

čejnou opatrností prodlévati při chodu takovýchto zařízení bez potřeby v jejich blízkosti, jak dovolatelka uvádí, v pásmu nebezpečí, avšak sběh případu nepřipouští nikterak úsudku, že žalobci lze důvodně přičísti vlastní zavinění nebo spoluzavinění. Uvádí-li dovolatelka, že žalobce mohl a měl s tím počítati, že přetržení napjatého lana může povždy nastati, jest k tomu poukázati, že dovolatelka sama na druhé straně dovozuje, že jde o čirou náhodu, tedy o příhodu nepředvídatelnou. V tomto případě přichází však ve zřetel hlavně, že již před příhodou posun vozu tímto lanem byl beze vší nehody proveden a že poškozující příhoda se dle zjištění nižších soudů udála ihned, jakmile byl elektrický proud znovuzaveden, aby vůz k lokomotivě pomocí lana dotáhl. Uváží-li se tato okolnost, dlužno žalobci právem přiznati, že mohl spoléhati na pevnost lana i při tomto posledním krátkém spuštění elektrického proudu. Z těchto úvah nelze tudíž na zavinění ani spoluzavinění žalobcovo usuzovati. Co se týče námítky čis. 3, dovozuje dovolatelka, uplatňujíc dovolací důvod řu 503 čis. 3 a 4 c. ř. s., že obvod provozu dráhy začíná dle dopravní smlouvy a dřívějších již ujednání v kolejovém pásmu vlečných kolejí před tovární branou a nikoli, jak prý odvolací soud v rozporu se spisy za to má, u policejní značky, která prý slouží jiným účelům, jež však přes návrhy dovolatelky podrobněji zjištěny nebyly. Tvrdíc, že dráha měla přejímati vozy při onom hraničním bodě před branou továrny, dokazuje žalovaná, že ručení z této příhody stihá dráhu, ježto se udála v jejím provozním obvodu, kdežto příslušné ustanovení dopravní smlouvy, že žalovaná ručí i z úrazů zřízenců dráhy oním posunovacím zařízením způsobených, má prý význam jen pro vnitřní poměr dráhy k žalované společnosti. Výtka ta jest bezdůvodna. Nejvyšší soud sdílí plně hledisko odvolacího soudu, že nezáleží na tom, kde leží smluvená hranice pro provoz dráhy a pro provoz žalované společnosti a zda se úraz udál místně v provozním obvodu dráhy. Zákon o ručební povinnosti drah ukládá ručení a náhradní povinnost podnikateli (provozovateli) dráhy z poškozujících příhod v dopravě. Nejde o místní rozhraničení této ručební a náhradní povinnosti, t. j. o to, kde se úraz udál, nýbrž jediné o to, v čí provozu příhoda nastala. I kdyby bylo správné, že příhoda udála se již v obvodu, kde náležel provoz dráze, nemělo by to významu pro věc, ježto záleží jediné na tom, zda dotyčné úkony provozu, které k příhodě příčinu zavdaly, podnikla žalovaná společnost či dráha. V této příčině jest zcela nepochybně prokázáno, že je podnikla žalovaná společnost a důsledkem toho ručí z příhody ona bez ohledu, byla-li k tomuto provozu mimo domnělý svůj provozný obvod povinna čili nic.

Čís. 4639.

Dopravní řád železniční.

Dráha jest povinna vrátiti dovozné a stojné, jež vybrala proto, že nebylo po ruce dovozního povolení, ztratila-li se vinou dráhy část nákladního listu, obsahující sdělení, kde se dovozní povolení nalézá.

(Rozh. ze dne 4. února 1925, Rv II 873/24.)

Dráha vybrala od žalobce dovozné a stojné, ježto nebylo pro vagon, když dojel z Terstu do Břeclavi, po ruce dovozního povolení. Žalobě na dráhu o vrácení zaplacené částky procešní soud první stolice vyhověl, odvolací soud žalobu zamítl. Nejvyšší soud obnovil rozsudek prvního soudu.

D u v o d y:

Nelze souhlasiti s právním posouzením, kterého se rozepři dostalo odvolacím soudem. Zažalovaná částka vznikla na dovozném a stojném, poněvadž dovozní povolení pro vůz čís. 157.796 nebylo, když vůz dojel do Břeclavi, po ruce, a vyclení nemohlo býti provedeno. Podle čl. 10 mez. úml. jest odesílatel povinen připojiti papíry, potřebné k vyclení, k nákladnímu listu a ručí dráze za všechny následky jejich nedostatku, neúplnosti neb nedostatečnosti, ale jen potud, pokud se dráha sama nedopustila zavinění. V tomto případě nepřipojil odesílatel dovozního povolení k nákladnímu listu, ale poznamenal na něm v příslušné rubrice červeným inkoustem, tedy nápadně, že dovozní povolení jest u celního úřadu v Břeclavi, jak tomu skutečně také bylo. Nákladní list došel do Břeclavi roztrhán, asi čtvrtina jeho, a to právě část, na které byla napsána ona poznámka, vůbec scházela. Za roztrhání nákladního listu ručí dráha, zničení oné poznámky sluší posuzovati stejně, jako kdyby dráha byla ztratila vývozní povolení, k nákladnímu listu přiložené, proto musí býti nevyclení vozu v Břeclavě přičítáno dráze za zavinění, a nebyla proto oprávněna vybrati od strany poplatky vzniklé nemožností vyclení, a vypravši je, jest povinna je vrátiti (§ 1431 obč. zák., čl. 12 mez. úml.). Odvolací soud poukazuje na to, že tarifní předpisy musí se vykládati přesně, že odesílatel jest podle čl. 10 mez. úml. povinen připojiti potřebné papíry k nákladnímu listu, při čemž železnice není povinna zkoumati jejich správnost a úplnost, že odesílatel v tomto případě dovozního povolení k nákladnímu listu nepřipojil, a že se proto dráha nemohla zničením části nákladního listu v příčině vyclení vůbec dopustiti zavinění. Přehlíží při tom, že dovozní povolení týkalo se vozů dvou, o nichž každém musil býti vyhotoven zvláštní nákladní list, že dovozní povolení nemohlo býti připojeno současně k oběma nákladním listům, dále že bylo určeno ku použití právě u celního úřadu v Břeclavě, kam bylo přímo zasláno. Nebylo třeba, aby dráha si za účelem vyclení vozu v Břeclavě dovozní povolení od někoho teprve opatřovala, k čemuž arci nebyla povinna, stačilo, když dráha místo dovozního povolení předložila celnímu úřadu poznámku napsanou na nákladním listě a určenou nejen pro dráhu, nýbrž i pro celní úřad, načež další opatření nebylo již věcí dráhy, nýbrž celního úřadu. K uvědomění celního úřadu o uvedené poznámce byla dráha povinna, poněvadž náleželo k řádnému vyclení zboží, při němž dráha má dle §u 65 (2) žel. dopr. ř. povinnosti zasílatele a ručí dle čl. 380 obch. zák. za zanedbání péče řádného obchodníka. Dopravní úřad v Břeclavě nemohl ovšem splniti této povinnosti, poněvadž ta část nákladního listu, na němž ona poznámka byla napsána, ho vůbec nedošla. V tom spočívá právě zavinění dráhy, které vylučuje zodpovědnost strany. Žalovaný erár namítá neprávem proti zažalova-

nému nároku nedostatek příčinné souvislosti mezi zaviněním dráhy, totiž částečným zničením nákladního listu, a nemožností vyclení, poukazuje na zjištění nižších soudů, že se dráha po dojití vozu do Břeclavi dotázala u celního úřadu, není-li tam dovozní povolení, a že obdržela zápornou odpověď. První soud uvěřil vskutku svědecké výpovědi oficiála L-a, že se zřízencem vozové přechodové služby dotázal u celního úřadu a obdržel odpověď, že tam dovozní povolení není, dále že prý povolení nebylo ani u celního deklaranta H-a, dlužno však rozeznávat mezi takovým nazdařbůh učiněným dotazem a mezi formálním přihlášením zboží k vyclení na základě poznámky v nákladním listu, kde příslušné dovozní povolení bylo označeno číslem. Nižšími soudy bylo zjištěno, že dovozní povolení došlo celního úřadu v Břeclavě včas, a že druhý vůz, na nějž se dovozní povolení vztahovalo, byl v čas a bez závady v Břeclavě vyclen, ačkoliv byl z Terstu odeslán současně s vozem čís. 157.796 a ačkoliv jeho nákladní list byl opatřen stejnou poznámkou. Z těchto zjištění plyne, že i vůz čís. 157.796 byl by býval v Břeclavě vyclen bez překážky, kdyby nebyla bývala zničena část nákladního listu, vztahující se na dovozní povolení, takže nelze sporné příčinné souvislosti popírat.

Čís. 4640.

Ten, kdo vnikl přes to, že závory byly spuštěny, na trať a utrpěl nárazem vlaku škodu na majetku, nemůže se domáhat na dráze náhrady. Lhostejno, že závory na přejezdu nebyly za světla opatřeny svítilnami a zvonkovým zařízením a že nebyly s to odolat nárazu povozu.

(Rozh. ze dne 4. února 1925, Rv II 879/24.)

Žalobce, naraziv za světla povozem na závory železniční trati, dostal se na trať, povoz byl přijíždějícím vlakem zachycen, rozbit, jeden kůň zabit a druhý poraněn. Žalobu na dráhu o náhradu škody *p r o c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e* zamítl. *D ů v o d y*: Nárok svůj odvozuje žalobce z jednání dráhy, právu se přičítá, tvrdě a dokazuje, že jednak přejezd na křižovatce nevyhovuje předpisům pro železnice, ježto nebyl opatřen ani svítilnou ani zvonkovým zařízením, ohlašujícím příjezd vlaku a spouštění závor, a, ježto závory na křižovatce jsou vůbec nešťastně a neodbornicky umístěny, dále že svah silnice, vedoucí k závorám, jest tak prudkým, že závory neodolají a nezadrží naloženého vozu. Dle §u 41 prov. řádu želez. má býti ustanoveno zvláště dle místních okolností, zdali se místa, kde se přechází přes dráhu, též mají osvítiti. Osvětlení však v tomto případě za tmy a soumraku nebylo třeba, ježto nejde o komunikační přechod silně frekventovaný vozy, zejména automobily, jak zjištěno posudkem znalce V. Ani zvonkového zařízení nebylo zapotřebí, jak znalec seznal, vzhledem na to, že obsluha závor se děje ze vzdálenosti 10 m, a závory jsou méně než 50 m od místa obsluhy vzdáleny (nař. min. želez. ze dne 19. března 1897 čís. 1375/IV. a výnos téhož min. ze dne 25. listopadu 1898 čís. 54.701). Ostatně žalobce sám tvrdil, že, přijížděje na přejezd viděl závory, ovšem, jak tvrdí, zdvižené, před-