i spo-

*) V době sepsání tohoto článku došlo k vydání nového železničního přepravního řádu — vlád. nař. č. 145 Sb. z r. 1941; k podrobnostem této nové normy nemohlo býti již v této souvislosti přihlíženo. Dosavadní přepravní řád z r. 1938 zůstal ještě dočasně v platnosti v oboru přepravy zboží.

lečná k němu vydaná doplňující ustanovení, sestavená podle čl. 3 tohoto řádu a schválená ministerstvem železnic jako dozorčím úřadem, jsou obsažena v „Společném tarifu protektorátních železnic pro přepravu cestujících, cestovních zavazadel, spěšnin a zboží“. Pokud jde spec. o přepravu zboží (nákladu), sluší všeobecně uvést, že se většinou přiznává této dopravě kvalita dopravního obchodu ve smyslu obchodního zákona (z naší literatury srov. zejm. Randu, Hermana-Otavského, Weniga). V tomto směru je věc, pokud jde o poštovní dopravu, v podstatě jiná, a to jmenovitě v Říši, kde jednak je pošta výslovně vyňata z oblasti obchodního práva, jednak se i v literatuře a judikatuře v nejnovější době zastává hledisko čistě veřejnoprávní. Toto hledisko arci v Říši nezůstalo uzavřeno ani před dopravou železniční.

Ve smyslu našeho obchodního práva lze i přepravu osob subsumovati pod obchod. čl. 272, odst. 1, bod 3 obch. zák.

Poměr příslušných norem obchodního zákona k normám o železniční přepravní smlouvě je upraven v čl. 421 obchod. zák. Dále věci se zabývaly (zmocňovací) zákony z r. 1892 a 1927, č. 110 Sb. o železniční dopravě, na základě nichž byly vydávány dříve platící železniční přepravní řády. Nyní jsou arci v této věci směrodatné normy železničního zákona, spec. § 85 cit. zák. a §§ 89 a 209 cit. zák., které nově upravily poměr k předpisům obchodního zákona, a to v tom smyslu, že zrušily ustanovení obchod. zák. (čl. 421, odst. 3 a čl. 422—431) jednajících o přepravě nákladů po dráze a prohlásily, že ustanovení obchodního zákona, jež obecně upravují nákladní smlouvu, neplatí pro přepravu na drahách. Subsidiárnost jiných ustanovení obchod. zák., jmenovitě těch, jež jednajících o obchodech vůbec, tím dotčena nebyla.

Před železničním zákonem, zejména ještě za platnosti přepravního řádu z r. 1921, vydaného na základě zákona z r. 1892, byla sporná otázka derogační moci přepravního řádu vůči obchodnímu resp. občanskému zákonu příp. i jiným zákonům (srov. k tomu moje a Wižďálkovo pojednání „Příspěvek k řešení právní povahy dopravních řádů“ v Časopise pro železniční právo a politiku z r. 1926). Pozdější přepravní řád z r. 1928 byl vydán již na novém zákonném podkladě, totiž zákoně č. 110 Sb. z r. 1927. Přepravní řád z r. 1938 opírá svou působnost právní o železniční zákon s přesným vymezením vůči obchodnímu zákonu příp. jiným zákonům. V této souvislosti se dovoláváme dosud ještě částečně platného přepravního řádu z r. 1938. Ostatně nový přepravní řád z r. 1941 se v podstatnějších věcech (v principech) od dosavadního řádu neodchyluje. Nový železniční přepravní řád č. 145 z r. 1941, vydaný na základě § 85 odst. 1. železničního zákona

č. 86/1937, v podstatě na základní struktuře dosavadních norem, spec. i naznačené odpovědnosti železnice se týkajících, zvláště pokud jde o principy této odpovědnosti, v celku setrvává. Z obsahu ustanovení přepravního řádu, spec. se zřením k porovnání s poštovní dopravou, je povšechně uvést, že v železniční dopravě se neuzívá pojmu „balík“ resp. „balíková zásilka“. Železniční přepravní řád mluví — vedle přepravy osob a zavazadel — o přepravě zboží (včetně mrtvol a živých zvířat). Pro zboží je stanovena železničním přepravním řádem čl. 9 povinnost železnice k jeho přepravě, a to k přímé přepravě.

Tato povinnost je arci jednak § 84 žel. zák., jednak čl. 4 přepravního řádu limitována (je-li vyhověno přepravním podmínkám, je-li přeprava možná pravidelnými prostředky, není-li zakázána, nebrání-li jí okolnosti pro železnici neodvratitelné).

Zvláštní druh zboží, železničí dopravovaného, tvoří t. zv. spěšninny, t. j. — ve smyslu železnič. přepravního řádu — předměty, způsobilé k přepravě v zavazadlovém voze. Také ohledně spěšninny je v železničním přepravním řádě stanovena povinnost k přepravě, byť i ne přímé.

Spěšninny hrají v železniční dopravě důležitou roli hlavně z toho důvodu, že je v příslušných železničních předpisech pamatováno na možnost toho, aby mohly býti hned po příjezdu vlaku v kterékoli době vydány jejich příjemci. Jako spěšninny lze podati jen předměty, způsobilé k přepravě v zavazadlovém voze.

Spěšninny lze podati i zavazadlové výpravnny v době stanovené pro podej cestovních zavazadel nebo přímo k vlaku.

Sazby za železniční spěšninny jsou odstupňovány podle váhy a vzdálenosti a dále podle toho, jde-li o dopravu osobními a spěšnými vlaky nebo rychlíky. Ježto spěšninny se pohybují hlavně v menší váze, přicházejí právě tu v úvahu zejména balíkové zásilky, jejichž dopravou se zabývá též pošta. Ovšem nutno uznati, že tato doprava po dráze skýtá stranám určité speciální výhody.

O náhradě škody, kterou poskytuje železnice za ztrátu nebo poškození spěšninny, platí totéž co o náhradě za zboží (srov. o tom níže).

V železniční přepravě zboží dále se rozeznává (obyčejné) zboží nákladní a zboží rychlé.

Rozdíly v dopravě uvedených druhů zboží jeví se v rychlosti vlastní železniční přepravy, pokud se týče v stanovení dodací lhůty.

Tarif dovozného je odstupňován podle vzdálenosti a váhy. Uvedené se týká arci jen základního (normálního) tarifu za železniční zboží.

Podle čl. 47 železničního přepravního řádu je odesílatel povinen předložit pro každou „zásilku“ nákladní list (zvláštní vzorec jeho platí pro nákladní zboží a zvláštní pro rychlé zboží). Slovem zásilka však se tu nerozumí jeden kus.

Neplatí proto v železniční dopravě — na rozdíl od poštovní — omezení v počtu kusových zásilek na jeden nákladní list. Jinak má železniční doprava — stejně jako poštovní — po stránce právní povahu smlouvy dopravní či přepravní (pro kterou platí speciální předpisy, t. j. želez. přepravní řád), která vyžaduje k svému vzniku odevzdání zboží a odevzdání a sepsání nákladního listu — v poštovní dopravě balíků má do jisté míry funkci nákladního listu pošt. průvodka. V železniční dopravě se vyskytuje však též „duplikát železničního nákladního listu“, který má důležitý vliv na uplatňování práv ze železniční smlouvy přepravní, a to po způsobu cenného papíru, byť i nedokonalého; obdobné listiny v poštovní dopravě není.

Kdežto orazítkovaný nákladní list železniční je pouze průkazným papírem o ujednání přepravní smlouvy (čl. 53 přeprav. řádu), není druhopis (duplikát) nákladního listu, který je nyní rovněž obligatorní, papírem pouze průkazným, nýbrž zasahuje po způsobu (do jisté míry) cenného papíru do poměru, založeného přepravní smlouvou, neboť provedla-li železnice příkaz, aniž si vyžádala jeho předložení, odpovídá za škodu vzešlou z toho příjemci, odevzdal-li mu odesílatel druhopis (čl. 71 přeprav. řádu z r. 1938 a § 72 přeprav. řádu z r. 1941). V tomto směru a vůbec i v otázce uplatňování t. zv. disposičního práva železničním zbožím po dobu přepravy a konečně v otázce, kdy příjemce nabývá nároku na vydání zboží, je zásadní rozdíl mezi železniční a poštovní dopravou. V celku lze říci, že jsou v tomto ohledu předpisy železničního přepravního řádu mnohem bližší předpisům obchod. zákona než předpisy poštovní. Kdežto předpisy poštovní nepřiznávají příjemci právního nároku na vydání poštovní zásilky, ani když již došla na místo určení, přiznává žel. přepravní řád příjemci právo z přepravní smlouvy, jakmile po příchodu zboží na místo určení byl mu odevzdán železniční list nákladní nebo vznesl-li též nárok z přepravní smlouvy.

Ostatně i v důležité otázce odpovědnosti dráhy za přepravované zboží jsou ustanovení železničního přepravního řádu bližší předpisům obchodního zákona než předpisy poštovní. Tak zejména odpovídá železnice i za zpoždění v přepravě, s výjimkou případu, že zpoždění bylo způsobeno vyšší mocí (pošta neodpovídala až do

vydání vl. nař. č. 327/1941 Sb.*) za zpoždění v dopravě pošt. zásilky). Normálně se pak stanoví objem náhrady škody v železniční přepravě zboží a spěšnin (při úplné nebo částečné ztrátě) podle bursovní hodnoty zboží, a není-li této, podle tržní ceny a není-li ani této, podle obecné hodnoty zboží, byla-li pak škoda způsobena zlým úmyslem nebo hrubou nedbalostí, je železnice povinna poskytnouti plné zadostučinění, a to až do dvojnásobku maximálních náhrad (čl. 98 žel. přeprav. řádu). Zvláštní předpisy platí při opovědi zájmu na dodání. Naproti tomu předpisy poštovní v otázce odpovědnosti pošty za pošt. zásilky se značně uchylují netoliko od předpisů obchod. zákona, nýbrž i od všeobec. předpisů občan. zákona. V určitém rozsahu vůbec odpovědnost pošty vylučují.

Tak jako § 85 žel. zákona obsahuje všeobecný předpis o vnitrozemní přepravě a delegaci v tomto směru pro železniční přepravní řád, obsahuje § 86 tohoto řádu všeobecný předpis o tarifech a tarifních slevách. Tento všeobecný předpis stanoví, že železniční podnik sestavuje tarify, a to hledě k výkonnosti podniku a přihlížeje k veřejným zájmům; tarify schvaluje železniční správní úřad (t. j. ministerstvo dopravy, železniční správa); schvalování tarifních slev se ponechává úpravě vládním nařízením; zvláštní postup (jednání s ministerstvem průmyslu, obchodu a živností nebo s ministerstvem zemědělství) předepsán pro schvalování tarifů velkého významu.

*) Toto pojednání bylo sepsáno v době před vydáním vl. nař. č. 327/1941 Sb., které přineslo důležité změny v otázce odpovědnosti pošty, mimo jiné i to, že stanoví odpovědnost pošty u některých druhů zásilek, vznikla-li škoda opožděnou dopravou neb zpožděným doručením.