

dlužníka, zástavu zřídit, že však ani tímto spisem, ani inventářem zástava zřízena nebyla. Dle čl. 310 obch. zák. má věřitel předložiti k žádosti za prodej potřebná osvědčení. Tomuto požadavku vyhověla věřitelka předložením výše uvedeného notářského spisu a inventáře, opatřeného doložkou, že byly věci, v inventáři sepsané, zástupcem záložny převzaty na místě samém v zástavu. Vzaly-li nižší soudy na základě těchto dokladů z celkového jejich obsahu za osvědčeno, že byla dlužníkem skutečně ruční zástava zřízena, týká se tato okolnost volného uvažování předložených osvědčovacích prostředků, které těmto dokladům neodporuje. Neprávem vytýká stěžovatel, že nebyl zjištěn stav věci stěžovatelem tvrzený a že nebyly provedeny o tom důkazy. Soud povoluje podle čl. 310 obch. zák. prodej bez slyšení dlužníka a beze všeho šetření na základě předloženého osvědčení. Když tedy nižší soudy pokládaly tato osvědčení za dostatečná k povolení prodeje ve smyslu čl. 310 obch. zák., nelze v tom spatřovati zřejmé porušení zákona.

Čís. 2162.

Německý, dříve saský, železniční erár nemůže býti u tuzemských soudů žalován o náhradu škody ze železničního úrazu, jenž se přihodil na jeho tuzemské trati, leč by se podrobil pravomoci tuzemských soudů. Čl. 281 mírové smlouvy Versaillské nepřichází tu v úvahu.

(Rozh. ze dne 16. ledna 1923, R I 1360/22.)

Při příjezdu rychlovlaku německých (dříve saských) státních drah do stanice Podmokly, utrpěl žalobce úraz. Žalobu o náhradu škody proti německému říšskému fisku vznesl poškozený u tuzemského soudu, žalovaný fiskus odmítl však verbální notou ze dne 10. července 1922 přijmouti doručení žaloby, načež soud první stolice vyslovil dle §u 7 c. ř. s. zmatečnost dosavadního řízení a odmítl žalobu pro nezpůsobilost žalovaného státi na soudě. Rekursní soud zrušil napadené usnesení a uložil soudu první stolice, by, vyčkaje pravoplatnosti, ve věci po zákonu dále jednal, nehledě k odmítacímu důvodu. Důvody: Soud procesní upírá žalované straně způsobilost, býti stranou sporu, před tuzemským soudem projednávání, poněvadž nejedná se o žalobu z práva věcného (právní vztah k tuzemským nemovitostem) a žalovaný fiskus říše německé se pravomoci zdejších soudů výslovně nepodrobil. Při tělesných úrazech utrpěných cestujícími na trati tuzemské při jízdě vlakem cizího státu (v tomto případě žalobcem v drážďanském rychlíku ve stanici Podmokly), jedná se o otázku, zda nastala poslední eventualita, když o žalobu z práva věcného nejde. Pro dobu před státním převratem, nebylo o tom pochybnosti, že německý železniční erár podroben byl pravomoci rakouských soudů při úrazech, nastalých na rak. tratích za vozby vlaků německých, a také byla tato okolnost s uvedením příslušných smluv mezi oběma státy platicích ve věstníku 1915 str. 9 v širší vědomost soudů uvedena. Pro nynější dobu dovolává se žalobce téhož právního stavu na základě mírové smlouvy Versaillské ze dne 28. června 1919 ve sbírce zákonů po ratifikaci dne 22. června 1921 uveřejněné a od té doby platnosti nabývší. Judikatura popřevratová vycházejíc z toho, že mezinárodní dohoda ze dne 14. října 1890 čís. 186

ř. zák. z r. 1892 o železniční dopravě zboží rozpadnutím říše rakouské právní účinnosti pozbyla a pro území republiky Československé dle zákona ze dne 28. října 1918 čís. 11 sb. z. a n. jest neplatnou, odmítá pro nepřislušnost ony žaloby, jimiž tuzemci domáhají se proti fisku republiky saské náhrady škody na zboží při vzbě saskými vagony na zdejších železničních tratích (rozh. nejv. s. ze dne 31. srpna 1920, R I 357/20). Tento odmítací důvod nedá se po sjednání hospodářské dohody mezi vládami československou a německou (nař. ze dne 9. září 1921 čís. 360 sb. z. a n.) uplatňovati, poněvadž dle příl. A I pro dopravu mezi Československou republikou a Německem platí zase beze změny mezinárodní dohoda o železniční dopravě zboží (str. 1385 sbírky z. a n. z r. 1921). Tím jest obnoven stav předpřevratový pro škody na zboží. Žalobcem citovaný čl. 281 Versaillské smlouvy staví vládu německou při provozování mezinárodního obchodu na roveň jiným osobám fysickým nebo právníckým, nepřiznáváje jí žádných práv, výsad a svobod ze svrchovanosti (dle franc. textu »immunité«) vyplývajících. Vládou německou představovaný stát i při provozování železniční dopravy v sousedních státech, což jest právě prostředkem mezinárodního obchodu, jest tedy nadán pouze těmi přednostmi, jakých by požíval při této činnosti cizí soukromník v tuzemsku na soudě jednající. To plyne ostatně i z úvahy, že také tuzemské státní železnice mohou před tuzemskými soudy žalovány býti a proti nim pořad práva vyloučen není, poněvadž tu stát právě jako soukromý podnikatel vystupuje. Oproti tomu jest čl. 281 smlouvy Versaillské potud širší, že stát německý zůstává soukromoprávním subjektem i vůči státům dohodovým a sdruženým, pokud se týče i vůči jich občanům při vzájemných obchodních stycích. Není tedy příčiny, by říšsko-německému fisku, jenž již před převratem za určitých okolností podroben byl právomoci zdejších soudů při úrazech na drahách, jím provozovaných, po sjednání smlouvy Versaillské přiznáváno bylo se zřetelem na svrchovanost státu v tomto směru ostatně suspendovanou vůbec odchýlné a příznivější procesní postavení, nežli posud. Výkon případného úspěšného rozsudku do jmění strany žalované nebude illusorní, poněvadž žalovaný fiskus má notoricky jmění v tuzemsku.

N e j v y š š í s o u d obnovil usnesení prvního soudu.

D ů v o d y:

Předpoklad rekursního soudu, že »před státním převratem nebylo o tom pochybnosti, že německý železniční erár podroben byl pravomoci rakouských soudů při úrazech, nastalých na rakouských tratích za voby vlaků německých, a že také byla tato okolnost s uvedením příslušných smluv mezi oběma státy platících ve věstníku 1915 str. 9 v širší vědomost soudů uvedena,« napadá žalovaná strana právem jako mylný. Především nebylo do státního převratu v Německu železničního eráru n ě m e c k é h o. Železniční výsost v německé říši vykonávaly do té doby samostatně jednotlivé spolkové státy, kterým příslušela práva a náležitosti z ní plynoucí. Bylť pruský, saský, bavorský atd., ale nebyl německý železniční erár. Tento existuje teprve od popřevratové revoluce jako právní nástupce bývalých železničních erárů (fisků) spol-

kových států. Není však ani správně, že dle judikatury předpřevratové byly železniční eráry těch kterých německých spolkových států při úrazech, přihodivších se na tuzemských tratích za jízdy příslušných vlaků, n e p o c h y b ě podrobeny pravomoci rakouských soudů. Právním pravidlem, jež došlo výrazu též v čl. IX. odstavec druhý uvozovacího zákona k jurisdikční normě, jest, že tuzemské soudnictví vztahuje se k osobám, které dle zásad mezinárodního práva požívají exterritoriality jen, když a pokud se dobrovolně podrobily tuzemským soudům, nebo jsou-li předmětem právní rozepře jejich nemovitě statky, ležící v tuzemsku, nebo jejich věcná práva na tuzemských nemovitostech osob jiných. Dále jest zásadou mezinárodního práva, že cizí stát, a to také jako soukromý podnikatel, požívá týchž výsad jako osoby exterritoriální (srov. Liszt, Völkerrecht; Walker Internationales Privatrecht 1922, str. 138 a násl.). Proto také již bývalý vídeňský nejvyšší soud stál důsledně na stanovisku, že erár (fiskus) cizího státu nelze žalovati před tuzemskými soudy, leč by se byl sám dobrovolně podrobil pravomoci tuzemských soudů (nebo šlo o právní vztah k tuzemským nemovitostem). Podrobení se tuzemskému soudnictví může se státi výslovně — státní smlouvou, prohlášením ve sporu atd. — neb i mlčky tím, že cizí erár, byv žalován před tuzemským soudem, bez výhrady a námítky se pustí do sporu. (Srov. rozhodnutí Gl. U. 2694, 2698, 6549, 6771, 7589, 11709, Gl. U. N. F. 1804). Totéž stanovisko zaujímá od počátku též československý nejvyšší soud, a lze v tom směru poukázat na rozhodnutí ze dne 23. prosince 1919 č. j. R I 364 19, ze dne 31. srpna 1920 č. j. R I 337/20 a ze dne 19. října 1920 č. j. R I 863 20, uveřejněná ve sbírce, již pořádá presidium nejvyššího soudu, pod čís. 343, 639, 712. Dle smluv mezi P r u s k e m a Rakouskem ze dne 23. února 1861 čís. 50 ř. zák. čl. 11 a ze dne 5. srpna 1867 čís. 128 ř. zák. čl. XI., jakož i dle smluv mezi Německou Říší a Rakousko-Uherskem ze dne 21. května 1872 čís. 118 ř. zák. čl. XI., ze dne 2. března 1877 čís. 22 ř. zák. čl. VIII. a ze dne 14. března 1885 čís. 95 ř. zák. čl. XII. byly p r u s k é soukromé podniky železniční co do nároku, vznesených proti nim z úrazů na jejich rakouských železničních tratích, podrobeny pravomoci rakouských soudů. Když bylo s Rakouskem vyjednáváno za příčinou převzetí soukromých slezských tratí železničních p r u s k ý m fiskem, bylo jak s německé, tak i s rakouské strany výslovně a bez výhrady prohlášeno, že se nepokládá za potřebí změniti státní smlouvy, vyslovující podrobení se. V tomto prohlášení se strany německé bylo ohledně rakouských tratí spatřovati výslovné podrobení se p r u s k é h o fisku jako právního nástupce soukromých podniku železničních pod pravomoc rakouských soudů; potud tedy byla opodstatněna příslušnost rakouských soudů k jednání o žalobách proti p r u s k é m u fisku, a p r o t o také bylo ve zprávě, obsažené ve věstníku ministerstva spravedlnosti z roku 1915 str. 9 a 10 sděleno, že p r u s k ý železniční fiskus prohlásil, že se na příště před rakouskými soudy pustí do jednání o žalobách na náhradu škody jen tehdy, týkají-li se úrazu na jeho rakouských tratích, v jiných případech však odepře tak učiniti z důvodu práva mezinárodního. Vše to platilo však jen o pruském fisku železničním a o jeho tuzemských železničních tratích. Státní smlouvy, uzavřené se s a s k ý m státem v příčině železniční dopravy na území

bývalého Rakouska, neobsahovaly podobného podrobení se pod pravomoc tuzemských soudů, zejména ne dohoda mezi císařskou rakouskou a královskou saskou vládou ze dne 31. prosince 1850 o připojení provozu obažných železnic navzájem, čís. 80 ř. zák. z roku 1851, stanovící podmínky, za kterých se královské saské vládě přenechává výhradní užívání železniční trati z Podmokel k zemské hranici, o kterou tu právě jde. Stanoví sice čl. 3 této dohody, že plná zemská výsost i s vykonáváním spravedlnosti a všeobecné moci policejní v obvodu nádraží podmokelského jakož i na trati, ležící mezi tímto nádražím a zemskou hranicí, zůstává vyhrazena c. k. rakouské státní vládě — ale z dalšího obsahu tohoto článku jest zřejmé patrné, že výhrada ta se netýká těch osob a záležitostí, jež dle zásad práva mezinárodního jsou vyňaty z tuzemského soudnictví. Nepodrobili se však bývalý saský železniční fiskus rakouským soudům ve sporech o náhradu škody z úrazů. přihodivších se na trati Podmokly zemská hranice, prospívá to též jeho právnímu nástupci, německému železničnímu fisku, vůči soudům československým, nastoupivším na místo bývalých c. k. soudů rakouských. Rekursní soud arci se domnívá, že toto právní stanovisko nemůže více obstát po uzavření, ratifikaci a uveřejnění mírové smlouvy Versaillské vzhledem k jejímu čl. 281. Jádrem věci jest tudíž otázka, nastala-li skutečně tímto ustanovením mírové smlouvy Versaillské změna zásad výše vytčených. Nejvyšší soud odpovídá k této otázce záporně. Článek 281 mírové smlouvy Versaillské ze dne 28. června 1919, uveřejněné ve Sbírce zákonů a nařízení z roku 1921 pod č. 217, zní v authentickém francouzském a anglickém textu: »Si le Gouvernement allemand se livre au commerce international, il n'aura, à ce point de vue, ni ne sera considéré avoir aucun des droits, privilèges et immunités de la souveraineté« a »If the German Government engages in international trade, it shall not in respect thereof have or be deemed to have any rights, privileges or immunities of sovereignty,« — česky »Bude-li vláda německá provozovati mezinárodní obchod, nebude požívat, aniž se bude za to míti, že požívá po této stránce nějakých práv, výsad a svobod vyplývajících se svrchovanosti« a v německém překladu »Treibt die deutsche Regierung internationalen Handel, so soll sie in dieser Hinsicht keinerlei Rechte, Vorrechte und Freiheiten der Souveränität haben, auch nicht so angesehen werden, als ob sie solche hätte.« Obdobná ustanovení obsahují čl. 233 mírové smlouvy St. Germainské s Rakouskem ze dne 10. září 1919 (čís. 133 Sbírky zákonů a nařízení z roku 1921); čl. 216 Trianonské mírové smlouvy s Maďarskem ze dne 4. června 1920 (čís. 102 Sbírky zákonů a nařízení z roku 1922) a čl. 161 mírové smlouvy, uzavřené s Bulharskem v Neuilly sur Seine dne 27. listopadu 1919 (čís. 274 Sbírky zákonů a nařízení z roku 1922). Rekursní soud se domnívá, že železniční doprava osob spadá pod pojem mezinárodního obchodu — leč neprávem. Nejen z doslovu čl. 281 mírové smlouvy Versaillské »se livre au commerce international«, »engages in international trade,« »provozovati mezinárodní obchod,« »treibt internationalen Handel,« nýbrž i z té okolnosti, že čl. 281 jest zařazen do oddílu I., nadepsaného »Relations Commerciales,« »Commercial Relations,« »Vztahy obchodní,« »Handelsbeziehungen,« části X.

»Clauses Economiques«, »Economic Clauses«, »Klausule Hospodářské«, »Wirtschaftliche Bestimmungen«, plyne, že mírová smlouva má na mysli nikoliv obchody ve smyslu právnickém, nýbrž obchodování ve smyslu národohospodářském a kupeckém. V tom smyslu má pojem »obchod« dvojí význam, význam širší a užší. V širším smyslu znamená obchod (commerce, trade, Handel) jakýkoli způsob výměny zboží za účelem docílení zisku; v užším smyslu pak rozumíme obchodem zvláštní živnost, záležející v kupu nebo výměně zboží za tím účelem, by se ziskem dále bylo prodáno. *M e z i n á r o d n í* obchod jest protivou k obchodu vnitrozemskému, a zahrnuje v sobě obchod vývozní a dovozní. Vždy však jest předmětem obchodu *z b o Ź í*. Železniční dopravu osob nelze podřaditi pod pojem obchodu vůbec a mezinárodního obchodu zvlášť, poněvadž jejím předmětem není zboží. Že pouze tento výklad článku 281 Versaillské mírové smlouvy jest správný, tomu nasvědčuje také důvodová zpráva k vládní předloze o ratifikaci mírových smluv (příloha 4 k tisku 1630), v níž na stránce 40 ke článkům 280—281 výslovně jest uvedeno, že se čl. 281 týká případu, že by vláda německá sama provozovala mezinárodní obchody, k čemuž právě břemena, uložená Německu mírovou smlouvou, mohla by býti podnětem, v kterémžto pádě a v kterémžto směru Německo nemůže se dovolávati výsad suverenity a bude s ním tedy nakládáno stejně, jako s jiným podnikatelem. Byloť patrně předpokládáno, že se Německá říše jako taková, by mohla dostáti povinností, uloženým jí mírovou smlouvou, bude nutiti k nové výdělečné činnosti, hlavně k dovozu surovin a vývozu hotových výrobků a k vůli usnadnění příslušných obchodu se vzdá výsad svrchovanosti, jichž by se za jiných poměrů nebyla zřekla. Proti opačnému názoru rekursního soudu, jenž přikládá slovu »obchod« patrně význam jakéhokoli právního jednání ve smyslu obchodního zákoníka, dlužno konečně ještě vytknouti, že kdyby byl názor ten správným, nebylo by lze vysvětliti, proč byla v příloze A k hospodářské dohodě mezi vládami československou a německou, která byla uvedena v platnost nařízením vlády ze dne 9. září 1921 čís. 350 sb. z. a n., tedy po ratifikaci mírové smlouvy Versaillské, pod č. 1 pro dopravu mezi Československou republikou a Německem beze vší výhrady a změny za platnou prohlášena mezinárodní dohoda o železniční nákladní dopravě (ze dne 14. října 1890 čís. 186 ř. zák. z roku 1892), jež v čl. 27 odstavec čtvrtý určuje, že žaloba z mezinárodní smlouvy dopravní může býti podána toliko u soudu toho státu, v e k t e r é m ž a - l o v a n á ž e l e z n i c e m á s v é s í d l o, a jenž dle zákonů této země jest příslušný, tedy při škodách na *z b o Ź í* stanoví pravý opak toho, co rekursní soud předpokládá při úrazech dopravovaných *o s o b*. Čl. 281 mírové smlouvy Versaillské nehodí se tedy na případ, o který jde, a nelze z něho dovozovati, že německý železniční fiskus ve sporech o náhradu škody z úrazů, přihodivších se na tuzemských tratích, podléhá tuzemskému soudnictví bez ohledu na to, zda se mu — výslovně nebo mlčky podrobil čili nic. V tomto sporném případě německý železniční fiskus výslovně odepřel podrobiti se tuzemským soudům, a proto zůstává při pravidlu, že nemá procesní způsobilosti před tuzemskými soudy. Případné důvody s l u š n o s t i musí ustoupiti pravidlům právním.