

STATĚ

LEX RHODIA DE IACTU A SPOLEČNÁ HAVÁRIE¹

Petr Dostálík, Bohumil Poláček

1. Lex Rhodia v římském právu

1.1 Úvod do problematiky

Zvláštní postavení má v rámci *Corpus Iuris Civilis* druhý titul čtrnácté knihy Digest nazvaný *De lege Rhodia de iactu*. Celá právní úprava, která souvisí s Dig. 14, 2, je založena na stejné právní zásadě: nikdo se nemůže obohatit na úkor jiného.² Pokud bylo shozeno zboží jednoho z kupců z lodi, aby byla loď odlehčena, a tak bylo zachráněno zboží ostatních kupců cestujících na stejné lodi, pak by kupci, jejichž zboží bylo zachráněno, získali nespravedlivou majetkovou výhodu proti tomu, jehož zboží bylo obětováno.

Lex Rhodia de iactu je zajímavým institutem z několika dalších důvodů:

Za **prvé** – jedná se o příklad antické recepcce jednoho právního institutu jedním právním řádem do řádu jiného (jakkoli bývá rozsah, i samotná podstata recepcce v právní vědě zpochybňována).

Za **druhé** – princip náhrady obětované věci jednotlivce v zájmu společného prospěchu byl natolik inspirativní, že ovlivnil pozdější právní myšlení a my aplikaci tohoto principu nacházíme jak v moderním občanském právu (včetně OZ 2012 – viz § 3012), tak v mezinárodním právu soukromém (problematika tzv. společné říční havárie). *Lex Rhodia* bývá uváděn jako jeden z příkladů tzv. římského obchodního práva.³ Ve své podstatě se jedná o nejstarší námořní pojištění.⁴

Za **třetí** – v rámci právních otázek spojených s rhodským zákonem dospěli římstí právníci k řešení, které podstatně ovlivnilo i další otázky soukromého práva – např. otázku opuštění věci.

1.2 Lex Rhodia jako recepcce řeckého práva

V *Lex Rhodia* bývá velmi často spatřován (již kvůli názvu) **vliv řeckého práva na právo římské**. To však nebývá v souladu s postojem, který Římané zaujíмали vůči cizím právním řádům. Například *M. T. Cicero* vychvaluje nadřazenost římského práva. Jestliže je římské právo dokonalé, pak nemá žádný důvod užívat cizí rady. I v současné právní vědě

¹ Tento článek je částečným výstupem z grantu GAČR č. 15-08294S „Dělené vlastnictví a jeho středoevropské konotace a perspektivy“.

² Dig. 12, 6, 66.

³ HUVELIN, P.: *Etudes d'histoire du droit commercial romain. Histoire externe – droit maritime*. Paris, 1929.

⁴ AUBERT, J. – J.: Dealing with the Abyss. The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (*Lex Rhodia de iactu*, D. 14.2) and the Making of Justinian's Digest. In: *Beyond Dogmatics. Law and Society in Roman World*. Eds. John W. Cairns, Paul du Plessis. Edinburgh studies in law. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2007, s. 157.

existuje však více námitek proti formální recepci řeckého práva. Někteří vědci namítají,⁵ že taková recepce není slučitelná s duchem, který panuje uzavřenému světu antického města. Tato uzavřenost se projevuje zejména v právním řádu, který je považován za nedotknutelné dědictví lidu, dědictví nedotknutelné podobně jako náboženství.

Přesto je možno uvažovat, vzhledem k významu, jaký mělo Řecko vliv na antický námořní obchod a vzhledem k těsnému kulturnímu kontaktu mezi Řeckem a Římem, o **užití cizích námořních a obchodních obyčejů**, spojených pod společným názvem *Lex Rhodia de iactu*. Proti recepci řeckého práva bývají velmi často vznášeny námítky – z římských právních pramenů obsahují zmínku o ostrově Rhodos pouze Dig. 14, 2. A z tohoto celého, nepříliš rozsáhlého titulu pouze dva fragmenty obsahují výslovnou zmínku o ostrově Rhodos. Jedná se o fragmenty Dig. 14, 2, 2 a Dig. 14, 2, 9. První fragment pochází od právníka *Paula* a popisuje obecný princip rhodského zákona. Druhý fragment je připisován *Volusiovi Maecianovi*, právníkovi z doby *Marka Aurelia* a *Antonia Pia*, a je výňatkem z díla nazvaného *Ex lege Rhodia*.

Bylo také pochybováno ohledně autenticity díla, protože toto dílo není uvedeno v seznamu citovaných děl ve florentinském indexu. Úryvek evokuje hypotézu námořní havárie a žádost kapitána lodi, která směřuje k císaři *Antoniovi*. Ten odpovídá, že zákon na moři, kde se uplatňuje *Lex Rhodia*, není v rozporu s platným právem. *Maenacius* připojuje, že již *Augustus* rozhodl ve stejném smyslu. Někteří moderní autoři (*Wagner*,⁶ *Purpura*) omezují rozsah aplikace rhodských pravidel pouze na vyplnění místa havárie nebo na celní výjimku, která se vztahovala na lodě, které byly dohnaný do přístavu bouří. Tato sporná místa vedou až k popírání řeckého a rhodského původu „rhodského zákona“. Kritici spatřují v tomto titulu **zákon vytvořený „a posteriori“ kompilátory**, ze kterého byl rhodský zákon vytvořen v 8. století po Kr.

Klasické římské právo se tedy podle této krajní kritiky vyvíjelo autonomně, i v oblasti námořního práva, bez přebírání cizích právních institutů.⁷ My však máme za prokázané, že do římského práva byly převzaty zvyklosti řeckých námořních kupců,⁸ které byly v užívání ve východním Středomoří, a že byly tyto zvyklosti kompilátory *Corpus Iuris Civilis* nazvány na počest slavného řeckého ostrova. Převzetí „rhodského zákona“ se dělo cestou přebírání ustanovení ohledně společného nebezpečí a povinnosti příspěvku do smluv o přepravě, nájmu a prodeji zboží římskými obchodníky a následně interpretací těchto smluv římskými státními orgány, zejména *praetorem*. Římské právo označuje i ustanovení ve smlouvě jako *lex*. **Teze, že rhodský zákon byl přijat císařem Augustem a potvrzen císařem Antoniem, se jeví jako málo pravděpodobná.**⁹

1.3 Princip rhodského zákona

Základní princip rhodského zákona je uveden ve fragmentu

Dig. 14, 2, 1:

Paulus 2 sent.

⁵ MARTINO, F.: *Lex Rhodia*. In: *Dirrito e società nell'antica Roma II*. Roma, 1982, s. 72–147.

⁶ WAGNER, H.: *Die lex Rhodia de iactu*. *Revue internationale des droits de l'Antiquité*, 1997, 44, s. 357–380.

⁷ ASBOURNER, W.: *The Rhodian Sea Law*. Aalen, 1975.

⁸ Jednotlivé argumenty viz CHEVREAU, E.: *La Lex Rhodia de iactu*. Un exemple de la reception d'une Institution Étrangère dans le droit romain. *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis*, 2005, 73 (1–2), s. 67–80.

⁹ CHEVREAU, E.: *cit. dílo*, s. 70.

Lege rodia ^ rhodia^ cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarcitur quod pro omnibus datum est.

*Rhodoský zákon střeží, aby, jestliže bylo zboží vyhozeno do moře kvůli odlehčení lodi, bylo příspěvkem všech nahrazeno to, co bylo dáno pro všechny.*¹⁰

Co vedlo Římany k přijetí tohoto principu? Je pravděpodobné, že se Římané pokusili přizpůsobit zvyklostem, které ovládaly námořní obchod ve Středomoří. Kromě jiného se tyto zvyklosti soustředily na základní aspekt. Tím je spravedlivá právní úprava následků nebezpečí nevypočitatelného moře, která ohrožují lidský život, kam patří také nebezpečí ztroskotání, nájezd pirátů a častá zranění a ztráty na majetku na námořních trasách. Římský právníci klasického období považovali za nespravedlivé, aby se na záchraně nepodíleli všichni, kteří mají ze záchrany lodi prospěch. To dokazuje odkaz právníka Hermogeniána na *aequitas*.

Dig. 14, 2, 5, pr.

Hermogenianus 2 iuris epit.

Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt: nam huius aequitatem tunc admitti placuit, cum iactus remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est.

*Škoda vzniklá v důsledku ztroskotání lodi nebude hrazena těmi, kteří své zboží zachránili z potopené lodi. Neboť se má za to, že spravedlnost tohoto příspěvku je připuštěna tehdy, když bylo vyhození učiněno po zralé úvaze za účelem záchrany lodi při obecném nebezpečí.*¹¹

Je ovšem třeba uvést, že Římany vedla k uznání rhodského zákona i potřeba zcela praktická. Jestliže by Římané neuznávali tento princip založený na *aequitas*, nikdo by s nimi nechtěl obchodovat. Římské právo se tedy muselo vypořádat se změněnými společenskými podmínkami – římský právníci museli učinit tuto povinnost součástí římského právního řádu.

Jakým způsobem je rhodský zákon aplikován, ukazuje následující fragment:

Dig. 14, 2, 2, pr.

Paulus 34 ad ed.

Si laborante nave iactus factus est, amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent: is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest. servius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent. immo etsi ^ non^ retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum vectoribus: quid enim si vectores sint, qui nullas sarcinas habeant? Plane commodius est, si sint, retinere eas. at si non totam navem conduxerit, ex conducto aget, sicut vectores, qui loca in navem conduxerunt: aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.

¹⁰ Z lat. přeložil autor. Český překlad také viz Digesta seu Pandectae. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I–XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I–XV. Vybrané části, red. M. Skřejpek, Praha: Karolinum, 2015, s. 625.

¹¹ Digesta seu Pandectae. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I–XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I–XV. Vybrané části, red. M. Skřejpek, Praha: Karolinum, 2015, s. 629–631. Podle našeho soudu je důležité zdůraznit, že latinský text nehovoří o náhradě škody, ale o společenství příspěvku (*consortio collationis*) a Hermogenianus se odvolává na *aequitas*, což český překlad vykládá jako spravedlnost. Pojem *aequitas* však má specifický význam. Viz DOSTÁLÍK, P.: *Řecká filosofie a její vliv na římskou právní vědu*. Olomouc: Iuridicum Olomucense, 2012, s. 121.

Jestliže bylo z lodi nacházející se v těžkostech vyhozeno zboží, vlastníci ztraceného zboží, jestliže předali zboží k přepravě, musí žalovat kapitána lodi žalobou z nájmu. A kapitán pak může žalovat žalobou z pronájmu ostatní, jejichž zboží bylo zachráněno, aby se svým dílem podíleli na škodě. Servius dále odpověděl, že mají žalovat kapitána lodi žalobou z nájmu, aby zadržel zboží všech ostatních cestujících do té doby, dokud neposkytnou svůj díl na náhradu škody. Ale kdyby kapitán lodi nezadržel zboží, bude mu i nadále příslušet žaloba z nájmu proti cestujícím. Co však v případě cestujících, kteří nemají zavazadla? Nejspravedlivější opravdu je, jestliže je takové zboží, že je třeba zadržet i je. A pokud by nebyla pronajata celá loď, bude příslušet žaloba z pronájmu stejně jako v případě cestujících, kteří si najali místa na lodi. Spravedlivější totiž je, aby společné riziko nesli ti, jejichž zboží bylo zachráněno díky odhození věcí jiných lidí.¹²

Sledovaná metoda „aplikace rhodského principu“ je velmi zajímavá. Římské právo neadaptovalo povinnost přispět při námořní havárii, ale naopak užívá římský právní řád, pokouší se tedy realizaci tohoto principu zajistit vlastními prostředky. Z možných smluvních typů si právník Paulus vybírá *locatio-conductio*, což je dvoustranný kontrakt založený na dobré víře, který byl vybrán proto, že je to smlouva, která se používá v námořní dopravě. Jedna ze stran kontraktu, nazvaná *vector*, svěřuje náklad kapitánovi lodi k přepravě do určité destinace, a to za určenou částku nebo za část zboží. Jedná se o *locatio operis faciendi*, kde je *vector* lokátorem a *magister navis* konduktorem.¹³ J. Klíma zdůrazňuje rozdíl v pohledu, kterým římská právní věda nahlížela na ustanovení rhodského zákona:

„Na institut práva rhodského je nahlíženo jako na *locatio conductio*. Nákladcům, jejichž zboží bylo vrženo do moře, se dala *actio locati* proti kapitánovi na náhradu utrpěné škody. Kapitán měl *actionem conducti* proti těm nákladcům, jejichž zboží zůstalo neporušeno, a současně měl právo retenční na zachráněné zboží.“¹⁴

A. Pernice praví o římských juristech, že učinili z nouze ctnost.¹⁵ „*Vectores* nestojí proti sobě v žádném právním poměru, po provedení *iactus* nemohou se vzájemně žalovati, uzavřeli však s kapitánem dopravní smlouvu. Proto poškozený *vector* žaluje kapitána na náhradu škody, kapitán pak žaluje nákladce, jejichž zboží bylo zachráněno o zaplacení příspěvku. Žaloba z poměru nájemního má zde tedy neobvyklý obsah. Ale to je dáno ze zákona.“¹⁶

Zdůrazňujeme, že římsští právníci podstatným způsobem modifikovali smlouvu o dílo – právní vztah existuje pouze mezi kapitánem a poškozeným cestujícím na straně jedné a kapitánem a cestujícími, jejichž zboží nebylo vyhozeno, na straně druhé. Pouze kapitán je stranou, která jedná s obchodním sdružením (*consortium*) ostatních cestujících, které se vytvoří na lodi, pouze on má smluvní vztah s každým *vectorem*. Je tedy jediným, kdo dokáže zprostředkovat zaplacení příspěvku mezi jednotlivými, navzájem nijak nepropojenými *vectores*.

¹² Digesta seu Pandectae. Tomus I. Fragmenta Selecta. Liber I–XV. Digesta neboli Pandekty. Svazek I. Kniha I–XV. Vybrané části, red. M. Skřejpek, Praha: Karolinum, 2015, s. 624–625.

¹³ Někteří autoři, např. CANNATA, C. A.: La disavventure del Capitano J. P. Vos. *Labeo*, 41, 1995, s. 390, to považují za *locatio conductio rei vehendae*, neboť se podle jejich názoru při námořní dopravě nejedná o *opus* podle definice z Digest (Dig. 50.16. 5.1).

¹⁴ KLÍMA, J.: *Lex Rhodia de iactu*. Praha, 1923, s. 5.

¹⁵ PERNICE, A.: Parerga. Ueber wirtschaftliche Voraussetzungen romische Rechtsätze. *Savigny Zeitschrift für Rechtsgeschichte: Romanistische Abteilung*, 19. 1. 1898, s. 84.

¹⁶ KLÍMA, J.: *cit. dílo*, s. 6.

Toto všechno dobře dosvědčuje, že jedině samotné přizpůsobení principu příspěvku za vyhozené věci do římského práva se dělo na základě *aequitas*. Tyto příspěvky jsou placeny vlastníky, jejichž zboží bylo zachráněno proto, že zboží jiných bylo vyhozeno do moře. Jde o rozdíl od řeckého práva, které připouští vznik jisté formy společenství mezi jednotlivými ohroženými kupci. Toto společenství označuje *E. Chevreau* za *société de risque*¹⁷ a na základě něho mohou být vypořádány nároky těch, jejichž zboží bylo vyhozeno. Římské právo nebylo právem řeckým ovlivněno natolik, aby připustilo vznik *société de risque*, ale toto užití cizího práva se děje zcela v intencích dvoustranných vztahů smlouvy o nájmu. Římské právo tedy odmítlo celou ideu kolektivní odpovědnosti, založenou na společnosti (*société*) vzájemně pojišťující všechna rizika plavby. Tato idea kolektivní odpovědnosti narážela na překážku, že podle římského práva nebylo možno nikoho nutit k účasti na smlouvě společenské (*societas*) ani nemohl být nikdo nucen ke spoluvlastnictví.

1.4 Vedlejší otázky rhodského zákona

Římští právníci se ovšem nespokojili s pouhou aplikací řeckého principu, ale rozšířili pojem *iactus* (vyhození z lodi). Na základě mínění svých předchůdců *Servilia*, *Oflia* a *Labeona* tvrdí *Paulus*, že povinnost příspěvku se bude vztahovat nejen na záchranu lodi před ztroskotáním, ale také na zaplacené výkupné pro piráty (Dig. 14, 2, 3). Je zajímavé, že jestliže by piráti vstoupili na loď a zabavili by zboží samotným kupcům, *M. Bartošek* soudí, že by se celá situace posuzovala jako *vis maior*, „a každý cestující by musel nést svou škodu sám“.¹⁸ Tento fragment je východiskem pro definici společné havárie (*l'avarie commune*).

2. Lex Rhodia v rámci *ius commune*¹⁹

Vývoj tohoto právního institutu pokračoval i ve středověku, kde ovlivnil zejména námořní právo, a potom i úvahy ohledně rozložení společného rizika. Po následující staletí probíhala diskuze, ve které bylo uznáno, že se jedná o odpovědnost, podobnou odpovědnosti smluvní.²⁰ V rámci této diskuze považuje *J. Cuiaccius*,²¹ že účelem *Lex Rhodia* je to, co definoval římský právník *Paulus*: „*Aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.*“²² Základní situací, ze které vychází rhodský zákon, je loď, která je ohrožena bouří nebo silným větrem. Pro odvrácení nebezpečí ztroskotání lodi je potřeba loď odlehčit, a proto je vyhozena do moře část nákladu, který loď přepravuje, a který patří více kupcům. Tato škoda, vzniklá na vyhozeném zboží, má být nahrazena (*sata*) **společným příspěvkem vlastníků všech věcí, jejichž zboží nebo věci byly vyhozením zachráněny.**

¹⁷ CHEVREAU, E.: *cit. dílo*, str. 75.

¹⁸ BARTOŠEK, M.: *Encyklopedie římského práva*. Praha, 1981, s. 264.

¹⁹ O pojmu *ius commune* viz ZALEWSKI, B.: Creative interpretation of Lex Rhodia de iactu in the legal doctrine of *ius commune*. *Krytyka Prawa*, sv. 8, č. 2/2016, s. 173–191.

²⁰ DAJZAK, W. – GIARO, T. – LONGSCHAMPS DE BÉRIER – DOSTALÍK, P.: *Římské právo. Základy soukromého práva*. Olomouc, 2014, s. 369.

²¹ CUIACCIUS, J. C.: *Opera omnia V. sive Praeantissimi Opera Omnia in decem tomos distributa... tomus quintus vel secundus Operum postumorum quae de iure reliquit sive Iulius Paulus, id est ad Iulii Pauli libros ad Edictum, & Libros Questionum*, 1722, s. 531.

²² Dig. 14, 2, 2, pr.

Vyhození zboží provádí buď *magister navis*, nebo někteří z vlastníků převáženého zboží, nebo všichni vlastníci společně. Pokud by zboží vyhazovali samotní vlastníci na základě společného rozhodnutí, potom by bylo podle Cuiaccia lépe uvažovat o žalobě z příkazu, ovšem užití této žaloby brání skutečnost, že nejednali s úmyslem vykonat něčí příkaz. Je tedy správné, aby ti vlastníci, jejichž zboží bylo vyhozeno, žalovali loďaře a ten žaloval ty vlastníky, jejichž zboží bylo zachráněno, aby poskytli část náhrady (*pro rata sarcire damnnum jacturae dominis jactarum mercium*).²³

Považuje také za nesprávný názor, podle kterého vzniká povinnost příspěvku také tehdy (přece jen obecněji), kdy **za účelem zamezení šíření ohně, ze strachu před spálením svých domů soused zničil sousední budovu**, aby se **oheň nerozšířil a k němu nepřešel**. Je třeba, aby byla nahrazena škoda způsobená tomu, jehož byla zničená budova, tím, jemuž patřily zachráněné budovy. Tato žaloba nebude připuštěna v případě, že by došlo ke stržení budovy a oheň by byl uhašen dříve, než by dospěl k budovám, které byly strženy (aby se předešlo požáru). Soused by byl v takovém případě přinucen k náhradě škody pomocí interdiktu *quod vi aut clam*. Pokud by tam oheň dospěl, stejně by neměl ten, jehož budovy byly spáleny, žádnou žalobu proti sousedovi, stejně jako nemá žádnou žalobu ten vlastník, jehož zboží bylo vyhozeno z lodi, **pokud jednali ze spravedlivé příčiny**, tedy pokud zboží, které bylo vyhozeno, mnohem více zatěžovalo loď než jejich zboží.

Vyjadřuje se také k některým vedlejším otázkám, které byly v římském právu řešeny v souvislosti s *lex Rhodia*: **vyklučuje použití žaloby z jednatelství bez příkazu**, a to proto, že žalování vlastníci nevyhodili své vlastní zboží, aby zachránili ostatní, ale po společné poradě a na základě nařízení všech, kdo se plavili na lodi. Povinnost k příspěvku mají podle něj také ti cestující, kteří **mají na lodi pouze ty předměty, které nezatěžují loď, jako jsou například prsteny nebo perly**, stejně jako ti cestující, kteří nemají s *magisterem navis* uzavřenu smlouvu o přepravě. *J. Cuiaccius* také připomíná, že *magister navis* má ještě druhou cestu, kromě žaloby, jak říká *Paulus*, kterou může zajistit příspěvek: **zadržovací právo**. Tedy těm cestujícím, kteří mají zboží, zadržít toto zboží loďař na palubě; ty, kteří nemají nic, bude žalovat pomocí *actio ex locato*.

Můžeme tedy shrnout, že *J. Cuiaccius* chápe povinnost příspěvku jako **povinnost odvrácení společného nebezpečí**, že tato povinnost má smluvní charakter. Zároveň však rozšiřuje povinnost příspěvku na ty případy, kdy cestující nemá uzavřenou smlouvu. Zná také možnost žalovat z jednatelství bez příkazu, tuto **možnost** však **vyklučuje**. Reflektuje také probíhající diskuzi ohledně rozšíření žaloby *ex lege Rhodia* na případy krajní nouze, tuto možnost však sám odmítá – **neexistuje žaloba proti tomu, kdo v krajní nouzi zničil cizí majetek**, jelikož **jednal ze spravedlivé příčiny**.

3. Lex Rhodia v občanském právu

3.1 Lex Rhodia v OZ 1811

Tradice institutu řeckého námořního práva se objevuje v rakouském občanském zákoníku (§ 1043 OZ 1811). Podle *J. Sedláčka*²⁴ bylo východiskem ustanovení § 1043 OZ 1811: „první věta jen velmi úzce souvisí s tímto svým historickým základem“.²⁵ **Z původně**

²³ CUIACCIUS, J.: *Opera omnia* V., s. 531.

²⁴ SEDLÁČEK, J.: *Nepravé jednatelství a versio in rem. Výklad na § 1035–1044 obč. zák. spolu s rozbořem praxe nejvyššího soudu*. Brno, 1933, s. 91.

²⁵ Tamtéž.

pouze námořní úpravy zůstalo zachováno obecné nebezpečí, kterému je vystaven jak žalobce, tak žalovaný, a dále potom skutečnost, že žalobce obětuje něco ze svého majetku, aby toto nebezpečí odvrátil. *J. Sedláček*²⁶ spojuje tento institut s **nutným jednatelstvím** (§ 1036 OZ 1811). Zásadní rozdíl ovšem spatřuje v tom, že nutný jednatel jedná ve prospěch *domina negotii*, zatímco zde sleduje ten, kdo obětuje část svého majetku, i svůj vlastní zájem, tedy záchranu zbylé části svého majetku.

3.2 Vládní osnova občanského zákoníku z roku 1937

Vládní osnova neobsahuje přímo odkaz na *lex Rhodia*, ovšem pamatuje na **náhradu nákladů a odměnu (do výše deseti procent) tomu, kdo zachránil cizí věc** od „pravděpodobné zkázy nebo ztráty“. Vliv římského práva můžeme spatřovat i v tom, že je oprávnění koncipováno jako zadržovací právo.²⁷ Z důvodové zprávy pak vyplývá, že bylo **vypuštěno pobřežní právo** (§ 160 a § 388 ABGB) se zdůvodněním, že se týká pouze mořského břehu, a že na březích říčních se vystačí pouze s nálezem.²⁸

3.2.1 *Lex Rhodia* v OZ 2012

Římský institut *lex Rhodia de iactu* byl **recipován do stručného ustanovení § 3014 OZ 2012**: „Obětuje-li se něčí věc v nouzi, aby se odvrátila větší škoda, dá každý, kdo z toho měl užitek, poškozenému poměrnou náhradu.“ Komentář (*Hulmák*)²⁹ správně tvrdí, že ust. § 3014 sice vychází z římského *lex Rhodia de iactu* (a cituje v této souvislosti učebnici *O. Sommera*), avšak již se „osamostatnil“ a použije se „**na nejrůznější případy obětování cizí věci v nouzi, bez souvislosti s námořní přepravou**, resp. přepravou vůbec“.³⁰ Cituje zahraniční (rakouskou) literaturu, která připouští užití § 1043 OZ 1811 **při silniční dopravě**.³¹ Dovolujeme si v této souvislosti upozornit, že existuje soudní rozhodnutí, které přiznává aplikační přednost zákonu o silniční dopravě před citovaným ustanovením.³²

V podstatě dochází ke ztotožnění § 3014 OZ 2012 s **institutem krajní nouze**, který je upraven samostatně v ust. § 2906 NOZ. Jako hlavní rozdíl mezi ustanovením § 3014 OZ 2012 a § 2906 OZ 2012 navrhuje komentář, že v případě krajní nouze nesmí být následek stejně závažný nebo ještě závažnější než újma, která hrozila, zatímco ust. § 3014 OZ 2012 hovoří o odvracení větší škody.

Toto ztotožnění *lex Rhodia* s institutem *krajní nouze* má zásadní dopad při interpretaci citovaného ustanovení. Z důvodu tohoto ztotožnění přiznává komentář možnost nahradit škodu v případě, kdy „odvratitel obětoval věc jen k užitku jiné osoby“.³³ Pokud by „odvratitel“ obětoval svou vlastní věc, nebyl by aplikováno ust. § 3014, ale jednalo by se o nepříkázané jednatelství.

²⁶ Tamtéž.

²⁷ § 152 VN 1937.

²⁸ Důvodová zpráva k VN 1937, s. 266.

²⁹ HULMÁK, M. in HULMÁK, M a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část* (§ 2055–3014). Praha: C. H. Beck, 2014, s. 2008.

³⁰ Tamtéž.

³¹ KOZIOL – BYDLINSKI – BOLLENBERGER, 2010, § 1044, marg. č. 1.

³² WESENER. Von der *lex Rhodia de iactu* zum § 1043 ABGB. In: *Festschrift Bärmann*, 1975, s. 35 a násl.

³³ HULMÁK, M. in HULMÁK, M a kol.: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část* (§ 2055–3014). Praha: C. H. Beck, 2014, s. 2008.

Dále se umožňuje, aby byla hrazena škoda podle § 3014 OZ 2012 tehdy, jestliže bude způsobena škoda na věci, která není původcem nebezpečí. Jako příklad užití snad ne přímo lex Rhodia, ale rozhodně principu, na kterém je tento právní předpis založen, je vytržení pláňky z plotu a její použití na obranu před nebezpečným zvířetem. Pokud máme hodnotit ustanovení § 3014 OZ 2012, domníváme se, že základním nedostatkem je vypuštění pojmu společné nebezpečí nebo společná nouze (jak znal tento pojem ještě § 717 ZMO 1963). Právě tento znak rozlišuje mezi krajní nouzí a obětováním věci při společném nebezpečí. Oba instituty navíc mají odlišný základ.

4. Společná říční havárie

4.1 Úvod do problematiky

Angličtí rejdáři a pojišťovny se od druhé poloviny 19. století pokoušeli o prosazení mezinárodní úpravy společné havárie. Prvním výsledkem této snahy bylo vytvoření tzv. **Yorských pravidel** z roku 1864,³⁴ které dalo podklad k dalším rozsáhlejším úpravám nesoucím jméno **Yorsko-antverpská pravidla** z let 1877, 1890, 1924, 1950, 1974, 1994, 2004 a 2016.³⁵ Yorsko-antverpská pravidla nemají právní povahu závazné mezinárodní smlouvy, nýbrž jen nezávazného doporučení. Právní řády jednotlivých námořních států mají sice své vlastní úpravy, ale ty jsou v podstatě převzaty z Yorsko-antverpských pravidel a kromě toho se v praxi málokdy uplatní, poněvadž v každém námořním konosamentu bývá doložka, že společná havárie se vyřizuje podle Yorsko-antverpských pravidel.

Institut společné havárie byl převzat i do **vnitrozemské plavby**. První důkladná úprava vnitrozemské společné havárie se objevuje v německém **zákoně o soukromoprávních poměrech vnitrozemské plavby** z roku 1895.³⁶ Jelikož česká (resp. tehdy československá) právní úprava chyběla až do účinnosti zákona o vnitrozemské plavbě z roku 1964, uzavíraly plavební podniky a pojišťovny smlouvy pro tuto oblast opírající se o předpisy německého zákona. Ve vnitrozemské plavbě neexistuje zatím žádná dohoda, která by měla obdobně rozsáhlou působnost jako Yorsko-antverpská pravidla. Pokusem o obdobnou úpravu jsou tzv. **Rýnská pravidla** z roku 1956 (poslední edice je z roku 2006),³⁷ která jsou zavedena jen v rýnské plavbě.

První úpravu společné říční havárie v naší právní úpravě zachycoval až zmiňovaný **zákon o vnitrozemské plavbě z roku 1964**.³⁸ Tento zákon definuje společnou havárii, když v § 22 odst. 1 říká: „*Společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí.*“ Prováděcí vyhláška pak upřesňuje v § 27, že: „*Do společné havárie patří též škody, které jsou přímým následkem úkonu společné havárie; ve společné havárii se však nehradí škody, které jsou v okamžiku úkonu společné havárie nevyhnutelné nebo*

³⁴ Jedná se de facto i de iure o soukromou kodifikaci, která nabyla povahy právního obyčeje.

³⁵ Viz <http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules/0,2754,15432,00.html>.

³⁶ Viz Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Große Haverei. Ustanovení § 78–91. Dostupné na: http://de.wikisource.org/wiki/Gesetz_betreffend_die_privatrechtlichen_Verh%C3%A4ltnisse_der_Binnenschifffahrt.

³⁷ *IVR General Average Rules*.

IVR – *International Association the Rhine Ships Register – International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe*. Dostupné na: <http://www.ivr.nl/general-average>.

³⁸ Zákon č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění prováděcí vyhlášky ministerstva dopravy č. 27/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě.

kteřé by, i kdyby takového úkonu nebylo, nevyhnutelně nastaly před ukončením podniknutí, ledaže příčinou nevyhnutelnosti škody bylo nebezpečí hrozící celému podniknutí.“³⁹

V současnosti platná právní úprava je v **zákonu o vnitrozemské plavbě z roku 1995**.⁴⁰ Ke společné havárii tento zákon uvádí: „*Je-li plavidlo a přepravované osoby nebo věci ve společném nebezpečí (dále jen ‚společná havárie‘), může vůdce plavidla rozhodnout o mimořádných opatřeních nebo výdajích na plavidle nebo věci v zájmu ochrany ostatních hodnot ohrožených společnou havárií.*“ Prováděcí vyhláška pak upravuje podrobnosti o jednotlivých druzích nákladů a způsobu jejich rozvrhnutí na odstranění následků společné havárie.⁴¹ Princip tohoto ustanovení je převzat z dosavadní úpravy s tím, že pojem společné havárie je výrazně zpřesněn. Jde o obdobný režim, jaký je uplatňován v mezinárodních úpravách.⁴²

Společná havárie je v našich právních normách upravena dvojím způsobem. V námořním právu danou problematiku upravuje **zákon o námořní plavbě**,⁴³ v říčním právu pak **zákon o vnitrozemské plavbě**⁴⁴ ve znění jeho prováděcí vyhlášky.⁴⁵

4.2 Pojem společná říční havárie

Z definice společné havárie plyne, že má-li být záchranné opatření uznáno za úkon společné havárie, musí splňovat následující předpoklady: (i) podnětem k úkonu musí být společné nebezpečí, (ii) musí jít o záměrný úkon („*vůdce plavidla může rozhodnout*“), (iii) **obsahem úkonu musí být mimořádné opatření nebo výdaje a (iv) účelem musí být zájem ochrany ostatních hodnot.**

Podnětem k úkonu společné havárie musí být **společné nebezpečí**. K bližšímu vymezení tohoto požadavku je třeba zodpovědět několik dílčích otázek. Požadavek, že nebezpečí musí být společné pro plavidlo i náklad, je celkem jasný. Je vhodné poznamenat, že společným nebezpečím je jen nebezpečí pocházející z jednoho pramene. Nestací tedy, aby

³⁹ Ustanovení § 27 odst. 2 této vyhlášky pak zachycuje demonstrativní výčet případů, když říká, že společnou havárii jsou zejména: (i) škody vzniklé svržením nákladu nebo lodního příslušenství, odříznutím kotev, řetězů a lan a škody způsobené plavidlu nebo nákladu v souvislosti s tím, (ii) škody způsobené plavidlu nebo nákladu záměrným najetím plavidla na mělčinu proto, aby se plavidlo nepotopilo, nebo záměrným potopením proto, aby byl uhašen požár, jakož i výdaje a škody vzniklé odtahováním nebo zdviháním plavidla, (iii) poškození strojů a kotlů vzniklé úsilím o uvolnění uvázlého plavidla, (iv) mimořádné výdaje spojené s překladem nákladu z plavidla na odlehčovací plavidlo, s nájmem odlehčovacího plavidla a s opětovným překladem do plavidla, jakož i škody, které přitom nastaly na plavidlu nebo nákladu, (v) výdaje spojené se zdviháním plavidla s nákladem, potopilo-li se plavidlo nehodou, jakož i škody způsobené za účelem vyzdvižení záměrně potopeného plavidla nebo nákladu, (vi) výdaje spojené se získáním pomoci jiných plavidel, jakož i škody způsobené plavidlu nebo nákladu takovou pomocí, (vii) výdaje spojené s veplutím do přístavu útočiště k záchraně před zámrazou nebo při povodňovém stavu vody, včetně výdajů za hlídání naloženého plavidla i jeho vyplutí. Doslovnou citaci ustanovení § 27 přijala taktéž vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 137/1974 Sb., o vnitrozemské plavbě, která vyhlášku č. 27/1964 Sb. nahradila.

⁴⁰ Viz § 32 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění mj. prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁴¹ Viz § 29 až 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁴² Viz důvodová zpráva k zákonu č. 114/1995 Sb. Dostupné na: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:TQ4wBa2WxGMJ:www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t154000b.htm+&cd=1&hl=cs&ct=clnk&gl=cz>

⁴³ Srov. § 69 až 74 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v účinném znění.

⁴⁴ Srov. § 32 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v účinném znění.

⁴⁵ Srov. § 29 až 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

plavidlo a náklad byly ohroženy sice současně, ale každá z nich jiným nebezpečím (např. plavidlo rozdrčením v ledu a náklad samovznícením).

Další otázkou je, jak blízké musí být hrozící nebezpečí, zda musí být hrozba bezprostřední, nebo stačí i vzdálenější. Nebezpečí musí být přítomné, buď už vzniklo, nebo bezprostředně hrozí. Například nestačí v zimním období nebezpečí budoucí námrazy, nýbrž je nutné, aby mráz již uhodil. Není však vždy nutné, aby nebezpečí vyvstalo náhle, prudce; i nebezpečí původně vzdálenější se může pozvolně stát přítomným (např. mlha, bouře, vysoká voda). Pokud jde o nízký vodní stav, muselo by toto nebezpečí vyvstat náhle. Kdyby totiž bylo v daném případě předvídatelné, chyběla by mu náležitost mimořádnosti.

Otázkou také je, jaký stupeň nebezpečí se vyžaduje. Musí to být nebezpečí naprosto zkázy, či stačí nebezpečí většího či menšího poškození, a musí být stupeň nebezpečí stejný pro plavidlo i pro náklad? Podle našeho mínění nemusí hrozit nebezpečí naprosto zkázy a postačí nebezpečí vážného poškození. Lze totiž těžko dopředu předvídat závažnost možného poškození. Stupeň nebezpečí nemusí být stejný pro plavidlo a pro náklad. V říční plavbě se často totiž vyskytuje situace, kdy nebezpečí, přestože pochází z jednoho pramene, ohrožuje plavidlo a náklad v odlišné míře.⁴⁶ Takové případy zpravidla splňují požadavek společného nebezpečí.

Poslední otázkou je, zda musí nebezpečí skutečně objektivně existovat nebo stačí, aby vůdce plavidla mohl rozumně předpokládat domnělé, putativní nebezpečí (které ve skutečnosti nebezpečím nebylo). Ve vnitrozemské plavbě převažuje podle dostupné literatury⁴⁷ stanovisko, že omyl, pokud je podle okolností případu omluvitelný, nemá bránit uznání zákroku v případě domnělého nebezpečí za úkon společné havárie. Požaduje se ovšem, aby při posuzování nebezpečí byla zachována péče řádného hospodáře.

Základním předpokladem úkonu společné havárie je jeho **záměrnost**. Nejde-li o škodu způsobenou záměrně (ovšem za účelem odvrácení větší škody), ale jen o škodu vzniklou nechtěně, zejména nehodou, pak nejde o společnou havárii, nýbrž o tzv. **zvláštní havárii**.⁴⁸ Záměrnost se může projevat nejen aktivním činem, ale i úmyslnou nečinností.⁴⁹ Zásadně nemusí být vždy překážkou záměrnosti záchranného opatření okolnost, že opatření bylo vynuceno situací.⁵⁰

Současná česká právní úprava rozhodla otázku, zda původcem záměru musí být určitá osoba. Dané rozhodnutí svěřuje pouze vůdci ohroženého plavidla. Jiná situace by ovšem byla, kdyby záchranné opatření bylo podniknuto profesionálním zachráncem na vlastní

⁴⁶ Např. proražení trhliny v boku plavidla hrozí v mělké vodě plavidlu jen částečně potopením, naproti tomu nákladu cukru naprostou zkázou.

⁴⁷ Např. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969, s. 14.

⁴⁸ Angl. *particular average*, něm. *die besondere Haverei*, franc. *l'avarie particulière*. Ustanovení § 31 zákona č. 114/1995 Sb. používá termín „nehoda v provozu na vodní cestě“. Odst. 1 pak přímo říká: „*Nehodou je událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplynuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.*“

⁴⁹ Např. nechá-li vůdce plavidla unášet poškozené plavidlo říčním proudem na mělčinu, přestože je ještě schopné manévrování, aby je zachránil před potopením.

⁵⁰ Srov. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969, s. 8, kde se uvádí příklad rozhodnutí německého soudu. Plavidlo jedoucí v úzké plavební dráze se mělo vyhnout vleku plujícímu opačným směrem. Kormidelník se obával srážky a uhnul směrem k písčině s rizikem uvážnutí na ní, k čemuž skutečně došlo. Německý soud neuznal škodu tím vzniklou za záměrnou obětí s odůvodněním, že kormidelník doufal a předpokládal, že k uvážnutí nedojde.

účet, protože by pak nešlo o mimořádné opatření, ale o výdělečnou činnost, takže by zde chyběl jiný nezbytný předpoklad úkonu společné havárie.

Dalším předpokladem je, že obsahem úkonu musí být **mimořádné opatření nebo výdaje**. Musí to být opatření nebo výdaj účastníka společné havárie, tj. provozovatele plavidla nebo majitele nákladu, přičemž však není na závalu, když má účastník nárok na úhradu výdajů od někoho třetího (pojišťovny). Proto nejsou výdaje v tomto smyslu výlohy profesionálního záchranného podniku, pokud podnikne pokus o záchranu opuštěného plavidla z vlastního podnětu, bez dožádání účastníků. Výdajem účastníků však je, když je pomoc záchranného podniku vyžádána vůdcem plavidla, který se jménem účastníků zavázal k úhradě výloh pomoci.

Požadavek mimořádného opatření nebo výdajů je splněn, ať se jedná o formu věcnou (např. svržení části nákladu), či o formu peněžní, tj. o mimořádné výdaje. O mimořádnosti nebývá pochyb v případě opatření nebo výdajů ze strany majitele nákladu, sporná může být mimořádnost opatření nebo výdajů ze strany provozovatele plavidla, zejména jde-li o výdaje.⁵¹

Opatření nebo výdaj na vrub společné havárie musí být skutečné. Skutečnou není oběť věci, která je tak nebo tak ztracena, jde-li tedy o *nevýhnutelnou škodu*. Z úhrady ve společné havárii se vylučují nejenom škody, které byly nevýhnutelné v okamžiku úkonu společné havárie, ale i škody, které by nevýhnutelně nastaly před ukončením podniknutí, tj. v době mezi záchranným opatřením a skončením cesty (přepravy).⁵²

V neposlední řadě musí být účelem společné havárie zájem **ochrany ostatních hodnot**. Hodnoty se skládají z lodi a nákladu. Starším termínem *společné podniknutí* se označuje rizikové společenství plavidla a nákladu, popř. též přepravného spočívajícího zpravidla v plavbě po vodních plochách. Ve vnitrozemské plavbě se společné podniknutí objevuje i ve formě skladování zboží na vodě ve skladovacím člunu nebo v odlehčovacím plavidle.

Z hlediska obsahu se společným podniknutím rozumí vždy jen rizikové společenství jednoho plavidla a jeho nákladu, tj. věcí na něm naložených (nikoli osob na něm přepravovaných či bydlících). Z jakého důvodu je náklad na plavidle umístěn, není rozhodující.⁵³ Společným podniknutím není společenství dvou nebo více samostatných plavidel.⁵⁴

Po stránce časové lze vymezit společné podniknutí tak, že počíná okamžikem, kdy se náklad nebo aspoň jeho část nalodí na plavidlo, a končí okamžikem, kdy se veškerý náklad vylodí. Společné podniknutí se tedy vždy vztahuje na ten náklad, který právě na lodi je. Určitou odchylkou od této zásady je použití přístavu útočiště. Vyloží-li se v přístavu útočiště náklad určený pro jiný přístav, musí takový náklad přispět ke společné havárii tak, jako

⁵¹ Provozovatel plavidla musí poměrně často vynaložit z jeho hlediska mimořádné výdaje na provoz, např. na vlečení plavidla při ztížených plavebních podmínkách nebo odlehčení při nízkém vodním stavu. Takové výdaje se však nepovažují za mimořádné uhraditelné ve společné havárii. Musí je nést dopravce sám.

⁵² Příklad: Při stahování uvázlého plavidla je poškozena část dna. Během další plavby najede plavidlo stejnou částí dna na balvan v řečišti tak prudce, že se ona část roztrhne. Ve společné havárii pak nelze uznat náhradu za poškození dna při stahování, poněvadž škoda by byla nevýhnutelně nastala i bez stahování.

Příklad: Je-li loď výskytem zámrazu donucena zajet do zimního přístavu, nepatří do společné havárie škody vzniklé ledem při plavbě do zimního přístavu, poněvadž jsou nevýhnutelné. To platí i tehdy, zajede-li do zimního přístavu ještě nevyložená loď z místa vykládky.

⁵³ Srov. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969, s. 15.

⁵⁴ Například společenství vlečné lodi (remorkéru) a vlečeného plavidla. Samostatným plavidlem není ovšem pomocný člun nákladního plavidla.

kdyby zůstal na plavidle až do vyplutí z přístavu útočiště. Vyloží-li se v přístavu útočiště veškerý náklad plavidla, skončí společné podniknutí úplným vyložením nákladu.

Havarijní společenství má **uhradit všechny škody**, které vzniknou úkonem společné havárie. Úhrnná částka pak má být rozvržena na veškeré zachráněné hodnoty, pokud se ovšem skutečně zúčastnily společného podniknutí. Vůdčí myšlenkou pak má být, aby byl u každého účastníka havarijního společenství hospodářsky stejný výsledek bez ohledu na to, či věci byly obětovány nebo který z účastníků vynaložil výdaje spadající do společné havárie. K sestavení rozvrhu je třeba pořídit na jedné straně soupis náhrad, tedy pohledávek vůči havarijnímu společenství, na druhé straně soupis hodnot, z nichž mají být pohledávky uhrazeny.⁵⁵

4.3 Právní úprava společné říční havárie v různých předpisech

4.3.1 Dunajská pravidla

Pojem společné říční havárie vymezují i jiné normy, které jsou významné pro české účastníky. **Dunajská pravidla pro společnou havárii**⁵⁶ stanoví, že „společnou havárií se rozumí veškeré mimořádné výdaje nebo oběti provedené úmyslně a přiměřeně za účelem zachování a/nebo záchrany majetku – lodi, nákladu a dopravného ze společného nebezpečí“. Uvádějí se zde jmenovitě hodnoty, které mohou být předmětem záchrany. Problémem příčinné souvislosti se nezabývají.

4.3.2 Rýnská pravidla

Rýnská pravidla⁵⁷ obsahují následující definici společné havárie: „Společnou havárií jsou oběti a výdaje přiměřené a/nebo vzniklé v mimořádných případech za účelem záchraně lodě a jejího nákladu ze společného nebezpečí.“⁵⁸ Zde je doplňující ustanovení o příčinné souvislosti: „Ztráty, škody nebo výlohy, které vznikly zdržením za cesty nebo po ní, jako ztráty a prostoje, a všechny nepřímé škody jakéhokoli druhu, jako kurzové ztráty, se ve společné havárii nehradí.“⁵⁹

4.3.3 Německá úprava

Současné znění německého **zákona o soukromoprávních poměrech vnitrozemské plavby**⁶⁰ pak o společné havárii říká: „Je-li loď, palivo, náklad nebo více z těchto věcí na

⁵⁵ Srov. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969, s. 45.

⁵⁶ *Danube Rules on General Average 1990*.

Srov. „General average shall mean any extraordinary expenditures or sacrifice made intentionally and reasonably for the purpose of preserving and / or salvage the property – ship, cargo and freight from common danger.“ (Pravidlo I) Dostupné na: http://www.lex-ikon.eu/cd04/cd04e/inland/recht/danube_rules_average.htm.

⁵⁷ Regeln der Internationalen Vereinigung der Rheinschiffahrtsregister (IVR). Zpravidla se označují jako Rheinregeln.

⁵⁸ Srov. „Sacrifices and expenditure reasonably made and/or incurred, in extraordinary circumstances, for the purpose of saving a vessel and its cargo from a common peril are general average.“ (Pravidlo I) Dostupné na: <http://www.ivr.nl/general-average>.

⁵⁹ „Losses or damages suffered or expenses incurred through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatever, such as loss on exchange, shall not be allowed as general average.“ (Pravidlo IV)

⁶⁰ Srov. „(1) Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr auf Anordnung des Schiffers vorsätzlich beschädigt oder aufgeopfert oder werden zu diesem Zweck auf Anordnung des Schiffers Aufwendungen gemacht (Große Haverei), so werden die hierdurch

rozkaz vůdce plavidla poškozeny nebo na jeho rozkaz záměrně obětovány k záchraně ze společného nebezpečí nebo jsou na příkaz vůdce plavidla pro tento účel vynaloženy výdaje (společná havárie), pak tím vzniklé ztráty a náklady jsou hrazeny společně stranami.“

4.4 Rozvrh společné havárie (rozhodné právo)

O právu rozhodném pro **rozvrh společné havárie** v případě kolize právních řádů nemá česká norma vnitrozemské plavby výslovně ustanovení. Řešení je třeba hledat v mezinárodním právu soukromém.⁶¹ Otázka určení právního řádu se klade tam, kde vystupují účastníci z různých států. Jejich zodpovězení se liší podle toho, zda daný vztah ze společné havárie lze zařadit do skupiny vztahů ze smlouvy o přepravě či do skupiny vztahů bezsmluvních. Jestliže je v přepravní smlouvě (doložkou v nákladním listě nebo náložném listě) ujednáno, jak se řeší případ společné havárie, je možné zařadit vztah společné havárie (pokud se týká vztahu dopravce a přepravce) do vztahů z přepravní smlouvy.

Pro tento případ stanoví zákon o mezinárodním právu soukromém, že: „*Smlouvy se řídí právem státu, s nímž smlouva nejlépe souvisí, pokud smluvní strany nezvolily rozhodné právo. Volba práva musí být vyjádřena výslovně nebo musí vyplývat bez pochybností z ustanovení smlouvy nebo z okolností případu.*“⁶² Tato kolizní úprava se však použije jen pro smlouvy, na které se nevztahuje nařízení Řím I.

Kolizní normy jsou sjednoceny právě v **nařízení Řím I a nařízení Řím II**.⁶³ Jde o univerzální unifikaci, tj. právního řádu státu, na který tyto kolizní normy odkazují, se použije, i když jde o právní řád státu, který není členským státem EU.⁶⁴ Oblast společné havárie není vyjmuta z působnosti těchto nařízení, proto se na ni budou aplikovat.

Nařízení Řím I pak přímo o přepravní smlouvě říká:⁶⁵ „*V míře, ve které nebylo právo rozhodné pro smlouvu o přepravě zboží zvoleno (...), je právem rozhodným pro takové smlouvy právo země obvyklého bydliště dopravce za předpokladu, že se místo převzetí nebo místo doručení nebo obvyklé místo bydliště odesílatele nacházejí rovněž v této zemi. Nejsou-li tyto požadavky splněny, použije se právo země, ve které se na základě dohody smluvních stran nachází místo doručení.*“ Nachází-li se tedy obvyklé bydliště dopravce a místo předání zboží k přepravě (místo předání dopravci) nebo místo odeslání nebo obvyklé bydliště odesílatele v jednom státě, použije se rozhodné **právo obvyklého bydliště dopravce**. Nachází-li se místo předání zboží k přepravě nebo odeslání nebo obvyklé bydliště odesílatele v jiném státě, než je obvyklé bydliště dopravce, použije se **právo státu místa doručení**, které bylo sjednáno v přepravní smlouvě.

entstandenen Schäden und Aufwendungen von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen.“ (§ 78) Dostupné na: <http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BJNR003010895.html>.

⁶¹ Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém, resp. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II).

⁶² Viz § 87 odst. 1 z. m. p. s.

⁶³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II).

⁶⁴ Srov. PAUKNEROVÁ, M. – ROZEHNALOVÁ, N. – ZAVADILOVÁ, M. a kol.: *Zákon o mezinárodním právu soukromém. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, s. 596.

⁶⁵ V článku 5 odst. 1 nařízení Řím I.

4.5 Dispašování společné říční havárie

Úprava rozvrhového řízení, **dispašování** společné havárie, by měla řešit v podstatě tyto problémy: (i) kdo je povolán dispaš vyhotovit, (ii) jak má při tom postupovat, (iii) jakou právní povahu má hotová dispaš a (iv) zda a jak se proti ní mohou jednotliví účastníci bránit. Právo vnitrozemské plavby nevymezuje obsah a povahu dispaše. Obecně se tedy dispaš rozumí listina obsahující rozpočet obětí společné havárie na zachráněné hodnoty.⁶⁶

Začíná vylíčením skutkové podstaty (příhody, popř. nehody, která dala podnět ke vzniku společné havárie a průběhu záchranných opatření), pokračuje zajištěním a vyčíslením vzniklých škod ve společné havárii a stanovením náhrad za ně. Pak určuje příspěvkové hodnoty lodí a nákladu, popř. i přepravného, a příspěvkovou kvótu a konečně provádí vlastní rozvrh celkové částky výdajů společné havárie na příspěvkové hodnoty.⁶⁷

Prováděcí vyhláška k zákonu o vnitrozemské plavbě k otázce dispaše říká následující: „Stanovení náhrad a rozvrhu příspěvků ve společné havárii (dále jen ‚dispaš‘) se provede v sídle provozovatele plavidla. Provozovatel plavidla je povinen učinit bez odkladu opatření potřebná k vypracování dispaše. Odkládá-li splnění této povinnosti, je kterýkoliv účastník oprávněn zařádit vyhotovení dispaše. Výlohy vyhotovení dispaše se vyúčtují ve společné havárii.“⁶⁸

Otázka právní povahy (hodnoty, závaznosti) dispaše není jednoduchá. Právní povaha dispaše je v různých zemích různá, poněvadž je rozhodujícím způsobem ovlivněna předpisy právního řádu dotyčné země. U nás je situace taková, že jiná je právní povaha dispaše námořní a jiná dispaše vnitrozemské (říční). V zásadě lze říci, že česká dispaš není ani soudním rozhodnutím, ani rozhodčím nálezem. Česká námořní dispaš je listinou obsahující skutečnou nebo aspoň předpokládanou dohodu účastníků, která na základě výslovného právního předpisu⁶⁹ nabývá právní moci uplynutím určité lhůty, pokud v ní nejsou podány námitky, a stává se exekucním titulem.⁷⁰

⁶⁶ Srov. SVATOŠ, M. a kol.: *Zahraniční obchod – teorie a praxe*. Praha: Grada, 2009, s. 271–272.

⁶⁷ Srov. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969, s. 74.

⁶⁸ Viz § 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění, a dále pak v § 29 až 33. Důvodová zpráva k tomuto ustanovení zákona pak dovysvětluje: „K provedení řízení o společné havárii je způsobilý znalec, který je tradičně nazýván dispašér. Ten se práce ujímá po vyhlášení společné havárie provozovatelem lodě, a to na základě pověření provozovatelem lodě. Úkolem dispašéra je zjištění rozsahu společné havárie a vypracování rozvrhu společné havárie. Rozvrh společné havárie, tj. určení poměrných částí škody, které mají nést jednotliví účastníci, se nazývá dispaš.“

Svou práci končí dispašér vyhotovením písemné dispaše. Její vyhotovení oznámí v Obchodním věstníku. Pokud není dispaš napadena žalobou na zrušení dispaše, stává se uplynutím třech měsíců od uveřejnění oznámení o jejím vyhotovení vykonatelnou. Nesplní-li povinný své závazky z dispaše dobrovolně, může pak oprávněný samozřejmě podat návrh na soudní výkon dispaše. Podá-li někdo z účastníků společné havárie návrh na zrušení dispaše, proběhne v této věci občanskoprávní soudní řízení. Příslušnost civilního soudnictví je dána již skutečností, že společná havárie a následně dispašní řízení je soukromoprávním vztahem. Příslušným k projednání je v první instanci okresní soud [§ 9 odst. 1 občanského soudního řádu]. Místní příslušnost krajského soudu se podle § 85 občanského soudního řádu řídí podle místa obecného soudu účastníka, proti němuž návrh směřuje – přijde tedy o krajský soud v místě trvalého bydliště dispašéra. Zruší-li soud rozsudkem dispaš, je dispašér povinen vypracovat dispaš novou. Je přitom vázán právním názorem soudu. V závěru zákona o námořní plavbě je dána přednost obyčejovému právu, pokud se na něm účastníci společné havárie dohodli. Zákon tedy přichází jen s dispozitivní úpravou. Smyslem je v prvé řadě umožnit smluvní ujednání o použití Yorsko-antverpských pravidel, která jsou ve světě aplikována jako zvyklost, a to na základě smluvního ujednání stran. Srov. HANÁK, F.: *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Praha: Československá obchodní komora, 1969.

⁶⁹ Viz § 71 zákona o námořní plavbě.

⁷⁰ Pokud se zamyslíme nad relevancí zákona o námořní plavbě v našich podmínkách (poslední obchodní námořní loď plula pod českou vlajkou v roce 1998), pak musíme konstatovat, že je v současnosti tato oblast vyhra-

Takový normativní předpis v právu vnitrozemské plavby chybí. O dispaši je v zákoně jen kusá zmínka, prováděcí vyhláška ji sice upravuje, ale podle našeho mínění zcela nedostatečně. Mezera v zákoně není náhodná, patrně pro potíže koordinace s občanským soudním řádem. Netěší-li se dispaš ve vnitrozemské plavbě žádným zvláštním výhodám přiznaným normami, pak je zásadně jen znaleckým elaborátem rozvrhu společné havárie, který sám o sobě nemá žádnou závaznost. Té by mohla dispaš nabýt jen se souhlasem všech účastníků, takže by představovala dohodu účastníků o rozvrhu společné havárie.

Avšak ani odsouhlasená říční dispaš se nestává na rozdíl od dispaše námořní exekucí s právním titulem. V případě neplnění povinnosti zaplatit příspěvek nemá oprávněný účastník vůči liknavému dlužníku možnost vést přímo exekuci, nýbrž jej musí žalovat na splnění u příslušného fóra (u obecného soudu, nebo pokud je to ujednáno, u rozhodčího soudu).

O situaci, která nastane v případě podání **námitek proti dispaši**, resp. jakéhokoliv včasného projevu nesouhlasu s dispaš, se neříká nic. Právní problematika je zásadně stejná jako v případě jakéhokoliv smlouvy, která ztroskotala na nesouhlasu účastníků. Prakticky je myslitelné dvojí řešení. Má-li nesouhlasící účastník konkrétní námítky proti obsahu dispaše, lze s ním věc projednat a pokusit se o dosažení dohody se stejným, popř. pozměněným obsahem a v případě dohodnuté změny vydat opravené znění dispaše. Nelze-li dosáhnout dohody, zbývá jen řešení cestou sporu, tj. žalobou oprávněného vůči dlužníku.

Zákon o vnitrozemské plavbě,⁷¹ resp. jeho prováděcí vyhláška,⁷² hovoří o dispaši následovně: Náklady na odstranění následků společné havárie se rozvrhují mezi plavidlo a věci **poměrně** podle jejich hodnoty, přičemž podkladem pro výpočet náhrad a příspěvků ve společné havárii jsou hodnoty platné v době a v místě skončení plavby. Vynaloží-li se místo výdajů, které by náležely do společné havárie, nějaké jiné **mimořádné výdaje**, uhradí se ve společné havárii až do výše částky výdajů, které by náležely do společné havárie. V případě **ztráty plavidla**⁷³ se hradí cena plavidla v nepoškozeném stavu po odečtení **výdajů za opravu škod** a po odečtení výnosu z prodeje zbytků plavidla podle **soudního znalce**. Taktéž soudní znalec určí **výdaje za opravu**.

Nahrazují-li se při **opravě staré věci novými**, sníží se úhrada o srážky odpovídající rozdílu mezi cenou nových a cenou starých věcí (plavidla, motory, stroje, kotle, kotevní řetězy, vlečná lana). **Náhrada za poškození plavidla** nemůže být vyšší než částka, která by se měla hradit při ztrátě plavidla. Je-li **náklad ztracen**, hradí se cena, jakou by měl v nepoškozeném stavu po odečtení částky odpovídající škodám a jiným výlohám. Je-li **náklad poškozen**, hradí se rozdíl mezi cenou ve stavu nepoškozeném a cenou ve stavu poškozeném.

Byl-li **poškozený náklad prodán**, uhradí se rozdíl mezi čistou cenou v nepoškozeném stavu a čistým výtěžkem z prodeje. **Ztráta přepravného** se hradí částkou odpovídající hrubému přepravnému po odečtení částky, kterou by byl dopravce nucen vynaložit na získání přepravného. **Zavazadla** cestujících a osobní svršky přispívají ke společné havárii jen tehdy, byla-li na ně vydána přepravní listina. **Dispaš se provede v sídle provozovatele plavidla**. Odkládá-li provozovatel plavidla splnění této povinnosti, je kterýkoliv účastník oprávněn zařídit vyhotovení dispaše. Výlohy vyhotovení dispaše se vyúčtují ve společné havárii.

zena pouze českým námořním jachtám.

⁷¹ Srov. § 32 odst. 2 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁷² Srov. § 29 až 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁷³ Angl. *total loss*.

4.6 Otázka existence společné říční havárie

Rozbor předpisů o společné říční havárii ukazuje, že jde o institut značně složitý. Ani současná česká právní úprava⁷⁴ problematiku společné havárie úplně nevyřešila. Za této situace se nabízí otázka, zda má institut společné havárie i nadále **právo na existenci**, speciálně ve vnitrozemské plavbě. V námořní plavbě se téměř sto padesát let diskutuje, zda by se společná havárie neměla zrušit. Náklady jsou totiž v převážné většině pojištěny, takže skutečnými ekonomickými účastníky společné havárie jsou pojišťovny. Zrušením by se mohly uspořit výlohy spojené s rozvrhem společné havárie a urychlila by se likvidace škod. Ve vnitrozemské plavbě nejsou však téměř žádné lodi (kasko) sloužící k přepravě zboží pojištěny (není tam leckdy pojištěn ani náklad – kargo). Vyrovnání rizika cestou pojištění tu tedy vůbec nepřichází v úvahu. Podle našeho názoru by se ale měla úprava říční a námořní havárie alespoň sjednotit, protože není racionální důvod, aby existovala úprava odlišná.

4.7 Zvláštní říční havárie

V říčním právu společnou říční havárii upravuje **zákon o vnitrozemské plavbě**⁷⁵ ve znění jeho prováděcí vyhlášky.⁷⁶

Zákon o vnitrozemské plavbě používá termín „**nehoda v provozu na vodní cestě**“ a přímo říká: „Nehodou je událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek **poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu**, pokud tyto následky nevyplynuly z povahy samotného nákladu, dále **poškození vodní cesty nebo stavby** na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.“

Vůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda byla neprodleně **ohlášena plavebnímu úřadu**. V případě, že v důsledku nehody došlo ke **znečištění vod** nebo k ohrožení její kvality nebo k poškození vodní cesty, její součásti nebo stavby na ní, je vůdce plavidla a provozovatel plavidla povinen ohlásit nehodu též příslušnému **vodohospodářskému orgánu a správci vodní cesty**. Ohlašovací povinnost se nevztahuje na takovou nehodu, jejímž účastníkem je pouze jedno plavidlo a jejímž důsledkem je poškození pouze tohoto plavidla nebo jím přepravovaného nákladu.⁷⁷

4.8 Pojem společná námořní havárie

Zákon o námořní plavbě definuje společnou havárii takto: „Jsou-li loď a náklad ve **společném námořním nebezpečí**, může **velitel lodě**⁷⁸ při přednostním zajištění bezpečnosti

⁷⁴ Viz zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁷⁵ Srov. § 32 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁷⁶ Srov. § 29 až 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁷⁷ Srov. § 31 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁷⁸ Ve Spojeném království může být za akt společné havárie považován i případ, je-li taková havárie vyhlášena stranou, která není ve společném podniku, např. místním přístavním orgánem, pod podmínkou, že je to nezbytné pro obecnou bezpečnost. Konkrétně se tak stalo např. v případě *Papayanni v. Grampian*. Zde se jednalo o potopení hořící lodi nařízené přístavním kapitánem. Přístavní kapitán je úřední osoba zodpovědná za dodržování předpisů zejména v oblasti bezpečnosti v přístavu. Vydává lodím například tzv. *ship clearance*, což je dokument vyžadovaný v každém dalším přístavu, kde je opět vystaven nový, pro další přístav. Jedná se o potvrzení, že vyplouvající loď je v pořádku, nezpůsobila žádné škody a neváznou na ní pohledávky přístavu (například nezaplacené palivo, oleje, pitná voda atd.). V USA to může být pouze majitel lodi, kapi-

přepřavovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší. Společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobením škody pro **záchranu majetkových hodnot** ze společného námořního nebezpečí.⁷⁹ Zákon o vnitrozemské plavbě hovoří pak následovně: „Je-li plavidlo a přepřavované osoby nebo věci ve **společném nebezpečí** (dále jen ‚společná havárie‘), může **vůdce plavidla** rozhodnout o **mimořádných opatřeních nebo výdajích na plavidle nebo věci** v zájmu **ochrany ostatních hodnot** ohrožených společnou havárií.“⁸⁰

Z uvedeného je patrné, že obě definice společné havárie používají stejné atributy: (i) musí se jednat o společné nebezpečí, (ii) jedná se o rozhodnutí velitele/vůdce lodě/plavidla, (iii) jedná se o účelné a úmyslné způsobení škody nebo mimořádná opatření nebo výdaje na plavidle nebo věci a (iv) jde o záchranu majetkových hodnot nebo ochranu ostatních hodnot. Zákony tedy používají sice částečně odlišnou terminologii, ale shodují se v pojetí institutu společné havárie.

4.9 Dispašování společné námořní havárie

Zákon o námořní plavbě hovoří o dispaši následovně: „Společná havárie se rozvrhuje mezi loď, přepřavné a náklad poměrně podle jejich hodnoty na vrub provozovatele lodě a vlastníka nákladu, kteří jsou povinni nést poměrnou část škody ze společné havárie.“⁸¹ A pokračuje dále: „Jedná-li se o společnou havárii, provozovatel lodě (a) **vyhlásí** společnou havárii a **seznámí** s ní vlastníka nákladu a další zúčastněné osoby, (b) učiní nutná opatření k **vypracování rozvrhu společné havárie** (dispaš), (c) **pověří dispašéra** vyhotovením dispaše. Stanovení náhrad a rozvrh poměrných částí škody ze společné havárie se **provede v rejstříkovém přístavu lodě nebo v přístavu, v němž skončila plavba po společné havárii, pokud není účastníky dohodnuto jinak**. Dispašér vyhotoví dispaš písemně, podepíše ji a opatří svým razítkem.

Oznámení o provedeném vyhotovení dispaše uveřejní dispašér v **Obchodním věstníku**. Nepodá-li žádný z účastníků společné havárie do tří měsíců ode dne uveřejnění oznámení žalobu na zrušení dispaše proti jinému účastníku společné havárie, nabývá dispaš uplynutím této lhůty účinku **pravomocného soudního rozhodnutí** a je soudně vykonatelná. Zruší-li soud dispaš, je dispašér povinen vyhotovit **novou dispaš**, při vyhotovení nové dispaše je dispašér vázán právním názorem soudu. Zamítne-li soud žalobu na zrušení dispaše, stává se dispaš vykonatelná dnem, kdy rozsudek nabyl právní moci. Ustanovení o společné havárii s výjimkou řízení o společné havárii se nepoužijí, pokud se účastníci společné havárie dohodli o použití **mezinárodních zvyklostí** týkajících se společné havárie.“⁸²

Společnou havárii tedy vyhláší provozovatel a seznámí s ní zúčastněné osoby. Učiní opatření k vypracování rozvrhu společné havárie (dispaše) dispašérem. Pokud se nedohod-

tán nebo osoba jednající v jeho jménu. Třetí strany mají toto oprávnění pod podmínkou, že jejich příkaz je dodatečně schválen kapitánem. Oproti tomu například ve Francii je zmocněn k vyhlášení společné havárie pouze kapitán. Yorsko-antverpská pravidla neurčují přesně, kdo je zmocněn k vyhlášení společné havárie. V současné době je obvyklou praxí, že společnou havárii vyhláší majitel lodi přímo, nebo přes svého přístavního agenta. (Srov. TETLEY, W. A.: *General Average Now and in the Future*. Dostupné na: <http://www.shippinglaw.ru/upload/iblock/072/genaverage.pdf>)

⁷⁹ Srov. § 69 odst. 1 zákona o námořní plavbě.

⁸⁰ Srov. § 32 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁸¹ Srov. § 69 odst. 2 zákona o námořní plavbě.

⁸² Srov. § 71 zákona o námořní plavbě.

ne s účastníky jinak, dispašér vypracuje dispaš v rejstříkovém přístavu lodě nebo v přístavu doplutí. Dispaš se oznamuje v Obchodním věstníku. Dispaš nabývá účinků pravomocného soudního rozhodnutí, pokud nebyla napadena žalobou. Zruší-li soud dispaš, je dispašér povinen vyhotovit novou dispaš, při vyhotovení nové dispaše je dispašér vázán právním názorem soudu. V případě dohody účastníků je umožněno alternativní použití mezinárodních zvyklostí (Yorsko-antverpských pravidel). Přesný popis postupu vypracování dispaše zákon o námořní plavbě nezmiňuje, nicméně se dá předpokládat, že i zde se využije ustanovení Yorsko-antverpských pravidel.

Dispašera jmenuje a odvolává **Hospodářská komora České republiky**. Podmínkou jmenování dispašera je složení zkoušky ze znalosti právních předpisů týkajících se společné havárie a ze znalosti příslušných mezinárodních zvyklostí. Osoba, která složila zkoušku, obdrží vysvědčení. Dispašér užívá razítka s nápisem „**Dispašér Hospodářské komory České republiky**“.⁸³

Zákon o vnitrozemské plavbě,⁸⁴ resp. jeho prováděcí vyhláška⁸⁵ pak řeší dispaš ve srovnání s úpravou námořního dispaše podrobněji. Říká, že náklady na odstranění následků společné havárie se rozvrhují mezi plavidlo a věci **poměrně** podle jejich hodnoty, přičemž podkladem pro výpočet náhrad a příspěvků ve společné havárii jsou hodnoty platné v době a v místě skončení plavby. Vynaloží-li se místo výdajů, které by náležely do společné havárie, nějaké jiné **mimořádné výdaje**, uhradí se ve společné havárii až do výše částky výdajů, které by náležely do společné havárie. V případě **ztráty plavidla**⁸⁶ se hradí cena plavidla v nepoškozeném stavu po odečtení **výdajů za opravu škod** a po odečtení výnosu z prodeje zbytků plavidla podle **soudního znalce**. Taktéž soudní znalec určí **výdaje za opravu**.

Nahrazují-li se při **opravě staré věci novými**, sníží se úhrada o srážky odpovídající rozdílu mezi cenou nových a cenou starých věcí (plavidla, motory, stroje, kotle, kotelní řetězy, vlečná lana). **Náhrada za poškození plavidla** nemůže být vyšší než částka, která by se měla hradit při ztrátě plavidla. Je-li **náklad ztracen**, hradí se cena, jakou by měl v nepoškozeném stavu po odečtení částky odpovídající škodám a jiným výlohám. Je-li **náklad poškozen**, hradí se rozdíl mezi cenou ve stavu nepoškozeném a cenou ve stavu poškozeném. Byl-li **poškozený náklad prodán**, uhradí se rozdíl mezi čistou cenou v nepoškozeném stavu a čistým výtěžkem z prodeje. **Ztráta přepravného** se hradí částkou odpovídající hrubému přepravnému po odečtení částky, kterou by byl dopravce nucen vynaložit na získání přepravného. **Zavazadla** cestujících a osobní svršky přispívají ke společné havárii jen tehdy, byla-li na ně vydána přepravní listina. **Dispaš se provede v sídle provozovatele plavidla**. Odkládá-li provozovatel plavidla splnění této povinnosti, je kterýkoli účastník oprávněn zařídit vyhotovení dispaše. Výlohy vyhotovení dispaše se vyúčtují ve společné havárii.

4.9.1 Náhrada škody

Podle zákona o námořní plavbě se na společnou havárii vztahují podle povahy věcí předpisy práva občanského o náhradě škody, a nelze-li ji řešit ani podle těchto ustanovení,

⁸³ Srov. § 72 zákona o námořní plavbě.

⁸⁴ Srov. § 32 odst. 2 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁸⁵ Srov. § 29 až 34 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v účinném znění.

⁸⁶ Angl. *total loss*.

posoudí se podle obchodních zvyklostí.⁸⁷ Toto ustanovení je obdobné jako u zvláštní havárie (viz dále). Obchodními zvyklostmi jsou míněna Yorsko-antverpská pravidla. Právní úprava náhrady škody v říční plavbě absentuje.

4.10 Zvláštní námořní havárie

Zákon o námořní plavbě stanoví, že: „Všechny škody, které utrpí loď nebo náklad a které nejsou společnou havárií, jsou **havárií zvláštní** a vztahují se na ně podle povahy věci předpisy práva občanského⁸⁸ o náhradě škody.“⁸⁹ Zákon o vnitrozemské plavbě používá termín „**nehoda v provozu na vodní cestě**“ a přímo říká: „Nehodou je událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek **poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu**, pokud tyto následky nevyplývaly z povahy samotného nákladu, dále **poškození vodní cesty nebo stavby** na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.“

Vůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda byla neprodleně **ohlášena plavebnímu úřadu**. V případě, že v důsledku nehody došlo ke **znečištění vod** nebo k ohrožení její kvality nebo k poškození vodní cesty, její součásti nebo stavby na ní, je vůdce plavidla a provozovatel plavidla povinen ohlásit nehodu též příslušnému **vodohospodářskému orgánu a správci vodní cesty**. Ohlašovací povinnost se nevztahuje na takovou nehodu, jejímž účastníkem je pouze jedno plavidlo a jejímž důsledkem je poškození pouze tohoto plavidla nebo jím přepravovaného nákladu.⁹⁰

4.11 Zástavní právo k nákladu na námořní lodi

Podle zákona o námořní plavbě má provozovatel loď k zajištění nároků ze společné havárie **zástavní právo k nákladu**, který je lodí přepravován, dokud není poměrná část škody zaplacená nebo není poskytnuta odpovídající **jistota** složením přiměřené finanční částky. Opačně je **provozovatel loď** povinen poskytnout **jistotu** za poměrnou část škody ze společné havárie, která připadá na loď, a to před odplutím loď z přístavu, v němž skončila plavba, při níž došlo ke společné havárii.⁹¹ Zákon o vnitrozemské plavbě uvedené zajištění neřeší. *De lege ferenda* by ale bylo vhodné tuto otázku taktéž zahrnout do zákonné úpravy říční plavby.

4.12 Námořní zástavní právo

Podle zákona o námořní plavbě se zřizuje zákonné námořní zástavní právo k lodi, letadlu nebo jinému majetku, který byl zachráněn, nebo kterému byla pomoc poskytnuta, jež má **přednost před jinými zástavními právy**, a to na zajištění odměny za záchranu loď a dalších hodnot na lodi a vynaložených nákladů vzniklých v souvislosti se záchranou loď a dalších hodnot na lodi nebo s poskytnutím pomoci lodi, letadlu nebo jinému majetku při námořní plavbě, tomu, kdo zachránil loď a další hodnoty na lodi nebo poskytl pomoc lodi, letadlu nebo jinému majetku.⁹² Zákon o vnitrozemské plavbě o tomto institutu taktéž mlčí.

⁸⁷ Srov. § 69 odst. 3 zákona o námořní plavbě.

⁸⁸ Srov. § 2894 až 2971 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

⁸⁹ Srov. § 69 odst. 4 zákona o námořní plavbě.

⁹⁰ Srov. § 31 zákona o vnitrozemské plavbě.

⁹¹ Srov. § 70 zákona o námořní plavbě.

⁹² Srov. § 74 zákona o námořní plavbě.

Nic samozřejmě nebrání použití smluvního zástavního práva podle § 1309 a násl. OZ 2012. Otázkou ovšem zůstává, zda by se v tomto případě na něm strany dohodly.

4.13 Záchrana majetku

Zákon o námořní plavbě upravuje podmínky provádění záchranu lodě a dalších hodnot na lodi a způsob vypořádání mezi zachráncem a zachraňovaným podle **mezinárodních zvyklostí**.⁹³ Za provedenou záchranu lodě a dalších hodnot na lodi se poskytuje zachránci **odměna**.⁹⁴ Odměnu poskytuje provozovatel lodě, jíž byla poskytnuta pomoc.⁹⁵ Provozovatel této lodě má nárok na poskytnutí podílu náhrady od vlastníků dalších hodnot na lodi, kteří měli užitek z úspěšné záchranu.⁹⁶ Zákon o vnitrozemské plavbě opět tuto záležitost neupravuje. Taktéž se zde nabízejí úvahy *de lege ferenda* o zahrnutí této oblasti do zákonné úpravy.

Závěr

Lex Rhodia de iactu, nebo chcete-li soudobou terminologií řečeno institut společné havárie, má neoddiskutovatelně takový význam, že výskyt jeho pravidel v současných právních řádech mnoha států dokládá až neuvěřitelnou nadčasovost právního uvažování v počátcích naší civilizace. Bezpochybně se jedná o jeden z nejstarších souborů pravidel, které se recentně používají. Shrneme-li aktuální českou právní úpravu, tak námořní dispaš nabývá účinku pravomocného soudního rozhodnutí.⁹⁷ Je listinou obsahující skutečnou nebo aspoň předpokládanou dohodu účastníků, která na základě výslovného právního ustanovení⁹⁸ nabývá právní moci uplynutím určité lhůty, pokud v této lhůtě není podána žaloba, a stává se exekučním titulem. Na rozdíl od právní úpravy společné říční havárie obsahuje úprava společné námořní havárie (i) institut zástavního práva k nákladu a složení jistoty za náklad a loď, (ii) podmínky provádění záchranu lodě a dalších hodnot na lodi a způsob vypořádání mezi zachráncem a zachraňovaným podle mezinárodních zvyklostí a (iii) institut námořního zástavního práva.⁹⁹

⁹³ Zde jsou opět míněna Yorsko-antverpská pravidla.

⁹⁴ Odměna má být přiměřená stupni ohrožení zachraňovaných hodnot, ohrožení zachránce, jeho úsilí a úspěšnosti záchranu.

⁹⁵ Z poslední doby je znám třeba případ evakuace cestujících vrtulníkem čínského ledoborce Sněžný drak z ruské lodi Akademik Šokalskij, která na Štědrý den roku 2013 uvízla v ledové pasti v Antarktidě.

⁹⁶ Srov. § 73 zákona o námořní plavbě.

⁹⁷ Viz § 71 odst. 4 zákona o námořní plavbě.

⁹⁸ Viz § 71 odst. 6 zákona o námořní plavbě.

⁹⁹ Viz § 74 zákona o námořní plavbě: „Na zajištění odměny za záchranu lodě a dalších hodnot na lodi a vynaložených nákladů vzniklých v souvislosti se záchranou lodě a dalších hodnot na lodi nebo s poskytnutím pomoci lodi, letadlu nebo jinému majetku při námořní plavbě má ten, kdo zachránil loď a další hodnoty na lodi nebo poskytl pomoc lodi, letadlu nebo jinému majetku, zákonné námořní zástavní právo k lodi, letadlu nebo jinému majetku, který byl zachráněn nebo kterému byla pomoc poskytnuta. Toto zákonné námořní zástavní právo má přednost před jinými zástavními právy.“

Lex Rhodia de iactu and the Institute of General Average in Roman Law

Petr Dostálík, Bohumil Poláček

Summary

The article deals with the institute of general average in Roman law and modern legal regulation. In: Roman law, the institute is regulated by the Lex Rhodia de iactu (Dig. 14, 2) – an example of the reception of Greek law into Roman law. The article describes the basic principles of the Lex Rhodia de iactu concerned with the issue of general average and the influence of the solutions based on these principles on the Law of Pandects (Pandektenrecht). Finally, in its concluding parts, the article discusses the so-called ‘modern’ solution of the issue/problem/question of general average in the private international law and in the Czech legislation.