

ať rodinných, ať přímo, ať nepřímo (sr. rozh. čís. 8667 sb. n. s.). Napadené usnesení jest k tomu způsobilé, neboť byla jím nařízena dražba nemovitosti zatížené ve prospěch dovolacího stěžovatele zákazem zcizení. Ale dovolací stížnost není věcně odůvodněná. Netřeba se šířiti o právních následcích tak zvané »plomby«, t. j. vyznačení tužkou podle § 3 náv. k proved. kn. zák., neboť dovolací stížnost nemohla by míti úspěch ani, kdyby knihovní zápis, jehož se »plomba« týkala, totiž povolení prozatímního opatření zákazem zcizení podle § 382, 384 ex. ř., byl býval v době rozhodnutí prvního soudu o zamítnutí návrhu na povolení dobrovolné dražby již proveden. Jak nejvyšší soud vyložil ve svém rozh. čís. 1047 sb. n. s. mají zápisy, které byly po poznámce zákazu podle druhého odstavce § 384 ex. ř. vykonány na základě opatření, jež odpůrce ohrožené předsevzal proti zákazu, podle ustanovení třetího odstavce téhož § proti ohrožené straně účinnost jen pro případ, bude-li její nárok na nemovitosti nebo knihovní právo právoplatně zamítnut. Zákon sám tu zřejmě uznává přípustnost dalších zápisů a jen účinnost jejich činí závislou na právoplatném zamítnutí nároku strany ohrožené. Zákazem zcizení a zavazení nestala se povinná strana nezpůsobilou, by s knihovním tělesem nebo právem nakládala; její dispozice a knihovní zápis podle této dispozice jsou proti ohrožené straně bezúčinnými jen, bude-li právoplatně uznán nárok strany, které bylo prozatímní opatření zákazem zcizení a zavazení povoleno. K dlužníkovým dispozicím (opatřením) o jeho nemovitosti patří též provedení její dobrovolné dražby soudem, neboť i ta jest v podstatě jen zvláštní odrudou kupní a prodejní smlouvy, při níž se toliko kupitel a kupní cena určí způsobem stanoveným předpisy o dobrovolné dražbě. Případným provedením dobrovolné dražby nebude tudíž dovolací stěžovatel ve svých právech nijak dotčen a to ani tehdy, nebude-li snad jeho nárok, jež na prodávanou nemovitost vznesl, právoplatně odmítnut. Uložil proto rekursní soud prvnímu soudu správně, by rok k povolení dobrovolné dražby pozemků nařídil a v řízení dražebním pokračoval.

Čís. 10616.

Mezinárodní železniční doprava zboží.

Ustanovení čl. 27 M. Ú. Ž. platí i pro nároky na vrácení přeplaceného dovozného.

Doplňovací ustanovení čís. 3 ke čl. 12 M. Ú. Ž. nemá moc zákona, jímž by byla změněna pravidla mezinárodní železniční úmluvy.

Železniční tarify jest vykládati přesně. S hlediska železniční dopravy jest »vývozem« každá přeprava zboží ze stanice tuzemské do ciziny, »průvozem« pak přeprava zásilky podané v cizině s přímým nákladním listem k přepravě přes domácí území do jiné cizozemské stanice.

(Rozh. ze dne 12. března 1931, Rv II 72/30).

Firma Sch. a spol. ve Lvově zaslala v době od 22. května 1927 do 31. května 1927 drahou ze stanice Podwoloczyska v Polsku celkem 22

zásilek vepřů, koupených v Rusku, a to nákladními listy pro mezinárodní dopravu: železniční firmě Sch. a spol. v Bohumíně. Mezi odesílající firmou a polskými drahami ujednána dopravní smlouva. V Polsku platil po dobu od 10. dubna 1927 až včetně do 30. září 1927 »výjimečný tarif XLIV«, platný pro vývoz do ciziny pro jisté zboží ze všech stanic polských drah do všech pohraničních stanic. K tomuto výjimečnému tarifu XLIV byl od 15. června 1927 připojen dodatek III., v němž se praví, že výjimečný tarif platí pro všechny stanice polských drah s výjimkou pohraničních míst. Polské dráhy nepočítaly dopravné podle výjimečného tarifu XLIV, nýbrž podle výjimečného tarifu XLI. Žalobce zaplatil podle tohoto účtování o 990.40 polských zlatých a o 991.20 polských zlatých více, než by činil poplatek podle výjimečného tarifu XLIV. Reklamace o vrácení tohoto vyššího dovozného, podaná u polských drah, byla odmítnuta polským ředitelstvím státních drah ve Lvově, s odůvodněním, že se na tuto zásilku nevztahuje výjimečný tarif XLIV, poněvadž jde o transitní zásilky. Dále sdělilo uvedené ředitelství, že výjimečný tarif XLIV byl vydán s úmyslem, poskytnouti výhody jen pro zboží polského původu, na rozdíl od výjimečného tarifu XLI, který je pojmenován výslovně jakožto transitní tarif. Po zamítnutí reklamace podány na čsl. železniční erár dvě žaloby o vrácení zmíněného vyššího dovozného. Procesní soud první stolice žalobu zamítl, odvolací soud uznal podle žaloby. Důvody: Pokud se týče námítky nedostateku pasivní legitimace na straně žalované, jest i odvolací soud toho názoru, že legitimace čsl. železničního eráru je odůvodněna podle čl. 27 odst. (3) m. ž. ú. Tento článek je jediným ustanovením m. ž. ú., kde je řešena otázka pasivní legitimace dráhy, a bylo by příliš nuceným výkladem doslovu tohoto ustanovení, kdyby se mu podkládal smysl, že se vztahuje jen na určitý druh žalob z mezinárodní železniční dopravní smlouvy. Podle jasného doslovu tohoto článku měla jím býti řešena otázka pasivní legitimace pro veškeré nároky z mezinárodních železničních dopravních smluv, tedy i pro nároky na základě čl. 12 odst. 4 m. ž. ú. Ustanovení čl. 27 odst. 3 m. ž. ú. řeší otázku pasivní legitimace ve sporu a není jím nikterak řešena otázka, kde a proti komu jest uplatňovati takové nároky před sporem (reklamační řízení). Dodatek II, čís. 3 k čl. 12 m. žel. ú. vztahuje se jen na mimosoudní uplatňování nároků. Zařazení čl. 27 m. žel. ú. za ustanovení o náhradě škody za ztráty, poškození a úbytek na zboží, jakož i za opožděné dodání vysvětluje se historickým vývojem tohoto předpisu, jenž byl převzat ze švýcarské osnovy zákona, v níž otázka legitimace byla řešena jen pro shora řečené nároky ze ztráty, poškození a úbytku na zboží a z opožděného dodání. Při konečné redakci však usnesena změna potud, že ustanovení čl. 27, třetí odstavec se má vztahovati na veškeré nároky z mezinárodních dopravních smluv; při tom však ponecháno dřívější umístění tohoto předpisu v zákoně. Vlastním účelem tohoto předpisu bylo patrně, by poškozený nebyl nucen domáhati se náhrady škody v cizozemsku, tak že prakticky dochází k tomu, že odesílatel zpravidla žaluje první dráhu, která zboží k dopravě převzala, a příjemce poslední dráhu, od které

zboží převzal. Sdílí tudíž odvolací soud názor vyslovený již prvním soudem, že československý železniční erár jest pasivně oprávněn.

Naproti tomu posoudil soud své stolice věc samu nesprávně po stránce právní. Jediné rozhodující otázkou v tomto sporu bylo, zda výjimečného tarifu XLIV polských drah bylo lze použítí na dopravy živých vepřů pocházejících z Ruska a přepravovaných Polskem tak, že došly nejprve do pohraniční stanice Podwoloczska, tu byly vyplaceny a hned zase novými nákladními listy podány dále k dopravě do čsl. pohraniční stanice Bohumína. Nesporno jest, že vyjimečný tarif XLIV platil jen pro vývoz za hranice a že tudíž v první řadě rozhodujícím jest, co v železničně-tarifním smyslu jest rozuměti výrazem: »vývoz za hranice«. Otázka ta nemůže býti pochybná; již podle slovního výkladu nemůže se v železničně-technickém smyslu »vývozem za hranice« rozuměti nic jiného, než přeprava z jednoho státu do druhého, takže dráha jednoho státu přejímá přepravu zboží z některé své stanice do některé stanice cizího státu. Při tom jest zcela lhostejno, zda se jedná o zboží domácího původu, či o zboží dovezené z jiného cizího státu. Má-li vyjimečný tarif stanovený pro vývoz obmezen býti na zboží tuzemského původu, musí to v tarifu samém býti výslovně vyznačeno, jak se to také často v tarifech děje; nebyl-li tarif takto omezen, musí ho býti použito na veškeré zásilky, které v některé stanici Polska byly k dopravě podány do některé pohraniční stanice sousedního státu. Není však sporno v souzeném případě, že veškeré vagony byly v polské stanici Podwoloczska znovu podány k dopravě a že tudíž v železničně technickém smyslu jde o provedení dopravy ze stanice Podwoloczska do stanice Bohumína. Že slovo »vývoz« v jiných než železničně-tarifních oborech může míti a mívá jiný význam, lze beze všeho připustiti, to však nepřichází v úvahu při řešení otázky, zda pro železniční dopravu přes hranice lze použítí výjimečného tarifu stanoveného pro vývoz. Připustiti lze také možnost, že snad tarif ten byl míněn jen pro vývoz zboží polského původu, avšak to by bylo muselo býti v tarifu výslovně a pro každého smluvníka dráhy poznatelným způsobem vyznačeno, neboť tarifní předpisy třeba vykládati přesně. Ale právě tento přesný výklad, řídící se jen vyjádřeným smyslem, nikoliv snad tarifně-politickými úvahami, svědčí proti názoru strany žalované. Že tento výklad je správný, tomu nejlépe nasvědčuje, že polské dráhy vydaly s platností od 15. června 1927 dodatek III. k výjimečnému tarifu XLIV, jímž použití tarifu toho bylo obmezeno doložkou dovozu povozem nebo vlečkou do stanic odesílacích a tím, že pohraniční stanice byly z tarifu toho vyřazeny. Z toho jest patrné, že tu šlo o změny tarifu, jak také dokazují slova: »změny a doplňky« v úvodu k tomuto dodatku, a že tudíž změny ty mohly platiti teprve od 15. června 1927, že se však na dříve provedené dopravy nevztahují. Než, i kdyby bylo pravdou, co tvrdí strana žalovaná, že šlo jen o bližší vysvětlení tarifu, dokazovalo by to jen, že znění tarifu bylo nejasné a zavdávalo důvod k pochybnostem o jeho smyslu; taková nejasnost jde na účet dráhy (§ 915 obč. zák.) a musí si tudíž dáti líbiti výklad ve svůj neprospěch. Samo Polské ministerstvo doprav-

nictví ve Varšavě svým dopisem ze dne 5. května 1927 sdělilo redakci časopisu »Tarifanzeiger« ve Vídni, že výjimečných tarifů jest použití také pro zásilky, které došly z cizozemska do Polska a zde v některé stanici byly reexpedovány zase do cizozemska. Ovšem zároveň ministerstvo vylučuje použití tarifu XLIV na reexpedované transitní zásilky, avšak s odůvodněním, že prý v krátké době vyjde dodatek, stanovící obmezovací doložky. Toto odůvodnění není ovšem přiléhavé, neboť nelze vyloučiti platnost tarifu poukazem na ještě neuveřejněný, v budoucnosti teprve očekávaný dodatek, o němž mohlo věděti jen ministerstvo. Reexpedicí jest rozuměti, jak všeobecně známo, znovu podání došlého zboží bez překládání pouhým vyplacením starého a vystavením nového nákladního listu. Reexpedice s uskladněním jest jen zvláštním druhem reexpedice a právě z toho, že Polské ministerstvo poukazuje na očekávaný dodatek, který bude obsahovati doložku o dovozu povozem nebo vlečkou do stanice odesílací, lze souditi, že teprve tímto obmezením měly reexpedované zásilky býti vyloučeny z tarifu XLIV. Kdyby ministerstvo bylo mínilo reexpedici s uskladněním, neměla by tato doložka tento účinek, poněvadž při novém podání k dopravě se zboží zase přiváželo ze skladiště na dráhu. Z toho jest tedy patrné, že také Polské ministerstvo samo, dokud nevyšel dodatek III., uznávalo, že podle doslovu tarifu XLIV tento se vztahoval na veškeré zásilky expedované i reexpedované z některé stanice Polské. Jest tudíž odvolací soud toho názoru, že na zásilky, o něž tu jde, bylo použití výjimečného tarifu XLIV Polských drah. K tomuto přesvědčení dospěl soud na základě vlastní úvahy o výkladu doslovu tarifu; jde o ryze právnícké otázky, jichž řešení nepřísluší znalcům. Rozcháze-li se posudky znalců v tom směru, nezavdávalo to důvod k přibrání třetího znalce aniž k jinému opatření ve smyslu § 362 c. ř. s.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolání.

D ů v o d y:

Nejvyšší soud souhlasí v obou právních otázkách, podstatných pro rozhodnutí sporu, se soudem odvolacím. Pasivní legitimace československé železnice jest odůvodněna čl. 27 mezinárodní úmluvy o přepravě zboží po železnicích ze dne 14. října 1890 čís. 186/1892 ř. zák., která v čase sporných zásilek ještě platila a ustanovovala, že nároky z mezinárodní nákladní smlouvy mohou býti uplatněny žalobou podle vůle žalobcovy buď proti dráze, která zboží přijala ku přepravě, nebo proti dráze, která je poslední s nákladním listem převzala, nebo proti dráze, na jejíž trati se stala škoda. Ustanovení toto jest obecné povahy a platí i pro nároky na vrácení přeplaceného dovozného, neboť i tyto nároky jsou nároky z nákladní smlouvy a není pro ně zvláštního ustanovení o tom, proti které dráze mají býti uplatňovány. Veškeré pochybnosti právní, čelící tomuto výkladu, musí býti pokládány za rozptýlené ustanovením § 70 žel. dopravního řádu ze dne 11. listopadu 1909 čís. 172 ř. zák., jenž právě tak jako pozdější československý železniční dopravní

řád čis. 203/21 a dřívější železniční dopravní řád pro Německo výslovně praví, že pro soudní uplatňování nároků na vrácení dovozného proti železnici platí předpis § 100 žel. dopr. ř., který má týž doslov jako čl. 27 M. Ž. Ú. Poněvadž podle § 2 zákona ze dne 27. října 1892 čis. 187 ř. zák., na jehož základě byly železniční dopravní řády čis. 172/1909 a 203/1921 vydány, jsou jejich ustanovení jen provedením zásad stanovených v mezinárodní smlouvě, jest jejich předpis o vymáhání přeplatků na dovozném autentickém výkladem mezinárodní úmluvy, a jest se jím řídit i při zásilkách mezinárodních. Praktické obtíže vzniklé tímto předpisem mohly býti a byly důvodem pro jeho změnu v nové mezinárodní úmluvě a v novém železničním přepravním řádu, nemohou však býti důvodem pro jiný právní výklad. K doplňovacímu ustanovení č. 3 ke čl. 12 M. Ž. Ú., jehož se žalovaná strana dovolává pro svůj výklad, nelze vůbec přihlížeti, neboť nejen že nebyl soudu předložen, nebylo ani udáno, kde, kdy a kým byl vydán. Žádným způsobem nemůže mu býti přiznána moc zákona, jímž byla změněna pravidla mezinárodní úmluvy (čl. 4 M. Ž. Ú.).

Ve věci samé uznal odvolací soud správně, že dovozné z Podwoleczyšky do Bohumína mělo býti vypočítáno podle polského výjimečného tarifu XLIV, platného pro vývoz zboží v něm udaného do ciziny. Musilo tak býti uznáno již podle obecných zásad o užívání tarifů, i kdyby nebylo obchodní smlouvy mezi republikou Československou a republikou Polskou ze dne 23. dubna 1925 čis. 202/1926 sb. z. a n., jež ve čl. XVIII a XX, pak v závěrečném protokole (str. 918—919 sb. z. a n.) zaručuje všemu zboží prováženému republikou Polskou do Československa bez ohledu na jeho původ výhodu nejnižších tarifů, platných pro stejné zboží domácí, a ustanovuje, že každou prohibitivní tarifní doložku, vylučující použití vnitřního sníženého tarifu, jest považovati za neplatnou. Mínění prvního soudu, že tato smlouva nebyla v čase sporných zásilek ještě v platnosti, jest omylné, neboť nabyla podle doložky připojené k jejímu vyhlášení platnosti již dne 6. listopadu 1926. Jak správně zdůraznil soud odvolací, musí býti železniční tarify vykládány přesně, pravidlo o výkladu podle patrné vůle stran pro ně neplatí. Nutnosti doslovného výkladu řádně vyhlášených tarifů dovolávají se železnice s úspěchem v nesčetných případech, když účel tarifu svědčí pro nižší dovozné, než podle jeho doslovu bylo vyměřeno, nemohou proto poukazovati na důvody, které vedly k vydání sníženého tarifu v případech, kde doslov tarifu mluví proti železnici. Nutnost přesného výkladu železničních tarifů má příčinu v tom, že železnice musí pověřiti vyměřováním dovozného velké množství svých lidí nejrozmanitějších názorů, zkušeností a schopností a jest při tom podle jedné ze stěžejných zásad železničního práva (čl. 11 M. Ž. Ú., § 6 ž. d. ř.) povinna užívat tarifů proti každému stejným způsobem. Této své povinnosti může železnice vyhověti jen, když možnost různých výkladů jednotlivých tarifů bude pokud možno vyloučena, tedy jenom přesným výkladem doslovu tarifu. Všechny národohospodářské a obchodně-politické důvody, ze kterých byly jednotlivé tarify vydány, musí zůstat při jejich výkladu mimo po-

čet, jestli doslov tarifu jasný a srozumitelný. V souzeném případě nebyl sice zjištěn doslov sporného výjimečného tarifu XLIV, ač byli slyšeni dva znalci, ale vada tato není podstatnou, poněvadž není vůbec sporu o tom, že jeho ustanovení dopadala na sporné zásilky. Důvod, že kterého žalovaná strana brojí proti jeho použití jest jen ten, že tarif jest označen jako tarif vývozní, což prý znamená, že ho lze použít jen pro zboží domácího původu, sporné zásilky však byly dovezeny do Podwoločzský dráhou z Ruska, šlo tedy o průvoz cizího zboží. S hlediska železniční dopravy jest však vývozem každá přeprava zboží ze stanice tuzemské do ciziny, průvozem pak přeprava zásilky podané v cizině s přímým nákladním listem k přepravě přes domácí území do jiné cizozemské stanice. Sporné zásilky byly zásilkami vývozními, poněvadž byly podány na stanici tuzemské ku přepravě do stanice cizozemské. Jakým způsobem a kdy byly do polské podací stanice dopraveny, na tom podle původního, v čase zásilek ještě platného a teprve s účinností od 15. června 1927 změněného doslovu tarifu nezáleželo. Změna nastalá pozdějším doplněním tarifu jest jen potvrzením dřívějšího jiného právního stavu. Že by tarif XLIV platil jen pro zboží domácího původu, nebylo ustanoveno ani po jeho doplnění, ač lze připustiti, že to mělo býti praktickým výsledkem doplnění. Žalovaná strana ocitá se svým výkladem, že sporný tarif platil jen pro zboží polského původu v rozporu se samým polským ministerstvem dopravy, které v dopise zaslaném dne 5. května 1927 pod č. III-3836/27 redakci Allgemeiner Tarif-Anzeiger přiznalo, že polské výjimečné vývozní tarify platí také pro zásilky došlé z ciziny, ale v domácí stanici reexpedované, tedy znova podané.

Čís. 10617.

Nekalá soutěž (zákon ze dne 15. července 1927, čís. 111 sb. z. a n.).

I použití obrazce téže barvy, v níž jest proveden obrazec příznačný pro jiný podnik, může zvýšiti zaměnitelnost, ba dokonce přičítati se § 11 zákona.

Tím, že barva zevnějšího zařízení, příznačného pro podnik, je barvou obvyklou a všeobecně používanou, nemění se nic na jeho zákonné ochraně.

Zaměnitelnost zevnějších zařízení.

V otázce, zda zevnější zařízení je pro podnik příznačné, nezáleží o sobě na vůli a úmyslu majitele podniku, nýbrž na nazírání zákaznictva, zda se zevnějším zařízením jest u něho spojena představa podniku, jemuž jest určen sloužiti.

(Rozh. ze dne 12. března 1931, Rv II 110/30.)

Žalující společnost domáhala se na žalované firmě, by žalovaná byla uznána povinnou: 1. zdržeti se užívání obrazu alligatora červené barvy