

vzájemnou pohledávku za pravou, o d v o l a c í s o u d ji uznal za pravou.

N e j v y š š í s o u d obnovil v tomto směru rozsudek prvního soudu.

D ů v o d y:

Dovolatelka napadá úsudek odvolacího soudu, že její závazek, provést zasklení svým montérem na telegrafické vyzvání žalovaného i h n e d, opodstatňoval plnění fixní a že proto žalovaný, když se žalobkyně ocitla s plněním v prodlení, byl oprávněn beze všeho od smlouvy odstoupiti a žádati náhradu škody pro neplnění, aniž dříve stanovil žalobkyni přiměřenou dodatečnou lhůtu k plnění. Dovolání nelze v tomto směru odepřítí důvodnost. Zjištěná úmluva stran zněla ovšem tak, že žalobkyně, jakmile ji žalovaný telegraficky vyzve, pošle ihned svého montéra, by provedl zasklení u žalovaného, a takto zněla i telegrafická výzva žalovaného. Než přes to tu nešlo o plnění fixní po rozumu § 919 obč. zák. Výraz: »pošlete ihned« sám o sobě nemůže býti považován za přesně určenou dobu k plnění, aniž může z něho býti dovozováno, že podle srovnalé vůle smluvních stran toto plnění »ihned« mělo býti podstatným kusem úmluvy, t. j. takovým, že jiné než okamžité plnění nemělo za smluvní býti považováno, nýbrž že by bylo bývalo plněním zcela jiného druhu, jak by toho bylo vyžadovalo plnění fixní podle § 919 obč. zák. Že plnění nespěchalo tak, že by zasklení poněkud opožděné nebylo mělo již zamýšleného účelu, plyne z vlastního seznání žalovaného, že hostinec, v němž zasklení mělo býti provedeno, měl býti otevřen teprve dne 15. listopadu 1926, takže, když žalovaný dal telegrafický příkaz k zasklení již 6. listopadu 1926, nebylo nevyhnutelně nutno, by zasklení bylo provedeno neprodleně po výzvě. I další seznání žalovaného, že po odeslání telegrafické výzvy vyčkal ještě pět dní, než od smlouvy se žalobkyní odstoupil a dal zasklení provést Bedřichem F-em, nasvědčuje tomu, že okamžitého provedení zasklení nebylo nezbytně třeba a že by bylo stačilo, kdyby žalovaný byl žalobkyni, když se s plněním ocitla v prodlení, k plnění poháněl, stanoviv jí přiměřenou dodatečnou lhůtu k plnění. Nešlo-li však o plnění fixní, nebyl žalovaný oprávněn, jakmile se žalobkyně ocitla s plněním v prodlení, ihned jednostranně od smlouvy odstoupiti a na žalobkyni žádati náhradu škody pro neplnění, nýbrž náleželo mu podle §§ 1151 a 918 obč. zák., by nejdříve stanovil žalobkyni přiměřenou dodatečnou lhůtu k plnění s tím, že, nebude-li dodržena lhůta, bude požadovati náhradu škody pro neplnění. Poněvadž se žalovaný takto nezachoval, není jeho nárok na náhradu škody, t. j. na náhradu nákladů vyšších, které mu byly způsobeny tím, že si dal zasklení provést osobou třetí, po právu.

Čís. 10034.

Ručení za škodu z provozu silostrojů (zákon ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák.).

Ustanovení § 3 aut. zák. není obmezeno jen na vzájemné nároky osob uvedených v §§ 1 a 2 aut. zák., nýbrž vztahuje se na veškeré nároky na náhradu ze střetnutí se provozů podrobených povinnému ručení.

Z předpisu § 3, poslední odstavec, aut. zák. plyne, že výraz »vzájemné nároky« v prvním odstavci § 3 aut. zák. nelze vykládati v ten rozum, že ustanovení § 3 aut. zák. jen tenkrát lze užíti, když i osoby ručící za automobil, i dráha utrpěly škodu a nároky své současně proti sobě uplatňují, nýbrž jest tomuto výrazu rozuměti tak, že, utrpěla-li škodu osoba ručící za silostroj, nemůže náhradní nárok proti ručící dráze uplatňovati podle zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., právě tak, jako nemůže dráha utrpěvší škodu uplatniti svůj náhradní nárok proti osobám ručícím za automobil podle §§ 1, 2 aut. zák.

(Rozh. ze dne 25. června 1930, Rv I 1788/29.)

Žalobce, přejížděje autem hlavní trať dráhy v době, kdy závory nebyly spuštěny, srazil se s motorovou dresinou a byl poraněn. Žalobní nárok proti dráze na náhradu škody uznal procesní soud prvního stádu důvodem po právu. Odvolací soud potvrdil napadený rozsudek mimo jiné z těchto důvodů: Žalovaná strana vytýká prvnímu soudu, že věc posoudil nesprávně s hlediska právního, použiv na uplatňovaný nárok ustanovení zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., ač použití tohoto zákona jest prý vyloučeno § 3 zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák. o ručení za škody z provozu silostrojů. Nelze však přisvědčiti názoru, že zákonem o silostrojích byl zákon o ručení železnic novelisován. § 3 zákona z roku 1908 mluví výslovně jen o témž zákonu a jeho §§ 1 a 2, a ruší se tu jen platnost automobilového zákona, nikoli jiného, takže »vzájemným nárokům« v cit. § 3 uvedeným jest rozuměti jako nárokům podle automobilového zákona, nikoli podle jiných zákonů. Zákon z roku 1908 ustanovil v § 3 zásadu, že se nároky proti automobilistům řídí podle zákona z roku 1908 jen tehdy, jde-li jen o jejich zavinění, kdežto, jde-li o vinu vzájemnou, neplatí tento výjimečný zákon, nýbrž zákoník občanský. V takovém případě ručí automobilista mírněji. Z odst. (2) cit. § 3 vyplývá, že při srážce dvou silostrojů ručí obě strany podle občanského zákona a rovněž tak že majitel silostroje ručí tehdy, když událost nastala srážkou vzniklou provozováním podniků ručících podle zákona čís. 27/69 ř. zák. Výraz (3) cit. § 3 »ve všech těchto případech« nelze vykládati tak, že obě strany ručí jen podle občanského zákona, vždyť v zákoně z roku 1908 mluví se jen o nárocích na náhradu proti majitelům silostrojů, nikdy však o nárocích proti železnici, výjimka cit. odst. (2) nemůže se na železnici vztahovati již proto, že by ani bez této výjimky železnice neručila podle zákona z roku 1908. Ručení dráhy upraveno jest zákonem čís. 27/69 ř. zák., kterého se výjimka z jiného zákona dotýkati nemůže, leč by výslovně byl pozdějšími zákony onen původní zrušen, a dráha přece podle zákona z roku 1908 nikdy neručila. Cituje-li rozsudek prvního soudu § 2 zákona z r. 1869, netvrdí tím, že žalovaná strana se ho dovolávala.

N e j v y š š í s o u d zrušil rozsudky obou nižších soudů a vrátil věc prvému soudu, by ji znovu projednal a rozhodl.

D ů v o d y:

Právem vytýká dovolatel odvolacímu soudu nesprávné právní posouzení věci (§ 503 čís. 4 c. ř. s.). Dovolací soud nesdílí názor odvolacího soudu, že se ustanovení § 3 zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák. vzhledem k tomu, že jest tam uveden § 1 a 2 cit. zák., vztahuje jen ke vzájemným nárokům na náhradu osob v § 1 a 2 cit. zák. uvedených, tedy automobilistů. Ustanovení § 3 aut. zák. jest rozuměti tak, že se veškeré nároky na náhradu, vzniklé ze střetnutí se provozů podrobených povinnému ručení, tedy i vzájemné nároky automobilistů, i nároky železničního podniku proti automobilistovi a nároky automobilistů proti železničnímu podniku řídí podle obecného práva občanského. Pro tento názor mluví doslov zákona; neboť § 3 jedná ve svém prvním odstavci výslovně o vzájemných nárocích na náhradu z poškození ručících osob nebo jejich věcí bez jakéhokoliv omezení, a v druhém odstavci zdůrazňuje ještě zvláště, že nečiní rozdíl, zda škodná událost vznikla při provozování silostroje jediné, nebo tím, že se provozované silostroje setkaly spolu nebo provozováním podniků, které jsou podrobeny ručení podle zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., anebo ze dne 12. července 1902 čís. 147 ř. zák., tedy zákonům o ručení železnic, a v třetím odstavci ustanovuje § 3 výslovně, že se nároky na náhradu — a mohou býti přece míněny jen nároky, uvedené v druhém odstavci — řídí ve všech těchto případech podle obecného občanského práva. Pro názor tu zastávaný mluví dále, že v § 3 jsou na roveň postavena poškození ručících osob a poškození jejich věcí, což by bylo vyloučeno, kdyby se nemělo použítí i při nárocích proti dráze občanského práva, poněvadž dráha podle zákona ze dne 5. března 1869 čís. 27 ř. zák. za poškození věcí vůbec neručí. Dále svědčí tomuto názoru i poslední odstavec § 3 aut. zák., jenž jedná o nárocích osob třetích, nikoliv tedy o »nárocích vzájemných«, a praví, že tyto osoby utrpěly-li škodu (na věcech a na těle) z událostí, které vznikly setkáním se několika ručících provozů, mohou vznést své nároky na náhradu proti každé osobě ručením zavázané podle toho zákona, který podle povahy provozu žalované osoby jest rozhodným pro její ručení, tedy podle automobilového zákona nebo podle zákona o ručení železnic. Z tohoto předpisu plyne úsudkem z opaku, že při »vzájemných nárocích« na náhradu nelze použítí těchto zákonů, tedy ani zákona automobilového ani zákona o ručení železnic ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. a ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák. Jak plyne z porovnání prvního a čtvrtého odstavce § 3 aut. zák. nelze výraz »vzájemné nároky« vykládati ani v ten rozum, že ustanovení § 3 aut. zákona jen tenkrát lze užíti, když i osoby za automobil ručící, i dráha škodu utrpěly a nároky své současně proti sobě uplatňují, nýbrž jest tomuto výrazu rozuměti tak, že, utrpěla-li tělesný úraz osoba ručící za jízdní silostroj, nemůže náhradní nárok proti dráze

ručící uplatniti podle zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. právě tak, jako nemůže dráha v uvedeném případě škodu utrpěvší, uplatniti svůj nárok náhradní proti osobám za automobil ručícím, podle § 1, 2 zákona ze dne 9. srpna 1908 čís. 162 ř. zák. Plyne to také z důvodové zprávy k § 3 aut. zák. (III. zpráva just. výboru poslan. sněmovny o první vládní předloze), kdež se výslovně podotýká, že by vedlo k nehoráznotem stanoviti, by si podniky s povinným ručením ručily ze vzájemných nároků na náhradu škod vzniklých z téže škodné události; důvodová zpráva sama uvádí případ, že se srazí jízdní silostroj s dráhou, ale také případy, že se srazí vlak s vlakem jiné dráhy, a praví, že otázku náhradní povinnosti ve všech těchto případech lze upravit jen podle zásady zavinění. Ostatně bude zpravidla i v oněch případech, kde neuplatňují současně proti sobě automobilista a dráha nároky na náhradu, nutno vypořádati se s otázkou spoluzavinění druhé strany a neodpovídalo by to spravedlnosti uložiti jedné straně (dráze) břemeno obtížnějšího důkazu, ačkoli jde o dva podniky s povinným ručením. Neobstojí námitka, že by se byl zákonodárce o tom zmínil, kdyby se jeho úmysl byl nesl k tomu změnití zákon o ručení železnic. Neboť nebylo třeba se zvláště o tom zmiňovati, ano šlo jen o otázku, jak se mají upravit vzájemné nároky na náhradu vzniklé ze setkání více povinně ručících podniků, o otázku, která byla akutní i proto, že kromě automobilového podniku byl tu již jeden podnik s povinným ručením, podnik železniční, a stačilo upravit tuto otázku v novém zákoně. Žalobce opřel svůj nárok nejen o zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., nýbrž tvrdil výslovně, že škodu zavinili železniční podnik a jeho zřízení, a nabízel o tom důkazy. Vzhledem k právnímu nazírání, z něhož vyšly nižší soudy, obíraly se sice otázkou zavinění žalobce, nikoli však otázkou tvrzeného vlastního zavinění železničního podniku, pokud se týče zavinění jeho zřízců, jmenovitě neobíraly se otázkou, zda řidič dresiny dával výstražné znamení tak, že vyhovovalo to účelu, zda zmírnil rychlost jízdy dresiny tak, jak to vyžadovala bezpečnost lidí a cizího majetku v této situaci, jmenovitě při obmezeném rozhledu, blízkém přecestí přes dráhu a okolnosti, že dresina nebyla vypravena jako vlak, tedy podle § 6 předpisů pro obsluhu a jízdu motorových vozíků a dresin, jízda dresiny nebyla oznámena strážníkům trati a nebyly spuštěny závory. V tomto směru jakož i po případě ohledně toho, zda jde na straně žalované o nezdatné osoby (§ 1315 obč. zák.) opomenuly nižší soudy zjistiti rozhodné skutkové okolnosti.

Čís. 10035.

Účinnost smíru při dobrovolném rozvodu manželství od stolu a lože, jímž se manžel zavázal, že bude platiti manželce výživné, dokud tím nebude vyčerpáno věno, ve smíru udané, není podmíněna sepsáním notářského spisu.

(Rozh. ze dne 25. června 1930, Rv II 528/29).