

ním úřadům, a že tedy těmto úřadům přísluší řešiti i otázku, je-li tu platný právní závazek, o němž § 44 mluví, ať si ze smlouvy nebo z jiného titulu, protože těmto úřadům náleží bděti nad tím, aby vady takových zřízení byly odstraněny a odstranění to přísluší po případě prostředky donucovacími vynutiti (Min. orby z 25. ledna 1877, čís. 14.887 Zeitschrift für Verw. 1877, čís. 38). To však se týče jen případu, jde-li o to, a by jistá práce jako zřízení neb oprava jeho byla vykonná a aby tedy náklad k tomu potřebný byl sehnán čili běží o rozepsání příspěvků. Jiná je ale věc, je-li práce již vykonná, náklad tedy už hrazen, učiněn a tudíž to, nad čím správnímu úřadu bděti přísluší, již hotovo, a pouze ten, kdo náklad ten niknul, práci vykonati dal, domáhá se náhrady učiněného nákladu, ať si již z důvodu smlouvy nebo z jiného titulu. Tu už věc nedotýká se zájmu vodoprávních, zájmu národohospodářských, zájmů veřejných, nýbrž ocitá se číře ve sféře práva soukromého. Taková náhrada může vymáhána býti jen pořadem práva soukromého, cestou soudní. Tu už nejde o konkurenční příspěvky a určení jich výše, nýbrž o náhradu nákladu již učiněného. Nauka sice výslovně nerozeznává, ale nicméně vychází z jejích výkladů, že vindikuje-li příslušnost politickým úřadům, myslí jen na skutečné konkurenční řízení, rozepsání příspěvků, že však jí netane na mysli otázka náhrady nákladu již učiněného a hrazeného. Tak tomu jest patrně u Randy, Wasserrecht str. 149, tak i u Pražáka, Wasserrechtliche Kompetenzfragen § 15, jenž má nápis »Vymáhání příspěvku k zřízení a udržování vodních staveb«. V kontextu tento autor uznává výslovně příslušnost soudu, domáhá-li se ten, kdo náklad na nějakou stavbu za účelem užívání neb vedení vody nebo bránění se jí z vlastního hradil, náhrady za to ve smyslu § 1042 obč. zák. (str. 103). Tento případ však je jedním z celé řady možných, i jest to věc v podstatě docela stejná, domáhá-li nákladce takový náhrady z jakéhokoliv jiného titulu na př. ze smlouvy (Peyrer Wasserrecht str. 378) a dále převzetí stávajícího již smluvního závazku. A tak tomu je v tomto případě. V žalobě tvrdí se, že narovnáním ze dne 15. května 1901 cukrovar zavázal se na udržování neb znovuzřízení staveb vodních, o něž jde, přispívati 50 proc., a že žalovaní, koupivše trhovou smlouvou ze dne 31. prosince 1909 cukrovar ten s mlýnem, převzali výslovně závazek ten, že potom v roce 1919 žalobkyně provedla opravy na dotyčných vodních zřízeních, že to vyžadovalo nákladu 5057 K 13 h, jehož polovici (50 proc.) v základě onoho dle udání převzatého závazku od žalovaných žádá. Nejde tu tedy o rozepsání a vymození konkurenčních příspěvků, jak by tomu bylo, kdyby řečená práce teprv provést se měla a kdyby šlo teprv o sehnání prostředků k tomu potřebných, nýbrž o náhradu nákladu bez konkurenčního řízení niknutého. Práce sama zůstává tu zcela stranou a jde jen o soukromoprávní pohledávku.

Čís. 926.

Ručení dráhy za škodu, jež způsobena byla požárem, vzniklým škrami z lokomotivy.

(Rozh. ze dne 15. února 1921, Rv I 768/20)

Jiskrami, vyletujícími z komínu lokomotivy, zapálena byla stodůla ležící při trati. Nárok na náhradu škody byl procesním soudem první stolice uznán mimo jiné z těchto důvodů: Svědci žalovanou stranou vedení potvrdili, že žalovaná učinila opatření k zamezení vzniku požáru, jmenovitě, že jímač jisker byl v pořádku, že topilo se uhlím výborné jakosti a že se přikládalo v poslední stanici T. a že se neprohrábávalo. Avšak okolnosti ty, i kdyby byly dokázány, nijak nemohou zodpovědnost dráhy v tomto případě vyloučiti, ježto dle § 10 lit. B ministerstva nařízení ze dne 14. září 1854, čís. 238 ř. z. jsou dráhy, nehledě k tomu, zda viny se dopustily, povinny, nahraditi škodu nahodilou, vzniklou při provozování provozu. Slova: »sind verpflichtet für derlei Beschädigungen noch in der Folge zu haften«. Tak také uznává theorie (Randa, Náhrada škody strana 64, Krainz § 402 a také i judikatura nejvyššího soudu Gl. U. 8873, 3563, 5402 a pod.). Nařízení ono zavedlo ručení dráhy také za nahodilou škodu t. zv. ručení za výsledek v té úvaze, že důvody slušnosti a ochrany osob hospodářsky slabších toho vyžadují, aby dráhy při zvláštnosti a ohromnosti podniku železničního denuceny byly k opatrnosti a obezřetnosti co nejintenzivnější. Žádá se tedy od dráhy, aby zavedla taková opatření, by majetek občanů v sousedství dráhy se nacházející vůbec škody neutrpěl, a toto ručení není závislé od toho, pokud taková opatření jsou úplně proveditelná či nikoliv. Ta okolnost, že dle dosavadních vymožeností techniky se nepodařilo zalétání jisker od lokomotivy úplně odstraniti, nemůže osvoboditi dráhu od povinnosti k náhradě škody. Že by snad zmíněné nařízení bylo v odporu s občanským zákonem a jeho hledisky na povinnost k náhradě škody, nelze tvrditi, ježto i občanský zák. obsahuje ustanovení o náhradě škody nahodilé (sr. § 1318 obč. zák.) a tudíž i on uchyluje se od zásady ručení pouze za škodu zaviněnou. Odvolací soud rozsudek potvrdil. Důvody: Po stránce právní jest posouzení věci prvním soudem správné. Neboť zákon o koncesování železnic (min. nař. ze dne 14. září 1854, čís. 238 ř. z.) v § 10 lit. b) ukládá železnicím za povinnost, učiniti taková opatření, aby dráhou neutrpěly pozemky, stavby atd. žádné škody vůbec, nejenom však stavbou dráhy, nýbrž i kdykoliv později (in der Folge). Proto, utrpí-li škody, ručí za to železniční podnik. Tedy i v tom případě, že železnice při provozu učiní bezpečnostní opatření dle nejlepšího svého vědomí a dle nejlepších vymožeností techniky a opatření to přece nezamezí škodu, je za vzniklou škodu zodpovědná. Tím mají chráněni býti občané, kolem jichž majetku dráha byla vedena, proti veškerému možnému poškození. Jen tento výklad jest správný, neboť zákon vychází z toho stanoviska, že nelze připustit, aby hospodářsky slabší občan podnikem železničním byl poškozen, po případě i na mizinu přiveden, nedocíliv na železnici odškodnění proto, že táž vykázaní mohla, že při svých lokomotivách zavedla toho času nejdokonalejší technická opatření, která však přes to nejsou tak dokonalá, aby vznik škody zameziti mohla. Intence zákona nesla se k tomu, aby veškerá nebezpečí, jež spojena jsou s provozováním podniku železných drah, právě s ohledem na to, že povaha jejich provozu taková nebezpečí ve velké míře sebou přináší, neslo podnikatelstvo samo, které z nich těží nejvíce, s ohledem na tuto jejich povahu.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání z důvodů rozsudku odvolacího soudu.