

právo, by zbytek pohledávek splatil do určité doby, ovšem s omezením shora výtčeným. Platební doba je pravidelně určena pro každou splátku zvláště, jsouc odstupňována podle určitých kratších období, neboť právě tímto způsobem má býti poskytnuta možnost dlužníkovi, by plnil aspoň částečně, t. j. by na př. vymohl své pohledávky, zpeněžil jmění, anebo opatřil si jinak prostředky, dále však i věřitelům, by dosáhli zaplacení aspoň části svých pohledávek. Nejde tu než o ustanovení smluvních platebních lhůt, jež přirozeně nelze co do začátku jich počítati jinak, než ode dne právní účinnosti smlouvy, t. j. právoplatně stvrzeného vyrovnání. Opačný náhled vedl by k důsledkům přímo nemožným. Postačí poukázati na případ, o který jde. Dlužník nabídl, po případě zavázal se, že zapraví 40% ve čtyřech splátkách, 5% do 3 měsíců od právoplatného potvrzení, 11% do 6 měsíců ode dne splatnosti první splátky, 12% do dalších šesti měsíců a 12% do téže doby, tudíž úhrnem 40% do 21 měsíců ode dne právoplatného potvrzení. Je si těžko představití, jak by si měl dlužník zaříditi splácení po uvedených částkách, kdyby počátečním dnem všech těchto lhůt, anebo mimo ně aspoň dvouleté lhůty ohledně 35% měl býti den, kterého byl návrh podán. Všecky lhůty nelze čítati od tohoto dne, neboť aspoň první z nich spadla by určitě do doby před potvrzením vyrovnání. Nelze také stanoviti lhůty dvojího druhu, z nichž některé bylo by počítati ode dne vyrovnání a jiné ode dne podání návrhu anebo zahájení řízení, neboť tu by došlo teprve k naprosté právní nejistotě. Nebezpečí, by dvouletá lhůta §u 3 (2) neprotáhla se do budoucnosti příliš vzdálené v neprospěch věřitelů, čelí zákon již předpisem §u 56 (1). Ovšem je lhůta ta prodlužitelná, ale to mluví právě pro názor tuto zastávaný, neboť není vyloučeno, že konec dvouleté lhůty čítané ode dne návrhu spadl by do doby před potvrzeným vyrovnáním, jehož účel byl by tím zmařen. Úmyslu zákonodárcovu, by splácení vyrovnané částky nebylo prodlouženo na újmu věřitelů příliš dlouho, odpovídá určení lhůty §u 3 (2) i v případě, že čítá se lhůta ta teprve ode dne právoplatného vyrovnání, a to jen ve prospěch věci, ježto časovou základnou pro vyrovnání je spíše jeho potvrzení, než den podaného návrhu, kdy není jisto, jak dlouho potrvá řízení.

Čís. 5916.

Mezinárodní doprava železniční.

Škoda, způsobená shořením dopravovaného zboží jiskřením, byla spoluzaviněna jak odesílatelem, jenž zabalil zboží do proutěných košů slámou, jež vyčnívala zpod víka košů, a že takto zabalené zboží naložil do vozu, jenž nebyl zcela uzavřeným, tak dráhou, jež zařadila tento vůz jako druhý za lokomotivu.

Předpis §u 31 čís. 1 mez. úml. žel. o pojetí úmluvy o přepravě na otevřeném voze železničním do nákladního listu nemá význam pouze průvodní, nýbrž jest hmotněprávní podmínkou, by byla dráha sprostěna z ručení. Stačí jakákoliv forma, jen když jest ujednání z nákladního listu poznatelné. Stačí, že odesílatel naložil na otevřený vůz a že v nákladním listu jest poznamenáno, že bylo naloženo odesílatelem. K bezvadnému

naložení náleží i naložení do bezvadného vozu. Náklad vozu, jenž nemá plných bočních stěn, třebaš měl střechu, není chráněn před jiskřením.

(Rozh. ze dne 6. dubna 1926, Rv II 661/25.)

Žalobkyni byl zaslán z Maďarska vagon ovoce, naloženého v koších. Za dopravy v Československu vagon shořel, byv zapálen jiskrou z lokomotivy. Žalobní nárok proti dráze o náhradu škody neuznal proce s ní soud první stolice důvodem po právu, odvolací soud uznal žalobní nárok důvodem po právu. Důvody: Pokud se týká právního posouzení věci, jest přisvědčiti názoru odvolatelově, že soud první stolice neposoudil věc správně. Chtěla-li se železnice odvolati na ustanovení čl. 31 čís. 1 mezinárodní úmluvy (§ 86 čís. 1 žel. dopr. ř.), náleželo jí dokázati, že tu jsou veškeré předpoklady tohoto zákonného ustanovení. Podle nich musí úmluva s odesílatelem ohledně přepravy v otevřeném vozu býti pojata do nákladního listu. Jak však z tohoto vysvítá, se tak nestalo. Že odesílatel si skutečně objednal otevřený vůz, je nerozhodné, nebyla-li dotyčná úmluva také pojata do nákladního listu. Železnice tudíž není oprávněna odvolati se na ustanovení čl. 31 čís. 1 mez. úmluvy (§ 86 čís. 1 žel. dopr. ř.) a ručí za povstalou škodu dle čl. 30 mez. úmluvy (§ 84 žel. dopr. ř.). Žalovaný erár se ovšem také odvolal na ustanovení čl. 30 mezinárodní úmluvy (§ 84 žel. dopr. ř.), podle něhož železnice neručí za škodu, způsobenou příkazem odesílatelovým a shledává takový příkaz v tom, že odesílatel žádal o přistavení otevřeného vozu. Avšak žádost odesílatelovu, by zboží bylo přepraveno ve voze krytém neb otevřeném, nelze považovati za příkaz ve smyslu čl. 30 mez. úmluvy (§ 84 žel. dopr. ř.), poněvadž železnice jest povinna takové žádosti vyhověti jen tehdy, stala-li se úmluva v tomto směru a nikoliv na základě jednostranné žádosti. Nebylo tedy dále zapotřebí zabývati se otázkou, zda lze spatřovati zavinění dráhy v tom, že zařadila sporný vůz jako druhý za lokomotivu.

Nejvyšší soud změnil napadený rozsudek v ten rozum, že žalovaný nárok polovicí jest, polovicí pak není důvodem po právu.

Důvody:

Vytýkajíc napadenému rozsudku nesprávné posouzení věci po stránce právní, uplatňuje žalovaná strana dovolací důvod čís. 4 ř. s. Dovolání jest částečně odůvodněno. Z nesporného přednesu stran a zjištění nižších soudů plyne, že škodu, jejíž náhradu žalující firma požaduje, zavinily obě strany. Odesílatel zboží tím, že je zabalil do proutěných košů slámou, jež zpod víka košů vyčnívala, a že zboží, vydané takovým balením nebezpečí ohně, naložil do vozu, v jehož pobočních stěnách byly mezi deskami ponechány otvory, takže jiskry z komína lokomotivy mohly zaletěti dovnitř vozu a zapáliti; žalovaná dráha tím, že zařadila tento vůz, ač byla snadná zápalnost jeho obsahu poznatelná, jako druhý vůz za lokomotivu a tím vydala jej zvýšenou měrou nebezpečí ohně. Jak odesílatel, tak zřizenci dráhy, za něž dráha ručí (§ 5 žel.

dopr. ř.), musili si býti při povinné pozornosti vědomi, že způsobují, po případě stupňují nebezpečí požáru, ač je mohli odvrátiti neb aspoň snížit, odesílatel tím, že by byl zasílané ovoce balil látkou nehořlavou, neb zabaliv je již slámou, byl je buď naložil do krytého vozu s plnými bočnými stěnami nebo jiným opatřením je před jiskrami lokomotivy zabezpečil, dráha tím, že by byla vůz zařadila dále od lokomotivy. Obě strany dopustily se takto zavinění, a musí, jelikož se jejich podíl na škodě nedá určití, nésti ji podle §u 1304 obč. zák. rovným dílem. Toto na všeobecných pravidlech o závazcích k náhradě škody spočívající právní posouzení sporu srovnává se úplně s předpisy mezinárodní úmluvy železniční o nákladní dopravě, jakož i se souhlasnými předpisy železničního dopravního řádu. Podle čl. 30 m. ú. neručí dráha za škodu, která povstala vinou strany, podle čl. 31 m. ú. neručí bez ohledu na to, dopustil-li se odesílatel zavinění či nedopustil, za škody, jež vznikly z přepravy na otevřeném voze nebo z toho, že odesílatel zboží naložil vadně. Škodu musí v těchto případech nésti strana. Naproti tomu plyne ze všeobecného předpisu čl. 30 m. ú., podle něhož dráha ručí za každou škodu, jež nevznikla z důvodů v čl. 30 a 31 přesně vypočtených, že ručí jmenovitě za všechny škody, jež sama zavinila, a výslovně tak ustanovuje poslední odstavec §u 86 žel. dopr. ř. Odvolací soud nezabýval se otázkou zavinění dráhy, první soud je popřel neprávem. Pokud vycházel při tom z předpokladu, že vůz byl zařaděn na pátém místě za lokomotivou, jest v rozporu se srovnalým skutkovým přednesem stran, jímž byl vázán. Pokud usuzuje, že dráha neporušila čl. 54 vlastních dopravních předpisů tím, že zařadila vůz blízko za lokomotivou, dlužno mu sice přisvědčiti, neboť vůz nebyl naložen slámou, nýbrž ovocem, jež není hořlavinou, a zmíněný předpis týká se jen vozů naložených hořlavinami, přece však mohli zřízenci dráhy při obyčejné pozornosti mezerami v bočních stěnách vozu viděti, že ovoce jest baleno slámou, a musili si býti při své znalosti dopravních poměrů vědomi, že blízké zařadění vozu za jiskřící lokomotivu způsobuje, po případě zvyšuje nebezpečí ohně. O částečném zavinění dráhy dle §§ 1297 a 1299 obč. zák. nelze pochybovati. Žalující strana vylučuje jakékoliv zavinění a ručení odesílatele tvrdíc, že vůz, na němž bylo ovoce naloženo, měl střechu, nebyl tedy vozem otevřeným a že se čl. 31 čís. 1 m. ú. (§ 86 čís. 1 žel. dopr. ř.) na něj nevztahuje. Otázka, zda vůz jest vozem otevřeným ve smyslu těchto předpisů, jest otázkou právní, neboť jde o výklad předpisů zákonných, proto nebylo třeba o ní slyšeti znalce. Nelze ji řešiti pro každý jednotlivý druh vozů jednotně pro všechny případy, nýbrž vždy jenom vzhledem k určitému nebezpečí, jemuž má býti stavbou vozu čeleno. V tomto případě jde o ochranu před jiskřením lokomotivy, a tu jest zřejmo, že náklad vozu, jenž nemá plných bočních stěn, třebaš měl střechu, není před jiskřením dostatečně chráněn. Nižší soudy uznaly proto správně, že zboží bylo naloženo na voze otevřeném. Odvolací soud vyloučil přes to platnost čl. 31 čís. 1 m. ú., poněvadž tento vyžaduje, by zboží bylo přepravováno na otevřeném voze buď podle ustanovení tarifu neb podle úmluvy s odesílatelem, jež však musí býti pojata do nákladního listu, takového tarifního ustanovení a takové úmluvy však v tomto případě prý nebylo.

Neprávem sice namítá žalovaná strana v dovolání, že předpis o pojetí úmluvy do nákladního listu má význam jenom průvodní, a že dostačí, dokáže-li se úmluva i jiným způsobem, neboť podle doslovu mezinárodní úmluvy i železničního dopravního řádu jest pojetí úmluvy do nákladního listu hmotněprávní podmínkou, by dráha byla sprostěna ručení, leč nelze souhlasiti s odvolacím soudem v tom, že v tomto případě úmluva ta do nákladního listu pojata nebyla. Ani mezinárodní úmluva, ani železniční dopravní řád neustanovují formy, ve které má býti ujednání o přepravě na otevřeném voze do nákladního listu zapsáno, dostačí proto jakákoliv forma, jenom když jest toto ujednání z nákladního listu poznatelné. Tak tomu jest ve všech případech, když odesílatel sám na otevřený vůz naložil, a na nákladním listu bylo, jako v tomto případě, poznamenáno, že nakládal odesílatel. Tím jest jeho souhlas s přepravou na otevřeném voze prokázán, a sice nákladním listem samým, takže jest podmínce čl. 31 čís. 1 m. ú. vyhověno. Správnosti tohoto názoru nasvědčuje srovnání tohoto předpisu s dalším předpisem čís. 3 čl. 31 m. ú., podle něhož neručí dráha za škodu vzniklou z vadného naložení, nakládal-li odesílatel sám. K bezvadnému naložení náleží i naložení do bezvadného vozu, tím že bylo zboží balené slámou naloženo bez jakýchkoliv bezpečnostních opatření do vozu, přístupného jiskrám lokomotivy, stalo se naložení vadným a dráha neručí za škodu jím způsobenou, nýbrž jen za škodu, již sama zavinila. Jelikož škoda v tomto případě tedy vznikla jednak přepravou na otevřeném voze a vadným naložením, jednak zaviněním dráhy, dlužno ji i podle mezinárodní úmluvy rozdělit mezi obě strany.

Čís. 5917.

Honební zákon pro Moravu ze dne 26. července 1912, čís. 4 z. zák. na rok 1914.

Právo majitele vlastní honitby, provozovati honitbu na území, které mu bylo přiřknuto, zůstává z á s a d n ě nedotčeno změnami v pozemkovém majetku po čas nájemního období. O žádosti účastníků (§ 35 (2) zák.), by, ježto zanikly podmínky vlastní honitby, byla pro zbývající čas zrušena a její území bylo přikázáno k obvodu obecní honitby, rozhoduje okresní politický úřad formálním usnesením, v němž jest přesně vytknuta doba, od které pomíjí vlastní honitba a právo myslivosti na jejím území přechází na nájemce obecní honitby. Při tom řeší politické úřady samy otázku, jaký vliv má na novou úpravu honebních obvodů okolnost, že změny v pozemkovém majetku nebyly ještě knihovně provedeny. Přezkoumávají jejich rozhodnutí v tomto směru nepřisluší řádným soudům.

(Rozh. ze dne 6. dubna 1926, Rv II 680/25.)

Žalobci byli pachtýři obecní honitby v P. na Moravě. V době jejich pachtu byla výnosem okresní politické správy zvětšena obecní honitba o pozemky, náležející žalovanému majiteli panství a zároveň majiteli