

všechné jsou uvedeny v § 42 ex. ř.; kromě nich lze odložit dražební řízení také ještě z důvodů uvedených v §§ 201 a 200 čís. 1 a 204 první odstavec ex. ř. V § 44 ex. ř. nejsou uvedeny další případy, v nichž lze exekuci odložit, nýbrž jsou tu jen předpisy o tom, čeho jest dále dbáti a jak jest postupovati, jde-li o povolení odkladu. Návrh povinné strany na odklad exekuce vnučenou dražbou neopírá se o žádný z uvedených zákonných důvodů, nýbrž domáhá se odkladu exekuce jen proto, že podala žádost o obnovu trestního řízení, v němž vzešly exekuční tituly. Tomu-li tak, pochybil soud první stolice, odloživ k návrhu povinné strany exekuci vnučenou dražbou, neboť obnova řízení, o níž se zmiňuje § 42 čís. 2 ex. ř., není obnovou, o níž jedná trestní řád v § 352 a násl., nýbrž obnovou, o níž jedná § 530 a násl. c. ř. s.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolacímu rekursu.

D ů v o d y:

Rekursní soud správně dovodil, že žádost o obnovu trestního řízení (§ 352 a násl. tr. ř.) není důvodem pro odklad exekuce, v projednávaném případě zahájeného dražebního řízení, a to ani podle § 42 ani podle §§ 201, 200 a 204 ex. ř. Podle výslovného ustanovení § 42 čís. 2 ex. ř. jest žádost o obnovu důvodem odkladu jen, jde-li o exekuční titul podle § 1 čís. 1 ex. ř., nikoli jde-li o nález trestních soudů podle § 1 čís. 8 ex. ř. Opačné mínění dovolací rekurentky nemá v zákoně oporu. Použití ustanovení § 42 čís. 2 ex. ř. obdobou na žádost o obnovu v trestním řízení nelze, ježto jsou důvody odkladu v zákoně, pokud se týče v § 42 ex. ř., uvedeny výčetmo.

Čís. 10634.

Ručení dráhy (zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák.).

Jde o příhodu v dopravě, byly-li na tělese dráhy a na mostě obecnstvu jinak nepřístupném v době provozu osoby u dráhy nezaměstnané, aniž byly poučeny zřízenci dráhy, jak se mají zachovati při projíždění vlaku, a nebyly-li zvláště poučeny o tom, že zábradlí na mostě není určeno k tomu, by chránilo před pádem. V tom, že poškozený neopustil před projezdem vlaku těleso dráhy, nýbrž se opřel o zábradlí, jež povolilo, lze spatřovati po případě jeho spoluzavinění na úrazu.

(Rozh. ze dne 20. března 1931, Rv II 228/30.)

Žalobce pracoval jako tesař na mostě báňské dráhy jsoucí v provozu československých státních drah. Ustupuje před příjíždějícím vlakem, opřel se žalobce o zábradlí mostu, jež se odlomilo, žalobce spadl do prohlubně a se poranil. Žalobní nárok na náhradu škody uznal procesní soud první stolice důvodem po právu jednou polovicí a přisoudil žalobci 5.000 Kč ze zažalovaných 56.000 Kč. O d v o l a c í s o u d vyhověl odvolání žalobce potud, že mu přisoudil dalších 2.500 Kč, odvolání žalovaného nevyhověl. V otázce, o níž tu jde, uvedl v d ů v o d e c h: Není sporu o tom, že železniční most, s něhož žalobce spadl, není obecnstvu přístupný. Bezpečnostní opatření při takovýchto želez-

ničních mostech jsou stanovena v § 5 nař. ze dne 28. srpna 1904, čís. 94 ř. zák. Jak nepopřeno, jde o klenutý podjezd o světlosti 3.80 m, u něhož volná výška zdi činila přes 3 m, jak též plyne z projektu přestavby. Tento železniční most musil tedy podle § 5 čís. 3 cit. nař. býti opatřen zábradlím. Podle svědecké výpovědi Ing. K-a byla šířka staré mostní koruny 4.50 m. Odpovídala tedy předpisům § 3 čís. 1 cit. nař., podle něhož mezi osou profilu a nejbližší zábradelní tyčí má býti světlá vzdálenost alespoň 2.15 m (při drahách o plném rozchodu). Železniční most, o nějž jde, nesloužil, jak nesporno, cestujícímu obecnstvu ani veřejné dopravě, jak tomu jest při mostech silničních a cestních podle §§ 4 a 6 cit. nař. Jest tedy zkoumati, jaký účel má zábradlí železničního mostu, jenž jest veřejnosti nepřístupný. Prvý soud vyslovil názor, že zábradlí na takovém mostě nemá býti jen upozorněním, že v určitém místě začíná sráz (kolmá stěna), nýbrž že má také chrániti před pádem osoby, jež z jakéhokoliv důvodu mohou neb musejí na trati prodlévati. Žalovaná strana vytýká v tomto směru nesprávné právní posouzení, uplatňujíc, že výlučným účelem zábradlí je označiti linii, kde most končí, a poskytnouti železničním zřízencům, kteří po mostě musejí služebně přecházeti, výstrahu a směr bezpečné cesty. Podobně udává účel zábradlí ředitelství státních drah ve svém vyjádření. Z toho dalo by se usuzovati, že osoba jdoucí po mostě, může se přidržeti zábradlí, nikoli se o ně opřiti váhou těla. Pro to mluvilo by i ustanovení § 7 čís. 36 cit. nař., podle něhož má zábradlí při nově stavěných silničních a cestních mostech snést určitý vodorovný postranní tlak (40 kg na běžný metr zábradelního brlení). Než v souzeném případě nejde o železničního zřízence ani o železničního dělníka, nýbrž o dělníka zaměstnaného u firmy B., která prováděla opravné práce na dráze. Trpění nepovolanych osob na železničním tělese bylo by zajisté úchylnou od pravidelného provozu a tudíž příhodou v dopravě. Není sporné, že za oprav byl udržován provoz dráhy a že žalobce konal na mostě práci uloženou mu zaměstnavatelem. Směl tedy žalobce na mostě prodlévati při provádění práce jemu uložené. Tato okolnost o sobě ještě nestačí k vyloučení příhody v dopravě, nýbrž jest ještě vyřešiti otázku, zda žalobci byly dány určité příkazy (pokyny), jak se má zachovati, přijíždí-li vlak. Zjištění učiněná v tomto směru prvním soudem nejsou žalovanou stranou vůbec napadena. Prvý soud vzal sice za prokázáno, že dělníci byli upozorněni, že při projíždění vlaku nemají na trati setrvati, nýbrž ustoupiti zpět, že však nebylo zjištěno, zda bylo toto upozornění dáno zvlášť žalobci. Žalobce jako strana slyšen rovněž udal, že ho nikdo neupozornil, co má nahoře dělat, když vlak pojede, a že tehdy pracoval nahoře poprvé. Při tomto zjištění stavu věci pracovala na mostě osoba, která nebyla ve službách dráhy a nebyla poučena, jak se má zachovati při projíždění vlaku. Již tato okolnost jest úchylnou od pravidelné dopravy. Žalovaná strana ani netvrdila, že žalobce věděl, po případě že mu bylo sděleno, že zábradlí na tomto železničním mostě má jen účel jí tvrzený. Když pak žalobce, maje při projíždění vlaku na mostě jen 25 cm místa, jak je zjištěno svědeckou výpovědí ing. K-a, se o zábradlí vzhledem k této těsné prostře

opřel, by lokomotivou nebyl zachycen a zábradlí pro vadnost povolilo, jest souhlasiti s prvním soudem, že jde o příhodu v dopravě. Okolnost, že most i se zábradlím byl tehdy v opravě prováděné soukromou firmou, nevylučuje ještě ručení žalované strany, an se, jak nesporno, provoz na trati udržoval za oprav, takže jest bezpodstatný názor žalované strany, že most se zábradlím byl tehdy mimo železniční provoz. Při tom jest nerozhodno, jaké povinnosti převzala na sebe firma B. proti dráze ohledně zajištění dělníků před úrazem při pracech na mostě, ježto žalovaná strana ani netvrdila, že to bylo žalobci známo, tím méně pak, že žalobce snad souhlasil s přesunutím ručení.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání ani té ani oné strany.

Důvody :

Po právní stránce shledává dovolací soud správným úsudek odvolacího soudu, že v souzeném případě jde o příhodu v dopravě ve smyslu § 1 zákona o ručení železnic, která spočívá v tom, že na tělese dráhy a též na mostě za provozu byly cizí osoby u dráhy nezaměstnané, mezi nimi též žalobce, že žalobce nebyl poučen žalovaným (jeho zřízenci), jak má se zachovati při projíždění vlaku a že nebyl zvláště poučen o tom, že zábradlí na mostě není určeno k tomu, by chránilo před pádem, nýbrž že jeho účelem jest jen označiti, kde most končí, poskytovat výstrahu a označovat bezpečný směr cesty. Vývody dovolání žalovaného, jimiž se snaží dovoditi, že o příhodu v dopravě nejde, nejsou s to, by vyvrátily nebo seslabily správnost tohoto úsudku odvolacího soudu a důvodů pro názor ten uvedených. Stačí proto žalovaného na ně odkázati. Není správné ani mínění žalovaného, že nebylo jeho povinností postarati se o to, by osoby pracující na tělese dráhy, zvláště žalobce, byly poučeny o tom, jak se mají chovati při průjezdu vlaku, nýbrž, že při nedostatečnosti prostory na mostě žalobce i bez tohoto poučení musil jako rozumný člověk seznati, že při průjezdu vlaku setrvání na mostě jest nebezpečné a že zábradlí neslouží k ochraně před pádem, neboť podle zjištěného stavu věci nešlo ve všech těchto směrech o samozřejmosti, jak žalovaný tvrdí. Bylo proto povinností žalovaného, by dokázal, že se postaral náležitým poučením o bezpečnost lidí na mostě pracujících, nikoli, jak žalovaný za to má, povinností žalobce, by dokázal, že o tom nevěděl. Jde-li však o příhodu v dopravě, jest žalovaný podle § 1 zákona o ručení železnic povinen, by nahradil žalobci škodu z této příhody v dopravě. Od této své povinnosti může býti osvobozen jen, dokáže-li některý z vyvíňovacích důvodů § 2 zákona o ruč. žel., což se mu nezdařilo. Skutečnost, že neopatrnost žalobce při jeho úrazu a z něho nastalé škodě spolupůsobila, nemůže žalovaného ve smyslu § 2 zákona o ruč. žel. vyviniti, poněvadž neopatrnost žalobcova nezavinila ani nespouzavinila příhodu v dopravě, nýbrž spolupůsobila jen při jeho úrazu. Není proto správné mínění žalovaného, že v tomto případě neručí podle § 1 zákona o ručení železnic vůbec, nýbrž že by snad mohl za žalobcovu škodu ručiti jen podle občanského zákona z důvodu zavinění

úrazu, jehož však tu není. Není správným ani mínění žalobce, že jeho spoluzavinění nemůže přijíti v úvahu, ano jde o ručení železnic, neboť za svou spoluvinu na úrazu musí žalobce za všech okolností odpovídati. Nelze však přisvědčiti ani mínění žalobce, že není příčinné souvislosti mezi jeho neopatrností, spočívající dle zjištění soudu odvolacího v tom, že, ačkoliv viděl přijíždějící vlak a byl včas spoludělníkem vyzván, by most opustil, tak neučinil, ač k tomu měl dosti času, nýbrž na mostě setrval a o zábradlí se opřel, a jeho škodou, neboť, jak soud odvolací po stránce právní správně uvedl, tato žalobcova neopatrnost spoluzavinila, že žalobce k úrazu a ke škodě přišel. Žalobce musil podle zjištěného stavu věci ze šířky mostu seznati, že setrvání na mostě při průjezdu vlaku, i kdyby zábradlí bylo bezvadné, jest nebezpečné, a měl proto jako rozumný člověk, an k tomu měl dosti času, most opustiti a uchýliti se na svah do bezpečí. Když tak neučinil a tato jeho neopatrnost spolupůsobila k tomu, že přišel k úrazu, musí následky její sám nésti. Na tom nemění nic, že při prolomení zábradlí spolupůsobila jeho vadnost (nahnilost jednoho čepu), neboť tato skutečnost nemůže spoluzavinění žalobcovo na úraze vůbec vyloučiti, nýbrž může míti jen vliv na posouzení míry tohoto spoluzavinění. Nerozhodné jest též, že žalobce přijíždějícím vlakem nebyl vůbec zasažen, nýbrž že spadl dříve, než ho mohl vlak k zábradlí přitlačiti, neboť spoluzavinění žalobcovo spočívá již v tom, že na mostě vůbec setrval a k zábradlí se přitlačil. Otázku, zda žalovaný ručí za žalobcovu škodu ohledně prolomení zábradlí též podle XXX hlavy obč. zák. není třeba řešiti, an žalovaný bez ohledu na zavinění ve smyslu občanského zákona za škodu žalobcovu ručí podle § 1 zákona o ruč. žel. Co se týče poměru, v němž si žalobce úraz a z toho vzniklou škodu zavinil a v němž proto škodu sám nésti musí, shledává soud dovolací správným názor odvolacího soudu, že tento poměr nelze v souzeném případě bezpečně určit a že je proto jej stanoviti jednou polovinou. Vývody dovolání žalovaného, jimiž se snaží dovoditi, že tento poměr je daleko větší než 50 %, hledíc k závažnosti opomenutí, jichž se žalobce dopustil a jež jdou na jeho vrub, nejsou s to na správnosti svrchu uvedeného úsudku soudu odvolacího něco změnit. Totéž platí o vývodech dovolání žalobce, že na svém úraze a na své škodě není vůbec vinen a že, je-li vinen, míra jeho zavinění jest mnohem menší než zodpovědnost žalovaného.

Čís. 10635.

Pokračuje-li několik dědiců veřejného společníka podle společenské smlouvy ve společnosti, vykonávají svá společenská práva každý pro sebe a nejsou povinni ba ani oprávněni zříditi společného representanta, a to ani, kdyby to bylo ve společenské smlouvě ujednáno. Zastupování jednotlivého společníka ve výkonu jeho společenských práv a povinností s účinkem na venek není přípustné a nemůže proto býti předmětem zápisu do obchodního rejstříku.

(Rozh. ze dne 21. března 1931, R I 89/31).