

vším závisí na důvěře klientů v advokáta, tudíž zajisté na činiteli, který se předem nedá nijak zjistiti. Přislíbili-li tedy dovolatelé žalující pozůstalosti odměnu za poskytnutou jim možnost převzít klientelu z kanceláře zemřelého Dra H-a, očekávající vyšší výnosnost, jež byla však závislá na činiteli úplně nejistém, dlužno přisvědčiti soudům nižších stolic, že strany uzavřely smlouvu, jejíž odvážnou povahu nelze popřít (§ 1267 obč. zák.). Při smlouvách takových nemá však místa dle § 1268 obč. zák. právní prostředek pro zkrácení přes polovici ceny. Byla-li strana žalující obohacena, stalo se tak na základě smlouvy s ní učiněné, kterou podle zjištění nižších stolic úplně splnila a nelze tedy ani mluvit o bezdůvodném obohacení.

Čís. 6405.

Mimořádně prudké zastavení vozu pouliční dráhy, jímž utrpěl cestující úraz, jest příhodou v dopravě podle §u 1 zákona o ručení železnic ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák.

Náhlé objevení se automobilu před vozem pouliční dráhy nelze po případě považovati za vyvíňovací důvod podle §u 2 zák. Cestujícímu, utrpěvšímu úraz, nelze přičítati za zavinění, že stál na plošině, ač uvnitř vozu bylo s dostatek místa.

Předpis §u 46 nařízení ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák., vztahuje se i na prostor před křižovatkou a to na takovou vzdálenost, by řidič mohl ihned zastaviti v nebezpečném prostoru samotné křižovatky.

(Rozh. ze dne 26. října 1926, Rv I 458/26.)

Vůz pouliční elektrické dráhy žalované společností prudce zastavil, by zabránil srážce s automobilem, jenž mu vjel na křižovatce do dráhy. Při prudkém zastavení vozu pouliční dráhy byl žalobce, stojící na plošině, poraněn. Žalobní nárok na náhradu škody, jež uplatňoval žalobce proti společnosti pouliční dráhy, majitelce automobilu Alžbětě K-ové a řidiči automobilu Karlu J-ovi, neuznal procesní soud první instance důvodem po právu. Odvolací soud napadený rozsudek potvrdil.

Nejvyšší soud uznal, že žalobní nárok jest důvodem po právu.

Důvody:

Soud dovolací neshledává správným názor soudu odvolacího, že nejde zde o příhodu v dopravě a že proto první žalovaná za úraz žalobců neodpovídá. Jest sice správným, že povaha provozu pouliční dráhy nese to sebou, že vyskytuje se u pouliční elektrické dráhy nutnost, by zastavila případně mimo zastávku a že proto takovéto zastavení samo o sobě ještě nelze považovati za úchytku od pravidelného provozu a tím za příhodu v dopravě. Při tom však nelze přehlédnouti, že takovéto i v pravidelném provozu se vyskytující zastavení vozu pouliční dráhy cestujícími obsazeného jest příhodou v dopravě, když se stane mimořádně prudce,

takže cestující vydáni jsou tím nebezpečí úrazu, neboť, třebaže dopravní předpisy žalované pouliční elektrické dráhy nižšími soudy zjištěné řidiči nařizují, aby v případě nebezpečí, kde musí býti rychle zabrzděno, použil brzdících prostředků tak, aby ještě včas zastavil, přece musí i v takovémto případě řidič brzditi tak, aby z tohoto náhlého zabrzdění nevzniklo nebezpečí pro život nebo tělesnou bezpečnost dopravovaných osob. Mimořádně prudké zabrzdění a zastavení vozu pouliční elektrické dráhy, nižšími soudy zjištěné, sluší proto pokládati za příhodu v dopravě. Když tomu tak, sluší zabývatí se dále otázkou, zda žalované pouliční dráze podařilo se prokázati některý z vyvíňujících důvodů § 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. z. Soud dovolací také v tomto směru nesdílí názoru soudu odvolacího, že žalovaná prosta jest závazku k náhradě škody, poněvadž škoda žalobce zaviněna byla uliční frekvencí, zejména náhlým objevením se auta druhé žalované řízeného třetím žalovaným, neboť v tomto náhlém objevení se auta nelze v projednávaném případě spatřovati ani neodvratnou náhodu, ani neodvratitelné jednání osoby třetí, za které dráha neodpovídá. O vyvíňujícím důvodu neodvratné náhody nebo neodvratitelného jednání osoby třetí nemůže v tomto případě býti řeči, poněvadž objevení se auta druhé žalované řízeného třetím žalovaným v ulici, křižující trať elektrické dráhy, řidič vozu elektrické dráhy dle zjištění soudu odvolacího na vzdálenost asi 10 metrů zpozoroval a měl dojem, že řidič automobilu bude moci ještě včas zastavit. Okolnost tato musila řidiče vozu elektrické dráhy nutiti k tomu, by případně zabrzdění vozu elektrické dráhy připravil tak, aby k zjištěnému ostrému zastavení vozu nedošlo. Když řidič elektrického vozu této své povinnosti nedostál následkem svého mylného předpokladu, že řidič auta bude je moci ještě včas zastavit, jde o zavinění jeho a nikoli o neodvratnou náhodu neb o neodvratitelné jednání osoby třetí. Na tom ničeho nemění, že k zabrzdění dalo podnět náhlé objevení se auta. Nerozhodno jest též, zda v tomto případě nedošlo ke srážce, jak odvolací soud praví, opravdové nebo skutečné vozu elektrické dráhy s autem, poněvadž při počátku dotyku mezi nimi již pohyb obou vozidel byl skončen, neboť přes to jde zde o příhodu v dopravě z důvodů svrchu uvedených. Ohledně chování se žalobce v době úrazu je nižšími soudy zjištěno, že žalobce stál na zadní plošině vozu elektrické dráhy, drže se ochranného řemene. Poněvadž okolnost, že žalobce v době trhnutí a ostrého zastavení vozu elektrické dráhy stál na plošině a neseděl ve voze, kde bylo dosti místa, samu o sobě dle platných předpisů nelze mu přičítati za zavinění úrazu a okolnost, že druhý na této plošině stojící cestující, ačkoliv zaujat byl čtením novin, k úrazu nepřišel, nemůže býti důkazem pro zavinění žalobcovo na jeho úrazu, není tu ani vyvíňovacího důvodu samozavinění žalobce na jeho úrazu. Dovolání žalobcovo jeví se proto ohledně první žalované s hlediska dovolacího důvodu § 503 čís. 4 c. ř. s. odůvodněným.

Pokud jde o žalovanou Alžbětu K-ovou, jako vlastníci automobilu a žalovaného Karla J-a, jeho řidiče, neshledává soud odvolací nárok žalobcův o náhradu škody ani proti nim odůvodněným, poněvadž sdílí názor soudu první stolice, že předpis § 46 ministerského nařízení ze dne

28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. o rychlosti na křižovatkách se vztahuje jen na prostor, na kterém se komunikace bezprostředně přetínají nebo sbíhají, nikoli však na prostor před vlastní křižovatkou, poněvadž v té příčině policejní řád výslovně ničeho nepředpisuje a v důsledcích toho dle názoru nižších soudů schází jakýkoliv podklad pro stanovení, kam až chráněný prostor sahá. S tímto právním názorem soudu odvolacího nelze souhlasiti, neboť při něm jest výklad předpisu rychlosti jízdy automobilů na křižovatkách pojat příliš úzce. To plyne z toho, že dle § 46 nařízení má rychlost automobilu činiti nejvýše 6 km na místech, kde silnice jest nepřehledná, a že jako takové místo uvádí se mezi jiným také křižovatka, čímž jest vysloveno, že řidič automobilu jest povinen snížit rychlost nejvýše na 6 km za hodinu již na takovou vzdálenost od křižovatky, by v nebezpečném prostoru křižovatkou samou daném mohl ihned zastaviti. Jest sice pravda, že rozsah tohoto nebezpečného prostoru není v nařízení ministerstva ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. přesně určen, podává se však sám sebou z toho, že řidič automobilu dle § 45 nařízení vždy musí býti pánem vozidla tak, by bezpečnost osob a cizího majetku neohrožoval, tedy že na křižovatkách musí zmírniti rychlost nejvýše na 6 km v té vzdálenosti od křižovatky, která mu umožňuje, by při vyskytnutí se překážky na křižovatce mohl ihned zastaviti. Kolik činí tato vzdálenost v tom kterém případě, nedá se všeobecně řešiti, nýbrž závisí od okolnosti případu, jako na př. od stavu silnice, jejího spádu nebo stoupání, nákladu vozidla atd. a jest proto přirozeno, že nařízení ji výslovně přesně neustanovilo, ježto ji ani přesně stanoviti nemohlo. Když tomu tak, měl v projednávaném případě dle zjištěných okolností řidič automobilu povinnost, aby přiměřeně zmírnil rychlost svého vozidla již v tom okamžiku, kdy ke křižovatce se blížil, a to na takovou vzdálenost od ní, by zjištěný spád silnice, ani její kluzkost, ani tíha nákladu na automobilu mu nemohla zabrániti, by nebyl pánem svého vozidla a ihned zastaviti nemohl. Této své povinnosti řidič automobilu nedostál, když, znaje místní poměry a spatřiv jedoucí vůz elektrické dráhy na vzdálenost 10 metrů od křižovatky, rychlost jízdy na 6 km nesnížil, nýbrž měl dle zjištění nižších soudů rychlost větší. Při posouzení tohoto zavinění řidiče automobilu na váhu nepadá, že podařilo se mu přes to, že měl rychlost větší než 6 km, automobil zastaviti tak těsně u kolejí elektrické dráhy, že motorový vůz elektrické dráhy do něho vrazil jen zcela slabě a automobil jen o několik centimetrů popostrčil. Neboť nelze říci, že mezi jízdou automobilu a úrazem žalobcovým není příčinné souvislosti, když je zjištěno, že k náhlému zabrzdění a ostrému zastavení vozu elektrické dráhy, které způsobily zranění žalobcovo, došlo jen proto, že řidič automobilu nemohl jej včas zastaviti tak, by řidič motorového vozu neměl příčiny k onomu ostrému zastavení vozu elektrické dráhy. Názor první žalované v dovolací odpovědi, že otázka příčinné souvislosti není otázkou právní, nýbrž ryze skutkovým zjištěním a proto přezkumu soudu dovolacího nepodléhá, není správným. Jest to otázka smíšená, jež se skládá ze složek skutkových a právních a již lze ve směru právním v dovolacím řízení přezkoumati. Okolnost, že brzdy automobilu byly v pořádku a že automobil sunul se i po zabrzdění následkem kluzkosti půdy a při-

krého svahu, při posouzení viny řidiče automobilu na srážce není s to v tomto případě vinu tuto vyloučiti, poněvadž řidič jsa s místními poměry obeznámen musel s těmito okolnostmi počítati a měl proto povinnost rychlost auta již před křižovatkou zaříditi tak, by i za těchto poměrů byl pánem svého vozidla a mohl ihned zastaviti. Za tohoto stavu věci jest nárok žalobcův i proti žalovaným Alžbětě K-ové a Karlu J-ovi po právu, poněvadž z toho, co uvedeno, plyne, že tu není žádného vyvíňovacího důvodu § 2 zákona ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák. Okolnost, nižšími soudy zjištěná, že řidič automobilu nemohl slyšeti zvonění řidiče vozu elektrické dráhy pro hluk motoru, padá na vrub zařízení automobilu nebo jeho řidiče, když bylo zjištěno nižšími soudy, že řidič vozu elektrické dráhy v osudné chvíli před křižovatkou dával opětovné znamení zvonce a že zvonec vozu elektrické dráhy odpovídal předpisům. Jest tedy dovolání žalobce i ohledně žalovaných Alžběty K-ové a Karla J-a s hlediska dovolacího důvodu § 503 čís. 4 c. ř. s. odůvodněno.

Čís. 6406.

Úrazové pojištění dělnické.

Utrpěl-li zaměstnanec úraz na území Slovenska, přicházejí v úvahu předpisy o úrazovém pojištění, platící na Slovensku. Podle těchto předpisů není zaměstnavatel práv zaměstnanci (jeho příslušníkům) náhradou škody z důvodu, že opomenul učiniti (nesprávně učinil) oznámení, zákonem předepsané, o zaměstnání a úrazu zaměstnance.

(Rozh. ze dne 26. října 1926, Rv II 150/26.)

Rudolf P., zaměstnanec žalovaného, utrpěl při kácení dřeva na Slovensku smrtelný úraz. Zemská úřadovna pro pojišťování robotníkův na Slovensku v Bratislavě nepřiznala vdově úrazového důchodu, ježto Rudolf P. nebyl přihlášen k úrazovému pojištění. Žalobou, o niž tu jde, domáhala se vdova na žalovaném náhrady škody, ježto nepřihlásil Rudolfa P-a u úrazové pojišťovny pokud se týče, že neohlásil úraz na své jméno, nýbrž na jméno třetí osoby. **P r o c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e n e u z n a l, o d v o l a c í s o u d u z n a l** žalobní nárok důvodem po právu.

N e j v y š š í s o u d o b n o v i l rozsudek prvního soudu.

D ů v o d y:

Dle žaloby byl Rudolf P. zaměstnán ve sklárně v S., tedy — jak v žalobě výslovně uvedeno — v podniku patřícím do obvodu zemské úřadovny pro dělnické pojištění v Bratislavě, a to od 10. dubna 1923 přechodně při kácení dříví v lese S., a utrpěl dne 13. dubna 1923 v tomto lese (na území Slovenském) smrtelný úraz. Přicházejí tedy v úvahu předpisy o úrazovém pojištění na Slovensku a to zákonný článek XIX:1907 o pojištění průmyslových a obchodních zaměstnanců pro případ nemoci a úrazu, kterýmžto zákonem jest jednotně upraveno jak úra-