

mylného názoru pokládá za potřebné, by prvý soud pouze zjistil, zda byly veškeré účtované obvazy dodány a zda bylo použití tolika obvazů nutným a účelným. Tu však soud odvolací patrně přehlédl, že prvý soud ve svém rozsudku zjistil, že žalobce za příčinou léčení žalované konal u ní návštěvy, vyčistil rány a je zašil a opatřil obvazy, které jakož i jiné medikamenty sám dodal, a to tak, jak v účtě ze dne 4. srpna 1926 jest uvedeno, a že léčení, jak účtováno, bylo nutné a účelné právě tak, jako poskytnutí obvazů a jiných medikamentů. Skutková zjištění prvního soudu stačí tedy k rozhodnutí o výši požadované náhrady jak za obvazy, tak i za osobní výkony žalobcovy při lékařském ošetření, jichž bylo k užítu žalované použito.

Čís. 7349.

Mezinárodní doprava železniční.

Žaluje-li strana dráhu o náhradu škody ve výši poplatků vybraných pro opožděné odebrání zásilky, tvrdíc, že opožděné odebrání zavinila dráha, poněvadž se neřídila platebním záznamem na nákladním listu, neplatí promlčecí lhůta čl. 12 mez. úml. žel. (§ 71 žel. dopr. ř.).

Ustanovení mezinárodní úmluvy železniční byla před zákonem ze dne 14. července 1927, čís. 110 sb. z. a n. v Československu účinnou jenom mocí tarifních vyhlášek uveřejněných ve Věstníku pro železnice a plavbu, a mohla býti stejnými vyhláškami změněna.

Nedbala-li železnice platebního záznamu, který podle tarifu nebyl přípustným, není povinna náhradou škody.

(Rozh. ze dne 22. září 1927, Rv I 2018/26.)

Žalující firma zaslala zboží dráhou do Hamburku franco stanice Hamburk. Žalobou, o niž tu jde, domáhala se odesílatelka na čsl. železničním eráru zaplacení 4.481 Kč 20 h a odůvodňovala žalobní prosbu takto: Odesílací stanice přijala zásilky od žalobkyně k dopravě franko fob. Hamburk, totiž že celé dovozné z odesílací stanice až do stanice Hamburské svobodného přístavu zaplatí žalující strana co jejich odesílatelka. Dovozného však žalující strana při podání zásilek těch stejně jako při jiných zásilkách, jež k dopravě u téže stanice podala, definitivně hned nesložila, poněvadž stanice nemohla přesně ihned stanovití dopravní výlohy, nýbrž složila u stanice zálohu ve formě t. zv. úvěru pro vyplacení dovozného. Frankování zásilek tímto způsobem jest obvyklé. Odesílací stanice též vzhledem k tomu, že tyto zásilky byly jí žalující stranou odevzdány k dopravě franko fob. Hamburk a že tato měla u ní úvěr pro vyplacení dovozného, poznamenala v nákladních listech i duplikátech na tyto zásilky čísla frankaturních účtů. Když však tyto vagonové zásilky došly do Hamburku, nebyly drahou jich příjemci, firmě R., vydány dle dopravní smlouvy franko, nýbrž bylo drahou na příjemci žádáno zaplacení dopravného po německých tratích ještě jednou s poukazem na to, že frankování zásilek z Československa do Německa

toho času není přípustné. Firma R. však odepřela zaplatiti toto dovozné, poněvadž měly jí býti žalující stranou dle známého jí ujednání kupního zaslány franko Hamburk svobodný přístav. Dráha odepřela vydání zásilek firmě R. bez opětného zaplacení dopravného po německých tratích a, když firma R. na svém záporném stanovisku setrvala, dala dráha zásilky za několik dní po jich dojití do Hamburku složiti z vagonu a je uložiti a vydala je teprve, když firma R. dovozné po německých tratích a stojné z vagonů těch zaplatila. Tím, že tyto zásilky nebyly drahou firmě R. vydány, dokud nebylo zaplacené ještě jednou dopravné po německých tratích, přes to, že je žalující firma odesílací stanici zaplatila, a tato zásilku přijala k dopravě franko Hamburk svobodný přístav bez jakékoliv námitky, vznikla žalující straně škoda 4.481 Kč 20 h, rovnající se 272.60 a 254.60 zlatých marek, které žalující strana musela dne 15. listopadu 1923 zaplatiti na stojném, skladném, nákladech vyložení, naložení a jiných výlohách přivoděných tím, že dráha nevydala příjemci zásilky bez opětného zaplacení dopravného po německých tratích. Tento peníz je žalovaná strana povinna straně žalující nahraditi, zavinivši škodu žalující strany v oné výši tím, že nedodržela dopravní smlouvu, kterou se žalující stranou ohledně těchto zásilek uzavřela, a je ve stanici Hamburku svobodný přístav nevydala příjemci franko. Procesní soud první stolice žalobu zamítl, o d v o l a c í s o u d napadený rozsudek potvrdil. D ů v o d y: Nesprávné právní posouzení věci po stránce právní spatřuje odvolatelka v tom, že procesní soud neshledal v nesprávném postupu dráhy p o převzetí zásilky k dopravě porušení smlouvy, záležející podle odvolatelky v nerespektování obsahu nákladního listu, podle něhož odesílatel zásilku podal franko až do Hamburku, takže dráha nebyla již oprávněna v Hamburku dovozné za trať německým územím probíhající od adresáta požadovati, a učinivši tak, sama zavinila, že zboží adresátem nebylo ihned odebráno a že vznikly poplatky stojné, skladné a náklady vyložení a naložení zboží, a jiné, které musela pak žalující nahraditi příjemci, ježto se mu zavázala, dodati zboží franko Hamburk. Další nesprávné posouzení právní shledává odvolatelka v tom, že procesní soud uznal, že nárok jest promlčen uplynutím jednoho roku, ačkoliv se podle názoru odvolatelky nejedná o nároky podle § 70 žel. dopr. ř. (správně podle čl. 12 mez. úml. Bernské), nýbrž o nárok z náhrady škody podle § 1295 obč. zák., který se promlčuje teprve ve třech letech (§ 1489 obč. zák.). Leč názor odvolatelky jest mylným v tom i onom směru. Předně sluší uvést, že podle § 5 žel. dopr. ř. sice ručí dráha za své lidi, pokud jich používá při provedení dopravy samé. Toto ustanovení nelze však vykládati extensivně tak, že dráha ručí za své lidi i v tom směru, když připustili, by do nákladního listu bylo pojato něco, co se příčí tarifu, a nepoučili stranu o tom, pokud se týče sami si toho nebyli vědomi. Vždyť podle § 57 žel. dopr. ř., ručí sám odesílatel dráze za správnost, tudíž i přípustnost prohlášení, pojatých do nákladního listu a, pojal-li něco do nákladního listu, co jest nepřípustným, nemůže proti dráze z toho vyzovovati náhradní nároky, neboť měl věděti, co jest dovoleno a co není.

Prohlášení přičící se tarifu nezavazují přirozeně dráhu (§ 56 žel. dopr. ř. a čl. 6 mez. úml. Bernské) a jich nerespektování nemůže býti přirozeně důvodem k náhradě škody. Že se prohlášení »Franco Hamburk« pojaté odesílatelem do nákladního listu přičilo tarifu, nemůže býti v nejmenším pochybno, ano jest mezi stranami nesporno, že již před sjednáním nákladní smlouvy byla v tuzemsku vyhláška železnice (obdobná s vyhláškou v Německu) toho obsahu, že zásilky do Německa lze vyplatiti pouze až k čsl.-německé přechodní pohraniční stanici. Tato vyhláška byla uveřejněna ve Věstníku pro železnice a plavbu čís. 65/66 ze dne 16. srpna 1923, způsobem odpovídajícím předpisům a tudíž ve formě pro strany závazné. Jest tudíž námitka, že se uveřejnění nestalo ve sbírce zákonů a nařízení, nepřipadná. Vyhláška tato obстоjí i proti čl. 4 mez. úml. Bernské, neboť ve smyslu tohoto článku mohou pro určitá dopravní území v mezinárodní železniční dopravě býti zúčastněnými drahami (zde v Československu a v Německu) smluvna reglementární dodatečná ustanovení k mezinárodní úmluvě, která se uveřejňují způsobem obvyklým pro uveřejňování tarifů dotyčných železničních správ. V souzeném případě jednalo se o dopravu, která byla uskutečněna mezi příslušníkem republiky Československé a republiky Německé, a byly tyto státy oprávněny svým výsostným právem stanoviti dodatek, vížící pouze příslušníky obou těchto států. V nákladních listech jest také výslovně tištěno, že se zboží přijímá k dopravě podle mezinárodní úmluvy železniční jakož i podle ustanovení dopravních řádů a tarifů, súčastněných drah a svazů, která platí pro tuto zásilku. Ježto tarifem ve smyslu čl. 12 mez. úmluvy (§ 70 žel. dopr. ř.) se nerozumí pouze sazby dopravní, nýbrž veškerá ustanovení směrodatná pro smlouvu dopravní, jest tarifem i ustanovení o dobrání dovozného (§ 6 žel. dopr. ř.). Tu pak i kdyby bylo lze připustiti, že dráha nesprávným použitím ustanovení o dobírkách dovozného způsobila, že následkem neodebrání nevyplacené zásilky adresátem vybrány byly od něho stojné a vedlejší poplatky, jest ve smyslu čl. 71 žel. dopr. ř. (čl. 12 mez. úml.) nárok na náhradu (vrácení) těchto poplatků uplynutím jednoho roku promlčen. Ostatně příjemci zboží nevznikla škoda tím, že zboží nedošlo do Hamburku franko, nýbrž tím, že nevyplatil dovozné, ač dráhou jeho výplata byla žádána. Ač tedy měl a mohl věděti, že poukazování do Německa není přípustným a tedy mohl zabrániti nákladům stojného a vedlejších poplatků, přece dovozného nevyplatil, ačkoliv měl možnost pak jeho náhradu dodatečně požadovati od svého smluvníka, žalobkyně. Poněvadž žalobkyně stojné a další výlohy nezavinila, kdyžtě právně vyloučenou věc (t. j. frankování do Hamburka) nemohla uskutečniti, odpadl by i náhradní nárok příjemce za stojné a ostatní výlohy proti žalobkyni pro nefrankování zásilky a i důsledně zase nárok žalobkyně proti dráze. Proti ní mohl jedině příjemce podle § 99 žel. dopr. ř. uplatňovati nároky, ježto zboží i nákladní list přijal a vyplatil. Tedy i vzhledem k tomu, že příjemce vlastně sám si škodu zavinil a pak i pro nedostatek příčinné souvislosti mezi škodou žalobkyně a jakýmsi zaviněním neb opomenutím dráhy byl by

právně nárok žalobkyně neodůvodněn, nehledě ani k nedostatku aktivní legitimace, která ovšem namítána nebyla.

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

D ů v o d y:

Nelze souhlasiti s výrokem nižších soudů, že žalobní nárok pominul promlčením podle čl. 12 M. Ú. Ž. Podle tohoto předpisu promlčují se do jednoho roku nároky na vrácení přeplatků, vzniklých nesprávným použitím tarifu neb chybou při počítání. Žalobní nárok není takovýmto nárokem, nýbrž nárokem na náhradu škody z porušení smluvního závazku. Žalující strana tvrdí, že železnice, přijavši bez námítky nákladní listy, v nichž odesílatelův platební záznam byl vyplněn slovy: »franco fob Hamburk«, byla povinna vybrati celé dovozní se všemi vedlejšími poplatky až do vydání zásilky od ní jako odesílatele, že ona, spoléhajíc na platnost takto ujednané smluvní podmínky, neopatřila svého speditura v Hamburku penězi k vyplacení zásilky, že když železnice v Hamburku odepřela proti smlouvě vydání zásilku, leč proti zaplacení dovozního a poplatků z přepravy přes Německo, vyžadovalo zaslání peněz do Hamburku jisté doby a že tím utrpěla škodu ve výši poplatků vybraných železnicí pro opožděné odebrání zásilky, jejíž náhradu požaduje. Žalující strana nedomáhá se tedy vrácení poplatků a netvrdí, že podle tarifu bylo na nich více vybráno, než náleželo. Jest pouhou náhodou, že výše požadované náhrady rovná se sumě určitých železničních poplatků, a není sporno, že železnice k vybrání oněch poplatků podle tarifu oprávněna byla. Právním důvodem žaloby jest, že železnice porušením smlouvy zavinila opožděné odebrání zásilky a že jest proto povinna nahraditi škodu vzniklou tím, že musily býti železnici zaplaceny poplatky, kterých by při včasné odebrání nebylo. Pro takový nárok neplatí výjimečná jednorozhodná lhůta podle čl. 12 M. Ú. Ž., nýbrž pravidelná tříletá promlčecí lhůta pro nároky na náhradu škody. Z vylíčené právní povahy žalobního nároku plyne dále, že neobstojí ani další důvody uvedené odvolacím soudem pro jeho zamítnutí, že nemůže býti žalující straně upřena aktivní legitimace k žalobě, a že nelze vyloučiti příčinnou souvislost mezi postupem železnice a tvrzenou škodou. Jmenovitě nelze, jak činí odvolací soud, přičítati vinu na škodu příjemci zásilky z toho důvodu, že ji mohl odebrati ihned po dojití a vybrané poplatky dodatečně požadovati od žalující strany, neboť nebyl ku poskytnutí úvěru povinen.

Přes to není žalobní nárok po právu. Není sporu o tom, že podle tarifních předpisů platných v rozhodné době v Československu i v Německu musily býti železniční zásilky z Československa do Německa vypláceny až do pohraniční stanice odesílatelem, od pohraniční stanice příjemcem. Vyplatiti zásilku úplně předem, bylo nepřípustno. Neprávem popírá žalující strana, opírajíc se o právní názor znalce slyšeného ve sporu, jenž ovšem není pro soud závazným, platnost tohoto tarifního ustanovení, vyhlášeného pod čís. 338 ve Věstníku pro železnice a plavbu

z 16. srpna 1923, čís. 65/66, poněvadž prý jest v rozporu s čl. 12 M. Ú. Ž. a proto podle čl. 4 M. Ú. Ž. nicotné. Československá republika zavázala se sice článkem 20 mírové smlouvy Saint-Germainské, že přistoupí k bernské úmluvě ze 14. října 1890 o mezinárodní železniční nákladní dopravě, ale ani její přístup, ani úmluva sama nebyly vyhlášeny ve Sbírce zákonů a nařízení, jak ústava a zákon ze dne 13. března 1919, čís. 139 sb. z. a n. nařizují. Teprve zákonem ze dne 14. července 1927, čís. 110 sb. z. a n. bylo ustanoveno, že nově mezinárodní úmluvě o přepravě zboží po železnicích ze dne 23. října 1924 bude po jejím vyhlášení ve sbírce zákonů a nařízení příslušetí moc zákona. Když již nyní na československých nákladních listech pro mezinárodní dopravu jest vytištěno, že se přeprava děje podle mezinárodní úmluvy a podle ustanovení dopravních řádů a tarifů zúčastněných drah, není to proto, že by mezinárodní úmluva měla platnost zákona, jenž by ovšem pouhou tarifní vyhláškou nemohl býti změněn, nýbrž poněvadž se státní železniční správa o tom zvláštními úmluvami s jednotlivými súčastněnými státy dohodla a obsah úmluv vyhlásila jako tarifní předpis ve Věstníku pro železnice a plavbu. Příloha A k hospodářské dohodě mezi vládami československou a německou ze dne 29. června 1920, čís. 350/22 sb. z. a n. ustanovuje, že pro dopravu mezi Československem a Německem platí beze změny mezinárodní úmluva, a že železniční správy budou upravovati vzájemné styky na tomto základě, hledíce k současným provozním a dopravním poměrům. Bylo důsledkem této dohody nejen, že vyhláškou čís. 80 ve Věstníku pro železnice a plavbu ze dne 15. února 1922, čís. 13 byla mezinárodní úmluva prohlášena za smluvní právo pro železniční dopravu mezi oběma státy, pokud nebyla ve vyhlášce uvedena jiná ustanovení, nýbrž také, že pro katastrofální pokles německé marky v druhé polovici roku 1923 bylo v obou státech vyhlášeno jako nový tarifní předpis, že zásilky nemohou býti předem zcela vyplaceny. O jeho platnosti nelze pochybovati. Když tomu tak, dlužno uvážovati, jaký účinek měla skutečnost, že československá dráha přes to přijala od žalující strany ku přepravě do Německa zboží, jež mělo podle nákladního listu býti dodáno do Hamburku franco. Tato podmínka přičila se tarifním předpisům, platným jak v Československu, tak v Německu, ač obojí předpisy byly v nákladním listu samém prohlášeny za podmínky smlouvy, a ani československá ani německá dráha nesměly se podle platného práva při ujednávání nákladních smluv od nich odchýliti. Trebas československá dráha, přijímajíc zboží ku přepravě, neodmítla odesílatelův platební záznam na nákladním listě, ba řídila se jím a připojila k zásilce frankaturní účty za účelem pozdějšího vybrání oné části dovozného, jež připadala na Německo, od odesílatele; nebyla německá železnice povinna, vstoupiti do smlouvy takto ujednané. Splnění jednoho ustanovení smlouvy bylo nemožným. Následky nemožnosti plnění nutno posuzovati podle § 878 obč. zák. Poněvadž nemožno bylo splniti jenom jednu její podřadnou podmínku, zůstala nákladní smlouva platně ujednanou, platnosti neměl však odesílatelův platební záznam, na jeho místo nastoupil vízící předpis tarifu. Nelze-li smlouvu splniti pro nemožnost, má strana poško-

zená nesplněním jenom tehdy nárok na náhradu škody utrpěné tím, že spoléhala na platnost a splnitelnost smlouvy, jestliže při ujednání smlouvy o nemožnosti splnění smlouvy nevěděla a vědět nemusila. Žalující strana musila při povinné pozornosti vědět, že její platební záznam jest nepřipustný, neboť podrobila se podle nákladního listu řádně vyhlášeným tarifním předpisům, a neznalost jejich jde na její vrub. Zavinila sama, že ujednala smlouvu nepřipustnou, a musí sama nésti škodu jí tím vzniklou.

Zdejšího rozhodnutí ze dne 30. října 1924, č. j. Rv I 1080/24, uveřejněného pod čís. 4317 sb. n. s., v němž bylo uznáno, že dráha, když přijala dodatečný příkaz odesílatelův, by vydala zboží proti zaplacení dobírky, jest povinna vyplatiti odesílateli dobírku, i když příkaz byl podle tarifu nepřipustný, nelze se pro souzený případ dovolávat. Podstatný rozdíl onoho a souzeného sporu spočívá v tom, že vybrání dobírky jest podle své přirozené povahy podstatnou částí nákladní smlouvy, takže nemožnost splnění by činila celou smlouvu neplatnou a dráha, odvolavši se na onu nemožnost, by byla povinna vrátiti zboží odevzdané ku přepravě odesílateli, dále, že v onom případě byl příkaz ku vybrání dobírky přijat nejen československou, nýbrž i maďarskou dráhou, maďarskou tím, že nabídla příjemci vydání zboží proti zaplacení dobírky, a přijala jeho placení. Teprv když odesílatel požadoval vydání dobírky, byla uplatněna nepřipustnost příkazu k jejímu vybrání. V souzeném případě byl dráhou prostě přehlédnut nepřipustný platební záznam odesílatelův a přeprava provedena podle vízických tarifních předpisů. Jistá obdoba byla by teprve, kdyby byl odesílatel celé dovozné zaplatil předem hotově, a neprávem zaplacená část nebyla dráhou včas vrácena, od žalující strany bylo však přijato dovozné jenom do pohraniční stanice, na další dovozné mu byl sice poskytnut úvěr, ale nebylo ho použito, nýbrž placení bylo uloženo příjemci.

Čís. 7350.

V tom, že bylo o žalobách, majících týž skutkový i právní základ, v nichž však vystupovali různí žalobci proti témuž žalovanému, rozhodnuto proti předpisu § 187, druhý odstavec, c. ř. s. jediným rozsudkem, není o sobě zmatečnosti. Pakli by tu pro vady rozsudku byla přece zmatečnost podle § 477 čís. 9 c. ř. s., bylo by zrušiti pouze rozsudek prvního soudu, nikoliv i předchozí řízení.

Žalobu navzájem nelze uplatniti námitkou při ústním líčení. Hlavní rozdíl mezi uplatněním vzájemné pohledávky k započtení a žalobou navzájem jest v tom, že započtení má účel ryze obranný a že na základě námitky nemůže býti žalobce nikdy odsouzen k plnění vzájemného nároku, nýbrž nejvýše jen může býti se svou žalobou zamítnut v důsledku započtení vzájemné pohledávky; naproti tomu žaloba navzájem má ráz útočný a žádá přímo odsouzení předního žalobce, ať jest osud přední žaloby jakýkoliv.

(Rozh. ze dne 22. září 1927, R II 255/27.)