

ODPOVĚDNOST ZA ŠKODY ZPŮSOBENÉ DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY V ČESKOSLOVENSKÉM PRÁVNÍM ŘÁDU

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫМИ
СРЕДСТВАМИ В ЧЕХОСЛОВАККОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ
DIE VERANTWORTUNG FÜR DURCH VERKEHRSMITTEL VERURSACHTE
SCHÄDEN IN DER TSCHECHOSLOWAKISCHEN RECHTSORDNUNG

JIŘÍ ŠVESTKA

I.

A. Bouřlivý technický rozvoj, který nastal v kapitalistické společnosti v první polovině 19. století, musel se nutně a zákonitě projevit i v oblasti komunikačních prostředků. Jejich veliký rozmach se uskutečnil nejprve v železniční dopravě. Čím dále tím více zaváděný provoz na železnicích ovšem s sebou přinášel i zvýšené nebezpečí vzniku škod na životě, zdraví a majetku těch, kteří buď v železničním provozu pracovali, event. železnic používali, anebo kteří byli v okolí tohoto provozu. Železniční nehody, které provázely riskantní provoz na železnicích od samého jeho počátku, daly vznik četným nárokům na náhradu škody.

Za této situace nebylo možno vystačit s úpravou odpovědnosti provozovatelů železnic, založenou na principu viny, neboť pro poškozeného bylo vzhledem k složitosti železničního technického zařízení, ke složité organizaci železničního provozu apod. velmi obtížné a často zcela nemožné prokazovat zavinění jeho podnikatele.

V tehdejší právní nauce se proto objevily názory, že risiko škod způsobených okolí železničního provozu, který s sebou přináší do vnějšího světa zvláštní nebezpečí, má postihnout především ty, kteří z takového provozu hospodářsky těží, resp. kteří z něho mají výhody, užitek (tzv. rizikové teorie, které převládaly v tehdejší právní nauce a zákonodárství).¹⁾

Ke stejným závěrům docházely i teorie zájmové, které však pro založení přísnější odpovědnosti provozovatelů železnic argumentovaly tím, že odpovědnost za nastalé škody v železničním provozu mají nést ti, v jejichž zájmu je takový provoz uskutečňován.²⁾

Uvalení rizika za takto způsobené škody na subjekty, které z provozu hospodářsky těží (resp. v jejichž zájmu se provoz uskutečňuje), se dosahovalo opuštěním principu odpovědnosti za vinu s důkazním břemenem na straně poškozeného a zaváděním přísnější odpovědnosti, tj. buď odpovědnosti za vinu s důkazním břemenem na straně škůdce (tzv. presumovaná vina) nebo přímo odpovědnosti za výsledek (odpovědnost objektivní, kauzální).

Zkoumáme-li např. vývoj v tomto směru v býv. Rakousku-Uhersku, není bez zajímavosti, že zde je zvýšená přísná odpovědnost ukládána provozovatelům dopravních prostředků nejprve za škody způsobené na dopravovaném zboží (srov. čl. 395 býv. obch. zákona).³⁾ Obchodníci se zbožím a vlastníci zboží měli totiž sami zájem na založení přísnější a široké odpovědnosti podnikatelů železnic, neboť i oni pocítovali, jak je v eventuálních sporech obtížné prokazovat vzhledem ke složitosti železničního provozu zavinění podnikatele železnic.

Jestliže však např. utrpěl při provozu železnice úraz železniční dělník, ten musel prokazovat podnikateli zavinění a neměl-li úspěch, musel nést škodu sám.

Leč později se objevují další zvláštní předpisy, srov. např. zákon z 5. března 1869 č. 27 ř. z. Eisenbahnhaftpflichtgesetz, který již presumoval vinu provozovatelů železnic poháněných parní silou také u škod způsobených v železniční dopravě na životě a zdraví osob. Zákonem z 12. července 1902 č. 147 ř. z. byla tato úprava rozšířena na všechny provozovatele železnic poháněných živelní silou (např. také v Prusku se objevuje pruský železniční zákon z 3. 11. 1838 a o necelých 40 let později se pak objevuje celoněmecký zákon z 7. 11. 1871 tzv. Reichshaftpflichtgesetz, zakládající objektivní odpovědnost podnikatelů železnic).⁴⁾

Daleko pozdější železniční zákon č. 86/1937 Sb. vydaný již v čsl. předmnichovské republice (§§ 196—204) vyslovil přímo objektivní odpovědnost. Podle něho byla provozovatelům železnic uložena odpovědnost za škody na životě a zdraví osob způsobené při provozu železniční dopravy na trati úkony nebo jevy, kterými se navenek projevovalo nebezpečí vlastní tomuto provozu. Této odpovědnosti se mohl podnik zprostit (liberovat) jen tehdy, prokázal-li, že škoda vzešla ze zavinění poškozeného, z neodvratného jednání jiné osoby anebo že škoda byla neodvratná a že ji nebylo možno odvozovat ani z povahy nebo stavu provozního zařízení, ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatku jeho činnosti. Zákon č. 86/1937 Sb. byl daleko později nahrazen v podstatě zákonem č. 97/1950 Sb. o drahách.

B. Z přísného principu odpovědnosti za výsledek vycházel již také zákon č. 162/1908 ř. z., který upravoval odpovědnost za škody způsobené provozem motorových vozidel (odpovědnost za takto způsobené škody se stala aktuální až asi o půl století později než odpovědnost za škody vzniklé při železničním provozu).

Předpisy zmíněného zákona byly v čsl. republice nahrazeny zákonem č. 81/1935 Sb. (§§ 45—55).

I tento posléze uvedený zákon při stanovení objektivní odpovědnosti vycházel z toho, že ten, komu je hospodářský prospěch tohoto nebezpečného podniku k dobru, musí nést také škodu, která z nehody nastalé v provozu třeba jen i náhodou, bez jeho zavinění, vzešla. Podle tohoto zákona odpovídali provozovatel a řidič motorového vozidla solidárně. Odpovědnosti byli zproštěni jen

tehdy, byla-li škoda způsobena některou z taxative vymezených skutečností označených jako liberační důvody.

Tento zákon byl později nahrazen zákonem č. 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích.

C. Také rozvoj letecké dopravy po první světové válce si vyžádal zákonnou úpravu odpovědnosti za osobní i věcnou škodu způsobenou při leteckém provozu. To se stalo v ustanoveních §§ 29—40 zákona č. 172/1925 Sb. o letectví. Cit. ustanovení leteckého zákona byla sice velmi podobná příslušným ustanovením již zmíněného zákona o odpovědnosti za škody způsobené při provozu motorových vozidel, přesto však vykazovala některé zajímavé odchylky. Tak např. důvodem zprošťujícím odpovědnosti držitele letadla a letce nebyla na rozdíl od zákona týkajícího se motorových vozidel tzv. vis maior. Varšavskou mezinárodní úmluvou z r. 1929 o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (č. 15/1935 Sb., zák. č. 243/1935 Sb.) byla upravena odpovědnost dopravce za škody způsobené cestujícím.

D. Odpovědnost za škody vzešlé z provozu plavby na vnitrozemských vodách se spravovala — pokud nešlo o odpovědnost z dopravy zboží — ustanoveními občanského zákoníku.

II.

Předpisy o odpovědnosti za škody způsobené při provozu železnic, automobilů a letadel, které byly nejednotné a roztržité ve třech různých zákonech (odpovědnost za škody vzešlé z provozu plavby na vnitrozemských vodách nebyla dokonce speciálně vůbec upravena), byly v naší lidové demokratické republice sjednoceny a zahrnuty do jediného speciálního zákona č. 63/1951 Sb. o odpovědnosti za škody způsobené dopravními prostředky.⁵⁾

V zájmu zjednodušení právního života bylo třeba jednak sjednotit úpravu náhrady škod způsobených provozem dráhy, silničních motorových vozidel, letadel a navíc také plavby v jedinou pružnou normu, jednak dát novou úpravu odpovídající pravidlům socialistického soužití a potřebám dopravních socialistických organizací.

Zákon č. 63/1951 Sb. vychází z toho, že provozovatelé dopravních prostředků odpovídají podle principu odpovědnosti bez zavinění za výsledek a nikoliv podle principu odpovědnosti za vinu, resp. odpovědnosti za vinu presumovanou. Vina tu není nikde důvodem k povinnosti nahradit škodu.⁶⁾

Provozovatel se může zprostit odpovědnosti (zcela nebo částečně) jen tehdy, bude-li prokázáno, že škoda byla způsobena výhradně nebo částečně některou ze skutečností, které cit. zákon taxative vypočítává jako liberační důvody (srov. § 4 cit. zák.).

Zvýšená a přísná objektivní odpovědnost provozovatelů dopravních prostředků podle cit. zákona nemá svůj důvod vzniku ve starých rizikových teoriích. Doprava, jak správně poznamenává důvodová zpráva k cit. zákonu, je „u nás

provozována převážně socialistickými právníckými osobami, zejména národními podniky“. Z toho vyplývá, že na rozdíl od podniků kapitalistických, které sledovaly jediný účel, tj. dosáhnout co největšího zisku, slouží socialistické podniky celé naší společnosti jako celku, všem občanům a nikoliv tedy sobě a svému zájmu. Jim nejde o zisk v tom smyslu, jako šlo kapitalistickým podnikům, takže jim ani nelze jako rub těchto zisků ukládat zvýšenou odpovědnost za škody způsobené v dopravě. Ostatně vysvětlovat založení objektivní odpovědnosti při škodách v dopravě pomocí rizikových teorií by bylo nesprávné a škodlivé také z toho důvodu, že jde o teorie fatalistické, vycházející z toho, že vznik škod při nebezpečných provozech je jejich nerozlučným a stálým průvodcem. Neberou vůbec v úvahu, že je v moci lidí zjišťovat a odhalovat čím dále tím úplněji příčiny těchto škod, předvídat je a předcházet jim. Bylo by proto podle našeho názoru navazování resp. oživování rizikových teorií v jakékoliv formě při objasňování založení odpovědnosti za výsledek při škodách způsobených dopravními prostředky v našem právním řádu zcela nesprávné a škodlivé.

III.

Vedle úpravy odpovědnosti za škody způsobené při provozu dopravních prostředků dané zákonem č. 63/1951 Sb. je v našem čsl. právním řádě upravena v obecném ustanovení § 351 obč. zák. také ještě odpovědnost za škody způsobené při provozu zvláště nebezpečném

Jaký je z právního hlediska vztah mezi provozem dopravních prostředků a provozem zvláště nebezpečným? Je provoz dopravních prostředků též provozem zvláště nebezpečným ve smyslu § 351 obč. zák. či nikoliv?

Tuto otázku, velmi živou zejména v průběhu kodifikačních prací na zákoně č. 63/1951 Sb., řeší dnes zcela jasně a beze všech pochybností sama obecná část dův. zprávy k cit. zákonu, kde se výslovně praví, že „provoz dopravních prostředků již dnes nemůže být považován za zvláště nebezpečný provoz“ (tato zásada pak našla svůj výraz přímo v § 12 cit. zák.).

Jaké důvody vedly zákonodárce k vyčlenění provozu drah, motorových vozidel, letadel, plavidel s motorovým pohonem i jiných plavidel (např. vory apod.) z kategorie provozů zvláště nebezpečných?

Soudíme, že zákonodárce k tomu byl veden skutečností, že provoz dopravních prostředků (zejména jeho řízení), je člověkem natolik technicky zdokonalen a ovládnut, že již dnes neznamená sám o sobě zvýšené nebezpečí pro okolí, tj. že při zachování opatrnosti a péče odpovídající platným předpisům či povaze věci nehrozí pro okolí vysoká možnost vzniku škodlivých následků, jako je tomu při provozech zvláště nebezpečných.⁷⁾

Dřívější zvýšená nebezpečnost provozu dopravních prostředků je za současného stavu rozvoje techniky (zejména techniky bezpečnostní) a vědy již překonána. Proto nelze o provozu dopravních prostředků mluvit jako o provozech

zvláště nebezpečných. To nám potvrzují především statistiky z posledních let, které dokazují, že počet přepravovaných osob, které utrpěly škodu při provozu dopravních prostředků, je poměrně velmi malý oproti počtu osob, které byly dopravními prostředky přepravovány. Tak např. srovnáme-li v tak zdánlivě „nejnebezpečnějším“ provozu jako je provoz letecký počet přepravovaných osob a věcí s počtem škod, ukáže se, že v poválečných letech připadá na úrazy osob toliko 0,00014 % a na škody na zboží 0,00088 %. Pokud jde o škody na zemi, nedošlo k poranění osob vůbec a počet poškozených věcí v poměru k počtu nalétaných kilometrů by bylo lze vyjádřit jen desetimiliontinami procenta.

Jak obecný předpis § 351 obč. zák. tak i speciální zákon č. 63/1951 Sb. však mají společné, že oba stanoví přísnou a širokou objektivní odpovědnost provozovatelů bez ohledu na to, zda provozovatelé či osoby, za které odpovídají, škodu způsobenou při provozu zavinili či nikoliv.

Jelikož provoz dopravních prostředků není, jak již bylo uvedeno, provozem zvláště nebezpečným, je samozřejmé, že motivy, které vedly zákonodárce ke stanovení objektivní odpovědnosti za škody způsobené zdrojem zvýšeného nebezpečí na jedné straně a za škody způsobené událostí při provozu dopravních prostředků na druhé straně, nemohou být shodné.

Motivy, které vedly zákonodárce k tomu, že se v zákoně č. 63/1951 Sb. postavil na princip objektivní odpovědnosti za způsobenou škodu, jsou podle našeho názoru dva:

1. Při provozu dráhy, silničních motorových vozidel, letadel, motorových a jiných plavidel je vzhledem k určitým vlastnostem těchto provozů, jako je např. rychlost apod., dána přece jen větší možnost způsobení škod v okolí než např. při jízdě kolem, při jízdě s koňmi apod., nejsou-li přísně dodržovány všechny dopravní a bezpečnostní předpisy. Mnohdy stačí malá nedbalost, nepozornost, aby se velmi škodlivě projevila vlastnost určitého dopravního prostředku. Tak např. stačí, aby strojvůdce rychlíku přehlédl za jízdy signální znamení, což může mít za následek vznik ohromných a nenahraditelných škod na životě, zdraví a majetku.

Zákonodárce, máje tuto skutečnost na mysli, sleduje stanovením přísné objektivní odpovědnosti, aby při provozu dopravních prostředků věnovali jejich provozovatelé náležitou pozornost a bdělost stavu dopravních prostředků, aby vyvinuli potřebnou péči, iniciativu a aktivitu při jejich řízení, obsluze a údržbě a tak aby vyloučili možnost vzniku škod. Z toho důvodu citovaný zákon ukládá provozovatelům odpovědnost dokonce i za škody odvozující svůj původ ze stavu provozních zařízení, selhání jejich funkcí, jakož i ze selhání organismu osob užitých v provozu. Má tedy založení zkoumané objektivní odpovědnosti veliký význam z hlediska předcházení (prevence) škod, na což je a musí být v naší společnosti, jsoucí na cestě k dovršení výstavby socialismu, kladen obzvláště velký důraz.

2. Druhým motivem stanovení objektivní odpovědnosti provozovatelů za

škody způsobené při těchto provozech je podle našeho názoru okolnost, že k nehodám a v důsledku nich ke škodám dochází často za situace, kdy bude často velmi obtížné zjistit příčinu škody, zejména pak, zda nehoda a způsobená škoda byla zaviněna a kým. Nutno např. uvážit složitost provozního zařízení, složitost organizace provozů atd., které způsobují, že ke škodám dochází často za působení nejrůznějších jevů, úkonů a podnětů, kdy je značně obtížné bezpečně zjistit, zda tu bylo i zavinění a na čí straně. Kdyby se byl cit. zákon postavil na princip odpovědnosti za škodu zaviněnou, mohlo by se stát, že by v řadě případů nárok poškozeného na náhradu škody nemohl být s úspěchem uplatněn jen vzhledem k tomu, že poškozený nemohl prokázat zavinění provozovatele (vytvořila by se celá řada případů tzv. důkazní nouze na straně poškozeného). Prokazovat zavinění těchto osob totiž prakticky znamená prokazovat, zda došlo k opomenutí péče při provozu potřebné, resp. zda a v čem byl porušen nějaký dopravní předpis, jehož dodržováním se má škodám zabránit. Uvážíme-li, že v řadě případů budou porušeny předpisy vyloženě interní povahy, kterých je někdy velmi mnoho a které poškozený nemá k dispozici a nemůže je znát, vedl by princip odpovědnosti za vinu k tomu, že by si poškozený musel v těchto případech nést škodu sám.

To by byl ovšem naprosto nežádoucí stav, neboť, jak správně poznamenává obecná část důvodové zprávy k cit. zák., „pracujícímu člověku nesmí být odeprána náhrada škody způsobené úrazem nebo na majetku a to dokonce ani tehdy, jestliže utrpěl škodu nikoliv sice přímo zaviněním při provozu dopravního prostředku, ale přece jen opomenutím takové péče, jaká při provozu byla potřebná k tomu, aby nehoda mohla být odvrácena“. Nutno vzít také v úvahu, že půjde převážně o škody způsobené na zdraví našich občanů (dopravní úrazy), při kterých je mimořádně intenzivní zájem naší společnosti na tom, aby byly co nejrychleji nahrazeny (reparovány) a aby řízení o náhradu škody nebylo zbytečně protahováno jen s ohledem na obtížné dokazování o zavinění provozovatele nebo osob užitých jím v provozu.

Hrál tedy při založení zkoumané objektivní odpovědnosti velký význam i moment vyloučení důkazní nouze na straně poškozených, jakož i moment reparační.

Harmonický soulad mezi zájmy celku a zájmy jednotlivce, příznačný právě pro společnost budující socialismus, vylučuje, aby našim občanům nebyla plně a účinně uhrazena škoda způsobená dopravními prostředky používanými zpravidla socialistickými organizacemi v zájmu a k prospěchu celku.

IV.

Aby vznikla povinnost provozovatelů nahradit škodu způsobenou při provozu dopravních prostředků, je třeba existence těchto předpokladů:

a) protiprávního úkonu provozovatele, resp. osob, za které provozovatel od-

povídá, v souvislosti s událostí vyvolanou zvláštní povahou vlastní provozu, o který v daném případě jde; způsobitou založit provozovatelskou povinnost k náhradě škody je však jen i sama takováto událost.⁸⁾

b) škody;

c) příčinné souvislosti mezi ad a) a ad b).

Podrobme nyní uvedené předpoklady detailnějšímu rozboru:

ad a) Protiprávním úkonem provozovatele (resp. osob, za které provozovatel odpovídá jako např. řidiče, letce, strojvůdce, ale i jiných osob v provozu užitých) rozumíme konání (tedy chování pozitivního charakteru) či opomenutí (tedy chování negativního rázu), které jsou v rozporu s právem v objektivním slova smyslu, tzn. že porušují příkazy nebo zákazy adresované jim našim lidově demokratickým právním řádem.⁹⁾

Protiprávním není tedy provoz využívání dopravních prostředků sám o sobě. Tento provoz je v naprosté většině případů uskutečňován po právu, neboť jde zpravidla o činnost úředně dovolenou a schválenou. Protiprávním úkonem může být toliko konkrétní konání či opomenutí, které porušilo nějaký příkaz či zákaz obsažený v normách objektivního práva.

Dalším předpokladem vzniku povinnosti provozovatele k náhradě škody je, aby škoda nastala zároveň v důsledku události, kterou vyvolala zvláštní povaha provozu, o který v daném případě jde (srov. § 1 cit. zák.). Tato kvalifikovaná událost je nezbytnou právní skutečností, která ve zkoumaných případech vystupuje výrazně do popředí.

Zákon č. 63/1951 Sb. nevypočítává a samozřejmě ani vzhledem k rozmanitým jednotlivým případům, které život přináší, vypočítávat nemůže, co máme rozumět událostí vyvolanou zvláštní povahou vlastní provozu. Pokládá za zbytečné učinit tak i příkladmo a ponechává určení, kdy o takovouto událost půjde, zcela na volném užívání soudu. Soudu je tím dána možnost, aby pružně rozhodoval s uvážením všech okolností konkrétního případu, přihlížející jak k povaze dopravního prostředku, tak k životním zkušenostem, pravidlům socialistického soužití apod. Možno jen rámcově říci, že nikoliv každá událost, která se stane při provozu některého dopravního prostředku, je již eo ipso událostí, jakou má na mysli § 1 cit. zák. Tak např. uklouzne-li chodec na nástupišti nádraží před příjezdem vlaku a zlomí si nohu, nejde o událost vyvolanou zvláštní povahou provozu, takže provozovatel odpovídá jen podle obecných ustanovení obč. zák. (srov. Sbírku rozh. čs. soudů č. 60/1957). Podle našeho názoru mohou být událostí vyvolanou zvláštní povahou vlastní provozu nejrozmanitější jevy, jež budou charakterizovány především samotnou povahou provozu. Nelze ani vyloučit, že jedna a táž událost bude příznačná, typická pro několik provozů současně (např. možnost vykolejení je nepochybně jednou z událostí, kterou má na mysli § 1 cit. zák. a která je typickou vlastností všech dopravních prostředků pohybujících se po kolejích). Jiná událost, jako

např. rychlost pohybu, je dokonce typická pro všechny provozy vypočtené v ustanovení § 1 odst. 1 cit. zák.

Jen tehdy, bude-li způsobena škoda takovouto událostí, může být založena povinnost provozovatele dopravního prostředku k náhradě škody podle zkoumaného speciálního zákona č. 63/1951 Sb. Postup soudu, nutný pro učinění závěru, zda tu jde či nejde o škodu způsobenou událostí vyvolanou zvláštní povahou vlastní určitému provozu, a tedy zda tu je či není přísná povinnost provozovatele k náhradě škody podle zkoumaného speciálního zákona, musí tedy začít především zjištěním, zda jde vůbec o provoz, který má na mysli cit. zákon. To znamená, že musí být nejprve zjištěno, že jde buď o provoz dráhy (zejména železnic, tramvají, trolejbusů, lanových drah pozemních i visutých) nebo motorového vozidla (především silničního vozidla poháněného motorovou silou, jako auta, motocyklu, kola s motorkem apod.) nebo letadla, balonů, volných i upoutaných, helikopter, hydroplánů, větroňů, kluzáků apod. či plavidel s motorovým pohonem nebo bez něho (parníků, motorových člunů, vorů, pramic s vesly apod.).¹⁰⁾

Nejde-li o takový provoz, nepřichází uložení povinnosti k náhradě škody podle zákona č. 63/1951 Sb. vůbec v úvahu. Teprve po zjištění, že škoda byla způsobena při provozu některého z uvedených dopravních prostředků, je nutno dále zkoumat, zda poškozenému byla škoda způsobena právě událostí vyvolanou zvláštní povahou, která je vlastní tomuto provozu. Vyřešil-li soud kladně i tuto otázku, může být při splnění i dalších náležitostí [sub. b) a sub. c)] uložena provozovateli povinnost k náhradě škody podle zkoumaného speciálního zákona.

Ad b) Další podmínkou vzniku povinnosti provozovatele k náhradě škody je vznik samotné škody.

Předmětem náhrady škody podle cit. zákona je jen škoda způsobená aa) usmrcením nebo ublížením na zdraví, ať postižený je osobou dopravovanou či nikoliv; bb) zničením nebo poškozením věcí, které měl poškozený u sebe, anebo jejich odcizením nebo ztrátou, byl-li poškozený zároveň zbaven možnosti věci opatrovat; cc) zničením nebo poškozením jiných věcí, pokud nejde o škodu způsobenou poškozením, úbytkem nebo ztrátou věcí přepravovaných a pokud odpovědnost za tyto škody není upravena jiným předpisem nebo úmluvou účastníků.

Obsah a rozsah náhrady škody se spravuje ustanoveními obč. zák. (srov. § 7 zák. č. 63/1951 Sb.). To znamená, že při nejčastějších škodách způsobených při provozu dopravních prostředků, tj. při škodách na zdraví a životě našich občanů, se nahrazují; náklady léčení, ušlý a budoucně ucházející výdělek jakož i přiměřené bolestné a satisfakce za zohyždění, které překáží životnímu uplatnění poškozeného. Vzešla-li z poškození smrt, vzniká provozovateli povinnost nahradit náklady léčení a pohřbu tomu, kdo je vynaložil, a osobám odkázaným výživou na usmrceného to, co jim ušlo. Jako náhrada výdělků nebo dávek na

úhradu osobních potřeb budoucně ucházejících se vyměří peněžitý důchod (renta).

Za splnění podmínek § 358 obč. zák. bude možno provozovateli náhradu škody také přiměřeně snížit. Zákonodárce v § 358 obč. zák. nečiní rozdíl mezi osobou, která odpovídá za zavinění, a osobou odpovědnou za výsledek. Lze tedy proto použít soudcovského zmírňovacího práva ve vztahu k oběma druhům odpovědnosti. Není nejmenšího zákonného podkladu domnívat se, že § 358 obč. zák. je dán toliko in favorem skutečného škůdce a nikoliv také osoby odpovědné za výsledek. Ustanovení § 358 obč. zák. má podle našeho názoru sloužit i přiměřenému regulování rozsahu odpovědnosti objektivně odpovědné osoby. Nutno uvážit, že jde o výjimečnou odpovědnost, kterou nelze vykládat extenzivně tak, že by snad objektivně odpovědná osoba měla nést vždy plnou škodu sama. Nelze přece přehlížet to, že odpovědná osoba nemá nikde dānu jistotu, že uplatněným regresem získá zpět vše, co poškozenému již sama dříve uhradila. Konečně a nikoliv v poslední řadě nutno uvážit i to, že provozovatelé dopravních prostředků budou zpravidla socialistické organizace, a že tudíž použití zmírňovacího soudcovského práva ve prospěch těchto osob vyžaduje i zásada poskytování zvýšené ochrany socialistickým právníkům osobám tak, jak ji má na mysli § 21 obč. zák.

Ad c) Konečně posledním předpokladem je existence objektivně nutné příčinné souvislosti (kauzálního nexu). Vždy musí být dána příčinná souvislost mezi událostí vyvolanou zvláštní povahou provozu, o který jde, a škodou. Zpravidla ovšem bude dána navíc i příčinná souvislost mezi protiprávním úkonem provozovatele či osob, za které odpovídá, a škodou (to vyplývá z toho, že zpravidla bude dán i protiprávní úkon — srov. pozn. č. 8). Výjimečně však i jen příčinná souvislost mezi shora kvalifikovanou událostí a škodou je dostatečným základem vzniku provozovatelovy povinnosti k náhradě škody podle zkoumaného speciálního zákona — srov. pozn. č. 8.¹¹⁾

V.

Přísná a široká objektivní odpovědnost provozovatelů dopravních prostředků není ovšem bezvýjimečná. Zákonodárce nemohl nepřihlédnout k určitým skutečnostem, které vyvolávají škodlivou událost, jakou má na mysli § 1 cit. zák., zejména pak ne k těm, které nejsou v žádném vztahu s činností kvalifikovanou jako provoz dopravních prostředků a jejichž odvrácení se tudíž vymyká z moci provozovatele. Proto i v případě přísné odpovědnosti za výsledek podle zák. č. 63/1951 Sb. připouští zákonodárce tzv. liberační důvody, které provozovatele zprošťují odpovědnosti.¹²⁾

Provozovatel bude odpovědnosti podle cit. zákona prost, jestliže škoda

aa) vzešla ze zavinění poškozeného (jako zavinění se posuzuje také takový úkon poškozeného, který mu nelze přičítat k vině pro nedostatek jeho věku nebo zdraví anebo pro duševní chorobu nebo tělesnou vadu);

bb) vzešla-li z takového úkonu třetí osoby, který nemohl být odvrácen (za třetí osobu se nepovažují osoby užité v provozu);

cc) jestliže škoda nemohla být odvrácena a nelze ji odvozovat ani ze stavu dopravních prostředků nebo jiných provozních zařízení, ani ze selhání nebo nedostatku činnosti provozních zařízení, nebo organismu osob v provozu užitých.

Z teoretického hlediska stojí za povšimnutí zejména třetí liberační důvod.

Podle zákonné formulace bude provozovatel v tomto případě odpovědnosti prost jen tehdy, jestliže škoda byla

1. neodvratitelná a zároveň,
2. neodvozuje-li svůj původ z provozu, o který jde.

Z toho plyne, že provozovatel neodpovídá za tzv. neodvratitelnou vnější náhodu (vyšší moc, vis maior) na rozdíl od tzv. vnitřní náhody, která svůj původ z provozu odvozuje a za kterou provozovatel plně odpovídá.¹³⁾

Především je třeba osvětlit naše chápání pojmu „neodvratitelnosti“ škody (resp. náhody).¹⁴⁾

Toto vysvětlení podává sám zákonodárce v § 4 cit. zákona, kde se chápe neodvratitelnost v tom smyslu, že škodě nebylo možno zabránit péčí podle poměrů potřebnou.

Péčí podle poměrů potřebnou se pak rozumí péče odpovídající zákonu nebo jiným předpisům a není-li jich, péče odpovídající povaze věci.

Z tohoto pojetí neodvratitelnosti možno dovodit, že o neodvratitelnou škodu (resp. náhodu) půjde především tam, kde škodu způsobí událost, které za daného stavu rozvoje techniky a vědy nemohl nikdo odvrátit vůbec žádným opatřením. To znamená, že i tehdy, jestliže by provozovatel provedl všechna myslitelná opatření, jaká lze za daného stavu rozvoje techniky a vědy vůbec provést, nebylo by možno škodě zabránit.

Leč jak z legální definice pojmu „neodvratitelnost“ plyne, musíme „neodvratitelnost“ škody (resp. náhody) chápat v širším smyslu a nerozumět jí jen škodu absolutně neodvratitelnou. O neodvratitelnou škodu půjde podle našeho názoru i tam, kde škoda byla způsobena událostí, které nemohl jen *v daném případě* zamezit ani provozovatel, ale ani nikdo jiný, žádným opatřením odpovídajícím péči podle poměrů potřebné. Jaká opatření budou v daném případě odpovídat péči podle poměrů potřebné, bude záviset vždy na okolnostech každého jednotlivého případu. Posouzení této otázky bude předmětem volné úvahy soudu. Při takovém chápání pojmu neodvratitelnosti nelze vyloučit, že za určitých okolností a podmínek může být táž událost v jednom provozu neodvratitelnou, v druhém provozu nikoliv (tzv. relativní chápání pojmu neodvratitelnosti).

V žádném případě však nesmí jít o škodu neodvratitelnou subjektivně. Škoda musí být vždy neodvratitelná objektivně, tzn. že ji nemohl odvrátit ani provo-

zovatel, ale ani nikdo jiný. Nelze tedy hledět k určitému subjektu, provozovateli, nýbrž je třeba používat věcné, objektivní měřítko.

Dále jsme uvedli, že podmínkou zproštění provozovatelovy odpovědnosti je skutečnost, že škoda (resp. náhoda) neodvozuje svůj původ z provozu, o který v daném případě jde. Jinak by provozovatel za škodu odpovídal. Ratio legis založení odpovědnosti provozovatele i za neodvratitelnou škodu mající svůj původ v provozu je stimulovat ho hrozbou přísné majetkové sankce k vyvinutí veškerého úsilí směřující k zabránění a předcházení škodám.

Původ má podle našeho názoru škoda v provozu tehdy, jestliže byla jakoliv vyvolána při jeho organizaci, řízení a uskutečňování. Jde-li o takovou škodu, provozovatel za ni odpovídá, aniž by bylo třeba dále zjišťovat, je-li škoda odvratitelná či neodvratitelná.

VI.

a) Odpovědnost za škodu způsobenou při provozu dopravních prostředků podle zákona č. 63/1951 Sb. stíhá jejich provozovatele a nikoliv tedy osoby v provozu užité (např. řidiče, strojvedoucí, letce apod.).¹⁵⁾

Cit. zákon nevymezuje pojem provozovatele. Výklad tohoto pojmu nepodávají ani jiné právní normy, které s ním též operují (srov. např. § 351 obč. zák.). Zůstává proto vysvětlení tohoto pojmu plně na právní teorii a soudní praxi.

Jediný závěr, a to negativní, který můžeme z použitého pojmu provozovatel dopravních prostředků učinit, je ten, že zákonodárce zřejmě nezamýšlel ztotožnit pojem provozovatele s pojmem vlastníka dopravních prostředků. To je podle našeho názoru naprosto správné, neboť v opačném případě by to znamenalo chápat pojem provozovatele ve smyslu statickém, neměnném, což by vedlo k nežádoucím důsledkům. Při takovém výkladu by se totiž mohlo stát, že přísná objektivní odpovědnost založená zkoumaným speciálním zákonem by byla uvalena právě na ty, kteří kromě svého vlastnického práva k dopravnímu prostředku nemají v procesu jeho využívání vůbec žádnou ingerenci a u nichž by se tudíž veškerý preventivní smysl přísné odpovědnosti nesetkal se žádoucím účinkem.

Podle našeho názoru je nutno při určení osoby provozovatele vycházet z toho, že provoz dopravního prostředku je, jak již ostatně ze samotného pojmu „provoz“ plyne, určitá, organizovaným způsobem prováděná a řízená činnost, tedy něco dynamického. Této skutečnosti je také třeba přizpůsobit i určení a označení subjektu, který má za škody vzniklé při této činnosti odpovídat.

Za přiměřené, spravedlivé a logické bychom pokládali, aby za škody způsobené při provozu dopravních prostředků odpovídal ten, kdo fakticky s dopravním prostředkem v době nehody disponuje, určuje způsob a cíl jeho využití, provádí potřebná administrativní, organizačně-technická a finanční

opatření spojená a jeho využitím, neboli obecně a souhrnně vyjádřeno, kdo proces využití dopravního prostředku fakticky organizuje a řídí.¹⁶⁾

Je samozřejmé, že tato osoba musí mít zároveň právní subjektivitu, tj. musí být nositelem občanských práv a povinností.

K úplnosti je ovšem ještě třeba dodat, že jak již sám pojem „provoz“ nasvědčuje, může být provozovatelem jen ten, kdo činnost využívání dopravního prostředku vykonává opětovně, trvaleji a nikoliv tedy jen přechodně, jednorázově. Jen o této osobě, splňující všechny shora uvedené podmínky, možno podle našeho názoru hovořit, že provozuje využití dopravního prostředku, tedy že je provozovatel. Z toho, co bylo uvedeno, možno tedy dojít k závěru, že provozovatelem dopravního prostředku může být buď čs. stát nebo právnická či fyzická osoba, které fakticky a opakovaně organizují a řídí proces využití dopravního prostředku.

Z našeho pojetí tedy vyplývá, že otázka určení provozovatele tímto způsobem musí být vždy řešena podle okolností konkrétního případu.

b) Zákonodárce pojmem provozovatel zřejmě nezamýšlel vytvořit nějaký nový právní institut vedle vlastníka, operativního správce, držitele či detentora. Proto provozovatelem může být jak vlastník nebo operativní správce (což budou nejčastější případy), tak ale i držitel či detentor, samozřejmě za předpokladu, že po delší dobu fakticky organizují a řídí provoz dopravního prostředku.

Tak např. bude-li automobil svěřen státem určitému národnímu podniku do operativní správy, bude provozovatelem automobilu sám národní podnik, neboť on fakticky a opakovaně organizaci a řízení využití automobilu uskutečňuje.

Situace při zjišťování osoby provozovatele, resp. při určení odpovědného subjektu podle zkoumaného speciálního zákona, je tu na rozdíl od jiných právních norem, které též s tímto pojmem operují (srov. např. § 351 obč. zák.) usnadněna tím, že cit. zákon stanoví v §§ 1 a 2 určité směrnice, pomocí kterých je možno v pochybných případech určit osobu provozovatele, resp. odpovědný subjekt. Tyto směrnice jednak ulehčují situaci poškozeného při určení osoby provozovatele, jednak usnadňují soudcovo uvažování o dosahu pojmu provozovatele.

Situaci poškozeného usnadňuje směrnice daná v ustanovení § 1 odst. 2 cit. zák., kde je stanovena vyvratitelná právní domněnka, že v pochybnosti se má za to, že provozovatelem dopravního prostředku je jeho vlastník nebo každý spoluvlastník a jde-li o dopravní prostředek svěřený do správy socialistické právnické osoby, že provozovatelem je tato osoba.

Druhá směrnice pro výklad osoby provozovatele, která zase naopak usnadňuje úvahu soudce o odpovědném subjektu, je dána v § 2 odst. 1 cit. zák., kde se stanoví, že „je-li dopravní prostředek odevzdán k opravě, posuzuje se, až do doby vrácení dopravního prostředku z opravy, jako provozovatel jen opravce“.¹⁷⁾

Tu jde na rozdíl od předcházejícího ustanovení o založení nevyvratitelné právní domněnky, kde důkaz opaku vedený opravcem není možný. Opravec se posuzuje jako provozovatel po celou dobu od odevzdání dopravního prostředku až do jeho vrácení (změna v osobě provozovatele by samozřejmě nenastala, jestliže by se oprava uskutečnila v garáži vlastníka nebo např. přímo na silnici; tu nelze mít za to, že dopravní prostředek byl „odevzdán“ do opravy).

Třetí a poslední směrnice usnadňující pozici soudcovu při uvažování o odpovědném subjektu podle zkoumaného speciálního zákona je dána v § 2 odst. 2 cit. zák. Tu se praví, že ten „kdo užije dopravního prostředku v době, kdy škoda byla způsobena, bez vědomí provozovatele (např. řidič užije auta k tzv. jízdě na černo) nebo dokonce proti vůli provozovatelově (např. užití auta zlodějem), odpovídá podle cit. zák. za škodu místo provozovatele (je-li dopravní prostředek v opravě, odpovídá místo opravce). Provozovatel (opravce) zůstává vedle takové osoby odpovědným pouze tehdy (zůstává tedy dále provozovatelem), jestliže by užití dopravního prostředku umožnil svou nedbalostí (jeho nedbalost se presumuje, užije-li dopravního prostředku osoba provozovateli blízká).

Pod ustanovení § 2 odst. 2 cit. zák. budou tedy spadat případy, kdy dopravní prostředek byl odňat z dispozice jeho provozovatele zejména trestným činem nebo jednáním, které sice trestným činem není, které však znamená užití dopravního prostředku bez vědomí jeho provozovatele (zejména tzv. jízdy na černo automobilem). Užitím nelze tu rozumět jen užití k jízdě, nýbrž jakékoliv užití, při němž se může projevit zvláštní povaha vlastní provozu, o který jde (např. jízda autem s kopce, s vypnutým motorem apod.).

Naproti tomu bude-li někomu odevzdán dopravní prostředek se souhlasem provozovatele jen k jednotlivému užití, tedy jen na krátkou, přechodnou, dočasnou dobu, nepřestane být provozovatel odpovědným subjektem. Jestliže by tedy např. otec - provozovatel automobilu svěřil svému synovi automobil jen k jedné jízdě a během ní došlo ke škodlivé události, odpovídal by za škodu on a nikoliv jeho syn. V daném případě se nestal syn provozovatelem ze dvou důvodů. Především dispozice s automobilem v tom smyslu, jak jsme o ní hovořili shora, péče o technickou, finanční stránku provozu atd. zůstala zachována otei. Za druhé, aby se o synovi mohlo mluvit jako o provozovateli automobilu, předpokládalo by to, že by jeho provoz fakticky organizoval a řídil po časově delší dobu. Tak tomu ovšem v daném případě nebylo, neboť syn použil automobilu jen jednorázově.

Bude-li ovšem odevzdán dopravní prostředek provozovatelem třetí osobě (např. na základě nájemní smlouvy) na časově delší dobu, po kterou třetí osoba s dopravním prostředkem bude disponovat, určovat způsob jeho využití, obstarávat finanční a technickou stránku provozu možno soudit, že provozovatelem dopravního prostředku není již původní provozovatel, pronajímatel, nýbrž již tato třetí osoba — nájemce.

Při splnění těchto předpokladů bylo by možno za provozovatele považovat také poživatel, dále osobu, které byl dopravní prostředek prodán s výhradou vlastnictví až do zaplacení kupní ceny, ale event. i vypůjčitele.

VII.

Zvláštní pozornost zaslouží výklad o promlčení nároků na náhradu škody způsobené provozem dopravních prostředků podle zák. č. 63/1951 Sb.

Pro uplatnění těchto nároků platí zvláštní promlčecí lhůty.

V ustanovení § 10 odst. 1 cit. zák. se stanoví, že nárok na náhradu škody se promlčí v šesti měsících ode dne, kdy poškozený zví, jaká je škoda a kdo za ni odpovídá. Pokud se poškozený nedozví buď o škodě nebo o osobě za ni odpovědné nebo o obou těchto skutečnostech, jeho nárok se promlčí ve třech letech ode dne, kdy škoda byla způsobena.

Jsou tedy k uplatnění nároků na náhradu škody podle zák. č. 63/1951 Sb. stanoveny dvě promlčecí doby:

aa) *šestiměsíční subjektivní promlčecí doba*, která začíná dnem, kdy se poškozený dozvěděl o tom, jaká je škoda a kdo za ni odpovídá;

bb) *tříletá objektivní promlčecí doba* začínající dnem, kdy škoda byla způsobena.

Konec těchto promlčecích lhůt připadá pak na den, který se číslem shoduje se dnem, na který připadá událost, od níž se lhůta počítá (§ 82 odst. 2 obč. zák.).

Pokud se týká subjektivní promlčecí doby, naznačuje zákonodárce slovy „zví, jaká je škoda“, že pro její počátek není rozhodujícím okolnost, že se poškozený dozvěděl o tom, že mu byla nějaká škoda způsobena. Směrodatným je okamžik, kdy poškozenému je řádně známa kvalita a rozsah škody, takže může podat řádně oddůvodněnou žalobu o její náhradu.

Naproti tomu u objektivní promlčecí doby je pro počátek jejího běhu rozhodující okamžik, kdy škoda byla způsobena, nikoliv, kdy nastaly škodlivé následky. Např. auto poraní člověka, kterému se zdánlivě nic nestane. Po uplynutí 3 let se však ukáže, že při úraze byl těžce zasažen vnitřní orgán, takže teprve nyní se projeví u onoho člověka těžká újma na zdraví.

Kdy byla „způsobena škoda“? Poraněním nebo tehdy, kdy se skutečně projevily následky poranění, způsobené dopravním prostředkem?

Bylo by možno zastávat názor, že teprve projevením se následků lze mluvit o způsobení škody a tvrdit, že v opačném případě by se nárok promlčel, ačkoliv „škoda“ vůbec nenastala. Nebyla tu totiž vůbec žádná újma poškozeného, takže actio by nebyla dříve vůbec nata. Konečně by snad bylo možno dovolávat se § 10 cit. zák., který stanoví, že se nárok promlčí ve třech letech ode dne, kdy byla škoda způsobena a nikoliv ve třech letech od škodlivé události (jako tak např.

jasně stanovily dřívější zákony č. 162/1908 Sb. (§ 6) a č. 81/1935 Sb. (§ 50 odst. 1 písm. b).

Leč přes všechny tyto okolnosti nelze s tímto názorem souhlasit.

„Způsobením škody“ ve smyslu § 10 cit. zák. je podle našeho názoru rozuměti škodlivou událost. To znamená, že škoda byla způsobena tehdy, kdy došlo k události, z níž škoda vzešla a nikoliv, kdy nastaly škodlivé následky (např. po úrazu smrt). Tento názor je v souladu s požadavkem právní jistoty, který vyžaduje, aby zkoumaná lhůta byla počítána od škodlivé události, a nikoliv až od doby, kdy se projeví škodlivé následky.

Zví-li poškozený v případech, kdy za škodu odpovídá více osob, o každé z nich v jiné době, bude promlčení probíhat proti každé z nich od různé doby a také různě skončí (in personam).

Obě promlčecí doby počínají běžet a dále probíhají zcela nezávisle na sobě. *Skončí-li však běh jedné z obou promlčecích lhůt*, zaniká nárok na náhradu škody podle zákona č. 63/1951 Sb. jako takový. Tak např. znal-li poškozený ihned po nastalé události výši škody a odpovědnou osobu, promlčí se jeho nárok na náhradu škody podle cit. zák. uplynutím šesti měsíců a je vyloučeno, aby se poškozený při námitce promlčení dovolával tříleté objektivní promlčecí doby podle téhož zákona. A naopak, dozví-li se poškozený o výši škody a osobě za ni odpovědné dva měsíce před tím, než uplynula tříletá objektivní promlčecí doba, promlčí se jeho nárok podle cit. zák. uplynutím dvou měsíců, tedy projitím tříleté objektivní promlčecí doby bez ohledu na to, že by poškozenému vzhledem k subjektivní promlčecí době zbývaly pro uplatnění nároku podle cit. zák. ještě čtyři měsíce.

Promlčení nároku na náhradu škody podle zákona č. 63/1951 Sb. ovšem neznamená, že by se poškozený nemohl domáhat náhrady škody způsobené mu při provozu dopravních prostředků podle obecných ustanovení občanského zákoníka (§§ 337 a násl. obč. zák.).

Poškozený by tak nepochybně mohl učinit. I tu bude však platit ustanovení § 12 věty druhé zák. č. 63/1951 Sb., totiž že osoba odpovědná podle cit. zák. odpovídá vždy za zavinění osob v provozu užitých. Možnost opřít nárok na náhradu škody o obecná ustanovení občanského zákoníka má poškozený bez ohledu na to, zda je jeho nárok podle zákona č. 63/1951 Sb. již promlčen uplynutím promlčecí lhůty či prekludován pro zanedbání oznamovací povinnosti (§ 10 odst. 2 cit. zák.). V případě, že by však poškozený svůj nárok na náhradu škody způsobené mu provozem určitého dopravního prostředku opřel o ustanovení občanského zákoníka, promlčel by se jeho nárok v obecné tříleté promlčecí době (srov. § 90 obč. zák.), která by začínala dnem, kdy se poškozený dozvěděl o výši škody a o osobě odpovědné za škodu.

Úspěšné uplatnění nároku na náhradu škody podle zák. č. 63/1951 Sb. dále předpokládá, aby poškozený do měsíce ode dne, kdy se dozví o osobě odpovědné za škodu, jí oznámil písemně nebo i jinak nehodu, při které mu byla

způsobena škoda. Neučiní-li tento právní úkon, jeho nárok zanikne (dojde k preklusi nároku), ledaže poškozený zmeškání uvedené lhůty nezavinil, anebo že se odpovědná osoba v této lhůtě dozvěděl o nehodě jiným způsobem. Jednoměsíční oznamovací lhůta je tedy lhůtou propadnou (preklusivní), s jejímž zmeškáním je spojen zánik nároku na náhradu škody podle cit. zák. Je-li za škodu podle cit. zák. odpovědno několik osob, musí poškozený nehodu oznámit každé z nich, a to vždy do měsíce poté, kdy se dozvěděl, že ta nebo ona osoba je za škodu odpovědná. Nabude-li poškozený vědomostí o různých odpovědných osobách v různé době, počne a skončí běh oznamovacích lhůt v různé době, takže nároky na náhradu škody zaniknou marným uplynutím lhůt na sobě zcela nezávisle.

Možno proto učiniti závěr, že chce-li poškozený s úspěchem uplatnit svůj nárok na náhradu škody způsobené mu při provozu dopravními prostředky podle zák. č. 63/1951 Sb., musí

1. včas, tj. do 1 měsíce oznámit odpovědné osobě nehodu (nepůjde-li o případ podle § 10 odst. 2 posl. věta obč. zák.) a zároveň

2. včas uplatnit nárok na náhradu škody (to znamená v době, dokud mu neskončil běh alespoň jedné z uvedených promlčecích lhůt).

VIII.

a) Jen podle obecných ustanovení občanského zákoníka se posuzují vzájemné nároky provozovatelů na náhradu škody, která jim byla způsobena při střetu dopravních prostředků. Tyto nároky nemohou být nikdy posuzovány podle ustanovení zákona č. 63/1951 Sb. (srov. § 13 cit. zák.). Zásada odpovědnosti za výsledek by totiž nebyla na místě tam, kde někomu vznikne nárok na náhradu škody ze střetu dopravních prostředků vůči jinému, kdo je právě tak odpovědný.

Je proto spravedlivější a přiměřenější posoudit v takovém případě vzájemné nároky těchto osob podle obecné zásady odpovědnosti za zavinění. Avšak třetí osoby, kterým ze střetu dopravních prostředků byla způsobena škoda, budou moci uplatnit nárok na její náhradu podle zákona č. 63/1951 Sb. (srov. § 14 cit. zák.).

b) Vyloučit nebo omezit nárok na náhradu škody podle zákona č. 63/1951 Sb. lze jen smlouvou, a to v písemné formě. Nemohl by proto provozovatel dopravního prostředku, např. železnice, platně vyloučit nebo omezit svou odpovědnost za způsobené škody při provozu jednostranným projevem vůle (vyhláškou, upozorněním apod.).

Jde-li o škody způsobené usmrcením nebo ublížením na zdraví (osobní škody) dopravovaných osob a osob zaměstnaných pravidelně nebo za účelem provedení díla v obvodu provozních zařízení dopravních prostředků, nelze

odpovědnost podle cit. zákona ani úmluvou platně vyloučit ani omezit, byť by se tak stalo v písemné formě.

Jestliže však škoda poškozenému již nastala, může tento s nárokem na její náhradu volně nakládat, a tedy se ho i nepochybně vzdát.

c) Ustanovení § 3 zákona č. 63/1951 Sb. praví, že „je-li za škodu odpovědně několik osob, odpovídají, pokud není dále ustanoveno jinak, rukou společnou a nerozdílnou“. (Tak by tomu bylo např. u spoluvlastníků dopravních prostředků). Zásada pasivní solidarity by ovšem i u závazků k náhradě škody podle zákona č. 63/1951 Sb. plynula již z obecně platného ustanovení § 239 obč. zák.

Citovaný zákon však postrádá obdobné ustanovení, jaké má občanský zákoník v § 340, totiž že více odpovědných osob se mezi sebou vypořádá podle povahy a míry zavinění. Vzhledem k tomu, že v § 3 cit. zák. není v tomto směru žádným zvláštním předpisem, platí podle § 240 obč. zák., že solidární spoludlužníci jsou ve vzájemném poměru zavázáni rovným dílem. Toto mechanické rozvržení rovných podílů na spoluodpovědné osoby bude ovšem v řadě případů krajně nespravedlivé; leč jiný výklad při znění § 3 cit. zák. není možný.

Solidární odpovědnost však nemá v zákoně č. 63/1951 Sb. místa tam, kde se závazky k náhradě škody rozdělují mezi jednotlivé provozovatele podle poměru jejich účasti na škodě způsobené střetem dopravních prostředků. Poškozený se sice může domáhat náhrady škody na kterémkoliv z provozovatelů, který odpovídá z toho neb onoho provozu, nebo event. na obou, avšak každý z nich může žádat, aby jeho závazek k náhradě škody byl omezen na tu část škody, která je přiměřená jeho účasti na jejím vzniku (srov. § 14 cit. zák.).

Soudíme, že tím je zcela neodůvodněně prolamována zásada solidarity právě tam, kde má být odpovědnost, jak ukazují potřeby praxe, rozšiřována a nikoliv zužována.

Podle našeho názoru bylo ustanovení § 14 cit. zák. zcela mechanicky a bezduše převzato z býv. zák. č. 81/1935 Sb., přestože v našich nových společenských vztazích neodpovídá potřebám života.¹⁸⁾

POZNÁMKY

¹⁾ Velikými a horlivými zastánci těchto rizikových teorií byli např. v Rakousku zejména Randa „O závazcích k náhradě škody“, 1912 str. 6, 61 a násl. a Unger „Handeln auf eigene Gefahr“, Jahrb. f. Dogm. 30, 1891. Dlužno poznamenat, že původní buržoazní rizikové teorie možno charakterizovat jako teorie relativně pokrokové, neboť řešení, které přinášely, znamenalo jisté ulehčení pro postavení poškozených pracujících ve sporech o náhradu škody a umožňovalo jim spíše dosáhnout na podnikateli odškodnění. Ovšem v dalším období kapitalismu dochází k různým transformacím těchto původních rizikových teorií, které už měly všechny silně reakční charakter a které se staly jednou z velmi rafinovaných forem zdůvodňování vykořisťování pracujících. Tak např. jedna z těchto variací hlásala, že škodu má nést sice ten, kdo má z provozu zisk, avšak jen potud, pokud nějaký zisk měl. Jiná z takových variací učila, že provoz je rizikem nejen pro podnikatele, ale i pro ty, kdož v něm pracují, tedy i pro zaměstnance. Utrpí-li škodu, mají za ni nést odpovědnost právě tak jako podnikatel.

²⁾ Srov. např. Merkel „Juristische Enzyklopädie“, r. 1922.

³⁾ Zvýšená odpovědnost byla také zpočátku ukládána podnikatelům železnic ze škody vzniklé provozem železnice „na přilehlých pozemcích, budovách atd.“, tedy na nemovitostech (srov. železniční koncesní zákon č. 238/1854 ř. z.). Náhrady škod způsobených na movitých věcech však byly posuzovány dle obecných předpisů o. z. o., tj. podle principu odpovědnosti za vinu.

⁴⁾ V buržoazní právní nauce se často tvrdilo, že částečný odklon od principu zavinění ve prospěch přísnější odpovědnosti za výsledek byl v této oblasti výsledkem „humánního směru kapitalistické doby“. Tato tvrzení však neodpovídají historické pravdě. Třídním zájmům buržoazie, zejména jejímu úsilí dosáhnout maximálního zisku i v tomto období, vyhovovala zásada odpovědnosti za vinu. Ta totiž znamenala, že kapitalista — podnikatel riskantních a nebezpečných provozů — odpovídal za škody jen v těch málo případech, kdy se poškozenému podařilo prokázat jeho zavinění. Vezmeme-li v úvahu, že příčiny škod v těchto provozech mohl zjistit často jen odborník, dovedeme si představit, s jakým „úspěchem“ mohl ve sporu o náhradu škody prokazovat zavinění provozovatele prostý dělník nebo zaměstnanec či cestující. Nelze ani opomenout to, že spor, zpravidla déle trvající, ve kterém měl pracující prokázat vinu podnikatele, vyžadoval značný finanční náklad, který pracující nemohl nést, poněvadž na to neměl peníze. Jestliže buržoazie ustupuje v určitém období částečně od principu odpovědnosti za vinu, nečiní tak z nějakých humánních důvodů, nýbrž je tomu tak především v důsledku třídního boje a akcí vedených dělnickou třídou a ostatními pracujícími, kteří se domáhali zavádění přísnější odpovědnosti a tím i svého lepšího postavení ve sporech o náhradu škody.

⁵⁾ V sovětském právu je odpovědnost provozovatelů za škody způsobené při provozu železnic a tramvají založena čl. 404 GK RSFSR, tedy v ustanovení pojednávajícím o škodách způsobených zdrojem zvýšeného nebezpečí. Soudní praxe však rozšiřuje odpovědnost provozovatelů podle čl. 404 GK i na škody způsobené při provozu jiných dopravních prostředků (např. automobilů). Odpovědnost za škody způsobené při leteckém provozu jsou upraveny v čl. 78 vzdušného kodexu, škody způsobené při provozu námořní dopravy čl. 132 kodexu obchodní námořní plavby.

⁶⁾ Nejsem proto správně názory hlásající, že v zákoně č. 63/1951 Sb. je upravena jakási kombinovaná odpovědnost za výsledek a za vinu.

⁷⁾ Takto totiž chápe „zvýšené nebezpečí“ charakteristické pro zvláště nebezpečné provozy velká část sovětské i naší občanskoprávní literatury (srov. např. Flejšicová „Objazatělstva iz pričinněnija vreda i iz neosnovatelnogo obogaščennija“, Moskva, Gosjurisdat, 1951, str. 120, Učebnice sov. obč. práva, díl II. str. 334. Luby „Prevencia a zodpovednost v obč. právu“, sv. II, str. 48 a násl., autor této práce ve své kandidátské disertační práci, str. 89—136 (v rukopise).

⁸⁾ Jen v prvých případech, tj. je-li dán protiprávní úkon v souvislosti s událostí, je možno hovořit o provozovatelově odpovědnosti v pravém slova smyslu. V druhých případech, kde škoda byla způsobena jen a jen událostí, není podle našeho názoru správné hovořit o provozovatelově odpovědnosti v pravém slova smyslu (byť sám zákonodárce tohoto výrazu i pro takovéto případy nepřesně používá), neboť ta předpokládá vždy existenci protiprávního úkonu, kterého se však v daných případech nedostává. Existence protiprávního úkonu k vzniku odpovědnosti v pravém slova smyslu obecně a tedy i k odpovědnosti provozovatele dopravních prostředků vyplývá logicky z toho, že objektivní právo se svými příkazy a zákazy obsaženými v právních normách obrací jen k lidem, adresuje je toliko jim, takže pouze lidé a nikoliv přírodní síly mohou tyto příkazy a zákazy porušit, resp. ohrozit. Byla-li proto škoda způsobena toliko událostí, jakou má na mysli § 1 cit. zák., je teoreticky správné hovořit prostě o provozovatelově povinnosti k náhradě škody, která se mu ukládá v zájmu ochrany poškozených též v rámci přísné a široké objektivní odpovědnosti podle zkoumaného speciálního zákona. Tyto případy, kdy škoda bude způsobena jen a toliko událostí, nebudou jistě časté, neboť „čisté působení“ události, jak ze zkušeností z provozů dopravních prostředků plyne, jsou jen výjimečné. Naopak pravidlem bude, že působení události bude umožněno právě nedostatky v jednání

buď samotného provozovatele, či osob, za které odpovídá, tedy protiprávním úkonem. Tato otázka není ovšem v naší literatuře (ale ani v sovětské právní vědě) řešena jednotně. Stejně stanovisko jako autor této práce zastává také obecně Luby, cit. práce, sv. II., str. 17; právě tak soudí i četní civilisté sovětských. Na druhé straně celá řada našich civilistů zastává názor, že i jen sama událost obecně a tedy i ve zkoumaných případech je výjimečně dostatečným základem vzniku odpovědnosti v pravém slova smyslu (srov. Knapp „Některé úvahy o odpovědnosti v obč. právu“, Stát a právo č. 1/1956, str. 82; Doláková-Knappová „Presumpce zavinění a rozsah náhrady škody podle obč. zák., zejména se zřetelem k nesplnění povinnosti z hospodářských smluv“ Universitas Carolina, Iuridica, No 1, str. 1; i toto stanovisko zastávají někteří sovětských civilisté.

⁹⁾ I opomenutí je podle našeho názoru akt vnějšího chování, který se z právního hlediska nijak podstatně neliší od konání. O opomenutí ve smyslu právním je ovšem možno mluvit jen tam, kde určitá osoba byla podle určitého právního předpisu povinna k určitému pozitivnímu chování. Není proto správné ztotožňovat opomenutí s nečinností vůbec, neboť nečinnost nepředpokládá na rozdíl od opomenutí existující povinnost něco konat.

¹⁰⁾ Jde-li o plavidlo bez motorického pohonu, např. převozní pramici poháněnou vesly, tyčí či proudem, je zvýšená odpovědnost podle cit. zákona uložena jen „podnikateli dopravy“ (např. jen tehdy, jde-li o podnik provozující dopravu, jako je přeprava na přívozu atd.).

¹¹⁾ V rámci této práce není možno se zabývat podrobněji a hlouběji otázkami příčinné souvislosti, ostatně i u nás stále velmi spornými. V tomto směru odkazujeme na práce našich civilistů Knappa, cit. práce, str. 80 a násl., Lubyho „Příčinná souvislost v obč. právu“, Právní obzor 1953, str. 241 a násl. a str. 319 a násl. jakož i na Učebnici obč. a rod. práva, druhé přepracované vydání, str. 279—281.

¹²⁾ Někdy se v této souvislosti hovoří o „exkulpčních“ důvodech. To však není přesné. Zákon č. 63/1951 Sb. zakládá odpovědnost za výsledek, tj. odpovědnost bez viny, takže nelze hovořit o provozovatelově „exkulpaci“ čili „vyvinění“. Správnější výraz je proto liberační, resp. exonerační důvody.

¹³⁾ Problematika neodvratitelné vnější náhody (dříve zvané často vis maior) byla vždy předmětem četných teoretických úvah a rozborů (srov. Randa, cit. práce, str. 61, 62, Krasnopolski „Oesterreichisches Privatrecht“ III., str. 149, Exner „Der Begriff der höheren Gewalt“, 1883, str. 86). Všichni tito buržoazní právníci se se svým pojetím vis maior přikláněli k dvěma základním teoriím této oblasti a to buď k teorii subjektivní či objektivní. Je samozřejmé, že naše vysvětlení problematiky neodvratitelné náhody nevystačí ani se starou buržoazní teorií subjektivní ani objektivní. Naše objasnění tohoto pojmu musí jít a jde zcela novou, samostatnou cestou (o tom viz náš výklad). U nás se problematikou pojmu vis maior zabývá zejména Luby v cit. práci, str. 54, sv. II; ze sovětských civilistů upozorňujeme na významné výklady podávané v tomto směru Flejšicovou, cit. práce, str. 147, a Joffem „Otvetstvennost po sov. gražd. pravu“, Izd. Leningradskogo gos. universiteta 1955, str. 193 a násl.

¹⁴⁾ V pojmech „neodvratitelnost škody“ a „neodvratitelnost náhody“ nespátřujeme z hlediska odpovědnosti žádný podstatný rozdíl i přes různou formulaci, která je v prvním případě zaměřena na výsledek, v druhém pak na příčinu. Není důvodu předpokládat, že se v prvním případě míří na jinou odpovědnost než v případě druhém.

¹⁵⁾ Posléze uvedené osoby odpovídají poškozenému podle občanského zákoníka, tj. jen za svou vinu. V novější době převládl v právní nauce, ale i v zákonodárství (srov. zák. č. 69/1958 Sb. o hospodářských vztazích mezi socialistickými organizacemi) názor, že zaměstnanci socialistických organizací neodpovídají za škody způsobené při plnění úkolů jim uložených, poškozenému přímo zásadně nikdy, nýbrž že odpovídají jen a toliko své socialistické organizaci podle zvláštních předpisů. Poškozenému odpovídá jen socialistická organizace.

¹⁶⁾ Pojem řízení tu tedy není myšlen ve smyslu technické obsluhy dopravního prostředku, jakou např. uskutečňuje řidič, letec atd.

¹⁷⁾ DZ K § 2 cit. zák. naznačuje, že ke změně v odpovědné osobě dojde jen tehdy, jde-li o podnikatele, který je oprávcem (nikoli tedy tehdy, jestliže např. určitá osoba z přátelské ochoty provedla opravu automobilu bez nároku na odměnu).

¹⁸⁾ Není totiž žádným tajemstvím, že ustanovení o dělení škod mezi provozovatele dopravních prostředků se dostalo do zákona č. 81/1935 Sb. na přání kapitalistických pojišťoven. Omezení náhrady škody podle účasti jednotlivých provozů snižovalo totiž riziko zúčastněné pojišťovny (samozřejmě tím na druhé straně vzrostlo riziko poškozených třetích osob).

РЕЗЮМЕ

I.

A) Бурное техническое развитие, имевшее место в капиталистическом обществе в первой половине 19 столетия, необходимо и закономерно должно было проявиться и в области транспортных средств. Их огромный размах осуществился сначала в железнодорожном сообщении. Чем дальше тем больше внедряемый способ работы на железных дорогах сопряжен был, однако, и с повышенной опасностью возникновения вреда в отношении жизни, здоровья и имущества лиц, которые или работали в железнодорожном транспорте, или пользовались железной дорогой, или же которые приходили в соприкосновение с этой эксплуатацией. Железнодорожные аварии, сопровождавшие эксплуатацию на железных дорогах с самого начала, послужили причиной возникновения многих требований о возмещении вреда.

При таком положении вещей регулировка ответственности эксплуатационников железных дорог, основанная на принципе вины, оказалась недостаточной, так как для потерпевшего, ввиду сложности железнодорожного технического оборудования, сложности организации железнодорожной эксплуатации и т. п., было весьма затруднительно, а подчас и совершенно невозможно доказывать наличие вины у предпринимателя.

Поэтому в тогдашней юридической науке появляются взгляды, что риск вреда, причиняемого окружению железнодорожной эксплуатации, сопряженной с особой опасностью для внешнего света, должен ложиться прежде всего на тех, кто из такой эксплуатации извлекают экономические выгоды или пользу (так наз. рискованные теории, которые преобладали в тогдашней юридической науке и в законодательстве).

Возложение риска за таким путем причиненный вред на субъектов, извлекающих экономические выгоды из эксплуатации (или же в интересах которых эксплуатация осуществляется), достигалось отказом от принципа ответственности за вину с бременем доказывания на стороне потерпевшего и введением более строгой и широкой ответственности, т. е. или ответственности за вину с бременем доказывания на стороне вредителя (так наз. презумируемая вина) или прямо ответственность за причинение (объективная, каузальная ответственность).

При изучении развития в этом направлении, например в Австро-Венгрии, не безинтересно то, что здесь повышенная ответственность возлагается на эксплуатационников транспортных средств сначала за вред, причиненный перевозимому товару. Дело в том, что торговцы товаром и собственники товара сами были заинтересованы в установлении более строгой ответствен-

ности железнодорожных предпринимателей, так как и они чувствовали, как тяжело, ввиду сложности железнодорожной эксплуатации, доказывать, при возможном возникновении споров, вину железнодорожного предпринимателя.

Однако позднее появились дальнейшие особые предписания (ср. закон от 5 марта 1869 г. № 27 Имп. з. — (Eisenbahnhaftlichtgesetz), который презюмировал вину эксплуатационников железных дорог с паровыми двигателями также у вреда, причиненного в железнодорожном транспорте жизни и здоровью лиц. Законом от 12 июля 1902 г. № 147 Имп. з. эта регуляция была распространена на всех эксплуатационников железных дорог, пользующихся стихийной силой.

Гораздо позднее железнодорожный закон № 86/1937 СЗ, изданный уже в домюнхенской республике (§§ 196—204) установил уже прямо объективную ответственность.

Б) Из строгого принципа ответственности за причинение исходил уже и закон № 162/1908 Имп. з., который регулировал ответственность за вред, причиненный эксплуатацией автомашин (ответственность за причиненный таким путем вред стала, таким образом, актуальной на пол столетия позднее, чем ответственность за вред, возникший при железнодорожной эксплуатации). Предписания упомянутого закона в Чехословацкой республике были заменены законом № 81/1935 СЗ (§§ 45—55).

В) Равно развитие воздушного транспорта после первой мировой войны потребовало законной регуляции ответственности за личный и вещный вред, причиненный при авиационной эксплуатации. Такая регуляция была предусмотрена §§ 29—40 закона № 172/1925 СЗ об авиации.

II.

Предписания об ответственности за вред, причиненный при эксплуатации железных дорог, автомобилей и аэропланов, которые были разрознены и разбросаны по трем разным законам, в нашей народно-демократической республике были объединены и включены в единый специальный закон № 63/1951 СЗ об ответственности за вред, причиненный транспортными средствами.

Закон № 63/1951 СЗ исходит из того, что эксплуатационники транспортных средств отвечают не по принципу ответственности за вину или же ответственности за вину презюмированную, а по принципу ответственности за причинение. Вина здесь нигде не является основанием для ответственности вознаградить вред.

Изложенная повышенная объективная ответственность эксплуатационников транспортных средств согласно цит. закону имеет свое основание возникновения не в старых рискованных теориях. Эксплуатация транспорта, как правильно замечает объяснительная записка к цит. закону, производится у нас по преимуществу социалистическими юридическими лицами, в частности, народными предприятиями. В отличие от капиталистических предприятий, преследовавших единственную цель, а именно достигнуть высшей прибыли, социалистические предприятия служат всему обществу как единому целому, всем гражданам, и, таким образом, служат не себе и своему интересу. Они не ставят себе целью извлекать прибыль в том смысле, как это делали капиталистические предприятия, так что на них и нельзя

в качестве оборотной стороны этой прибыли, возлагать повышенную ответственность за вред, причиненный в транспорте.

III.

Для возникновения обязанности эксплуатационников возместить вред, причиненный при эксплуатации транспортных средств, необходимо наличие следующих предпосылок:

а) неправомерного действия эксплуатационника или же лиц, за которых эксплуатационник отвечает в связи с событием, вызванным особым характером, свойственным эксплуатации, о которой в данном случае идет речь; однако способным основать обязанность эксплуатационника возместить ущерб является только само такое событие;

б) ущерба;

в) причинной связи между обстоятельствами, указанными под пп. „а“ и „б“.

IV.

Однако строгая и широкая объективная ответственность эксплуатационника транспортных средств не является правилом, не допускающим никаких исключений. Законодатель не мог не учесть определенных фактов, вызвавших вредное событие, какое имеет в виду § 1 цит. закона, в частности, он не мог не учесть фактов, которые не находятся ни в какой связи с деятельностью, квалифицированной как эксплуатация транспортных средств, и предотвращение которых выходит, таким образом, за пределы власти эксплуатационника. Поэтому и в случае ответственности за причинение согласно зак. № 63/1951 СЗ законодатель допускает так называемые либерационные основания, которые освобождают эксплуатационника от ответственности.

Согласно цит. закону ответственность снимается с эксплуатационника, если вред

аа) возник в результате вины потерпевшего (в качестве вины оценивается и такое действие потерпевшего, которое нельзя ему вменить из-за недостатка его возраста или здоровья или же из-за душевного расстройства или телесного недостатка);

бб) возник из такого действия третьего лица, которое не могло быть предотвращено (третьим лицом не считаются лица, использованные в эксплуатации);

вв) не мог быть предотвращен и невозможно выводить его ни из состояния транспортных средств или иных транспортных устройств, ни из проявившейся негодности или недостатка действия эксплуатационных устройств или организма лиц, использованных в эксплуатации.

V.

Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации транспортных средств согласно закону № 63/1951 СЗ ложится, таким образом, не на лиц, использованных в эксплуатации (например водителей машин, летчиков и т. п.), а на эксплуатационников этих средств.

Цит. закон понятия эксплуатационник не определяет. Толкования этого

понятия не дают и другие правовые нормы, оперирующие этим понятием (ср., например, § 351 ГК). Поэтому объяснение этого понятия предоставляется полностью правовой теории и судебной практике.

Соответствующим, справедливым и логическим мы считали бы, чтобы за вред, причиненный при эксплуатации транспортных средств, отвечал тот, кто от своего имени и повторно распоряжается транспортным средством во время аварии, определяет способ его использования, принимает административные, организационно-технические и финансовые меры, связанные с использованием этого транспортного средства или же, говоря иначе, т. е. в общем и в целом, кто процесс использования транспортного средства от своего имени фактически организывает и руководит им.

Положение при установлении лиц эксплуатационников или же при определении ответственного субъекта согласно исследуемому специальному закону, в отличие от иных правовых норм, тоже оперирующих этим понятием, — обложено тем, что цит. закон устанавливает в §§ 1 и 2 определенные директивы, при помощи которых возможно в сомнительных случаях определить лицо эксплуатационника или ответственного субъекта.

VI.

Особого внимания заслуживает толкование давностного погашения права на возмещение вреда, причиненного эксплуатацией транспортных средств согласно зак. № 63/1951 СЗ.

В отношении предъявления этих прав действуют особые сроки давностного погашения.

В части 1 § 10 цит. закона предусматривается, что право на возмещение вреда погашается по давности по истечении шести месяцев со дня, когда потерпевший получит сведения о том, каков вред и кто за него отвечает. Поскольку потерпевший не получит сведений о вреде или о лице, ответственном за вред, или об обоих этих фактах, его право погашается по давности по истечении трех лет со дня причинения вреда.

Таким образом, для предъявления права на возмещение вреда согласно закону № 63/1951 СЗ предусматриваются два давностных срока:

аа) шестимесячный субъективный давностный срок, текущий со дня, когда потерпевший получил сведения о том, каков вред и кто за него отвечает,

бб) трехлетний объективный давностный срок, начинающийся течью со дня причинения вреда.

VII.

Взаимные претензии эксплуатационников на возмещение вреда, причиненного им при столкновении транспортных средств, рассматриваются только согласно общим постановлениям гражданского кодекса. Эти претензии ни в коем случае не могут рассматриваться согласно постановлениям закона № 63/1951 СЗ (ср. § 13 цит. зак.).

I.

A. Die stürmische Entwicklung der Technik, welche in der kapitalistischen Gesellschaft während der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts eintrat, mußte sich notwendigerweise auch auf dem Gebiete der Verkehrsmittel bemerkbar machen. Der mächtige Aufschwung der Verkehrsmittel zeigte sich zuerst im Eisenbahnverkehr. Der sich ständig erweiternde Betrieb der Eisenbahnen brachte natürlich auch eine steigende Gefahr von Schäden an Leben, Gesundheit und Besitz jener Personen, welche im Eisenbahnbetrieb arbeiteten, die Eisenbahnen benutzten oder welche sich in der Umgebung dieses Betriebs befanden, mit sich. Eisenbahnunfälle, welche den Eisenbahnbetrieb gleich von Anfang an begleiteten, ließen eine Menge von Schadenersatzansprüchen entstehen.

In dieser Situation konnte man nicht mit der auf dem Verschuldungsprinzip aufgebauten Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer auskommen, denn für den Beschädigten war es in Anbetracht der Kompliziertheit der technischen Einrichtungen der Eisenbahn und des komplizierten Eisenbahnbetriebs sehr schwierig und manchmal ganz unmöglich die Schuld des Unternehmers nachzuweisen.

In der damaligen Rechtstheorie wurde die Meinung vertreten, daß das Gefahrenrisiko, welches der Umgebung des Eisenbahnbetriebs droht, da der Eisenbahnbetrieb besondere Gefahren für die Umwelt mit sich bringt, in erster Linie die Subjekte treffen solle, welche aus dem Eisenbahnbetrieb wirtschaftlich profitieren, gegebenenfalls die Personen, welche aus ihm Vorteile und Nutzen haben (die sogenannten Risikotheorien, welche in der damalige Rechtslehre und der Gesetzgebung vorherrschten).

Die Übertragung des Risikos für auf diese Weise entstandene Schäden auf jene Subjekte, welche aus dem Betrieb wirtschaftlich profitieren (eventuell in deren Interesse der Betrieb geführt wird) wurde dadurch erreicht, daß man das Haftungsprinzip auf Grund des Verschuldens mit der Beweislast auf Seite des Beschädigten aufgab und eine strengere Haftpflicht einführte, die entweder in der Haftung für verschuldete Schäden mit dem Onus probandi auf Seite des Haftpflichtigen (die sogenannte präsumierte Schuld) oder direkt die Haftung für das Ergebnis (objektive oder Kausalhaftung) einführte.

Wenn wir z. B. die Entwicklung in Österreich-Ungarn in dieser Richtung untersuchen, ist es nicht uninteressant, daß hier die verschärfte Haftpflicht den Verkehrsmittelunternehmern zuerst für Schäden an den beförderten Waren auferlegt wurde. Die Kaufleute und die Warenbesitzer hatten nämlich großes Interesse an der strengeren Haftpflicht und an einer weiten Verantwortung der Eisenbahnunternehmer, denn auch sie verspürten es, wie schwer es in eventuellen Streitfällen infolge der Kompliziertheit des Eisenbahnbetriebes ist, das Verschulden des Eisenbahnunternehmers nachzuweisen.

Später erscheinen weitere spezielle Vorschriften (vergl. das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 5. März 1869 No. 27 RG), welche das Verschulden der Unternehmer von mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen für Schäden, welche durch den Eisenbahnbetrieb am Leben und der Gesundheit von Personen verursacht werden, voraussetzen. Durch das Gesetz vom 12. Juli 1902, No. 147 RG, wurde diese Bestimmung auf alle Unternehmer von Eisenbahnen, welche durch Naturkräfte angetrieben sind, ausgedehnt.

Das viel spätere Eisenbahngesetz No. 86/1937 Sb. (Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Tschechoslowakischen Republik), welches schon in der vormünchischen Epoche der Tschechoslowakischen Republik herausgegeben wurde, setzt schon direkt objektive Haftpflicht fest (§§ 196—204). (Dieses Gesetz wurde später im wesentlichen durch das Gesetz No. 97/1950 Sb. Über die Eisenbahnen ersetzt.)

B. Von dem strengen Prinzip der Haftpflicht für das Ergebnis ging auch schon das Gesetz No. 162/1908 RG aus, welches die Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden normierte. Die Haftpflicht für in dieser Weise entstandene Schäden wurde also ungefähr um ein halbes Jahrhundert später aktuell als die Haftung für durch Eisenbahnbetriebe verursachte Schäden. Die Vorschriften des angeführten Gesetzes wurden während der Periode vor München durch das Gesetz No. 81/1935 Sb. (§§ 45—55) ersetzt. Dieses Gesetz wurde später durch das Gesetz No. 56/1950 Sb. Über den Verkehr auf öffentlichen Straßen ersetzt.

C. Auch die Entwicklung des Flugverkehrs nach dem ersten Weltkrieg machte eine gesetzliche Bestimmung der Haftpflicht für Personen- und Sachschäden, welche durch den Flugverkehr bewirkt werden, nötig. Dies geschah durch die Bestimmungen §§ 29—40 des Gesetzes No. 172/1925 Sb. Über das Flugwesen.

II.

Die Vorschriften über die Haftung für Schäden, welche bei dem Betrieb von Eisenbahnen, Automobilen und Flugzeugen bewirkt werden, war bisher uneinheitlich und in drei Gesetzen verstreut; sie wurden in unserer Volksrepublik vereinheitlicht und in ein einziges spezielles Gesetz No 63/1951 Sb. Über die Haftpflicht für durch Verkehrsmittel bewirkte Schäden zusammengefaßt.

Das Gesetz No. 63/1951 Sb. geht davon aus, daß die Verkehrsmittelunternehmer nach dem Grundsatz der Haftung für das Ergebnis, nicht aber nach dem Prinzip der Haftung für das Verschulden, resp. der Haftung für präsumierte Schuld, haftpflichtig sind. Das Verschulden ist hier nirgends der Grund der Schadenersatzpflicht.

Die festgesetzte erhöhte objektive Haftung der Verkehrsmittelunternehmer nach dem zitierten Gesetze wurzelt nicht in den alten Risikotheorien. Der Verkehr wird bei uns, wie die Begründung des Gesetzentwurfes des zit. Gesetzes richtig feststellt, größtenteils von sozialistischen Rechtssubjekten, besonders von volkseigenen Betrieben, bewerkstelligt. Im Gegensatz zu kapitalistischen Betrieben, welche das einzige Ziel möglichst großen Gewinn zu erzielen verfolgten, dienen die sozialistischen Betriebe der ganzen Gesellschaft, allen Bürgern, also nicht sich selbst und ihren eigenen Interessen. Ihnen handelt es sich nicht um Gewinn in dem Sinne, wie dies bei den kapitalistischen Betrieben der Fall war; daher kann ihnen auch nicht als Kehrseite dieser Gewinne erhöhte Haftpflicht für durch den Verkehr verursachte Schäden auferlegt werden.

III.

Zur Entstehung der Schadenersatzpflicht der Unternehmer für Schäden, welche beim Betrieb von Verkehrsmitteln entstehen, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

a) Eine rechtswidrige Handlung des Unternehmers, resp. der Personen, für welche er haftet, im Zusammenhang mit einem Ereignis, welches durch den besonderen, dem Betrieb, um den es sich in dem gegebenen Falle handelt, eigenen Charakter hervorgerufen wurde; jedoch auch schon so ein Ereignis allein ist fähig die Pflicht des Unternehmers zu Schadenersatz zu begründen.

b) Schäden.

c) Der kausale Zusammenhang zwischen a) und b).

IV.

Die strenge und weite objektive Haftpflicht des Unternehmers von Verkehrsmitteln ist jedoch nicht ausnahmslos. Der Gesetzgeber konnte gewisse Tatsachen nicht außer Acht lassen, welche das Schaden stiftende für den betreffenden Betrieb eigentümliche Ereignis hervorriefen, besonders nicht jene Tatsachen, welche ohne Beziehung zu dem Betrieb der Verkehrsmittel sind und deren Verhinderung sich daher der Macht des Unternehmers entzieht. Aus diesem Grunde läßt der Gesetzgeber auch im Falle der Haftung für das Ergebnis nach dem Gesetz No. 63/1951 Sb. sogenannte Haftpflichtbefreiungsgründe zu, welche den Unternehmer von der Haftung befreien.

Der Unternehmer haftet nach dem zitierten Gesetze nicht, wenn der Schaden

aa) durch Verschulden des Beschädigten zustande gekommen ist (als Verschulden betrachtet man auch solche Handlungen des Beschädigten, welche man ihm wegen seines Alters, Gesundheitszustandes, Geisteskrankheit oder eines körperlichen Gebrechens nicht zurechnen kann),

bb) durch eine Handlung dritter Personen verursacht wurde, welche nicht verhindert werden konnte (als dritte Personen betrachtet man nicht jene Personen, welche im Betrieb benützt werden);

cc) nicht verhindert werden konnte und man ihn weder dem Zustand der Verkehrsmittel oder anderer Betriebseinrichtungen, noch dem Versagen oder der mangelhaften Tätigkeit der Betriebseinrichtungen oder den Organismen, der im Betrieb benützten Personen, zuschreiben kann.

V.

Die Haftpflicht für durch Verkehrsmittel verursachte Schäden trifft nach dem Gesetz No. 63/1951 Sb. den Unternehmer, jedoch nicht die Personen, deren er sich im Betrieb bedient (z. B. Lenker, Maschinenführer, Piloten u ä.).

Das zitierte Gesetz bestimmt den Begriff des Unternehmers nicht. Auch andere Rechtsnormen, welche mit diesem Begriff operieren (vergl. z. B. § 351 des Bürgerlichen Gesetzbuches), definieren ihn nicht. Die Erklärung dieses Begriffes ist daher vollkommen Aufgabe der Rechtstheorie und der Gerichtspraxis.

Unserer Meinung nach ist als Unternehmer derjenige anzusehen, welcher zur Zeit des Unfalls im eigenen Namen und wiederholt mit den Verkehrsmitteln disponiert, ihre Benützungsweise bestimmt, die nötigen administrativen, organisationstechnischen und finanziellen Verfügungen, welche mit dem Betrieb verbunden sind, trifft, oder allgemein und zusammenfassend gesagt, wer den Verwertungsprozeß der Verkehrsmittel im eigenen Namen tatsächlich und wiederholt organisiert und leitet.

Die Situation bei der Bestimmung der Person des Unternehmers, resp. bei der Bestimmung des haftpflichtigen Subjekts nach diesem speziellen Gesetz,

ist hier zum Unterschied von anderen Rechtsnormen, welche auch mit diesem Begriff operieren, dadurch erleichtert, daß das zitierte Gesetz in den §§ 1 und 2 gewisse Richtlinien gibt, mittels deren im Zweifelsfall die Person des Unternehmers, resp. des haftpflichtigen Subjekts, bestimmt werden kann.

VI.

Für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen für Schäden, welche durch den Betrieb von Verkehrsmitteln verursacht wurden, gelten nach dem Gesetz No. 63/1951 Sb. besondere Verjährungsfristen.

In § 10, Absatz 1 des zitierten Gesetzes wird festgesetzt, daß der Anspruch auf Schadenersatz in sechs Monaten nach dem Tage, wo der Beschädigte erfährt, was für ein Schaden entstanden ist und wer ihn verursacht hat, verjährt. Wenn der Beschädigte nicht von dem Schaden oder der Person, welche für ihn haftet, oder von beiden Tatsachen erfährt, verjährt sein Schadenersatzanspruch in drei Jahren von dem Tage an, wo der Schaden bewirkt wurde.

Es gelten also für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen nach dem Gesetz No. 63/1951 Sb. zwei Verjährungsfristen:

aa) die sechsmonatige subjektive Verjährungsfrist, welche mit dem Tag beginnt, an dem der Beschädigte erfahren hat, was für ein Schaden entstanden ist und wer für den Schaden verantwortlich ist,

bb) die dreijährige objektive Verjährungsfrist, welche von dem Tag an läuft, an dem der Schaden entstanden ist.

VII.

Die gegenseitigen Schadenersatzansprüche von Unternehmern für durch Zusammenstöße von Verkehrsmitteln verursachte Schäden werden nur nach den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches beurteilt. Diese Ansprüche dürfen niemals nach den Bestimmungen des Gesetzes No. 63/1951 Sb. beurteilt werden (vergl. § 13 des zitierten Gesetzes).