

rozhodnúl NS dánsky v rozs. zo 6. X. 1933, že ktorákoľvek z oboch mien by sa devalvovala je zmena nerozhodujúcou.<sup>30)</sup>

Ak umluvená parita nebola fixovaná nutno rozlišovať: jestliže devalvovaná bola mena, ktorá je v obligácii merítkom hodnoty potom sa devalvovaním znehodnotí aj obligácia a v mene slúžiacej za platidlo vyplatí sa menšia suma. Ak sa devalvácia vzťahuje na menu-platidlo potom je pre hodnotu záväzku nerozhodnou: jediným dôsledkom bude to, že sa vyplatí vyššia suma. Na pr. ak sa dĺžilo 1000 frs v čl. mene potom devalvovanie franku (merítka) má za následok, že sa dlh znehodnotí a totiž splní nižším obnosom Kč, naopak devalvácia koruny neznehodnotí dlh a prejaví sa len vo vzraste vyplatí sa majúceho obnosu. V prvom prípade bola obligácia hodnotove i sumárne nestabilnou, v druhom prípade menila sa len jej cifernosť.

To samé platí (obdobne) o doložke hodnoty zlata.

Summa summarum: Obsah plnení u peňažných dlhových obecných je daný kvantitou peňažnej jednotky. Devalvácia sa jej definície nedotýka. Peňažná jednotka, v dôsledku pre tieto obligácie platiaceho nominalistického princípu, a tak aj obeživo, sú smerodatnými dľa svojej nominálnej hodnoty. Keďže sa devalváciou ani táto nemení možno konštatovať, že je devalvácia pre sumárne dlhy juridicky irelevantnou. Aspoň hospodársky závažnou stane sa pre ne vtedy, ak sa obligácia, v dôsledku nejakého interteritoriálneho vzťahu bude valoristicky pertraktovať. Keďže však valorizmus nebol do nej ani smluvne pojatý, ona hospodárska závažnosť devalvácie povýši sa na právnu len valorizačnou normou (smluvnou alebo zákonnou). Kde pre obligáciu vyhradená bola platnosť princípu valoristického a to zákonom (zákonne hodnotové dlhy) alebo právnym jednaním (hodnotové klauzuly) tam je devalvácia právne i hospodársky závažnou, ale len potiaľ, kým valorizmus presadzuje zahraničnú kupnú silu peňazí alebo hodnotu zlata; ak sa vzťahuje na vznútrozemskú kupnú silu peňazí je devalvácia zase irelevantnou (juridicky vždy).

## Odpovednosť za škody na osobě podle vládního návrhu zákona o drahách.

Vládní návrh zákona o drahách (železničního zákona), jímž mají být sjednoceny, nově upraveny a doplněny veškeré právní předpisy o drahách, týká se drah (železnic) v nejširším smyslu a patří k nim podle § 1 také lanové dráhy, visuté dráhy, jakož i trolejbusy a jiná dopravní zařízení drahám podobná. O odpovědnosti za škody na osobě jedná § 196 a násl. § 196 návrhu zní takto: »Byl-li někdo poškozen na těle (na zdraví) neb

<sup>30)</sup> Rabel Ztschr. VII/962.

usmrcením úkony nebo jevy při železniční dopravě na trati, kterými se navenek projevuje nebezpečnost vlastní této dopravy, odpovídá za škodu, která z toho vznikne, železniční podnik. Jde-li o dopravu po kolejích, rozumí se trati část dráhy určená k výkonu dopravy po kolejích.«

Proti dosavadnímu stavu platnému v oblasti býv. práva rakouského opouští návrh praesumpci zavinění podnikatelstva železnic nebo osob, jichž užívá k výkonu provozu, a připíná vznik odpovědnosti železničního podniku za škodu na osobě k příčinné souvislosti mezi tělesným poškozením nebo usmrcením osoby a úkony nebo jevy při železniční dopravě. Povinnost k náhradě škody je tedy ručením za výsledek (»za škodu, která z toho vznikne«). Pojetím kausální odpovědnosti přijímá návrh zákona konstrukci práva platného na Slovensku.

Návrh opouští pojem »události v provozu železnice« nebo příhody v dopravě. Úkony nebo jevy, za něž odpovídá železniční podnik, jsou blíže určeny předpokladem, že se sběhnou při železniční dopravě na trati, a dalším předpokladem, že se jimi projevuje navenek nebezpečnost vlastní této dopravy. Tyto pojmy jsou arci pružné, a nahrazující nevhodný pojem příhody v dopravě, nestanovují samy náplň skutkové podstaty způsobem dost vyčerpávajícím.

Podle § 197 návrhu jest železniční podnik zproštěn odpovědnosti za škodu na osobě, jestliže vzešla z jednání poškozeného (dosud se předpokládá jeho zavinění) nebo z neodvratného jednání osoby jiné nebo byla neodvratná a nelze ji odvozovati ani ze závad provozních zařízení ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatku jejich činnosti.

Neodvratnost podle návrhu je v tom, že něco nemůže býti zamezeno takovou opatrností při vedení provozu a zacházení s příslušnými zařízeními dopravy, která se srovnává se zákonem a předpisy podle něho vydanými, a není-li jich, s povahou věci. Je tu patrna obdoba s definicí exkulpačních důvodů podle § 47 zák. č. 81/35 o jízdě motorovými vozidly.

Železniční podnik nemůže namítati jednání osoby, která vykonává službu při dopravě. Vykonávání služby znamená rozšíření exkulpace proti dosavadnímu stavu (zák. č. 27 z r. 1869: »osob, jichž používá k výkonu provozu«).

Při částečné exkulpací odpovídá železniční podnik s uvážením všech okolností jen za poměrnou část škody (§ 197 odst. 4 návrhu).

Návrh zákona upravuje částečně nově i způsob a rozsah náhrady škody. Ukládá železničnímu podniku povinnost nahraditi náklady na nutné léčení poškozeného, ušlý, po případě v budoucnosti ucházející výdělek, není-li poškozený pro následky úrazu schopen výdělku z části nebo zcela ani v dosavadním povolání ani — což je novinkou — v jiném přiměřeném zaměstnání, a zaplatiti, domáhá-li se toho poškozený, bolestné, které je přiměřené vytrpěným bolestem. Právo platné na Slovensku nezná povinnosti k náhradě za vytrpěné bolesti. Vládní návrh znamená tedy po té stránce v oblasti práva platného na Slovensku novotu. Proti býv. právu rakouskému, jež ukládá podnikatelstvu povinnost k náhradě škody podle §§ 1325 až 1327, neuvádí návrh povinnost k náhradě škody podle § 1326, t. j. pro ztrátu lepší budoucnosti následkem zohyždění zvláště u osob ženských. Nebude však vyloučeno domáhati se této škody podle předpisů obecného zákona občanského ze zavinění, kde tedy se neuplatňuje pouhá odpovědnost za výsledek. Při neobyčejném výdělku poškozeného zmenší soud přiměřeně náhradu, přihlížejce ke všem okolnostem. Stejně tomu je i v případě, že se pozůstalému dostane z téhož škodného důvodu jiných značných majetkových výhod.

Návrh dále stanoví povinnost železničního podniku nahraditi přiměřené náklady pohřbu a náklady na výživu a výchovu, pokud zemřelý podle pravděpodobné doby svého života by byl býval k nim povinen (ze zákona). Nedojde-li k dohodě, mají býti placeny jako roční důchod splatný v měsíčních splátkách předem. Totéž platí i o náhradě škody za ztracenou nebo zmenšenou výdělečnou způsobilost. Náhrada škody se zmen-

šuje o dávky z veřejnoprávního pojištění, ale návrh stanoví všeobecně regresní právo nositelů veřejnoprávního pojištění nebo nahrazujícího je zaopatření. Proti dosavadnímu stavu to znamená rozšíření právní oblasti tohoto regresního práva. Posléze sluší se zmíniti, že návrh zákona uplatňuje klausuli rebus sic stantibus výslovným ustanovením, že změní-li se podstatně poměry, které byly rozhodné pro stanovení důchodu ať výrokem soudním nebo dohodou, může soud na žalobu železničního podniku důchod zastaviti nebo snížit, na žalobu pak poškozeného důchod zvýšiti nebo, byl-li zastaven, znovu jej přiznati.

V dalším se stanoví promlčení lhůty a oznamovací povinnost (§ 200) v podstatě obdobně jako v § 50 zák. č. 81 z r. 1935 o jízdě motorovými vozidly, totiž 6 měsíců ode dne, kdy poškozený zví, jaká je škoda, 3 leta od poškození nebo usmrcení, neví-li to (zákon automobilový stanoví tříletou promlčecí lhůtu bez ohledu na tuto vědomost). Oznamovací lhůta činí 6 neděl. Prekluse však nenastane, nelze-li zameškání lhůty přičítati za vinu tomu, kdo byl povinen učiniti oznámení anebo jestliže se některá služebna železničního podniku doví v uvedené lhůtě jiným způsobem o poškození nebo usmrcení. Regresní nároky nositelů pojištění zanikají po marném uplynutí 30 dnů ode dne, kdy byl přiznán důchod nebo jiná dávka. Úmluvy, jimiž se předpisy uvedeného dílu vylučují, jsou neplatné pouze tehdy, jde-li o cestující nebo osoby, které jsou vzhledem k svému služebnímu poměru pravidelně nebo za účelem zhotovení díla zaměstnány v železničním obvodu.

Uvedené předpisy o vzniku odpovědnosti, exkulpací a rozsahu odpovědnosti nevylučují širší odpovědnost podle ustanovení obecného práva občanského kromě ustanovení o odpovědnosti za škodu vzniklou z nebezpečného podnikání.

Předpisy o odpovědnosti za škody ze střetnutí provozu dráhy s provozem silničního motorového vozidla jsou upraveny stejně, jako je tomu v zákoně o jízdě motorovými vozidly (§ 48 odst. 2. a 4. č. 81/35).

Dr. Ladislav Polák (Praha).

(P o z n. r e d a k c e.) Při projednávání osnovy o níž jedná předchozí článek, bylo v ústavně-právním výboru posl. sněmovny expertem prof. Emilem Svobodou poukázáno na dvě nežádoucí změny, které osnova přináší proti dosavadnímu stavu. Prvou přináší § 196, který dvojnásobně zúžuje pojem provozu železnice tím, že mluví o poškození nastalém při »dopravě na trati«. Jak pojem »dopravy«, tak jeho místní omezení »na trati« mohly by tu zavdati příčinu k restriktivnímu, jistě nežádoucímu výkladu. Ještě závažnější je však druhá připomínka, která se týká § 197. Ustanovením, že železnice má být zbavena odpovědnosti, nelze-li škodu na osobě odvozovati ze závad provozních zařízení, byl tu vlastně vytvořen zvláštní exkulpační důvod: železnice by totiž neměla ručiti, kdyby dokázala, že provoz byl bezvadný. To ovšem znamená, že by tu bylo odstraněno ručení za výsledek, které je nezbytné hledíc k nebezpečnosti železničního provozu a zařízení s ním souvisejících. K podnětu prof. Svobody bylo proto usneseno navrhnouti v plenu jeho formulaci, aby železniční podnik byl zbaven odpovědnosti, nelze-li škodu odvozovati »ani z p o v a h y nebo s t a v u provozních zařízení«.

## Zpoplatnění kartelových smluv.

V našich odborných časopisech se v poslední době objevilo několik polemik o poplatnosti kartelových smluv. Jestliže diskuse o tomto předmětu nevyzněla tak, aby dala uspokojivé řešení, není to vinou autorů, kteří se jí zúčastnili, nýbrž vyplývá to ze skutečnosti — která zmíněnou