

Čís. 7440.

(Mezinárodní) doprava železniční.**Železnice neručí za správnost informace poskytnuté jejím zřízencem o obsahu tarifu a směřovacích předpisů.**

(Rozh. ze dne 22. října 1927, Rv I 92/27.)

Žalující erár domáhal se na žalované liberecké firmě doplatku dovozného 1.202·09 šilinků, t. j. 5.902 Kč a odůvodnil žalobní žádost takto: Dne 19. března 1925 podala žalovaná ve stanici Liberec dvě vozové zásilky starých strojních součástí k dopravě do Floridsdorfu u Vídně. V nákladních listech byla předepsána dopravní cesta přes Velký Osek, Jihlavu, České Budějovice, Horní Dvořiště s celním odbavením tamtéž. Podle svazové sazby zaplatila žalovaná za první vůz 10.072 Kč 20 h, za druhý vůz 1.407 Kč 50 h. Dodatečně bylo zjištěno, že svazová sazba neplatí pro předepsanou cestu, ježto podle směřovacích předpisů jest přechodní stanice Břeclava, pročež žalovaná musí zaplatiti zvláště dopravné jak pro dopravu v Československu, tak pro dopravu na rak. drahách. Následkem neplatného použití sazby bylo zaplatiti za trať Liberec—Horní Dvořiště za oba vozy 8.459 Kč 70 h a za trať Horní Dvořiště—Floridsdorf 1.804·08 šilinků. Počítá-li se šilink 4 Kč 91 h a uváží-li se, že žalovaná přeplatila 2.263 Kč 20 h, zbývá 1.202·09 šilinků, které podle kursu 4 Kč 91 h rovnají se zažalované sumě. Žalovaná firma namítla, že dopravné vypočítal jí inspektor liberecké stanice Karel H., a namítla započtením nárok na náhradu škody pro nesprávnou informaci Karla H-a. Procesní soud první stolice žalobu zamítl. Odvolací soud napadený rozsudek potvrdil. Důvody: Na základě nákladních listů se zjišťuje, že v jejich rubrice »Označení tarifů, jichž má býti použito k navržení cesty přepravní« bylo žalovanou stranou do předu připsáno: Čsl.-rakouského tarifu jest použiti pro trať Schattau, Unter Retzbach—Horní Dvořiště. Podle přednesu žalobkyně byl nákladní poplatek také skutečně propočítán a žalovaným zaplacen podle sazby svazového tarifu, platného pro dopravu mezi republikou Československou a republikou Rakouskou. Podle přednesu žalující strany a podle předpisů pro dopravu zboží a uhlí mezi republikou Československou a Rakouskou, mělo nákladní zboží za účelem použití svazového tarifu býti dopravováno přes hraniční stanici Břeclava. Nákladní zboží bylo odesláno přes Budějovice, Horní Dvořiště. Soud první stolice zjistil, že se Emil F., úředník žalované firmy ohledně zásilky ptal úředně kalkulanta H-a po přechodní stanici do Rakouska, by si vymohl použití rakousko-československého svazového tarifu a že mu H. jmenoval Horní Dvořiště jako přechodní stanici, kteráž byla pak stranou žalovanou započtena do nákladních listů. Na základě svědecké výpovědi Karla H-a zjišťuje se dále, že týž byl jako kalkulant téměř denně stranami dotazován o radu, kterého tarifu (správně dopravní cesty) má býti použito, a že jim také dává vysvětlení, že jest jako kalkulant zavázán, aby při

mezinárodních zásilkách zkoumal, zda cesta při dopravě z jedné země do druhé stranou určená jest správná, že však není povinen, by stranám správnou cestu vysvětloval, nýbrž že jeho povinnost spočívá pouze v tom, že předloží straně tarif (správně směrovací předpisy) a v případě, když pozná, že směr stranou v nákladním listu uvedený neodpovídá tarifu (směrovacím předpisům), napíše na lístek, že udaná dráha není správná, že zboží se pak neodesílá a že v případě, že cesta jest správně udána, předá se zboží dle svazového tarifu k expedici. Ze zjištěných okolností plyne, že kalkulant H. při úředním jednání, jež mu ohledně nákladního listu příslušelo, byl zřejmě toho přesvědčení, že vozy mají býti podle směrovacího předpisu řízeny přes hraniční stanici Horní Dvořiště, nikoli přes Břeclavu do Floridsdorfu, ježto jinak podle jeho vlastní výpovědi by musil dopravu zboží odmítnouti. Pakliže přes to odevzdal nákladní list pro expedici k směrování vozů přes Horní Dvořiště, nemůže železniční erár od žalované strany žádati náhradu vyšších útrat, ježto žalovaný žádal v nákladních listech výslovně použití československo-rakouského svazového tarifu a dopravní sazbu za to připadající také zaplatil a ježto řízení vozů přes Horní Dvořiště, cestou o mnoho kilometrů delší, nastalo pouze přehlédnutím kalkulanta strany žalující.

N e j v y š š í s o u d vyhověl žalobě a uznal právem, že vzájemná pohledávka žalované firmy, namítaná započtením, není po právu.

D ů v o d y:

Kdyby nákladní listy byly bývaly žalovanou firmou vyplněny vadně z vlastního nedopatření, nemohlo by býti pochybnosti o oprávněnosti zažalovaného nároku. Podle čl. 6 písm. 1) mezinárodní železniční úmluvy, jež byla podle poznámky otištěné na nákladním listu právním základem smlouvy, byla dráha povinna dodržeti dopravní cestu předepsanou v nákladním listu, tedy přes Horní Dvořiště, a nemohla proto použití nákladního tarifu československého a rakouského železničního svazu, jenž předpokládá, že se přeprava z Liberce do Vídně provede přes Břeclavu. Nepříznivé následky rozporu mezi předepsanou dopravní cestou a předepsaným tarifem nese podle čl. 7 M. Ú. Ž. odesílatel. Jelikož dráha se nesměla odchýliti od předepsané přepravní cesty, ale pro tuto přepravní cestu směla podle čl. 11 M. Ú. Ž. použití pouze tarifů, platných pro místní dopravu v obou státech, mělo býti dovozně již v Liberci vypočítáno a od odesílatele vybráno podle vnitrozemských tarifů súčasťných drah. Když se tak nestalo, nýbrž dovozně bylo omylem vypočítáno a vybráno podle svazového tarifu, přísluší železnici podle čl. 12 (4) M. Ú. Ž. nárok na doplacení rozdílu mezi vybraným a správným dovozným v uznané výši 5.902 Kč 60 h. Námitka, že zásilky byly by bývaly z Liberce odeslány přes Horní Dvořiště také v tom případě, kdyby žalovaná firma byla v nákladním listě nepředepsala žádnou přepravní cestu, neobstojí již proto, že omyl kalkulanta na Libereckém nádraží mohl býti cestou vysvětlen a napraven. Kdyby nebyl býval napraven, musila by

se v takovém případě dráha ovšem podle čl. 6 M. Ú. Ž. spokojiti s dovozným, odpovídajícím svazovému tarifu, poněvadž by se mohla hojiti leda na svém zaměstnanci, dopustivším se nedopatření. Ale v souzeném případě byla nesprávná přepravní cesta předepsána v nákladním listu a odesílatelem, proto musí on sám nésti následky nesprávného předepsání. Mylným jest závěr odvolacího soudu ze svědecké výpovědi kalkulanta Karla H-a, že měl přepravu zboží odmítnouti pro nesprávné předepsání přepravní cesty a že, když tak neučinil, jde nesprávné řízení zásilek přes Horní Dvořiště na vrub železnice. Aby svědkova výpověď, že se při nesprávném udání přepravní cesty zboží neodesílá, měla právní význam, musila by býti doložena zákonnými nebo tarifními předpisy, jež však nebyly udány. S vytčenými již předpisy čl. 6 a 7 M. Ú. Ž. a se čl. 5 M. Ú. Ž. nelze závěr odvolacího soudu srovnati. Správně vystihl soud procesní, že rozhodnutí sporu závisí toliko na rozřešení otázky, zda železnice ručí za nesprávnost informace, udělené kalkulatem H-em před podáním zásilek žalované straně v ten rozum, že podle svazového tarifu jest pro nákladní dopravu mezi Libercem a Vídní pohraniční stanicí Horní Dvořiště, použil však pro řešení této otázky nikoliv zvláštních předpisů železničního práva, jak měl učiniti, nýbrž všeobecných právních předpisů, a došel proto k nesprávnému výsledku. Ustanovení § 19 železničního provozovacího řádu ze 16. listopadu 1851, čís. 1/1852 ř. zák., jehož se žalovaná strana dovolává, nemluví pro ni, nýbrž v její ne prospěch, poněvadž všeobecná právní pravidla o povinnosti k náhradě škody jsou jím prohlášena za právo jenom podpůrné, nastupující teprve, když předpisy o ručení železnic nemají zvláštního ustanovení. Takovým zvláštním předpisem není pro souzený případ ovšem nařízení ministerstva obchodu ze dne 15. prosince 1891, čís. 183 ř. zák. o organizaci železniční správy, třebas v § 28 čís. 19 přikazuje do oboru působnosti železničních provozovacích ředitelství poskytování informací stranám ve věcech tarifních, neboť informace udílené ředitelstvími nemohou býti ztotožňovány s informacemi, udílenými jednotlivými železničními zaměstnanci. Příslušným zákonným předpisem jest pro souzený případ, poněvadž jde v něm o dopravu mezinárodní, čl. 29 M. Ú. Ž. Železnice ručí podle něho za své lidi a jiné osoby, jichž používá při provádění přepravy. Ručení toto jest úplné, rovnajíc se svým obsahem římskému ručení ex recepto, ale rozsah jeho jest obmezený. Vztahuje se toliko na přepravní úkony v užším smyslu slova a počíná teprve převzetím přepravy, ujednáním nákladní smlouvy, převzetím zboží a nákladního listu. Na informace, udělené jednotlivými železničními zaměstnanci před převzetím zboží a nákladního listu, nelze tento předpis rozšiřovati. Důsledně ustanovuje československý nákladní tarif díl I. odst. A v prováděcím ustanovení IX. k § 56 ž. d. ř., že, vyplňují-li železniční zřízení výjimečně nákladní listy na návrh odesílatelův sami, platí za zmocněnce odesílatelovy. Toto odmítnutí jakéhokoliv ručení za přehlédnutí a omyly vlastních zřízenců při vyplnění oněch částí nákladního listu, jež vyplníti náleží podle železničního dopravního řádu i mezinárodní železniční úmluvy odesílateli, platí i pro udílení informací za účelem správného

vyplnění nákladního listu. V souzeném případě nepotřebovala žalovaná firma podle dopravních předpisů v nákladním listu vůbec udati pohraniční a celní stanici. Když jí z důvodů ve sporu neuvedených záleželo na tom, by jí předem zvěděla a zapsala do nákladního listu, a když dala přednost ústnímu dotazu u nádražního kalkulanta před přímým nahlédnutím do směřovacích předpisů, jež za tím účelem jí byly na nádraží pohotově, učinila tak na své nebezpečí a na svůj vrub právě tak, jako podle čl. 7 M. Ú. Ž. jde na její vrub každá nesprávnost, neúplnost a nejasnost záznamů v nákladním listě. Správnost této úvahy plyne také ze čl. 12 odst. 4 M. Ú. Ž., ustanovujícího, by, stala-li se chyba při počítání dovozného nebo poplatků nebo při použití tarifu, bylo doplaceno, oč méně vybráno a vráceno, co bylo přeplaceno. Nesprávný výklad tarifu nebo přehlédnutí při jeho použití železničním zřízencem nemá býti na škodu straně, ale ani dráze. Dráha neujednává jako jiný obchodník nákladní smlouvy za podmínek zvláště smluvených pro každý jednotlivý případ, nýbrž přiměřeně svému monopolnímu postavení a své všeobecné dopravní povinnosti, jak jest na každém nákladním listu otištěno, podle předem do nejmenších podrobností stanovených podmínek tarifních, jež předepsaným uveřejněním staly se závaznými pro obě strany. Pro jednotlivý případ jsou tyto podmínky doplněny toliko záznamy odesílatelovými v nákladním listu, pokud je zákon připouští. Zřízenec dráhy pověřený přijetím zboží a nákladního listu, čímž jest nákladní smlouva hotova, nemůže na takto stanovených podmínkách smlouvy nic změnit, ani jeho výklad tarifu, ani jeho nedopatření při jeho použití nemají pro obsah nákladní smlouvy významu. Smlouva musí býti splněna podle obsahu nákladního listu (čl. 18 M. Ú. Ž.) a uveřejněných tarifů. Právě tak, jako neměl pro obsah nákladní smlouvy významu omyl kalkulanta H-a o ustanoveních svazového tarifu a jej doplňujících směřovacích předpisů, nemá pro něj významu ani nesprávnost informace, kterou dal před ujednáním nákladní smlouvy žalované firmě. Nárok dráhy jest odůvodněn obsahem nákladního listu a tarifními předpisy, žalovaná firma nemůže s úspěchem ani se mu brániti ani namítati započtením nárok na náhradu škody, způsobené jí nesprávnou informací zřízence dráhy.

Čís. 7441.

Bylo-li kupiteli odevzdáno motorové kolo bez potvrzení o úředním vyzkoušení a schválení kola, nelze považovati kupní smlouvu za řádně splněnou.

(Rozh. ze dne 22. října 1927, Rv I 287/27.)

Žalobce koupil od žalovaných motorové kolo, za něž jim zaplatil 12.300 Kč. Při převzetí kola žalobcem bylo ujednáno, že žalovaní dodají žalobci typové osvědčení (popisný list). Při ohlášení kola žalobcem u okresní politické správy se ukázalo, že typové osvědčení dodané žalovanými jest nepravé. Ježto žalovaní nevyhověli v dodatečné lhůtě udě