

Čís. 7076.

Mezinárodní železniční doprava.

Bylo-li zboží naloženo na dráhu v přístavu Hamburském, nutno poměr stran k železnici posuzovati nejen podle mezinárodní úmluvy železniční, nýbrž i podle Hamburského pobřežního regulativu.

Dráha neručí podle čl. 29 M. Ú. Ž. ani za pobřežní správu Hamburskou, ani za její lidi.

Převzala-li dráha od pobřežní správy v Hamburku naložený vůz bez námítky, ručí straně sama za váhu a počet kusů, které byly na nákladním listě zapsány v okamžiku předání a to i tehdy, když strana navrhlá v nákladním listě převážení a přepočítání zásilky, a dráha dodatečně zjistila, že údaje nákladního listu nebyly správné.

(Rozh. ze dne 19. května 1927, Rv I 1563/26.)

Zboží, došlé žalobce z Hamburku, vážilo na stanici určení 4.933 kg. Tvrdě, že při vážení pobřežní správou v Hamburku vážilo zboží 5040 kg, domáhal se žalobce na Československém eráru náhrady škody z úbytku zboží. Procesní soud první stolice uznal podle žaloby. **D ů v o d y:** Žalobce opírá svůj nárok o ustanovení § 84 žel. dopr. ř. a čl. 395 obch. zák., které ukládá žalobci povinnost, dokázati, že zásilku ve váze, kterou bere za základ, dráze k dopravě podal. Nákladním listem je zjištěno, že strana navrhlá převážení a přepočítání zásilky ve stanici odesílací i ve stanici určení. Vážním lístkem jest zjištěno, že bylo loženo v Hamburku 142 bloků bankacinu ve váze 5.403 kg, vážním lístkem v Praze Masarykovo je zjištěno, že zásilka vážila 4.933 kg a čítala pouze 139 bloků bankacinu. Jde nyní o to, zda vážení předsevzaté pobřežní správou v Hamburku jest úředním vážením. Betriebs und Gebührenordnung jsou tarifními předpisy podle § 6 žel. dopr. ř., poněvadž v rámci tohoto a bernské úmluvy ze dne 14. srpna 1890, čís. 186 ř. zák. na rok 1892 upravují mezinárodní dopravu železniční. Podle § 2 K. R. (Kai-regulativ) provádí správa pobřežní naložení do vozů a jest tedy zřízenice správy v tomto směru považovati za orgány dráhy podle § 5 žel. dopr. ř. Ostatně vydala pobřežní správa listinu nadepsanou Bahngewichtsliste, která byla přiložena k nákladnímu listu. Dráha sama považovala vážení pobřežní správy za úřední, ježto sama, ač jí tak předepsáno, již toho neučinila. V tom případě musí si dáti líbiti, když toto vážení za úřední jest považováno. Úřední zjištění váhy na dráze má ten význam, by stanoven byl objektivně správný předpoklad obou stran a proto odesílatel převážení obyčejně žádá. Žádosti té jest dráha povinna vyhověti, ježto jinak spokojiti se musí s udáním odesílatele. Spokojila-li se dráha vážením pobřežní správy a svolila-li k tomu, by táž vydávala zápis o úředním železničním vážení, nutno i váhu takto zjištěnou za úřední považovati. Ježto byl zjištěn úbytek jak na váze, tak i na počtu kusů ve zjištění stanice odesílací i stanice určení, ručí dráha absolutně podle § 84 žel. dopr. ř. za tento úbytek. **O d v o l a c í** soud napadený rozsudek potvrdil. **D ů v o d y:** Pro posouzení otázky právního

poměru státních drah německých s hamburskou pobřežní správou jest směrodatným především, jak správně odvolatel uvádí, Kai-Regulativ z 15. srpna 1888 Hamburg. Gesetzsammlung 1888 Abth. I. No. 41. Podle něho děje se provoz na přístavních pobřežních kolejích sice výhradně podle nařízení pobřežní správy, ale potřebný personál a materiál dodávají též říšsko-německé dráhy. Poněvadž odesílatel podle ustanovení pobřežní správy nemůže — jak odvolatel sám přiznává — fakticky zásilku sám nakládati, nýbrž podle Kai-Regulativu nakládají ji zřizenci pobřežní správy — nelze pokládati pobřežní správu za zřizence odesílatele. Za zřizence žalobkyně bylo by lze považovati pobřežní správu jen tehdy, kdyby si ji byla žalobkyně zvolila dobrovolně za nakladače. Tuto však mocí zákona samotného jest ustanoven nakladač. Poněvadž tímto způsobem jest fakticky odňat straně vliv na osud zásilky a jest jí znemožněno, by mohla zjistiti, zda poškození nebo ztráta zásilky povstaly v oblasti pobřežní správy, či v oblasti dráhy — ustanovuje výslovně Eisenbahn-Kai-Regulativ v § 5 odst. 2, že nepozastavené převzetí zboží správou železniční od správy pobřežní osvobozuje tuto od veškerého ručení. Jinými slovy, nepozastavené převzetí má za následek, že se posuzuje věc tak, jako by zboží bylo dráze řádně v plném počtu a v plné váze a nepoškozeno předáno a jí převzato a může se proto odesílatel v tomto případě držeti dráhy a jest pak její věcí, by event. ve smyslu § 5 odst. 2 věta druhá, proti pobřežní správě (arg. slova: »d i e s e r gegenüber«) své zájmy sama hájila. V souzeném případě převzaly říšsko-německé dráhy zboží od pobřežní správy bez námítky (aspoň žalovaná sama opaku nenamítala). Ačkoliv bylo jejich věcí, by se přesvědčily, zda jest skutečně naloženo 142 bloků bankocínu, ba dokonce v nákladním listě bylo dráze zjištění počtu kusů nařízeno, nespĺnila tento výslovný příkaz — ba vzhledem k rozdílu ve váze pobřežní železniční správou zjištěné, shodující se se zápisem v nákladním listě a onou dráhou konstatované, nespĺnila dráha s ohledem na vlastní zájmy o dopravu ani samozřejmý příkaz opatrnosti. Nemůže se proto ani omlouvatí tím, že vůz měl již olůvka a že byl jí převzat pouze symbolicky. Železnice ručí za své lidi, že tito vykonávají při převzetí zboží k dopravě svou povinnost — a když ji nevykonali, nemůže se v tomto případě dovolávati toho, že úbytek nepovstal po převzetí a jest proto nerozhodno při posuzování sporného případu, jakou váhu při vlastním vážení zjistila. Kdyby byla železnice při převzetí zboží od pobřežní správy dala neprodleně písemně zjistiti, v jakém pořádku je zboží, výši škody, pokud možno i příčinu úbytku, jakož i dobu, kdy nastal, mohla svému ručení předejít. Za tohoto stavu věci jest nerozhodno, zda jest pobřežní správa v Hamburku zřizencem dráhy a je-li t. zv. Kai-Regulativ tarifním předpisem čili nic, neboť stačí, že jest předpisem zákonným, kterého při dopravě zboží ze zámoří po lodi přicházejícího jest dráha povinna dbáti a za správné provedení přepravy (k níž náleží i řádné převzetí zboží) ručí veškeré na dopravě súčasťněné dráhy proti tomu, komu přísluší příkazní právo. Žaloba jest proto v právu a odvolání postrádá právního podkladu. Nezbylo proto než rozsudek prvního soudu, ovšem z důvodů poněkud odchylných, potvrditi, aniž bylo nutno řízení

doplňovati ve smyslu návrhu odvolatele důkazem znaleckým o tom, zda Hamburskou pobřežní správu lze považovati za zřízence dráhy, což jest ostatně otázkou čistě právníkou.

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

D ů v o d y:

Po právní stránce dlužno předem zdůrazniti, že smluvní stranou, s níž odesílatel ujednal nákladní smlouvu, nebyla pobřežní správa, nýbrž teprve německé říšské dráhy, které samy vytiskly na znamení hotové smlouvy na nákladní list denní razítko výpravny, dále že nákladní smlouva byla uzavřena, jak jest na nákladním listě tištěno, podle mezinárodní úmluvy Bernské o železniční nákladní přepravě ze dne 14. října 1890, čís. 186/1892 ř. zák. a musí býti podle jejích předpisů vyložena. Tím není však vyloučena platnost a závaznost pobřežního regulativu, jenž jest platným zákonem na území, v němž byla nákladní smlouva uzavřena. Již to, že pobřežní regulativ z roku 1888 nebyl po přístupu Německa k mezinárodní úmluvě změněn, nasvědčuje, že není s ní v rozporu, nad to ustanovuje mezinárodní úmluva právě o otázce, rozhodné pro souzený spor, v čl. 7, že právo a povinnost dráhy, zjišťovati váhu a počet kusů u zboží podaného ku přepravě, a je kontrolovat, řídí se zákony a předpisy jednotlivých států. Nelze souhlasiti s názorem, že pobřežní regulativ upravuje jenom právní poměr mezi dráhou a pobřežní správou. Ustanoveními, že jenom pobřežní správa smí nakládati železniční zásilky, že strana musí nákladní list odevzdati pobřežní správě, že předání naloženého zboží a nákladního listu železnici děje se přímo pobřežní správou bez jakékoliv účasti strany a že předáním zboží pomíjí ručení pobřežní správy za jeho ztrátu a poškození a přechází na dráhu, zasahují tak pronikavě v poměr stran ku dráze, že nelze ho posuzovati stroze podle železničního práva bez ohledu k zákonným předpisům pobřežního regulativu. Ovšem není pobřežní správa ani podle pobřežního regulativu pouhým pomocníkem dráhy, nýbrž samostatným podnikatelem a její lidé nejsou lidmi železnice, ani lidmi, jichž železnice při přepravě používá, proto dráha neručí podle čl. 29 m. ú. ani za pobřežní správu, ani za její lidi, a není také osvědčení vydané pobřežní správou o váze zásilky a počtu kusů osvědčením dráhy. Z názvu tohoto osvědčení »Bahngewichtsliste« nelze pro ručení dráhy nic dovozovati; přes to, že se jím osvědčuje, kolik zboží bylo naloženo a ku přepravě dráze odevzdáno, zůstává pouhým potvrzením pobřežní správy. Po právní stránce nemá pro poměr strany ku dráze významu, po stránce skutkové jest arci důležitým důkazem, jímž by po případě mohla býti vyvrácena správnost váhy zjištěné dráhou převážením zboží. Podle čl. 30 m. ú. ručí dráha za ztrátu a poškození zásilky od okamžiku, kdy ji převzala k přepravě, kterýž okamžik spadá podle čl. 8 m. ú. v jedno s ujednáním nákladní smlouvy a vyznačuje se na nákladním listě denním razítkem výpravny. Razítkem opatřený nákladní list jest však jenom důkazem o smlouvě, nerozhoduje datum razítka, nýbrž skutečné předání zboží s nákladním

listem. Podle §§ 4 a 5 regulativu předává naložené zboží dráze pobřežní správa a při předání jsou úředníci obou správ povinni přezkoumati stav zásilky, což se může státi jenom podle údajů nákladního listu, do něho zapsaných neb aspoň revidovaných pobřežní správou při nakládání zboží, pak podle vážního lístku vydaného pobřežní správou, který v souzeném případě byl podle nenapadeného zjištění prvního soudu přiložen k nákladnímu listu. Regulativ nařizuje, by případné nedostatky a škody byly hned při předávání dráhou vytknuty, a ustanovuje, že převzetí zboží bez námítky sprostňuje pobřežní správu ručení za ztrátu a poškození zboží a že ručení přechází na dráhu. Míněno jest tu ručení odesílateli. To plyne zcela nepochybně z druhého a třetího odstavce § 5 regulativu, v nichž pobřežní správa jest zavázána nahraditi i při převzetí zásilky bez námítky dráze škodu, vznikla-li před předáním zásilky v přístavním a pobřežním obvodu, nebo převzala-li dráha vůz uzavřený plombami pobřežní správy a škoda se zjistí po otevření vozu. Pro tento případ jest výslovně stanoveno, že pobřežní správa nahradí dráze to, co tato musí zaplatiti straně. Ze všech těchto ustanovení plyne, že ručení dráhy odesílateli počíná okamžikem převzetí zboží od pobřežní správy, a že dráha ručí za onu váhu a onen počet kusů, které byly na nákladním listě zapsány v okamžiku předání. Pozdější převážení vozu dráhou nemá právního významu, jednak proto, že ztráta zboží v čase od předání do převážení jde již na vrub dráhy, jednak, poněvadž dráha jest pobřežním regulativem v mezích, vyhrazených článkem 7. m. úml. třetí odstavec domácímu zákonodárství, zavázána, uznati při převzetí zboží bez námítky za základ nákladní smlouvy váhu a počet kusů udané pobřežní správou v nákladním listě, a může se jenom sama hojiti na pobřežní správě, když udání ta byla nesprávná. V souzeném případě ručí dráha odesílateli za škodu mimo to z toho dalšího důvodu, že, když převážením zjistila menší váhu, než byla na nákladním listě vyznačena a pobřežní správou na vážním lístku udána, nezjistila protokolárně úbytek váhy a výsledek šetření o tom provedeného, a zanedbala tak povinnost uloženou jí ve čl. 25 m. úml. I toto opomenutí zavazuje ji k náhradě škody. Ani návrh odesílatele, by váha a počet kusů byly odesílací stanicí zjištěny, ani ustanovení čl. 7 m. ú., že když odesílatel sám zboží nakládá, nejsou udání nákladního listu o váze a počtu kusů důkazem proti dráze, leč že dráha zboží převážila a přepočítala a poznamenala to v nákladním listě, nemají proto pro tento spor významu. Nejvyšší soud uvážil rozsudek vrchního zemského soudu v Kielu z 10. června 1925, jehož se žalovaná strana dovolává, ale nenašel mezi ním a nynějším vlastním rozhodnutím rozporu. Skutkový základ obou rozhodnutí jest podstatně různý. V případě rozhodovaném vrchním zemským soudem v Kielu bylo nesporno, že škoda vznikla před předáním zboží dráze v přístavním obvodu a že byla samou pobřežní správou zjištěna, po právní stránce šlo pak o to, zda dráha ručí za pobřežní správu. V souzeném případě mohla škoda vzniknout v době mezi předáním a převážením zboží, a bylo nutno řešiti právní otázku, zda dráha ručí za váhu, jež byla při převzetí zboží v nákladním listě zapsaná, či za váhu, již později sama převážením

určila. Touto otázkou se Kielský vrchní zemský soud vůbec neobíral. Bylo proto rozhodnuto jak se stalo.

Čís. 7077.

Vyjádril-li se poddlužník o své újmě o zabavených a k vybrání přikázaných důchodech dlužníkových, není vymáhající věřitel oprávněn domáhati se na poddlužníka žalobou podle čl. XLII. uv. zák. k c. ř. s. přísežného vysvětlení o zabavených důchodech dlužníkových podrobnějším způsobem, než učinil poddlužník o své újmě.

(Rozh. ze dne 19. května 1927, Rv I 519/27.)

Žalobě vymáhajícího věřitele, by bylo uznáno právem, že poddlužník jest podle čl. XLII. uv. zák. k c. ř. s. povinen všechny údaje, jež jsou mu známy o důchodech dlužníka, u něho zaměstnaného, sděliti žalobci a vykonati přísahu, že údaje ty jsou správné a úplné, procesní soud první stolice vyhověl, odvolací soud žalobu zamítl.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

Důvody:

Jak nesporno byla žalující straně jako vymáhající věřitelce povolena k vydobytí vykonatelné pohledávky exekuce zabavením s příkázáním k vybrání jedné třetiny důchodů, příslušejících dlužníku jako hudebníku zaměstnanému u žalovaného. Žalovaný vyjádřil se jako poddlužník o své újmě o zabavených a k vybrání přikázaných důchodech hudebníkových, ačkoli to vymáhající věřitelka nenavrhovala a exekuční soud příkazu podle § 301 ex. ř. nedal. Vymáhající věřitelka, tvrdíc toliko, že vyjádření poddlužníka není s dostatek přesné a úplné a že má soukromoprávní zájem na vyšetření důchodů dlužníka, domáhá se podle čl. XLII. uv. zák. k c. ř. s. rozsudku, že jest žalovaný povinen »všechny údaje, jež jsou mu o důchodech a jmění hudebníka u něho zaměstnaného známy, žalující straně sděliti a přísahu o tom vykonati, že údaje ty jsou správné a úplné.« Odvolací soud právem tuto žalobu zamítl a marně žalobkyně napadá tento rozsudek dovolacím důvodem nesprávného právního posouzení věci podle § 503 čís. 4 c. ř. s. Podle čl. XLII. uv. zák. k c. ř. s. možno jen ve dvou případech uložit rozsudkem žalované straně, by složila vyjevovací přísahu: 1. je-li žalovaný podle předpisů občanského práva povinen udati jmění nebo dluhy, 2. má-li podle domnění vědomost o zamlčení nebo zatajení jmění, t. j. je-li v důvodném podezření, že buď sám jmění zamlčel nebo zatajil, nebo že aspoň ví o takovém zamlčení nebo zatajení. Podle toho, z jakého právního důvodu jest žalováno, bude zníti žalobní návrh k čís. 1.: aby žalovaný, předlože po případě seznam jmění nebo dluhů, udal, co jest mu o tomto jmění nebo o těchto dlužích známo, k čís. 2.: aby udal, co jest mu známo o zamlčení nebo zatajení jmění, a aby v obou případech vykonal přísahu, že jeho údaje jsou