

došlo, a že se též žalovaná za souhlas ten nezaručila, není odůvodněn ani žalobci uplatňovaný nárok na náhradu škody pro nesplnění tohoto závazku a byla žaloba i v tomto směru odvolacím soudem zamítnuta právem.

Čís. 7707.

Mezinárodní železniční doprava.

Československé dráhy neručí za vyloupení vozu převezeného ze soukromého přístavního skladiště na nádraží v Hamburku, dokud nedošlo k ujednání nákladní smlouvy.

K důkazu, že nákladní smlouva byla ujednána dříve, než svědčí denní razítko výpravny otisknuté na nákladním listu, nestačí, že dráha měla již dříve v rukou i zboží i nákladní list. Mezi předáním zboží a nákladního listu musí býti taková souvislost, že jest již možno porovnatí zásilku s obsahem nákladního listu a na jeho základě ji převzít. Kdy nastane tato možnost v případě, že se zboží a nákladní list odevzdají železnici v různý čas a na různých místech, lze posouditi jenom podle okolností případu.

(Rozh. ze dne 20. ledna 1928, Rv II 195/27.)

Žalující pojišťovna domáhala se na československém eráru (železniční správě) náhrady škody z částečného vyloupení vozu naloženého v Hamburku. Žaloba byla zamítnuta soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

důvodů:

Ačkoliv se škoda z částečného vyloupení naloženého vozu, o jejíž náhradu se žaluje, stala v obvodu stanice Hamburg-Süd, tedy německých drah, vymáhá žalující pojišťovna náhradu na dráze československé. Československé státní dráhy byly poslední železnici, jež převzala vykradený vůz s nákladním listem k další přepravě a k vydání adresátovi, a ručí proto podle čl. 27 M. Ž. Ú. za škody, jež postihly zásilku za celé železniční přepravy, tedy také za škody, jež vznikly již za přepravy Německem, ale ručení to jest obmezeno na ručení ze smlouvy nákladní, totiž podle čl. 30 M. Ž. Ú. za škody vzniklé po přijetí zboží k přepravě. Není vyloučeno, že německé dráhy jsou povinny nahraditi zažalovanou škodu, i když vznikla již před ujednáním nákladní smlouvy, buď proto, že vůz byl již před tím v jejich opatrování, nebo poněvadž se k tomu zavázaly smlouvou se správou Hamburg-Amerika Linie, ale za tento jejich závazek československé dráhy neručí a nelze se jím v tomto sporu zabývat. Úspěch žaloby závisí na tom, zda vůz byl vykraden před ujednáním nákladní smlouvy, či po něm. Podle čl. 8 M. Ú. Ž. jest nákladní smlouva ujednána, jakmile odesílací stanice převezme zboží s nákladním listem ku přepravě. Více není zapotřebí, ale tyto pod-

mínky musí býti splněny úplně. Nestačí pouhé převzetí nákladu, jenž má býti odeslán, mezinárodní železniční úmluva rozeznává v čl. 5 mezi přijetím zboží do prozatímního opatrování a přijetím ku přepravě. Nestačí o sobě ani předání nákladu dráze, ani předání nákladního listu, železnice musí převzít to i ono, a to, když ne současně, aspoň v takové souvislosti, že jest možno porovnatí zásilku s obsahem nákladního listu a na jeho základě ji převzít. Kdy nastane tato možnost v případě, že se náklad a nákladní list odevzdají železnici v různý čas a na různých místech, lze posouditi jenom podle okolností případu. Na znamení přijetí zboží ku přepravě jest dráha povinna vytisknouti na nákladní list ihned po úplném dodání zboží a na žádost odesílatele v jeho přítomnosti denní razítko výpravny. Zájem odesílatele, by dráha splnila tuto povinnost, jest v mezinárodní železniční dopravě chráněn dalším předpisem čl. 8 M. Ú. Ž., že dráha musí potvrditi přijetí zboží ku přepravě a čas, kdy se to stalo, stejným způsobem také na duplikátu nákladního listu, jenž zůstane v rukou strany. V souzeném případě byl nákladní list orazítkován výpravnou podací stanice Hamburg-Süd teprve dne 11. září 1924, kdežto vůz byl vyloupen již v noci před tím, tedy podle nákladního listu již před ujednáním nákladní smlouvy. Nákladní list, jenž jest podle čl. 8 M. Ú. Ž. důkazem o nákladní smlouvě i o čase jejího ujednání, svědčí v souzeném případě proti žalobnímu nároku. Poněvadž vytisknutí denního razítka výpravny na nákladním listu není hmotněprávní podmínkou ujednání nákladní smlouvy, nýbrž jenom jejím důkazem, nemůže býti straně upřeno právo dokázati jeho nesprávnost. K provedení tohoto důkazu, o nějž se žalující strana pokusila, bylo by třeba, by tvrdila a dokázala skutkové okolnosti, z nichž by bylo lze usuzovati, že vůz s nákladním listem byly ku přepravě přijaty již před krádeží, tedy nejpozději dne 10. září 1924 20 hodin, kdy vůz byl převezen ze skladiště Hamburg-Amerika Linie na kolej č. 28 nádraží Hamburg-Süd. Skutečnosti, jež žalující strana přednesla a ve sporu byly zjištěny, nepřipouštějí takového závěru. Bylo sice zjištěno, že vůz byl převzat lidmi železnice již ve skladišti, ale převzetí to nestalo se za účelem přepravy navržené v nákladním listu, nýbrž za účelem převezení na nádraží, kde se teprve podle smluv mezi německými dráhami a soukromými držiteli přístavních skladišť děje předání nákladů za účelem další železniční přepravy. Bylo sice dále zjištěno, že nákladní list byl odesílací stanici Hamburg-Süd odevzdán již mezi 17. a 18. hodinou 10. září 1924, ale nebylo ani tvrzeno, tím méně prokázáno, že byla souvislost mezi tímto převzetím nákladního listu a převezením vozu ze skladiště na nádraží. Nebylo zjištěno, že dráha dala vůz převézt na nádraží proto, že jí byl odevzdán nákladní list, ani že svými lidmi převzala vůz již ve skladišti na základě nákladního listu, takže by k ujednání nákladní smlouvy bylo dostačovalo již jenom přemístění vozu na nádražní kolej. Nebylo zjištěno, že vozy přepravené ze skladiště na nádraží po úředních hodinách, totiž po 19. hodině, byly nádražní výpravnou v případě, že jí byly již před tím odevzdány také nákladní listy, pravidelně přejímány ku přepravě ještě též den, což se mohlo díti buď na základě úmluvy, učiněné jednou pro vždy,

nebo vyvinuvších se zvyklostí. Naopak nutno ze skutečnosti, že nákladní list byl bez námítky se strany Hamburg-Amerika Linie jako podatele zásilky orazítkován výpravnou teprve následujícího dne, souditi na zvyklost, že se zásilky převezené na nádraží po úředních hodinách, drahou ku přepravě podle nákladního listu přijímají teprve druhý den. Správnost data 11. září 1924 otištěného na nákladním listu jako dne ujednání nákladní smlouvy nebyla skutkovými zjištěními nižších soudů, jimž není vytýkána ani nesprávnost ani neúplnost, vyvrácena. S úspěchem minul se i pokus dovolatelky nahraditi nedostatek potřebného protidůkazu námitkami právními. Vůbec bez povšimnutí musí zůstatí vývody, že by bylo proti zásadě cti a víry a dobrým mravům, kdyby dráha byla sprostěna ručení za zásilku, již měla ve svém výhradním držení a opatrování, neboť v tomto sporu, zahájeném proti československé železnici, nejde, jak bylo již doličeno, o ručení dráhy vůbec, nýbrž jenom o její ručení z nákladní smlouvy. Posudek znalce, jehož se žalobkyně dovolává, vybočuje, pokud dospívá k jinému právnímu závěru, než došly nižší soudy, z mezí zákonem mu položených. Právní posouzení sporu nepřisluší znalcům, nýbrž soudu. Úkolem znalce bylo jenom udati a vysvětliti předpisy a zvyklosti o předávání zásilek z pobřežního skladiště Hamburg-Amerika Linie k další železniční přepravě, ale právě v této příčině neudal znalec nic, co by jeho právní názor dostatečně ospravedlňovalo. Přisvědčiti dlužno dovolatelce, že úmluva dráhy se správou Hamburg-Amerika Linie, že dráha bude ručiti za její zásilky teprve od jejich zařazení do vlaku, příčí se čl. 30 M. Ž. Ú. a nezavazuje proto žalující stranu (čl. 4 M. Ž. Ú.), ale tím není pro žalobní nárok nic získáno, neboť není tím prokázáno, že se nákladní smlouva stala již 10. září. Otázka, zda nákladní smlouva mohla býti platně učiněna jenom v úředních hodinách, nemůže býti pro nedostatek zjištění o předpisech a o smlouvách platných pro podávání nákladů Hamburg-Amerika Linii k železniční dopravě bezpečně řešena. Podle přípisu ředitelství říšských drah v Altoně z 28. května 1925 platí zvláštní tarifní ustanovení o železničním nákladním provozu v Hamburku a smlouvy s jednotlivými držiteli pobřežních skladišť, jež nebyly zjišťovány. Pro rozhodnutí sporu nemá tato otázka významu, ano se žalující straně nepodařilo vůbec prokázati, že se ujednání nákladní smlouvy již dne 10. září 1924, ať v úředních hodinách neb po nich, vůbec stalo.

Čís. 7708.

Železniční dopravní řád.

Ujedná-li úředník dráhy se stranou **ú s t n ě** zvláštní způsob avizování, není to pro dráhu závazným.

Vydala-li dráha čerstvé ovoce straně opozděně, ručí za škodu, připadající na zkázu ovoce po dobu opozdění. Pro určení podílu platí § 1304 obč. zák. Důkazem, že zkáza ovoce byla dokonána již při dojití ovoce