

radná jak pro poručnici, tak pro soud. Jeho práva a povinnosti jsou uvedeny v §§ 212 a 213 obč. zák., a již z těchto předpisů jde, že zákon dobře o tom věděl, že mohou nastati mezi poručnici a spoluporučníkem neshody o výkonu poručení, neboť ustanovuje, že spoluporučník musí se snažiti, by důležitým závadám čelil a má je, je-li toho třeba, poručenskému soudu oznámiti. Soud má učiniti vhodná opatření k nápravě, ale nemůže nahraditi proucí se poručení kolisním opatrovníkem. Pro ustavení opatrovníka z tohoto důvodu není tu místa, protože jest tu právě »moc poručenská« (§ 269 obč. zák.).

### Čís. 9235.

**Dráha jest povinna pečovati o to, by mohl zřízenec zavčas spustiti zábrany, jede-li nebo posunuje-li se vlak přes přejezd.**

**Nelze použiti § 1304 obč. zák., nýbrž § 1302 obč. zák., šlo-li o zavinění třetích osob (dráhy a kočího poškozeného) a nebylo-li ani tvrzeno zavinění poškozeného.**

**§ 1302 obč. zák. nepředpokládá, že bylo jednáno communi consilio.**

**Solidární ručení podle § 1302 obč. zák. nastává i tehdy, lze-li sice odstoupňovati přibližně míru zavinění, ale nelze rozdělit škodu na části, jež by připadly na jednotlivá opomenutí.**

(Rozh. ze dne 4. října 1929, Rv I 116/29.)

Žalobcův kůň byl zasažen lokomotivou na nechráněném přejezdu dráhy a poraněn. Žalobní nárok na náhradu škody proti dráze uznal procesní soud první stolice z polovice důvodem po právu. Odvolací soud nevyhověl odvolání ani té ani oné strany.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání žalované, k dovolání žalobcovu uznal právem, že žalobní nárok jest důvodem zcela po právu.

### D ů v o d y:

K dovolání žalované dráhy: Jde o věcnou škodu a jest tedy použití předpisů 30. hlavy občanského zákoníka. Není sporno, že v době úrazu závory na přejezdu silnice byly otevřeny, že posunovány byly na nádraží vozy a že se posunující lokomotiva střetla na přejezdu silnice s podsedním koněm žalobce, který tím byl poraněn. Z toho plyne, že závory nebyly spuštěny, že se posuovalo tak, že vozy vlaku sáhaly až přes přejezd silnice. Nižší soudy zjistily po skutkové stránce, že i před úrazem bývaly závory otevřeny, i když se posuoval vlak na přejezdu, a to proto, poněvadž po restrikci personálu trpěla stanice nedostatkem, a že staniční dělník V. musil zastávat službu výměnářskou a zábranářskou; zjistily dále, že závory spouští se ručním pohonem, který jest umístěn 5.80 m od hranice silnice, a že výměny, jež měl zábranář zároveň obsluhovat, jsou vzdáleny od hranice silnice 60 m, pokud se týče 85 m, dále, že silnice, přes kterou vede přejezd, jest silně frekven-

tována a že na vzdálenost asi 22 m od předu silnice, na kterou obdržel strojvůdce návěst, by zastavil, nebylo lze zastaviti vlak jedoucí rychlostí 10 km. Z těchto zjištění správně usoudily nižší soudy, že úkon výměnáře a závoráře na takovém místě nesměl býti svěřen téže osobě, že nemohl býti současně touž osobou obstaráván, poněvadž jí nestačí čas, by od výměn doběhla k závorám a je před projíždějícím vlakem stáhla. Dráha jest povinna, by vše zařídila, čehož jest podle vědy a zkušenosti třeba, by nebyla ohrožena bezpečnost dopravy, železničních zaměstnanců neb jiných osob. Že k této povinnosti náleží pečovati o to, by zřízenec mohl spustiti zábrany, jede-li nebo posunuje-li se vlak přes přejezd, plyne nejen z čl. 36 instrukce č. XIX., nýbrž i z věci samé a z účelu zábran. Že zástupci železničního podniku jeho správou pověřeni nedbali v souzeném případě ve stanici této povinnosti, vyplývá ze skutkových zjištění a právem proto uznaly nižší soudy, že žalovaná strana ručí za škodu nedostatkem povinné péče těchto zástupců způsobenou, neboť ručí za toto zavinění bezpodmínečně (§§ 26, 337 obč. zák.). Nebylo proto třeba, by se odvolací soud ještě pustil do otázky, zda se pomocníci dráhy (při posunování a při obsluhování závor zaměstnaní zřizenci dráhy) dopustili hrubé nedbalosti a zda žalovaná strana za zavinění těchto pomocníků ručí jen za předpokladu § 1315 obč. zák. Dovolání žalované strany nebylo proto vyhověti.

Naproti tomu jest dovolání strany žalující odůvodněno. Jest sice nižším soudům přisvědčiti, že kočí Josef P. nehodu spoluzavinil tím, že nevěnoval přejezdu přes kolej náležitou pozornost a opatrnost; nižší soudy však pochybily, pokud z toho vyvozují, že žalovaná strana ručí za škodu jen polovicí. Přehlédly, že nebylo tvrzeno, tím méně prokázáno, že nehodu zavinili žalobci, že tu tedy nejde o spoluzavinění poškozeného a že jen za tohoto předpokladu lze použití předpisu § 1304 obč. zák., který patrně měly na mysli. Naopak tu jde o zavinění osob třetích (dráhy a kočího) a jest tedy použití ustanovení § 1302 obč. zák., které ovšem vychází z předpokladu § 1301 obč. zák., že ke škodě, bezprávně způsobené, přispělo více osob společně; avšak § 1302 obč. zák. nepředpokládá, že bylo jednáno *communi consilio*. Opačný výklad zákona byl i v nauce, i v judikatuře opuštěn (srov. rozh. čís. 4940, 4874 sb. n. s. a literaturu tam uvedenou). Stačí, je-li škoda výsledkem neopatrného jednání neb opomenutí více osob. Nelze-li jejich podíly na této škodě určit, zodpovídají za ni nikoli jen rovným dílem, nýbrž solidárně. Opomenutí železniční správy a kočího Josefa P-a zavinilo srážku; lze sice odstupňovati přibližně míru zavinění, ale nelze rozdělit škodu na části, jež by připadly na jednotlivá opomenutí. Jest proto použití velícího předpisu § 1302 obč. zák., podle něhož vinníci ručí solidárně a jest jim ponecháno, aby se dohodli mezi sebou o rozdělení náhrady.

### Čís. 9236.

**Zákon ze dne 26. března 1925, čís. 47 sb. z. a n. o prodloužení promlčecí lhůty pro některé pohledávky.**