

pro všechny případy, neboť v jednotlivých případech (§ 933 obč. zák., čl. 349, 386, 408 obch. zák., čl. 46 mezinárodní úmluvy železniční) jest upravena samým zákonem zvlášť, a nelze mimo to v žádném případě pominouti projevenou nebo z okolností zřejmou vůli stran. Souzený případ dlužno však rozhodnouti proti žalované dráze i tehdy, když se vychází z právního názoru jí zastávaného, že se při započtení případné promlčení musí posuzovati podle doby střetnutí se pohledávek, nikoliv podle doby uplatnění započtení. Jest-li tomu tak, nemůže býti podle okamžiku střetnutí posuzována jenom jedna z podmínek započtení, totiž, by vzájemné pohledávky byly pravé, tedy jmenovitě, by nebyly promlčeny, nýbrž také všechny podmínky ostatní. K nim náleží podle §§ 1438 až 1440 obč. zák., by obě pohledávky byly určité a dospělé. Železniční správa neměla v rozhodné době ještě dospělé pohledávky 306 Kč 80 h, tehdy příslušel jí jenom neurčitý, svou jsoucností i výší na budoucím přezkoumání přepravních papírů závislý nárok z nákladních smluv, učiněných koncem roku 1919, na případné doplacení dovozného, když bude zjištěno, že omylem bylo méně vybráno, než ustanovuje tarif. V určitou a dospělou pohledávku 306 Kč 80 h, jež teprve byla způsobilá k započtení, proměnil se její neurčitý nárok teprve dopisem z 4. března 1922, jímž dráha oznámila, že zjistila omyl ve výpočtu dovozného v této výši a činí se zaplacenou započtením na pohledávku žalobkyně. V této době byla pohledávka již promlčena uplynutím jednoho roku od placení podle §u 71 žel. dopr. ř. Ku započtení proti vůli žalobkyně nemohlo dojíti ani v promlčecí lhůtě, poněvadž tehdy byla pohledávka železniční správy ještě pouhým neurčitým a nedospělým nárokem, ani po ní, poněvadž pak byla již promlčena. Započtení stalo se proto i s právního hlediska žalované strany samé neprávem.

Čís. 6776.

Zvrátil-li se při kácení stromů nad tratí kácený strom předčasně na přejíždějící vlak, poškodil ho a došlo k úrazu cestujícího, jde o příhodu v dopravě. Na poškozeném jest pouze, by dokázal příhodu v dopravě a příčinnou souvislost mezi touto příhodou a jeho úrazem. Na dráze pak jest, by prokázala, že jest tu některý z vyvíňovacích důvodů §u 2 zák. Jest-li jisto, že úraz byl způsoben příhodou v dopravě, nezáleží na tom, co bylo příčinou oné události, zejména, zda příčina události nějak souvisí s provozem dráhy a zda událost lze uvésti v příčinnou souvislost s nějakým konáním (opomertutím) dráhy (jejích orgánů). Tím méně jest přípustno dokazovati, že dráha nezanedbala opatření uložených jí buď výslovnými předpisy nebo povahou věci a že jí nestihá zavinění. Zda náhoda nebo jednání třetí osoby byly pro dráhu neodvratnými, dlužno posuzovati s hlediska objektivního potud, že s hlediska zákona o ručení drah nemá významu, zda lze spatřovati konkrétní (subjektivní) zavinění dráhy (jejích orgánů) v tom, že náhoda (jednání třetích osob) a tím příhoda v dopravě a úraz v tom kterém případě nebyly odvráceny, pokud se týče, že nebylo použito prostředků k tomu způsobilých.

Pokud nelze míti za to, že příhoda v dopravě (pádem stromu na vlak) byla způsobena neodvratným jednáním třetích osob. Vzhledem k předpisům provozovacího řádu železničního ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. na rok 1852 (§§ 17, 55, 100, 101, 102), jakož i povaze věci jest dráha povinná postarati se o to, by jakékoliv nebezpečí (jakýkoliv úraz) bylo vyloučeno při kácení stromů nad tratí. Pokud dráha neučinila zadost této povinnosti.

(Rozh. ze dne 3. února 1927, Rv I 893/26.)

Při kácení stromů na strmé stráni nad tratí zvrátil se strom na jezdoucí vlak a poškodil vůz, čímž byla žalobkyně poraněna. Žalobní nárok na náhradu škody neuznal procesní soud první stolice důvodem po právu, o d v o l a c í s o u d napadený rozsudek potvrdil.

N e j v y š š í s o u d uznal žalobní nárok důvodem po právu.

D ů v o d y:

Dovolání, opřenému o dovolací důvody čís. 2 a 4 §u 503 c. ř. s., nelze upřítí oprávnění, pokud vytýká, že nižší soudy neposoudily věc správně po stránce právní, uznávše, že žalobní nárok svým důvodem není po právu. Mezi stranami není sporu o tom, a opovídá též správnému výkladu zákona, že událost, která přivodila žalobkyni úraz, t. j. že při kácení dříví v lese na strmé, místy skalnaté stráni, na jejíž úpatí vede železniční trať ze Železného Brodu do Tanvaldu, kácený veliký buk předčasně se zvrátil právě v době, kdy pod ním přejížděl vlak, takže tento byl stromem zasažen, roztříštěno sklo v oknech osobního vozu a vůz i jinak poškozen — pokládati jest za příhodu v dopravě po rozumu §u 1 zákona o povinném ručení železnic ze dne 5. března 1869 čís. 27 ř. zák. Podle téhož zákonného předpisu dlužno tedy míti za to, že příhoda ta nastala zaviněním dráhy nebo těch osob, jichž používá k výkonu provozu, pokud dráha nedokáže, že událost byla způsobena neodvratnou náhodou (vyšší mocí — vis major) nebo neodvratným činem třetí osoby, jejíž zavinění dráha nemá zastupovati, anebo vlastním zaviněním poškozeného. Z těchto důvodů vyvíňovacích dovolává se žalovaná strana ve sporu jen důvodu uvedeného na druhém místě, tvrdíc, že příhoda v dopravě způsobena byla neodvratným jednáním osob třetích, totiž majitele pozemku (lesa) Františka B-a, pokud se týče jeho zřízenců, jemuž dráha neměla možnost zabrániti. Vlastní příčinou nehody byl prý chybný postup při kácení buku, na který neměla a nemohla míti dráha žádného vlivu. Dle skutkových zjištění soudu první stolice, převzatých i soudem odvolacím, neukázalo se pravdivým tvrzení strany žalující, že se kácení lesa dělo za spolupůsobení železniční správy a že ředitelství státních drah ustanovilo železničního zřízence Františka P-a k doзору při kácení dříví a k tomu, by zprostředkoval spojení mezi lidmi leskácejícími a orgány dráhy. Nižší soudy nenabýly ani přesvědčení o tom, že se kácení lesa dělo za spoluzodpovědnosti správy železniční a že správa dráhy převzala zodpovědnost za bezpečnost při kácení dříví, poněvadž srovnale zjistily, že železniční dělník František P. přikázán byl

vlastníku lesa Františku B-ovi, vlastně jeho hajnému Čeňku M-ovi a dělníkům při kácení zaměstnaným pouze za tím účelem, by upozorňoval ty, kdož káceli, kdy který vlak vyjede buď z Tanvaldu nebo ze Železného Brodu, aby včas od kácení ustali, po případě, aby do stanice hlásil, kdyby trať byla zatarasena, aby nebyl vlak vypraven, neb aby mohl včas zastaviti, že však s prací při kácení v lese neměl co dělati. Odvolací soud v souhlase s prvním soudem dále zjišťuje, že dělník P. skutečně hajného M-a a jeho dělníky správně upozorňoval na vyjíždění vlaků ze sousedních stanic, že také výjezd vlaku, jenž byl zasažen bukem, včas hlásil, načež dělníci přestali káceti, což trvalo do příjezdu vlaku 20 až 30 minut. Uváděje dále, že dle výpovědi svědka Č., přednosti odboru pro udržování dráhy, správa dráhy nemá žádných předpisů o tom, by vykonávala vliv na způsob kácení lesa a informovala ve směru tom majitele lesa nebo dávala mu návod, jak při kácení si má počínati, zejména, že by měla zříditi val podél trati, že v uvedených směrech neměla ani povinnosti, ani práva, že mohla pouze dáti k dispozici člověka, by pracující v čas upozornil na příjezdy vlaků, což se stalo — odvolací soud dovozuje, že správa dráhy v tomto případě učinila vše, co bylo v její moci, aby bezpečnost provozu a osob po dráze jezdících byla chráněna. Soud druhé stolice zjišťuje, že buk byl káceními dělníky podle pravidel nasekán a naříznut i podklínován tak, by musel padnouti podél trati, rovnoběžně s touto, a že nevčasný pád stromu nebyl přivoděn otřesem půdy příjezdem vlaku. K tomu soud podotýká, že i kdyby se připustil účinek otřesu, byl by musel strom, když byl správně naseknut a podřezán, i v tomto případě padnouti rovnoběžně s tratí, a že, když se tak nestalo, musily tu působiti příčiny jiné, z nichž prý dlužno za jednu pokládati zjištěnou strouchnivělost stromu, který neměl pravidelné soudržnosti, ježto blána na místě, ve kterém měla naříznutý strom držeti, byla zpuchřelá, křehká. Zpuchřelost buku, jež patrně ušla pozornosti dělníků jej porážejících, vyžadovala prý zvláštního ještě bezpečnějšího ochranného opatření, než se stalo jeho podklínováním, aby zamezen byl nevčasný a nesprávný pád stromu, což se však nestalo. Na základě těchto zjištění a úvah dochází odvolací soud k úsudku, že zejména když nelze ani otřes půdy, způsobený jízdou vlaku uvést v příčinnou souvislost s nevčasným a nesprávným pádem stromu — není tu závady, již odstraniti bylo bylo v moci správy dráhy, že tudíž dlužno míti za to, že nehoda (správně příhoda v dopravě) přivoděna byla neodvratným jednáním osob třetích, za něž dráha neručí, a že tím jest dán dovolávaný důvod, pro který dráha podle §u 2 zák. č. 27/1869 je sprostěna povinnosti k náhradě škody. K námitce žalující strany v odvolání, že strom stál až do příjezdu vlaku, což trvalo 20 až 30 minut, a že se skácel teprve při jeho příjezdu, soud druhé stolice konečně ještě uvádí, že není prokázáno, že by se strom nebyl skácel, i kdyby vlak nebyl vůbec projížděl. Vyličený postup, jímž napadený rozsudek dospívá k závěru, že správa dráhy v tomto případě učinila vše, co bylo v její moci, by bezpečnost provozu a osob jezdících po dráze byla chráněna, že také, co se týče kácení stromu, nebylo tu závady, již odstraniti bylo v moci správy dráhy, a že tudíž dlužno míti za to, že tu musily působiti příčiny jiné a že příhoda byla přivoděna neodvratným

jednáním osob třetích, za něž dráha neručí, — jest pochybený a přiči se zásadám, vyplývajícím z §§ů 1 a 2 zákona o povinném ručení železnic. Především dlužno vytknouti, že při žalobách, založených na §u 1 uvedeného zákona nemusí žalobce prokázati nic více, než příhodu v dopravě, způsobitou přivoditi úraz na těle (a tou byl zde, jak nesporno, předčasný pád káceného stromu na železniční trať, ať se stal z jakékoliv příčiny) a příčinnou souvislost mezi touto příhodou a jeho úrazem, která v tomto případě rovněž není sporna. Naproti tomu jest povinností dráhy, chce-li se sprostiti povinnosti k náhradě, by podle §u 2 zák. dokázala, že příhoda byla způsobena jednou z příčin v tomto §u výlučně uvedených. Je-li jisto, že úraz byl přivoděn příhodou v dopravě, a jsou-li proto splněny předpoklady §u 1 zák. čís. 27/1869 pro přísnější ručení železničních podniků, nezáleží na tom, co bylo příčinou příhody, zejména, zda příčina příhody nějak souvisí s provozem dráhy (otřes půdy) a zda lze příhodu uvést v příčinnou souvislost s nějakým konáním (opomenutím) dráhy, pokud se týče jejích orgánů (zřízenců). Tím méně pak jest přípustno dokazovati, že dráha nezanedbala opatření, uložených jí buď výslovnými předpisy nebo povahou věci a že jí tudíž nestihá zavinění. Neboť podle §u 2 zákona není dráha prosta ručení ani tehdy, když příhoda v dopravě způsobivší úraz, byla přivoděna náhodou nebo jednáním třetích osob, za něž dráha neručí, pokud nedokáže, že toto jednání, pokud se týče ona náhoda byly pro ni neodvratnými. Zda tomu tak bylo čili nic, nutno posuzovati s hlediska objektivního potud, že vzhledem k předpisům §§ů 1 a 2 zák. čís. 27/1869 s hlediska tohoto zákona nemá významu, zda lze spatřovati konkrétní (subjektivní) zavinění dráhy, pokud se týče jejích orgánů v tom, že náhoda (jednání třetích osob) a tím příhoda v dopravě a úraz v tom kterém případě nebyly odvráceny, pokud se týče, že nebylo použito prostředků k tomu způsobilých. Dle těchto zásad nutno řešiti otázku pro spor jedině rozhodnou, zda žalovaná strana dokázala uplatňovaný jí vyvíňovací důvod, že zjištěná příhoda v dopravě byla způsobena neodvratným jednáním třetích osob, za něž dráha neručí. V tomto směru nelze souhlasiti se stanoviskem žalované strany, nižšími soudy schváleným, že správa dráhy, jelikož se nesúčastnila kácení stromů, jež majitel lesa prováděl na svůj vrub a své nebezpečí, a ježto ve směru tom nepřevzala zodpovědnosti, nebyla povinna, by v zájmu bezpečnosti provozu něco zařídila, ba že k tomu ani nebyla oprávněna, poněvadž prý vlastníku lesa nemohla předepisovati, jak si má počínati při kácení stromů. Provozovací řád železniční ze dne 16. listopadu 1851 čís. 1 ř. z. z roku 1852 má v §u 100 výslovné ustanovení, že jest zakázáno, vymycovati lesy . . . káceti nebo spouštěti jednotlivé stromy . . . a vůbec dělati cokoli, čím by něco mohlo na dráhu upadnouti, na oněch částech a místech pozemků, jež úřadem k tomu povoláním za tou příčinou výslovně byly označeny. § 101 téhož provozovacího řádu ukládá představeným obcí, orgánům bezpečnosti a vůbec politickým úřadům povinnost, by přihlíželi k tomu, aby se dotyčné předpisy bedlivě zachovávaly, a aby v této příčině železničnímu personálu, jemuž dohled jest svěřen, poskytovali nejúčinnější pomoci. Dle §u 102 jsou železniční zřízenci oprávněni zakročiti proti osobám, jež neuposlechly daných jim napomenutí nebo

dopustily se něčeho, co ruší nebo ohrožuje bezpečnost provozu. Dle §u 17 jsou dráhy povinny použití při provozu všech prostředků, jež zkušenost a věda dává na ruku, aby se předešlo úrazům. Úředníci a zřízení železniční podle §u 55 jsou povinni užiti vši opatrnosti a pozornosti, by se zachoval dokonalý pořádek, pravidelnost a bezpečnost v provozu a předešla se veliká neštěstí, byť i ohledně jednotlivého případu, o nějž jde, nebylo učiněno zvláštní opatření v předpisech služebních. Ostatně, i kdyby nebylo oněch výslovných předpisů, plyne z povahy věci, že dráha v případě potřeby vždy jest oprávněna obrátiti se na bezpečnostní úřady, by zařídily, čeho třeba, aby bezpečnost dopravy nebyla ohrožována. Měla se tedy dráha postarati i v souzeném případě o to, by všecko nebezpečí a tudíž i každý úraz byl vyloučen, a, kdyby to jinak možno nebylo, tedy v nejzazším případě, v případě nezbytnosti provoz na dobu nebezpečí zastaviti. Je zjištěno, že správa dráhy věděla, že se bude káceti, a to na místě, kde práce tato byla způsobilá ohroziti bezpečnost provozu, poněvadž některý strom mohl spadnouti na trať, a že přikázala osobám při kácení zaměstnaným železničního dělníka, dle zjištění nižších soudů ovšem nikoliv za tím účelem, by v zájmu bezpečnosti provozu d o z í r a l na postup při kácení, nýbrž pouze k tomu, aby upozorňoval kácející na výjezdy vlaků ze stanic, by včas přestali káceti, po případě, aby do stanice hlásil, kdyby trať byla zatarasena, aby nebyl vlak vypraven neb aby vlak včas mohl zastaviti. Žalovaná strana dokonce ve sporu výslovně hájila stanovisko, že to byl majitel pozemku František B., který si železničního dělníka P. najal a platil pro jeho znalost železničního provozu, a že tudíž P. při kácení dříví nejednal jako zaměstnanec železniční, nýbrž jako zaměstnanec B-a. Lze ponechatí stranou otázku, zda kácení bylo provedeno odborně se vši opatrností, již bylo třeba vzhledem k místním poměrům a zejména k blízkosti tratí. V žádném případě však nelze dostatečné opatření k ochraně příjíždějícího vlaku spatřovati v pouhém přerušení práce před jeho příjezdem, když kácený strom v této době byl již značně naříznut. Neboť dalo se předvídati, že v takovém případě naříznutý strom, třebaže další práce byla přerušena, předčasně může spadnouti (na př. následkem zpuchřelosti, otřesu půdy přejíždějícím vlakem, vlivem větru a pod.) a takto ohroziti příjíždějící již hlášený vlak. Aby k tomu nemohlo dojiti, bylo nutno strom dokáceti a do té doby vlak zastaviti, což dle zjištění nižších soudů bylo úkolem přiděleného dělníka P-a v případě, že by trať byla zatarasena. Z toho plyne, že ku škodné události nemuselo dojiti, kdyby dráha byla ustanovila zdatného zřízence, by dozíral při kácení a zařídil, čeho vyžadovala bezpečnost dopravy a kdyby tento byl náležitě konal své povinnosti. Nelze tedy mluvit o neodvratném činu osoby třetí, t. j. o jednání takovém, kterému by se nebylo dalo předejiti náležitou, daným poměrům přiměřenou péčí (§§ 17 a 55 provoz. řádu žel. ze 16. listopadu 1851, čís. 1. ř. zák. na rok 1852) a prostředky, jichž použití dráze rozumně může býti uloženo. Z těchto úvah dospívá soud dovolací k závěru, že se žalované straně nepodařilo dokázati vyvíňovací důvod, jehož se dovolávala, t. j. neodvratné jednání osob třetích, za něž dráha neručí. I bylo hledíc k předpisům §ů 1 a 2 zákona čís. 27; 1869 vysloviti, že žalovaná strana není sprostěna povinnosti k náhradě

škody, způsobené zjištěnou příhodou v dopravě a že důsledkem toho žalobní nárok jest důvodem po právu, aniž bylo třeba zabývatí se ostatními vývody dovolání, zejména výtkami, jež uplatňuje s hlediska důvodu čís. 2 Šu 503 c. ř. s.

Čís. 6777.

Jest na podnikateli pouliční dráhy, by při rozkopané trati šetřil pozornosti Šu 1299 obč. zák. Jest jeho povinností, by učinil taková opatření, aby v noci nebyla bezpečnost lidí a cizího majetku vykopávkami ohrožena a by k tomu použil prostředků, jež poskytuje věda a zkušenost a jež i při větru, dešti a nepříznivých vlivech povětrnostních jsou způsobitelné a neselhají. Pokud nestačí postavení výstražných svítilen na místě rozkopávky.

Předpis Šu 17 uličního řádu pro hlavní město Prahu, že se zakazuje jezdit po kolejnicích silničních drah, nevztahuje se na dobu, kdy provoz silničních drah jest vůbec zastaven.

(Rozh. ze dne 3. února 1927, Rv I 901/26.)

Žalující autodrožkář vjel v noci do rozkopávky elektrické trati na Karlově náměstí v Praze a poškodil vozidlo. Žalobní nárok proti Elektrickým podnikům hlavního města Prahy uznal pro c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e důvodem po právu jednou polovinou, o d v o l a c í s o u d neuznal žalobní nárok důvodem po právu.

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

D ů v o d y:

Jest sice přisvědčiti odvolacímu soudu potud, že žalovaná nemůže býti činěna zodpovědnou za nedostatečné osvětlení příslušné části Karlova náměstí uličními lampami, poněvadž toto osvětlování nespadá do oboru působnosti žalované firmy. Nelze však přistoupiti k právnímu stanovisku odvolacího soudu, jenž vyloučil zavinění, a proto též ručení žalované firmy proto, poněvadž na místě rozkopávky postavila výstražné svítilny, které Vojtěch R. rozsvítil, a sice svítilny dobře zasklené, do nichž bylo nalito dosti petroleje a které jinak dobře hořely. Tím žalovaná dbala snad péče a pozornosti, již lze podle Šu 1297 obč. zák. očekávati od každého člověka obyčejné schopnosti. V tomto případě nemá však místa ustanovení Šu 1297 obč. zák., nýbrž platí přísnější předpis Šu 1299 obč. zák. Žalovaná firma, provozující elektrickou dráhu a obstarávající veškeré s provozem a udržováním dráhy spojené práce, jest povinna dbáti mimořádné pozornosti a kromobyčejné opatrnosti ve smyslu Šu 1299 obč. zák. a jest proto práva z nedostatku této pozornosti Tento nedostatek dlužno shledávati v tom, že si žalovaná neuvědomila, že za větru a nepříznivého počasí petrolejové lampy přirozeně mohou zhasnouti, skutečnost to notorická, již není třeba zvláště dokazovati, a že neučinila dalšího vhodného opatření, by vykopávky byly znatelné a jimi nebyla ohrožena bezpečnost lidí a cizího majetku. Nižší soudy