

hostinských a bytu, jež měli v nájmu od majitele domu, což jest podle zákona na ochranu nájemníků zapovězeno, takže smlouva je neplatnou a není povinností žalovaných ji dodržeti. Žalovaní však přehlížejí, že účelem smlouvy ze dne 25. června 1922 bylo, by žalobci postoupili žalovaným hostinskou živnost, při čemž měli žalobci přiměti dosavadní majitelku výčepnické a kavárenské koncese, by se vzdala koncese ve prospěch žalovaných a tím umožnila, by žalovaní mohli jí nabýti a živnost hostinskou a kavárenskou provozovati jako nástupci žalobců, při čemž okolnost, že se žalobcům nepodařilo získati koncesi pro své osoby, nemá významu při posuzování pravé povahy smluvního poměru mezi žalobci a žalovanými. Rovněž jest bez významu, že žalobci neprovozovali snad živnost posledního půl roku před uzavřením smlouvy, stačí, že ji provozovali před tím a že v mezičase ji neprovozoval nikdo třetí. Toto umožnění provozu živnosti hostinské a kavárenské žalovanými bylo hlavní věcí smlouvy stran; současné přepuštění bytu a najatých místností, potřebných k provozování živnosti, bylo věcí vedlejší, nikoli však samostatným předmětem smlouvy. Dlužno proto smlouvu ze dne 25. června 1922 označiti za smlouvu pachtovní (§ 1091 obč. zák.). Podle §§ 20 a 30 zákona o ochraně nájemníků vztahuje se však zákaz § 20 (2) pouze na případy úplatného postoupení bytu a jiných předmětů smlouvy nájemní, nikoli však na předměty smluv pachtovních. Uznal-li tedy odvolací soud smlouvu za právně závaznou, nepochybil.

Čís. 7627.

Dopravní řád železniční.

Právní povaha železničního tarifu.

Podmínky, které při podání zboží ku přepravě ujednal úředník dráhy s odesílatelem proti předpisům tarifu, jsou neplatny a nezavazují dráhu.

Naložil-li zřízenec odesílací stanice zboží, jež měl podle tarifu naložiti odesílatel, učinil tak jako zřízenec odesílatelův. Předpis § 5 žel. dopr. ř. neplatí, dráha smí odmítnouti ručení podle § 86 čís. 3 žel. dopr. ř.

(Rozh. ze dne 17. prosince 1927, Rv I 343/27.)

Ze sudů s vínem zaslaných žalobci, vytekla za železniční dopravy část obsahu. Žalobu proti dráze o náhradu škody 1.292 Kč 30 h procesní soud první stolice zamítl, odvolací soud uznal žalovanou dráhu povinnou zaplatiti žalobci 918 Kč 50 h. **Důvody:** Celková váha zásilky, o níž jde, činila 6.733 kg, váha jednotlivých kusů ložených byla při kusu také více než 500 kg. Za tohoto stavu věci jest tedy správně vzhledem k § 59 žel. dopr. ř., že příslušelo odesílateli samotnému zásilku do vagonu ložiti. Zjištěno výpovědí svědka, skladníka na dráze ve stanici odesílací, že dráha nakládala zásilku (sudy) svými lidmi až do váhy 350 kg, že jest dráha k tomu povinna, ježto jde o sběrné zboží, sudy pak ve váze vyšší že nakládá dráha za odesílatele. Svěd-

kem zjištěno dále, že u uvedené zásilky byl svědek a staniční pomocník a pravděpodobně že jim pomáhali jiní lidé. Ve smyslu § 5 žel. dopr. ř. ručí dráha za své lidi, jichž použije ku provedení dopravy. Za tohoto skutkového zjištění nemůže dráha, převzavši ložení zásilky sama, opírat se o vyvíňovací důvod podle § 86 čís. 3 žel. dopr. ř. Jest ostatně dopisem staničního úřadu odesílací stanice ze dne 21. února 1925 na ředitelství státních drah Praha—Jih zjištěno, že sudy naloženy byly za přispění odesílatelova personálu stojmo, poněvadž podle zkušenosti jsou pro přepravu bezpečněji zajištěny než ležmo loženy a zaklínovány. Jest zjištěno a nepochybně, že se poškození nestalo vadným naložením, nýbrž muselo se státi teprve později v den 17. ledna 1925. Dráha ručí podle § 84 (1) žel. dopr. ř. za škodu vzniklou úbytkem nebo poškozením zboží v době od přijetí ku přepravě až do dodání. Co do výše náhrady zjištěno jest znalcem, že jeden litr vína váží přibližně 1 kg. V dalším vypočtu odvolací soud škodu na 918 Kč 50 h.

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

D ů v o d y:

Jedině uplatněný dovolací důvod nesprávného právního posouzení jest opodstatněn. Odvolací soud nevypořádal se dostatečně s tarifními předpisy uvedenými znalcem a nevyložil správně ustanovení §§ 5 a 86 (1) čís. 3 žel. dopr. ř. Železniční dopravní řád ukládá v § 6 železnici, aby sestavila tarify, podávající vysvětlení o všech ustanoveních důležitých pro přepravní smlouvy, o přepravních cenách a o poplatcích. Po předepsaném schválení a vyhlášení musí tarifů býti používáno stejným způsobem proti každému, kdo splnil jejich podmínky. Jak jest na každém nákladním listu otištěno, ujednává se každá nákladní smlouva podle ustanovení příslušných tarifů. Doplnující obsah nákladního listu jsou tarifní předpisy smluvními podmínkami nákladní smlouvy, a to podmínkami, od nichž se ani dráha sama, ani žádný její zřízenec při ujednávání smlouvy nesmí odchýliti. Podmínky, které by při podání zboží ku přepravě ujednal úředník dráhy s odesílatelem proti předpisům tarifů, byly by neplatny a nezavazovaly by dráhu. Podle § 59 (1) žel. dopr. ř. má tarif jmenovitě stanoviti, zda zboží má býti naloženo železnici, či odesílatelem. Není již sporno, že podle tarifních předpisů, uvedených jednotlivě tarifním znalcem, měl oba za přepravy poškozené sudy naložiti odesílatel, dále že sudy neměly býti naloženy na stojato, nýbrž ležato, zátkou nahoru ve směru podélné osy vozu, a že měly býti po obou stranách upevněny dvěma a dvěma závlačky přibítymi tak pevně k podlaze vozu, by se jejich poloha nemohla změnit. Opatřiti a upevniti tyto závlačky jest povinen rovněž odesílatel. V souzeném případě byly tarifní předpisy porušeny dvojím způsobem. Sudy nebyly naloženy odesílatelem, nýbrž skladníkem podací stanice, a nebyly ve voze uloženy na ležato a zabezpečeny proti pohybu při otřesech vozu za přepravy předepsaným způsobem, nýbrž umístěny ve voze stojmo bez jakéhokoliv zabezpečení. Kdyby byly bývaly zachovány tarifní předpisy,

nebylo by při obyčejném průběhu věcí, jímž třeba se řídit, patrně vůbec došlo k poškození sudů za přepravy a ke škodě, o jejíž náhradu se žaluje, neboť sudy byly poškozeny nárazem při přepravě buď o stěny vozu neb o jiné společně naložené sudy, ale správným naložením by sudy byly bývaly dostatečně zabezpečeny proti vyšinutí ze své polohy a tím i proti nárazu při posunování a každém prudkém zastavení vozu, jemuž se při železniční přepravě nelze vyhnouti. Kdyby však byl odesílatel sám naložil sudy na stojato, nemohlo by býti pochybnosti o tom, že by dráha byla sprostěna ručení za vzniklou škodu podle § 86 (1) čís. 3 žel. dopr. ř., neboť naložení proti tarifním předpisům jest naložením vadným, a dráha neručí u zboží naloženého odesílatelem za škodu z nebezpečí vyvolaného vadným naložením. Odvolací soud zjišťuje sice, že poškození sudů »se nestalo vadným naložením, nýbrž musilo se státi teprve pozdě v den 17. ledna 1925«, ponechává však nedotčeným skutkové zjištění prvního soudu, že sudy byly poškozeny nárazem, a přehlíží, že se § 86 čís. 3 žel. dopr. ř. vztahuje netoliko na škody vzniklé při nakládání a skládání, nýbrž také na škody, jež vznikly za přepravy následkem vadného naložení. Poněvadž nezměněným zůstalo i další zjištění prvního soudu, že se sudy umístěné ve voze na stojato mohly při posunu nebo zabrzdění vozu nakloniti a tím utrpěti náraz, že tedy škoda mohla míti příčinu ve vadném naložení, podle druhého odstavce § 86 žel. dopr. ř. však platí právní domněnka, že, mohla-li škoda podle okolností vzejíti z nebezpečí spojeného s vadným naložením, má se pokládati za to, že vzešla z tohoto nebezpečí, a žalobce se ani nepokusil vyvrátiti protidůkazem tuto domněnku, jest souvislost vadného naložení se škodou prokázána. Na tom nemůže nic změnit ani výpověď znalce z oboru vinařského, jenž se mylně domnívá, že jest ponecháno na vůli železničních zřízenců, zda mají sudy býti naloženy stojmo, či ležmo, ani názor skladníka odesílací stanice, jenž proti předpisu sudy sám naložil a udal jako svědek, že v době odeslání se sudy vesměs nakládaly stojmo, poněvadž prý takový sud stojí na dně a má proto větší stabilitu než sud ležící, při čemž ovšem přehlíží, že tarif předpisuje také ještě upevnění ležících sudů k zemi přibitými závlačkami. Ani důsledné porušování tarifu jednotlivými stanicemi, ani mylný jeho výklad jednotlivými železničními zřízenci nezabavuje ho platnosti a závaznosti. Zcela neprávem dovolávají se odvolací soud a odvolatel zprávy staničního úřadu odesílací stanice z 21. února 1925, že sudy byly naloženy stojmo, poněvadž dle zkušenosti jsou tak pro přepravu lépe zabezpečeny než kdyby byly loženy ležmo a zaklínovány, neboť tato zpráva, podaná ředitelství státních drah, není úřední zprávou dráhy, nýbrž zodpovídáním provinivší se stanice představenému úřadu. Rozhodnutí sporu záleží proto již jenom na rozřešení otázky, zda nepozbylo pravidlo § 86 (1) čís. 3 žel. dopr. ř. účinnosti tím, že sudy byly, ač proti předpisu, naloženy přece jenom železnicí, a zda neručí tu železnice podle § 5 žel. dopr. ř. za své lidi. Bylo již vyloženo, že tarifní předpisy nesmějí býti ani odesílací stanicí ani jednotlivými zřízenci dráhy svémocně měněny. To platí také o tarifních ustanoveních, kdo má zboží naložiti. Když v souzeném případě sudy přes to nebyly naloženy odesílatelem, nýbrž staničním skladníkem a jeho lidmi, nebyli tito železniční zaměstnanci

při nakládání činní jako zřizenci železnice, nýbrž jako zřizenci odesílatele. Tento ze samé právní povahy tarifu vyplývající závěr jest v tarifních předpisech o nakládání a vykládání zboží (nákladní tarif díl I, oddělení B oddíl V.) vysloven jako zvláštní tarifní předpis, vylučující v takových případech ručení dráhy podle § 5 žel. dopr. ř. Svou obdobu má v tarifním prováděcím ustanovení IX k § 56 žel. dopr. ř., že se železniční zřizenci pokládají za zmocněnce odesílatelovy, když vyjíměčně vyplní nákladní list místo a na návrh odesílatele. První soud uznal tudíž plným právem, že se v souzeném případě žalobce nemůže dovolávati ustanovení § 5 žel. dopr. ř. o ručení dráhy za její lidi a že platí předpis § 86 (1) čís. 3 žel. dopr. ř.

Čís. 7628.

Služební poměr zřizenců společnosti brněnských pouličních drah v Brně.

Ustanovení § 35, třetí odstavec, služebního řádu a § 14, poslední věty platového regulativu platí i pro případ, byl-li dán zaměstnanec do výslužby za nemoci dříve, než uplynul rok jeho nemoce.

(Rozh. ze dne 17. prosince 1927, Rv II 629/27.)

Žalobce byl zaměstnán u žalované společnosti brněnských pouličních drah od 1. července 1900 podle dekretu ze dne 15. ledna 1924 jako definitivní podúředník. Podle posledního odstavce tohoto dekretu jeho práva a povinnosti byly upraveny jednak předpisy služebního řádu jednak regulativem platu. Od 1. dubna 1926 byl dán do pense. Jeho požitky činily v době, kdy byl ještě v aktivní službě před pensionováním, měsíčně celkem 1526 Kč 20 h, kdežto pensijní jeho požitky byly celkem měsíčně 900 Kč. V žalobě, již se domáhal na žalované společnosti zaplacení 4383 Kč 40 h tvrdil žalobce, že onemocněl dne 13. listopadu 1925, že byl dán do pense podle návrhu žalované společnosti a že mu byla přiznána invalidní pense 10.151 Kč ročně, takže byly jeho požitky zkráceny měsíčně o 626 Kč 20 h. Toto zkrácení odporuje však předpisům služebního řádu a regulativu platu. Podle §u 35 (3) služebního řádu má žalobce pro případ nemoci nárok na plný plat po dobu jednoho roku a podle §u 14 druhý odstavec regulativu platů ze dne 17. dubna 1923 má jako definitivní zaměstnanec po dobu jednoho roku nemoci nárok na plnou mzdu. Podle šestého odstavce § 35 služebního řádu není sice shora citovaným ustanovením dotčeno právo žalované společnosti rozvázati služební poměr podle § 55. služebního řádu, tedy ani pensionování, tím však nemůže definitivní zaměstnanec, onemocněv, býti zkrácen na mzdě. Žalovaná společnost ručí mu za to, že dostane po dobu jednoho roku nemoci plný plat, je tedy povinna doplácti rozdíl mezi pensijními požitky a aktivními požitky po dobu jednoho roku nemoci. Úmyslem stran při sjednávání platového regulativu, který byl vydán po dohodě s organizací zaměstnanců, bylo zabezpečiti zaměstnanci pro případ nemoci plné aktivní požitky bez ohledu na případné zrušení