

hodí, nýbrž byl by také zhoľa neúčelným, kdyby povinný měl býti na př. vazbou nucen k opuštění bytu a kdyby za tím účelem byl do vazby vzat, takže by ani neměl možnosti — jsa ve vazbě — byt opustiti, kdežto účelu exekuce může býti docíleno jednoduše tím, že povinný odstraní se z bytu nikoli do vazby, nýbrž na svobodu. Bylo tedy rozhodnouti, jak se stalo. Útraty úspěšného dovolacího rekursu bylo vymáhající straně proti povinné straně podle §§ 41 a 50 c. ř. s. a Šu 78 ex. ř. přiřknouti, neboť předpis Šu 393 ex. ř. týká se jen útrat povolení a výkonu prozatimního opatření, tedy útrat vzešlých v řízení o prozatimní opatření, nikoli útrat, které vzešly teprve exekucním provedením. V tom směru platí všeobecné předpisy o útratách exekucního řízení podle §§ 74 a 78 ex. ř. a §§ 41 a 50 c. ř. s.

Čís. 4920.

Mezinárodní doprava železniční.

Nebyla-li při mezinárodní dopravě zboží určena v nákladním listu přepravní cesta, jest na dráze, by volila cestu pro odesílatele nejúčelnější ve smyslu čl. 6 mezinárodní úmluvy; čl. 11 téže úmluvy nelze tu použiti.

(Rozh. ze dne 15. dubna 1925, Rv II 126/25.)

Vagonové zásilky citronů z Palerma byly dopraveny do tuzemska (Břeclavi) z Trbíže po tratích rakouských spolkových drah. Tvrdíc, že zboží mělo býti dopraveno po nejlevnější cestě z Trbíže přes Leoben a odtud po trati Jižní dráhy, domáhala se příjemce na československém eráru vrácení toho, oč vzhledem k delší trati více zaplatila na dovozném. Procesní soud první stolice žalobu zamítl, odvolací soud uznal podle žaloby.

Nejvyšší soud obnovil rozsudek prvního soudu.

Důvody:

Dovolání, podanému podle Šu 503 čís. 4 c. ř. s. pro nesprávné právní posouzení rozepře nelze odepřítí úspěchu. První soud uznal žalobní nárok na vrácení části dovozného, o kterou by byla přeprava levnější, kdyby zásilka byla bývala na rakouském území dopravena přes Leoben a Vídeň částečně Jižní dráhou, než když byla dopravena bez překartování na Jižní dráhu z Tarvisu do Břeclavi výhradně po spolkových státních drahách, zamítl však přece žalobu, poněvadž nebylo žalováno na vrácení přeplatku v rakouských korunách, nýbrž na placení v korunách československých. Odvolací soud zabýval se na odvolání žalující firmy pouze spornou otázkou měnovou, vyhověl však žalobě a dal tím na jevo, že s právním posouzením prvního soudu ve věci samé souhlasí. Žalovaná strana vytýká tomuto posouzení právem mylnost. Vůz citronů byl podán k železniční přepravě v Palermu do Brna nákladním listem pro mezinárodní dopravu. Pro přepravu platily proto, jak není ostatně mezi stranami vůbec sporno, a také oba znalci souhlasně potvrdili, předpisy mezi-

národní Bernské úmluvy o železniční nákladní dopravě ze dne 14. října 1890, čís. 186/1892 ř. zák. Jelikož v nákladním listu nebyla přepravní cesta předepsána, bylo na dráze, by ji dle předpisů mezinárodní úmluvy sama určila. Úmluva ustanovuje ve čl. 6 písm. 1, že má dráha voliti tu, jež se jí zdá pro odesílatele nejúčelnější. Za následky volby ručí dráha jenom, když se při ní hrubě provinila. Rakouský železniční dopravní řád ze dne 10. prosince 1892, čís. 207 ř. zák. měl v Šu 50 písm. 1) stejné ustanovení, ale již železniční dopravní řád ze dne 11. listopadu 1909, čís. 172 ř. zák. se odchýlil od něho, a platí nyní pro tuzemskou dopravu jak v Československu dle Šu 67 (3) žel. dopr. ř. čís. 203/1921, tak dle posudku znalců i v Rakousku předpis, že dráha jest povinna voliti cestu nejlevnější a teprve při stejném dovozném cestu, která poskytuje kratší dodací lhůtu. Předpisy mezinárodní úmluvy a československého i rakouského železničního dopravního řádu se tu tedy odchylují a to podstatně. Kdyby v tomto případě šlo o dopravu tuzemskou, při níž by se povinnost dráhy musila posuzovat podle železničního dopravního řádu, platného v Rakousku, byl by žalobní nárok odůvodněn. Podle mezinárodní úmluvy, jejíž předpisy jsou v tomto případě pro strany podmínkami nákladní smlouvy, není žalující firma v právu, neboť netvrdí, že se dráha dopustila při volbě přepravní cesty hrubého zavinění. Také by nebylo možno na hrubé zavinění uznati, neboť úspora na dovozném, které bylo možno docíliti, činila při dovozném přes rakouské území 1,497.600 rak. K jen 125.750 rak. K, byla tedy poměrně nepatrná a mohla býti pokládána za vyváženu tím, že dodací lhůta byla zkrácena zvolenou cestou o 24 hodin, zvláště když předmětem zásilky byly citrony, tedy zboží, které se dle zjištění prvního soudu časem kazí, a bylo dle nákladního listu 14 dnů na cestě. Ačkoliv i první soud ve shodě s posudkem znalců měl za to, že pro přepravu platila mezinárodní úmluva, posoudil přece rozepři podle Šu 67 (3) žel. dopr. ř. a dovolává se předpisu Šu 11 m. ú., že vypočítání dovozného se děje podle platných a náležitě vyhlášených tarifů, jimiž sluší rozuměti tarify jednotlivých dopravních úseků. S tímto výkladem nelze souhlasiti. O volbě přepravní cesty neplatí čl. 11, nýbrž shora uvedený čl. 6 písm. 1) mezinárodní úmluvy. Ve čl. 11 poukazuje se na tarify jednotlivých dopravních úseků v příčině vypočítání dovozného, při němž jest použita přepravní cesta pouze jednou z celé řady okolností, ke kterým se musí přihlížeti. Přepravní cestu určuje odesílatel, neurčil-li ji, učiní tak dráha dle Šu 6 písm. 1 m. ú. Teprve pro ostatní pro vypočítání dovozného rozhodné okolnosti, o nichž nemá mezinárodní úmluva sama zvláštních ustanovení, jsou dle čl. 11 m. ú. rozhodny tarify jednotlivých dopravních úseků. Pro názor znalců, že čl. 6 m. ú. se vztahuje pouze na určení první a poslední stanice v každém jednotlivém dopravním úseku, a že pro přepravu mezi těmito stanicemi platí předpisy o tuzemské dopravě, tedy v tomto případě § 67 (3) žel. dopr. ř., neposkytuje doslov článků 6 a 11 m. ú. dostatečné opory.

Čís. 4921.

Okolnost, že první soud nezařídil doplnění žaloby podle Šu 435 c ř. s., nepřichází již v úvahu, bylo-li o ní zahájeno a provedeno ústní jednání.