

Čís. 16270.

Odpovědnost železnice (zák. č. 27/1869 ř. z.).

Není příhodou v železniční dopravě pouhá skutečnost, vyčnívala-li betonová deska vodního jeřábu nepatrně (několik centimetrů) nad povrch nástupiště.

(Rozh. ze dne 1. září 1937, Rv I 126/36.)

Srv. rozh. č. 7195,, 11496 Sb. n. s.

Žalobní nárok na náhradu škody, které se žalobce domáhal na žalovaném Československém státu, uznal soud první stolice po právu jednou třetinou, odvolací soud jej uznal po právu zcela.

Nejvyšší soud zamítl žalobu.

Důvody:

Podle ustálené judikatury nejvyššího soudu předpokládá příhoda v dopravě, aby se v provozu dráhy sběhlo něco nepravidelného, krom-obyčejného, nějaká odchylka od obvyklého způsobu dopravy. V rozhodnutí č. 7195 Sb. n. s., na něž se odkazuje, bylo blíže vyloženo, že úchytky od řádného nebo předepsaného způsobu vystupování z vlaku a opouštění stanice mohou býti příhodou v dopravě jen tehdy, když se jimi vyvolává nebo zvětšuje nebezpečí pramenící ve zvláštní, osobité povaze železnice jako dopravního prostředku, provozovaného motorickou silou, a že příhody při vystupování a opouštění stanice, jež se stejně mohou přihoditi i jinde a při jiné příležitosti, nejsou příhodami v dopravě. V souzené věci jde o to, zda možno spatřovati příhodu v dopravě v tom, že na cestě, kterou procházeli cestující vystoupivší z posledních vagonů vlaku a ubírající se prostorem 53 resp. 77 cm širokým k přijímací budově, vyčnívala u vodního jeřábu betonová deska 8 cm nad povrch nástupiště, o kterou žalobce po vystoupení z vagonu, ubíraje se k přijímací budově, klopýtl a zranil se. Kdežto odvolací soud posuzoval dotčenou otázku s hlediska, že žalobce při své chůzi narazil na netušenou překážku, uznal první soud na příhodu v dopravě proto, že betonová deska v tom stavu, v jakém byla v době úrazu, byla zařízením nebezpečným a že železnice nedostála své povinnosti k zabezpečení bezvadného stavu drážního tělesa. S právním názorem nižšími soudy vysloveným nelze souhlasiti. Podle zjištěného stavu věci musili cestující, vystoupivší z posledních vozů vlaku, na cestě k přijímací budově přejíti prostorem 53 resp. 77 cm širokým, obejít vodní jeřáb a přejít přes troje koleje č. 1, 3 a 5. Nástupiště mezi 1. a 2. kolejí, řádně upravené, jde nejen až k jeřábu, ale i za něj až k světelnému stožáru, a v místech kolem vodního jeřábu jest 5.4 m volné betonované místo s otvorem do stoky. V místech těch je nástupiště z technických důvodů vynecháno, méně upraveno a povlovně se v těch místech snižuje kolem vodního jeřábu, až jest pouze ve výši pražců. Na té betonové desce,

přečnívajícím 8 cm nad povrch nástupiště, stojí vodní jeřáb, který byl v době nehody osvětlen petrolejovou lampou. Podle zjištěného stavu věci byla tehdy slabá mlha a bylo na cestě, po které se žalobce měl ubírat k přijímací budově, sice šero, ale osvětlení bylo přece tak dostatečné, aby cestující při zvýšené opatrnosti mohl železniční těleso přejít. Vystoupil-li žalobce z vlaku podle zjištěného stavu věci 21½ m za vodním jeřábem, musel vodní jeřáb vidět a musel s tím počítat, když měl kolem něho projít, že musí minout místo, které nelze upravit tak, jako je tomu při řádném nástupišti. Podle znalcovho posudku jest vodní jeřáb svým postavením a úpravou zcela shodný se všemi ostatními vodními jeřáby systému »Spitzner« a nelze na jeho úpravě se zřetelním na důležitost dopravní jistoty nic měnit. Na dráze nelze rozumně požadovat, aby upravila nástupiště tak, aby cestující při jeho přechodu nemuseli vůbec dávat pozor a aby byl každý úraz vyloučen. Jede-li kdo drahou, musí počítat s tím, že mu bude minout překážky, neboť přechod přes drážní těleso vyžaduje vždy zvýšené pozornosti, bdělosti a opatrnosti. Musí-li člověk i na chodníku na obyčejné ulici při nejmenší opatrnosti počítat s překážkami 8 cm vysokými, tím spíše měl tak učinit žalobce na drážním tělese, kde takových překážek může být mnoho. Ve vyvýšeném betonovém základu vodního jeřábu 8 cm nad povrchem nástupiště, kolem něhož se museli cestující ubírat k přijímací budově, nelze tedy spatřovat něco kromobyčejného v zařízení dráhy, nějakou nepravidelnost v provozu dráhy, zvláště když samy koleje dráhy jsou 13 cm vysoké a cestující opouštějící tehdy vlak museli překročit troje kolejnice a ještě 13 cm vysoký schod vedoucí z nástupiště pod verandu, jak na to znalec ve svém posudku poukázal. Skutečnost, že betonová deska vodního jeřábu vyčnívala 8 cm nad povrch nástupiště, nelze proto považovat za příhodu v dopravě. Mohla by ovšem být příhodou v dopravě, kdyby nebylo tehdy nástupiště dostatečně osvětleno, jak se to v žalobě tvrdilo, avšak nebylo dokázáno. Posuzuje-li se věc s vylíčeného právního hlediska, bylo dovolání vyhověti.

Čís. 16271.

Není porušením předpisu § 46 honeb. zák. č. 49/1866 z. z. pro Čechy, nebyly-li obsílka k jednání o žalobě na náhradu za škodu učiněnou honbou a zvěří a vyzvání k jmenování důvěrníků doručeny žalovanému do vlastních rukou.

O tom, zda je dotčená žaloba důvodem po právu čili nic, mají rozhodovat všichni členové rozhodčího soudu, nikoli jen vrchní rozsudí.

(Rozh. ze dne 2. září 1937, R I 367/37.)

Srv. rozh. č. 11480, 10263 Sb. n. s.

P r v ý s o u d zrušil na zrušovací stížnost Josefa G. výrok smluvčího soudu ze dne 18. července 1935, jímž mu bylo uloženo nahradit Aloisu Č. škodu 808 Kč, způsobenou na jeho pozemcích lovnou zvěří.