

D ů v o d y:

Dovolání opřené o dovolací důvody § 503 č. 3 a 4 c. ř. s. není důvodné. K dovolacímu důvodu § 503 č. 3 c. ř. s.: Že žaloba není opřena jen o právní domněnku § 163 obč. zák., není skutkovým předpokladem, který by mohl býti porovnáván s obsahem spisů, nýbrž jest závěrem odvolacího soudu, opřeným o nesporný obsah žalobního přednesu, jehož správnost nelze přezkoumati v rámci dovolacího důvodu rozporu se spisy. Ale výtky by neobstála ani s hlediska dovolacího důvodu § 503 č. 4 c. ř. s., neboť jest tento závěr zcela správný.

K dovolacímu důvodu § 503 č. 4 c. ř. s.: Odvolací soud zjistil, že se žalobkyně narodila sice po lhůtě uvedené v § 163 obč. zák., ale také, že nemanželská matka po poslední souloži se žalovaným neměla pohlavní styky s jiným mužem, a dospěl zejména i vzhledem k tomu, že podle znalce není vyloučeno, že žalobkyně pochází z této soulože, k přesvědčení, že žalobkyni splodil žalovaný. To jest zjištěním skutkovým, jímž jest vázán dovolací soud a z něhož mělo vycházeti i dovolání, chtělo-li doličiti, že odvolací soud na zjištěný stav věci nesprávně použil zákona, jak to dovolací důvod nesprávného právního posouzení věci předpokládá. Než dovolání brojí proti tomuto zjištění výtkou, že o otcovství žalovaného není podán přesný důkaz a že zejména posudek znalce nemůže tvořiti spolehlivý podklad, poněvadž znalec nevyšetřil ani žalobkyni ani její matku. Ale tím dovolání neprovádí ani tento dovolací důvod ani žádný jiný z dovolacích důvodů v § 503 c. ř. s. pod čís. 1—4 vypočtených, a nemůže se proto dovolací soud věcně obírat s příslušnými jeho vývody.

Čís. 12395.

Mezinárodní doprava železniční.

Sjednav se železniční správou zařad'ovací smlouvu ohledně svého soukromého provozu, podrobil se zasílatel ustanovením mezinárodního reglementu o soukromých vozech. V takovém případě rozhodují jen ustanovení zařad'ovací smlouvy a mezinárodního reglementu, nikoliv ustanovení občanského zákona a mezinárodní úmluvy o přepravě zboží čís. 140/1928 sb. z. a n.

Ze smlouvy zařad'ovací a z mezinárodního reglementu muselo by býti patrné, že o poškozených soukromých vozech, pokud jsou dopravovány prázdné, platí mezinárodní úmluvy o přepravě zboží.

(Rozh. ze dne 24. února 1933, Rv II 789/31.)

Žalující brněnská firma Bratří T. pro dodávky vína z jižních zemí zařadila do mezinárodního nákladního vlaku u ředitelství spolkových drah Vídeň—Jihozápad cisternu na zásilky vína číslo 506.821 a vozem tímto odesílala pak přímé zásilky vína z Terstu do Brna. Cisterna tato došla v říjnu 1928 se zásilkou vína do stanice Židenice v Českosloven-

sku, a po jejím vyprázdnění byla v této stanici při posunování poškozena a byla pak odeslána do domovské stanice Matzleinsdorf k opravě. Žalobní nárok firmy T. proti Československému státu na náhradu škody uznal procesní soud první stolice důvodem po právu. Odvolací soud neuznal žalobní nárok důvodem po právu. Důvody: První soud v napadeném rozsudku správně zjišťuje, že se zařazení vozu žalující firmy do obozu rakouských spolkových drah stalo zvláštní smlouvou a že podle čl. VI. mezinárodního reglementu o soukromých vozech, platného od 1. října 1928, ručí železnice za ztrátu a poškození vozů podle úmluv sjednaných při zařazení vozu mezi jeho majitelem a železnicí. Než s právními důsledky, prvním soudem z tohoto zjištění vyvozenými, nemůže odvolací soud souhlasiti. První soud je totiž toho názoru, že zařadovací smlouva váže majitele vozu jen proti železnici, která zařazení vozu provedla, s níž zařadovací smlouva ujednána. Zařadovací smlouva, v souzeném případě ze dne 4. března 1923 zdůrazňuje v I. odstavci, že se zařazení vozu děje dle připojených »Grundsätze und Bedingungen« tedy zásad a podmínek pro zařazení soukromých vozů, které jsou podstatnou částí zařadovací smlouvy, jakž se v ní výslovně podotýká. Příloha tato má v čl. 13 bod 5 ustanovení: »Entschädigungsansprüche wegen Verlust oder Beschädigung von Privatgüterwagen sowie der Einrichtungen oder losen Bestandteilen dürfen nur vom Einsteller und nur bei der Heimatverwaltung des Wagens eingebracht werden«. Co jest »Heimatverwaltung des Wagens«, jest vysvětleno v čl. I. poslední odstavec, že totiž jest tím v souzeném případě rozuměti správu rakouských spolkových drah. Tomuto ustanovení zařadovací smlouvy nelze rozuměti jinak, než že majitel vozu má právo uplatňovati náhradu za poškození vozu jen u dráhy, která provedla zařazení. To plyne jednak ze slova »nur« jednak ze zdůraznění slova »Heimatverwaltung«. Při zařazení vozu počítá se patrně se značnou pravděpodobností, že vůz může býti poškozen, a to, nehledíc ku příhodám v dopravě, i obvyklým používáním, tak jako ve sporném případě stačilo neopatrné posunování, by došlo k značnému poškození vozu. V souzeném případě také bylo předem jisto, že vůz bude v provozu i u cizozemských drah. Aby způsob vymáhání nároků na náhradu za taková poškození byl již předem stanoven, má zařadovací smlouva o tom určitá ustanovení. Podle čl. 12 uvedených »Grundsätze und Bedingungen« platí pro přechod soukromých nákladních vozů na cizí dráhy a pro jejich používání na nich úmluvy s nimi sjednané a platné tam dopravní předpisy. Tu pak mezinárodní reglement o soukromých vozech (příl. 4, str. 704) platné od 1. října 1928, tedy platné již v době sporného poškození, které se totiž stalo dne 16. října 1928, ustanovuje souhlasně se zmíněnými »Grundsätze und Bedingungen« ve čl. VI. § 3, že železnice ručí za poškození soukromých vozů podle úmluv sjednaných při zařazení vozu mezi majitelem vozu a železnicí, a podle § 4 téhož článku musí býti žádosti o náhradu škody adresovány železnici, která provedla zařazení vozu. Slůvkem »musí« se jasně vyjadřuje, že se jiný způsob uplatňování náhrady škody neuznává. Toto reglement platí také

mezi Čsl. státními drahami a rakouskými spolkovými drahami, jak patrně z jeho záhlaví. Tedy i podle zařadovací smlouvy a připojených Grundsätze und Bedingungen i podle uvedeného mezinárodního reglementu není pochyby, že se majitel poškozeného vozu může domáhati náhrady škody jen u dráhy provedší zařazení vozu a, když se majitel vozu ustanovení této smlouvy, o jejíž závaznosti nemůže býti pochyby a která také není popírána, podrobil, jest možný jen závěr, že se tím vzdal práva uplatňovati škody jinde a tím se i vzdal práva uplatňovati náhradu škody proti škůdci podle ustanovení občanského zákona. Úmluva ta je ku prospěchu majitelů vozů, neboť bude asi pravidlem, že se vůz zařazuje u domácí dráhy, což zde sice výjimkou není, takže se poškozený bude moci domáhati náhrady u domácí správy drah, v případě odpírání u domácích soudů. Domáhání se u cizích drah a soudů jest nepochybně obtížnější a nákladnější. Úmluva o vzájemném užívání nákladních vozů v mezinárodní dopravě má podle názoru odvolacího soudu závaznost jen mezi železničními správami, které k ní přistoupily za členy, jakž výslovně uvedeno v § 1 této úmluvy a má význam jen pro vzájemný postížití nárok těchto železničních správ na náhradu škody; neboť podle bodu 9 téhož paragrafu účtuje domovská správa výlohy vzniklé velkým poškozením vozů a proto propadná lhůta k podání účtu platí jen pro dotyčnou domovskou železniční správu. To vše platí o vozech, které jsou majetkem dráhy. O vozech soukromých platí § 18 této mezinárodní úmluvy a i tu v bodě 1 poslední odstavec se praví: »že s jinými správami projednává všechny záležitosti týkající se používání a poruch vozů správa, která vůz zařadila«. I toto ustanovení nasvědčuje tedy hořejšímu výkladu zařadovací smlouvy, že se poškozený může domáhati náhrady jen u domácí dráhy. Konečně v § 19 bod 6 této mezinárodní úmluvy jest ještě ustanoveno, že o poškození vozů soukromých platí předpisy § 16, což znamená ve sporném případě, že se rakouské spolkové dráhy budou domáhati náhrady na čsl. státních drahách, neboť poškození překročilo podle zjištění prvního soudu 300 jednotek. Kdyby mělo o takových poškozeních soukromých vozů, pokud jsou dopravovány prázdné, jakž tomu bylo v souzeném případě, platiti ustanovení mezinárodní úmluvy o přepravě zboží, muselo by to ze zařadovací smlouvy a z mezinárodního reglementu býti patrné. Zde však se nečiní rozdíl mezi tím, zda byl vůz dopravován se zbožím, či prázdný. Jest tedy přisvědčiti názoru odvolatele, že není ke sporu pasivně legitimován, takže bylo odvolání již z tohoto důvodu vyhověno.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

Důvody:

Zalující firma se podrobila, sjednavši se správou rakouských spolkových drah zařadovací smlouvu ohledně svého soukromého vozu, ustanovením mezinárodního reglementu o soukromých vozech. Podle § 3 článku VI tohoto reglementu ručí železnice za ztrátu nebo poškození soukromých vozů jen podle úmluv sjednaných při zařazení vozu mezi

majitelem vozu a železnicí a podle § 4 čl. VI reglementu musí býti žádosti o náhradu škody adresovány železnici, která provedla zařadění soukromého vozu. Ustanovení zařadovací smlouvy a mezinárodního reglementu, jakožto předpisy speciální, jsou tu tedy rozhodující, nikoliv ustanovení občanského zákona a mezinárodní úmluvy o přepravě zboží čís. 140/1928 sb. z. a n. a správně dovedil odvolací soud, že, kdyby o poškozených soukromých vozech, pokud jsou dopravovány prázdné, jakž tomu bylo v souzeném případě, mělo platiti ustanovení mezinárodní úmluvy o přepravě zboží (§ 3 čl. III mezinárod. reglementu), by to ze smlouvy zařadovací a z mezinárodního reglementu musilo býti patrné, že se však ve smlouvě zařadovací nečiní rozdíl, zda vůz byl dopravován se zbožím či prázdný. Snaží-li se dovolatelka prokázati oprávněnost svého nároku tím, že poukazuje na rozdíl mezi soudním vymáháním a reklamováním nároku, a dovozuje-li, že ustanovení § 4 čl. VI mezinárodního reglementu a § 14 bod 5 zařadovacích podmínek neupravuje soudní příslušnost, nýbrž jen příslušnost pro mezinárodní uspořádání případných náhradních nároků, jest na omylu, poněvadž pro uplatňování jejího náhradního nároku jest směrodatným jen obsah smlouvy, již se podrobila, a tam byl stanoven postup, jak nárok jest uplatniti.

Čís. 12396.

Obec, která se podjala t. zv. stavební akce (výstavby kolonie rodinných domků ke zmírnění bytové nouze) a za tím účelem se usnesla umožniti zájemcům postavení vlastních domků poskytnutím úvěru se zárukou obce, opatřením levných stavebních míst a vypracováním vhodných projektů, nepřevzala tím o sobě závazek zaplatiti stavitelům náklad a odměnu za domky postavené v rámci této akce.

(Rozh. ze dne 24. února 1933, Rv II 882/31.)

Žalující, stavitel, domáhal se na žalované obci na Moravě zaplacení za práce na stavbě kolonie rodinných domků. Žaloba byla zamítnuta soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

důvodů:

Pro posouzení důvodnosti dovolání třeba se napřed obíratí tím, zda žalobce byl v právním poměru smluvním k žalované obci a v jakém.

Nižší soudy zjistily, že se obec usnesla podporovati postavení levných domků tím způsobem, že stavebník získá úvěr 40% nákladu bez záruky, dalších 30% se zárukou obce, 30% složí hotově, a vypůjčený kapitál bude se umořovati 10% anuitou. Město zakoupí a bez zisku odprodá stavebníkům stavební místa, dalo již vypracovat vhodné projekty, a tím bude stavebníkům umožněno postavení vlastních domků. Žalobce založil nárok na zaplacení odměny za stavební práce na tom, že obec