

**UNIVERZITA KARLOVA**

**Právnická fakulta**

**Mgr. David Vostárek**

**Společná havárie**

**vznik a vývoj v souvislostech námořní praxe**

Rigorózní práce

Pověřený akademický pracovník: prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Tematický okruh: Mezinárodní právo soukromé

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) 10.6.2020

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 476.908 znaků včetně mezer.

Mgr. David Vostárek

V Praze dne 10.6.2020

Upřímně děkuji vážené paní profesorce JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc za shovívavost, dobré rady, a především za trpělivost. Dovoluji si také poděkovat své ženě Michaele, svým rodičům a panu MUDr. Mgr. Igoru Piňosovi CSc. za inspiraci a dlouholetou podporu v mém úsilí práci dokončit.

V neposlední řadě jsem povinen vděkem za pomoc se sestavením práce následujícím osobám:  
JUDr. Michal Šejvl, PhD, Ústav státu a práva AVČR  
prof. Margarita Serna Valejo, Universidad de Cantabria  
Dr. James Shephard, Clark Honor College  
PhDr. Jaroslav Štichauer PhD. Ústav románských studií FFUK  
Pavel Sova, Unicorn

# Obsah

Úvod .....	1
1. Teoretická část – právní východisko .....	3
1.1. Podstata a princip společné havárie .....	3
1.2. Srovnání společné havárie s institutem krajní nouze .....	4
1.2.1. Občanskoprávní krajní nouze .....	4
1.2.2. Trestně právní krajní nouze .....	6
1.3. Srovnání s institutem Salvage, záchranou života a majetku na moři .....	6
1.4. Teoreticko-právní úvaha o společné havárii .....	7
1.4.1. Rozbor společné havárie jako normy .....	7
1.4.2. Hypotéza .....	8
1.4.3. Dispozice .....	9
1.4.4. Normativní modalita .....	9
1.4.5. Sankce .....	11
1.4.6. Analogie pojmových znaků .....	11
1.5. Definice společné havárie .....	12
1.5.1. Příklady definicí .....	13
1.5.2. Pojem havárie .....	15
1.6. Podstatné prvky společné havárie .....	16
1.6.1. Stav ohrožení lodě .....	16
1.6.1.1. Nebezpečí ztráty stability, resp. převrácení .....	17
1.6.1.2. Nebezpečí průniku vody a ztráty plovatelnosti .....	18
1.6.1.3. Ztráta konstrukční soudržnosti částí trupu .....	18
1.6.1.4. Nebezpečí způsobené nákladem .....	19
1.6.2. Rozhodnutí o úkonu oběti .....	19
1.6.3. Úspěch úkonu oběti .....	20
1.6.4. Společný charakter podniknutí .....	20
1.6.5. Absence smluvních či zákonných překážek .....	23
1.7. Jednotlivé druhy společné havárie .....	23
1.7.1. Svržení nákladu .....	23
1.7.1.1. Zvláštní případy svržení nákladu .....	24
1.7.2. Svržení takeláže .....	25
1.7.3. Úmyslné najetí na břeh .....	27
1.7.4. Zaplacení výkupného či udělení sankce .....	28
1.7.5. Škody na lodi nebo na nákladu způsobené vodou .....	29
1.7.6. Odstranění trosk .....	29

1.7.7. Povinnost odměny za záchranu .....	30
1.7.8. Škoda na strojích a kotlech .....	30
1.7.9. Výdaje na odlehčení lodi .....	30
1.7.10. Použití nákladu, zařízení lodi jako pohonné látky .....	31
1.7.11. Výdaje v přístavu útočiště .....	32
1.7.12. Další druhy úkonů společné havárie .....	32
1.8. Osoby účastníci se společné havárie a jejich postavení .....	32
1.8.1. Velitel .....	32
1.8.2. Posádka .....	34
1.8.3. Provozovatel lodi .....	35
1.8.4. Dopravci, vlastníci nákladu a ostatní osoby .....	35
1.8.5. Dispašer (adjuster) a orgány státní správy .....	35
2. Společná havárie v Mezinárodním právu soukromém .....	37
2.1. Zahraněční prvky v procesu společné havárie .....	37
2.2. Mezinárodní smlouvy .....	37
2.2.1. Dohoda o spolupráci v námořní obchodní plavbě .....	38
2.2.2. Hamburská úmluva .....	39
2.2.3. Rotterdamská pravidla .....	39
2.2.4. Úpravy společné havárie v mezinárodním právu vnitrozemské plavby .....	40
2.3. Dispozitivní smluvní úpravy společné havárie .....	40
2.3.1. York Antwerp Rules 2004 a 2016 .....	41
2.3.2. Smluvní dodací podmínky s odkazy na společnou havárii .....	42
2.3.2.1. INCOTERMS .....	42
2.3.2.2. podmínky Maersk .....	44
2.4. EU a námořní právo .....	45
2.5. Mezinárodní právo soukromé v historii námořního práva .....	48
2.5.1. Historické mezinárodní smlouvy týkající se námořního obchodu .....	50
3. Právní úprava společné havárie na území ČR .....	52
3.1. Úprava společné havárie v ČR v roce 2020 .....	52
3.1.1. Společná havárie v námořní vs. vnitrozemské plavbě .....	53
3.2. Úprava po roce 1948, vznik Československé námořní plavby .....	53
3.2.1. Zákon 61/1952 Sb. o námořní plavbě .....	54
3.2.2. Prováděcí vyhlášky k zákonu č. 61/1952 Sb. .....	54
3.3. Úprava společná havárie v ČSR do roku 1952 .....	55
3.3.1. Zákon č. 316/1920 Sb. o vlajce a rejstříku lodí námořních .....	55
3.4. Vývoj právní úpravy společné havárie na území ČR před rokem 1918 .....	56
3.4.1.1. Mezinárodní smlouvy týkající se společné havárie .....	57

3.4.1.2. Další legislativní akty .....	57
3.4.2. Tereziánský plavební patent .....	58
3.4.2.1. Historické a politické okolnosti vzniku Patentu .....	58
3.4.2.2. Překlad vybraných ustanovení Patentu .....	60
4. Charte d'Oléron .....	62
4.1. Stručný popis kodifikace a zdrojových rukopisů .....	62
4.2. Historicko-politické okolnosti vzniku Charty .....	62
4.3. Geografické a technicko-nautické okolnosti vzniku Charty .....	63
4.3.1. Datace vzniku Charty .....	65
4.4. Text Charty ve znění Liber Horn s překladem a komentáři .....	65
4.5. Hodnocení Charty jako kodifikace .....	92
5. Wisby Stadslag van Sciprechte .....	93
5.1. Popis kodifikace .....	93
5.2. Překlad ustanovení o společné havárii .....	93
5.3. Stručné zhodnocení .....	95
6. Tabula Amalfitana .....	96
6.1. Politicko historické okolnosti vzniku Tabuly .....	96
6.2. Popis kodifikace a zdroje textu .....	97
6.3. Digest Tabuly s komentáři .....	97
6.3.1. Test York Antwerp Rules 2004 .....	101
6.3.2. Tabula a společná havárie .....	104
6.4. Zhodnocení Tabulí .....	109
6.4.1. Uso della Riviera jako norma mezinárodního práva soukromého .....	110
7. Ordinamenta di Trani-Ordinamenta et consuetudo maris .....	113
7.1. Stručně o zákoníku a jeho zdrojích .....	113
7.2. Historické okolnosti vzniku Ordinament .....	114
7.3. Mezinárodně politické okolnosti vzniku Ordinament .....	115
7.4. Překlad Ordinament a rozbor konkrétních ustanovení se vztahem ke společné havárii .....	116
7.5. Hodnocení a rozbor Ordinament .....	140
8. Assizes de Jerusalem .....	143
8.1. Politicko historické okolnosti vzniku Assízů .....	143
8.2. Překlad a komentáře vybraných částí Assízů .....	144
8.2.1. Vznik soudní soustavy v Jeruzalémském království .....	151
8.2.2. Haute Cour a Cour des Bourgeois .....	152
9. Nomos RodionNautikos .....	154
9.1. Stručně o kodifikaci .....	154

9.2. Historicko politické a mezinárodně právní okolnosti vzniku Nomos Rodion a jejich absorpce různými právními systémy .....	155
9.3. Digest částí II. a III. Nomos Rodion.....	157
9.4. Společná havárie v Nomos Rodion .....	160
10. Vznik společné havárie.....	163
10.1. Případová studie .....	163
10.2. Historické a společenské okolnosti vzniku.....	163
10.3. Technické a nauticko geografické okolnosti vzniku .....	165
10.4. Geografické a meteorologické vlastnosti Egejské oblasti .....	167
Závěr.....	169
Seznam použitých zkratk .....	173
Seznam použité literatury .....	174
Seznam citovaných a použitých internetových zdrojů .....	180
Seznam citovaných judikátů.....	184
Seznam citovaných článků z periodik .....	186
Anotace.....	187
Abstract.....	188

## Úvod

Námořní právo je z hlediska právní vědy multioborovou disciplínou. Je provázané s řadou ostatních oborů právní vědy. Zahrnuje kromě souborů norem specifických, týkajících se samotné plavby též předpisy obchodního práva, mezinárodního práva soukromého a veřejného, správního práva, pracovního práva, práva životního prostředí i dalších právních oborů a specializací. V pomyslném průniku množin těchto oblastí práva se nachází i institut společné havárie. Právo, které tento institut upravuje je tedy dílem právem soukromým, dílem námořním a dílem mezinárodním. Celý proces označovaný jako společná havárie, od úkonů v nouzi, až po vypořádání příspěvků, jak v ČR,<sup>1</sup> tak i v zahraničí<sup>2</sup> pravidelně vykazuje cizozemské prvky. Podstatou námořní obchodní plavby, a tedy zároveň její imanentní vlastností, je více méně pravidelný pohyb osob a majetku na dlouhé vzdálenosti, resp. mezi jednotlivými státy a kontinenty. Společná havárie jako způsob řešení krizové situace mezi účastnými subjekty zahrnuje, vzhledem k povaze námořní plavby, řadu různých okolností s typicky zahraničními prvky.<sup>3</sup>

Práce směřuje k několika cílům. Za prvé je to popis a určení pravděpodobného způsobu a okolností vzniku a pozdějšího vývoje institutu společné havárie v jednotlivých historicko politických prostředích. V tomto ohledu je záměrem brát v úvahu široké spektrum faktorů ovlivňujících procesy generování pravidel pro řešení konfliktních situací souvisejících s námořní dopravou, a to včetně geografických specifik východního Středomoří ve srovnání s evropskou částí Atlantiku, a včetně reálných možností mořeplavby vyplývajících z tehdejší úrovně techniky a lodního stavitelství. Tímto záměrem these je dána i nezvyklá struktura, kdy na teoreticko právní část navazuje rozbor současného právní stavu a dále je pokračováno směrem do hloubi historie. Jsou tak postupně odkrývány vrstvy pomyslných historických legislativních nánosů, a obsah these tak přirozeně směřuje k nejstarším kodifikacím, k samotné genezi procesu společné havárie a k pokusu o zodpovězení některých otázek týkajících se jejího vzniku a okolností tohoto procesu.

Dále je záměrem práce prokázat, že účast osob vybavených rozsáhlými zkušenostmi z námořní plavby, velitelů, obchodníků i provozovatelů lodí na legislativní i justiční činnosti

---

<sup>1</sup> Srov. popis společné havárie námořní lodi M.S. Slapy za účasti osob s domicily v SRN, Nizozemí a Ruska ŠUBRT, Miroslav a kolektiv. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. Praha: ICC Česká republika, 2007, str. 68.

<sup>2</sup> Srov. případ M/V MSC Sabrina z roku 2008, McDANIEL, Michael S., A Cargo Nightmare Prize Contender. In: Cargolaw. [cit. 22.4.2020] Dostupné z <[http://www.cargolaw.com/2008nightmare\\_msc\\_sabrina.html](http://www.cargolaw.com/2008nightmare_msc_sabrina.html)>

<sup>3</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*, 8. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015, str. 23.



měla zásadně pozitivní vliv na kvalitu a trvanlivost generovaných norem. Zprostředkovaně tak bylo působeno blahodárně i na rozvoj námořního obchodu a potažmo schopnosti evropských mocností projektovat svoji politickou a ekonomickou vůli mimo své území právě pomocí zvládnutí námořní přepravy osob a zboží. Identifikován a popsán by měl být i pozitivní vliv samotného Atlantiku, jako prostředí pro provozování podnikatelské činnosti krajně neúprosného, vyžadujícího od posádek i ostatních účastníků maximální nasazení a ochotu riskovat. Lodě samotné, jako nástroje mezinárodního námořního obchodu pak musely vykazovat vysokou technickou úroveň, co nejvyšší přepravní kapacitu, maximální spolehlivost, ovladatelnost a odolnost. To vše mělo nepochybně pozitivní vliv na rozvoj mořeplavby a námořního obchodu a tím i námořního a mezinárodního práva.

# 1. Teoretická část – právní východisko

## 1.1. Podstata a princip společné havárie

Stejně jako jakýkoli jiný repetitivní proces, je i námořní plavba a s ní námořní obchod navzdory veškerým opatřením<sup>4</sup> stížen nevyhnutelností mimořádných událostí, nehodových dějů, případně jiných nepředpokládaných jevů, jejichž následky jsou v rozporu s vůlí a občas i skutky účastníků. Výlučnost norem námořního práva spočívá v dlouhodobém a víceméně přirozeném vývoji těchto norem. Téměř ve všech jednotlivých normách upravující základní pravidla námořní provozu je původním zdrojem jejich obsahu právní obyčej, konkrétně většinou dobrá námořní praxe,<sup>5</sup> tzv. seamanship, a soubor obchodních zvyklostí a obyčejů označovaný jako Merchant Law.<sup>6</sup> Je třeba zdůraznit, že se jedná o normy, jejichž vynutitelnost orgány státní správy byla od počátku provozování námořní plavby, resp. obchodu podstatně snížena objektivní neuskutečnitelností dohledu státních orgánů, zvláštní autoritou postavení velitele lodi, i osobitými vzájemnými vztahy osob sdílejících loď a samotnou mimořádnou povahou námořní plavby a námořního obchodu. V natolik složité oblasti lidské činnosti jako je námořní plavba existuje tolik proměnných, a hraje roli takové množství jevů účastníky neovládaných, že jistá entropie je akceptována jako nezbytná a přijatelná. Jedním z nástrojů, kterými se systém vyrovnával s těmito nepravidelnostmi byla právě společná havárie. Ta nastávala typicky v případě, že v průběhu plavby došlo nepřízní počasí k ohrožení lodě. Tím je logicky společně se samotnou lodí ohroženo vše, co se na lodi nachází, včetně fyzických osob a movitého majetku.<sup>7</sup> V některých situacích lze ohrožení eliminovat konkrétním zákrokem, typicky svržením části nákladu z lodě. Tím vzniká situace, kdy zmenšení majetku jednoho subjektu zabránilo zmenšení majetku jiných subjektů, přičemž hodnota zachráněného majetku převyšuje hodnotu obětovaného. Vlastníci zachráněného majetku se tedy stávají beneficienty, resp. nedošlo u nich ke zmenšení majetku, ke kterému očekávatelným způsobem dojít mohlo a mělo, kdyby nebyl realizován shora zmíněný zákrok.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Srov. ustanovení úmluvy SOLAS a opatření IMO (Mezinárodní námořní organizace)

<sup>5</sup> *Seamanship*, souhrn veškerých dovedností, umění, schopností a vědomostí využitelných v námořní plavbě.

<sup>6</sup> Srov. THORNLEY, P. Wilfred, *History of law merchant and negotiability*. London. Gray's Inn Press. 1904, kapitola I., The Early Basis of the Law Merchant

<sup>7</sup> To platilo zvláště v minulých dobách s absencí záchranných prostředků, dálkové signalizace a komunikace.

<sup>8</sup> Srov. obsah ust. § 2991 NOZ o bezdůvodném obohacení; v případě společné havárie je obohaceným subjektem vlastník zachráněného zboží; vnímáme-li ušlý zisk či výtěžek jako nenastalé zvětšení (rozmnožení) majetku, které bylo možno nebýt nebylo mimořádné události důvodně očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí, lze analogicky považovat za „ušlou ztrátu“ takovou situaci, kdy bylo možno důvodně očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí snížení majetku, které však v přímé příčinné souvislosti s úkonem, kterým je zmenšen majetek jiného subjektu.

Stejně tak se stávají beneficienty osoby vlastníků lodě a příjemců dopravného, když v případě nerealizování zákroku by došlo s největší pravděpodobností ke zkáze lodě, všeho zboží, a tedy i k zániku práv na plnění ze smlouvy o přepravě. Všechny osoby benefitující ze snížení majetku vlastníků svrženého zboží jsou tak morálně, a na základě principů společné havárie i právně povinny ke společné náhradě. Logicky je výše účasti na této náhradě odvislá od rozsahu jim přineseného benefitu, tedy hodnoty zachráněného majetku.

## 1.2. Srovnání společné havárie s institutem krajní nouze

Jednání v krajní nouzi je vnímáno jako vědomý a často i úmyslný<sup>9</sup> zásah do cizí sféry, který má odvrátit jinou újmu. Zákon ji koncipuje jako relativně širokou výjimku z pravidla, že nouze a nebezpečí nemohou být odvraceny na úkor jiných.<sup>10</sup> Zákonodárce si je zároveň vědom toho, že tu dochází ke kolizi zájmů několika subjektů (minimálně ohroženého a poškozeného), proto omezuje podmínky, za kterých může být „beztrestně obětován“ zájem poškozeného k záchraně zájmu ohroženého (přiměřenost, subsidiarita, nezaviněné nebezpečí jednajícím).<sup>11</sup>

### 1.2.1. Občanskoprávní krajní nouze

Občanské právo označuje situaci, kdy subjekt od jiného subjektu odvrací přímo hrozící nebezpečí újmy jako krajní nouzi.<sup>12</sup> Podstatnými znaky je nemožnost odvrátit nebezpečí jiným než, škodu působícím jednáním, alternativně nezpůsobení stejné či vyšší škody ve srovnání s tou, která hrozila vzniknout v souvislosti s hrozícím nebezpečím. NOZ stanoví, že při splnění vymezených podmínek není škůdce povinen hradit újmu, kterou způsobil jinému, byť ji způsobil vědomě. Jednání v krajní nouzi pojímá jako vědomý, a často i úmyslný zásah do cizí sféry, který má odvrátit jinou újmu. Jde tedy o výjimku ze zásady, že nouze a nebezpečí nemohou být odvraceny na úkor jiných. Dochází tak ke kolizi zájmů několika subjektů (minimálně ohroženého a poškozeného) a proto jsou omezeny podmínky, za kterých

---

<sup>9</sup> Úmysl učinit zákrok působící škodu v záměru zachránit rozsáhlejší hodnoty je podmínkou aplikace ustanovení upravujících společnou havárii

<sup>10</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část*, 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2014, str. 1529.

<sup>11</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI.*, str. 1527.

<sup>12</sup> Srov. ust. § 2906 NOZ „Kdo odvrací od sebe nebo od jiného přímo hrozící nebezpečí újmy, není povinen k náhradě újmy tím způsobené, nebylo-li za daných okolností možné odvrátit nebezpečí jinak nebo nezpůsobí-li následek zjevně stejně závažný nebo ještě závažnější než újma, která hrozila, ledaže by majetek i bez jednání v nouzi podlehl zkáze. To neplatí, vyvolal-li nebezpečí vlastní vinou sám jednající.“

může být obětován zájem poškozeného k záchraně zájmu ohroženého (přiměřenost, subsidiarita, nezaviněné nebezpečí jednajícím).<sup>13</sup>

Občanský zákoník z roku 1950 stanovil poněkud náročnější požadavky konstatoval, že „*kdo způsobí škodu v krajní nouzi, aby odvrátil od sebe nebo od jiných nebezpečí přímo hrozící, je povinen škodu nahradit; tuto povinnost nelze však uložit osobě, která poškodila nebo zničila věc ohrožující bezpečnost, a sama toto nebezpečí nevyvolala.*“<sup>14</sup> Je zřejmé, že i takové pojetí v více méně reflektuje podstatné znaky společné havárie, když např. konkrétní část nákladu může za jistých okolností natolik negativně ovlivňovat plavbyschopnost lodí za zhoršených podmínek, že by mohla být považována za okolnost ohrožující bezpečnost, zvláště pokud by bylo zřejmé, že byly jakkoli porušeny předpisy upravující ukládání a rozložení nákladu. Ještě přílehlavější je pro situaci společné havárie ust. § 3014 NOZ, které stanoví, „*obětuje-li se něčí věc v nouzi, aby se odvrátila větší škoda, dá každý, kdo z toho měl užitek, poškozenému poměrnou náhradu.*“ Předmětné ustanovení postrádá z nezbytných atributů společné havárie prvek subsidiarity, tedy nemožnost dosáhnout požadovaného účinku jiným způsobem, dále prvek společného nebezpečí<sup>15</sup> a určení osoby, která je za provedení oběti zodpovědná.<sup>16</sup> Obsah ustanovení § 3014 NOZ vychází z obsahu § 717 zákona č. 101/1963 Sb., o mezinárodním obchodu.<sup>17</sup> Ten ovšem vyžadoval přítomnost společného charakteru nouze a vztahoval se na jakkoli učiněnou oběť majetkového charakteru, tedy i výdaje a náklady. Dále je zjevnou inspirací pro znění ust. § 3014 NOZ ust. § 1043 OZO.<sup>18</sup> Na rozdíl od § 3014 ustanovení § 1043 OZO výslovně stanovilo, že oběti učiněné při námořní plavbě se vypořádají dle námořních předpisů, a používalo výraz *obětování vlastnictví*, který

---

<sup>13</sup> Přiměřenost je v teorii společné havárie vyjádřena velmi podobným způsobem jako v ustanovení o krajní nouzi, tedy povinností udržet úroveň škod způsobených pod úrovní škod hrozících; subsidiarita (tedy povinnost postupovat, pokud možno jiným způsobem) v námořní plavbě vyplývá z dobré námořní praxe (viz dále v textu) a nezaviněnost vyplývá z vyšší moci, která je většinou původem nebezpečí v námořní plavbě, ignorujeme-li kolize lodí, tedy havárie zvláštní. HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI.* str. 1527.

<sup>14</sup> Srov obsah ust. § 343 a násl. zákona 141/1950 Sb., občanského zákoníku.

<sup>15</sup> Ten je ve společné havárii dán okolností, že vše, co může utrpět škodu se nachází na plavidle, které je v nouzové situaci; osud veškerých věcí a všech osob na lodi je úzce spjat s jejím osudem.

<sup>16</sup> Aplikovalo-li by se ust. § 3014 NOZ na společnou havárii v námořní plavbě, byl by oprávněn provést úkon záměrně oběti i samotný člen posádky, aniž by k tomu velitel lodi vydal pokyn; takové jednání samozřejmě naráží na povinnost posádky respektovat pokyny velitele, srov. § 61 odst. 1, písm. a) ZNP; teoreticky by bylo možno připustit v námořní plavbě existenci takové situace, kdy např. během kontroly nákladu by člen posádky zjistil nutnost nezbytné a okamžitého zákroku, svržení části zboží do moře, přičemž by nebylo možné si např. prostřednictvím VHF vyžádat pokyn velitele a zdržení vyžádáním osobního povelu by mohlo ohrozit bezpečnost celé lodě.

<sup>17</sup> Ust. § 717 „*Byla-li ve společné nouzi obětována věc nebo byl-li vynaložen náklad, aby byla odvrácena větší škoda, je každý, komu z toho vznikl prospěch, povinen dát poškozenému poměrnou náhradu.*“

<sup>18</sup> Ust. § 1043 „*Obětoval-li někdo své vlastnictví v případě nouze, aby odvrátil od sebe i jiných větší škodu, jsou všichni, kterým z toho vzešel prospěch, povinni jej poměrně odškodniti. Zevrubnější použití tohoto předpisu na námořní nebezpečnost je předmětem námořních zákonů.*“

směřuje k extenzivnímu výkladu. Takový záměr zákonodárce implikuje i formulace „*aby odvrátil větší škodu od sebe a jiných*“.<sup>19</sup> Komentář k NOZ navíc explicitně uvádí souvislost s Lex Rhodii.<sup>20</sup> Poněkud nepřesně však komentář uvádí, že komentované ustanovení „*zevšeobecňuje lex Rhodia de iactu (D 14 2), ...; po tomto úvodním ustanovení následovala řada odstavců, které stanovily podrobnější pravidla*“. Ve skutečnosti se společné havárii věnují v Nomos Rodion<sup>21</sup> pouze odst. 9. a 38. Text Digest D 14.2 odkazuje na nezávisle existující pravidla a je spíše souborem komentářů, resp. výkladových pravidel a úvah a nikoli norem samotných.

### 1.2.2. Trestně právní krajní nouze

Krajní nouze je zavedeným institutem i v systému trestního práva, kde je zařazena do množiny tzv. okolností vylučujících protiprávnost jinak trestného činu.<sup>22</sup> Nastává v okamžiku ohrožení zájmu chráněného zákonem a opravňuje účastníci se osoby páchat skutky za běžných okolností trestné, je-li takovým jednáním odvráceno přímo hrozící nebezpečí, zároveň je vyloučena jiná možnost odvrácení tohoto nebezpečí, a způsobený následek není stejně závažný nebo závažnější než ten, který hrozil.<sup>23</sup>

Lze si tedy představit společnou havárii i jako zvláštní druh postupu v rámci krajní nouze v aplikované v soukromoprávních vztazích, týkajících se námořní plavby. Společná havárie vykazuje prvky krajní nouze transponované do prostředí námořního práva, resp. námořního obchodu, konkrétně do vzájemných vztahů mezi posádkami lodí, provozovateli námořní dopravy a vlastníky práv k nákladu a dopravnému. Nad rámec úpravy krajní nouze zahrnuje společná havárie ještě oprávnění osob poškozených postupem v krajní nouzi na náhradu utrpěné škody.<sup>24</sup>

### 1.3. Srovnání s institutem Salvage, záchranou života a majetku na moři

Postupem, který je třeba okrajově a velmi stručně zmínit je Salvage, tedy záchrana na moři. Velmi stručně ji jej lze popsat jako situaci, kdy subjekt A se nachází na moři v nebezpečí a subjekt B vynaloží náklady a podstoupí riziko, aby zamezil újmám subjektu A.

---

<sup>19</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI.*, stránky 2006-2010.

<sup>20</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI.*, str. 2006

<sup>21</sup> Upřednostňován je původní řecký název „*Νομος Ροδίων*“, tedy „*Nomos Rodion*“, s výjimkou citace Digest.

<sup>22</sup> Srov. obsah ust. § 28 TrZ.

<sup>23</sup> Za okolnosti zpochybnění, případně prokazatelné absence nouzového stavu by u svržení nákladu z lodí do moře bylo možno uvažovat o podřazení pod několik skutkových podstat i podle toho která konkrétní osoba by se takového jednání dopustila a dalších okolností; mohlo by se jednat o poškození cizí věci dle § 228 TrZ, zpronevěra dle § 206 TrZ, případně některý z trestných činů Hlavy VIII.

<sup>24</sup> Absence úpravy náhrady škody postiženému zákrokem v krajní nouzi vnímá negativně i odborná veřejnost.

Platí,<sup>25</sup> že velitel plavidla je povinen přijít na pomoc osobě nebo plavidlu, které se nachází na moři v nebezpečí, jestliže tak může učinit bez vážného ohrožení svého plavidla, posádky nebo pasažérů. Záchrana životů je zásadně bezplatná, záchrana majetku zásadně úplatná. Pro vznik nároku na přiměřenou odměnu, jejíž výše nemůže přesáhnout hodnotu zachráněného majetku<sup>26</sup> je nezbytné, aby byly kumulativně splněny následující podmínky:

a) existence reálného ohrožení zachraňovaných osob či majetku; tato podmínka koresponduje se situací společné havárie, kdy taktéž musí nastat stav reálného ohrožení majetku

b) voluntární charakter záchrany<sup>27</sup>

c) úspěch záchrany

Společným prvkem obou institutů je právě zásada „*no cure – no pay*“, která vyjadřuje, že úspěch záchrany je podmínkou *sine qua non* pro vznik nároku na odměnu, resp. že subjekty, které mají majetkový prospěch z jednání jiného subjektu mají povinnost k úhradě odměny. Ve společné havárii je to analogicky úspěch při záchraně zboží. Pokud by byla učiněna záměrná oběť, nebo mimořádný výdaj, a přesto by poté došlo ke zkáze lodi, resp. ke škodě, která prokazatelně převyšuje původně hrozící škodu, případně k jiným závažnějším než původně hrozícím následkům, o společnou havárii by se nemohlo jednat.<sup>28</sup> V průběhu záchrany na moři pak záměrné způsobení škody není vyloučeno jako dílčí úkon, který však nebude učiněn velitelem lodě, která se účastní námořního podniknutí, ale velitelem jako subjektem poskytujícím záchranu. Ustanovení upravující záchranu na moři většinou v historických i recentních úpravách navazují na normy společné havárie a bývají doplněny rozvrhovými metodami a prvky obvyklými právě u společné havárie.

## 1.4. Teoreticko-právní úvaha o společné havárii

### 1.4.1. Rozbor společné havárie jako normy

Zredukujeme-li společnou havárii na minimalizovaný strukturální model, shledáme zcela zjevně standardní soustavu navazujících skladebných prvků, resp. složek normy.<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> Srov. SOLAS, kap. V. a dále i International Convention on Salvage, kterou však ČR neratifikovala.

<sup>26</sup> A to i v případě, že skutečné náklady na záchranné operace hodnotu zachráněného majetku řádově převyšují, případně navzdory vynaložení excesivních nákladů záchrana majetku nebyla úspěšná.

<sup>27</sup> Nemůže se jednat o akt vyplývající z povinnosti stanovené jinou právní povinností, ať již smluvní nebo zákonnou.

<sup>28</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 ZNP, který stanovuje, že úkon oběti musí být účelný; aniž by bylo jednoznačně formulováno, zdali účelnost musí být výsledkem jednání, nebo záměrem provádění úkonu.

<sup>29</sup> KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. Praha: C.H.Beck, 1995, str. 156 a dále.

Uspořádány jsou jako konjunkce dvou podmíněných vět: „*Jestliže je splněna hypotéza, vzniká tím závazek nebo oprávnění uvedené v dispozici*“ a „*jestliže je splněna hypotéza a nebyl splněn závazek v dispozici, pak vzniká sankční oprávnění nebo závazek*“. Nezbytnými náležitostmi společné havárie jsou pak dále samotná účast lodě, nákladu a dopravného, respektive osob oprávněných s nimi nakládat na přímo hrozícím nebezpečí, které vyplývá z jejich společného námořního podniknutí. Provedeme-li dle tohoto schématu rozbor konkrétního ustanovení ZNP upravující společnou havárii,<sup>30</sup> tedy textu „*Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel lodě při přednostním zajištění bezpečnosti přepravovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší*“ shledáme, že hypotézou je zde okolnost, že se loď s nákladem nachází ve stavu, kdy přímo existuje nebo bezprostředně hrozí riziko zkázy lodě, a s ní i majetku, resp. naloženého zboží. Dispozicí je zde oprávnění velitele lodi rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody. Sankce je výslovně nevyjádřena, nicméně a contrario je zřejmé, že při nesplnění okolností definovaných hypotézou<sup>31</sup> a podmínek jednání velitele lodi stanovených dispozicí normy, musí mít za následek stav, kdy mimořádná událost nemůže být považována za společnou havárii<sup>32</sup> se všemi důsledky pro vzájemná plnění účastníků, a především pro pojistná plnění.

#### 1.4.2. Hypotéza

Hypotézou je tedy stav, kdy je loď a náklad ve společném námořním nebezpečí. V daném případě se jedná o hypotézu složenou z více podmínek, které navíc musejí být v určeném vzájemném vztahu. Struktura hypotézy zahrnuje i vymezení osob, jejichž jednání upravuje. V daném případě se jedná o osoby provozovatele plavidla, osoby oprávněné k dispozici s nákladem, případně vlastníky nákladu a vlastníky práv k dopravnému. Časové vymezení hypotézy je definováno okamžikem zjištění bezprostředně hrozícího společného nebezpečí a okamžikem, kdy je toto nebezpečí definitivně odvráceno úmyslným způsobením škody,<sup>33</sup> případně zanikne jiným způsobem. Co se týká územního rozsahu rámce hypotézy, v případě vnitrozemských států je aplikace společné havárie omezena na plavidla registrovaná

---

<sup>30</sup> Srov. ust. § 69 ZNP.

<sup>31</sup> Např. neexistence stavu společného námořního nebezpečí.

<sup>32</sup> Srov. Sheppard vs. Wright 1876; loď naložená olejem a hedvábím byla překvapena nepřítelem. Hedvábí jako cenný a lehký produkt bylo v člunech převezeno na pevninu a zachráněno; loď s nákladem byla zajata; případ nebyl posouzen jako společná havárie; ve věci došlo k přerušení společenství nákladu a lodi. MARSDEN, Reginald G. *Digest of cases relating to shipping admiralty and insurance law from the reign of Elisabeth to the end of 1897*. London: Bradbury and Agnew, 1899, str. 580.

<sup>33</sup> KNAPP, Viktor. *Teorie práva*, str. 158.

v dané zemi a případy, kdy k úkonům oběti došlo mimo území teritoriálního moře, nebo přilehlé zóny,<sup>34</sup> a kdy smluvní podmínky námořní přepravy nákladu odkazují na právo státu vlajky loď. V případě aplikace norem mezinárodního práva,<sup>35</sup> případně smluvních pravidel<sup>36</sup> pak územní rozsah nehraje roli.<sup>37</sup>

### 1.4.3. Dispozice

je vyjádřením příkazu, zákazu, dovolení nebo subjektivního práva (nároku), který zakládá za podmínek určených hypotézou závazkový právní vztah mezi osobami (subjekty smlouvy), resp. komplementární dvojice práva a povinnosti konkrétního subjektu. Komplementární dvojicemi práv a povinností jsou například oprávnění něco vykonat vs. povinnost něco strpět, povinnost něco vykonat vs. právo plnění přijmout nebo povinnost něčeho se zdržet vs. právo takové jednání nestrpět. Dispozicí je v případě společné havárie oprávnění<sup>38</sup> velitele lodi rozhodnout o úkonech účelného a úmyslného způsobení škody. Komplementární povinností je povinnost provozovatele lodí, případně vlastníka nákladu takové opatření strpět. Sankcí je pak při nesplnění náležitostí rozhodnutí velitele lodi – tedy imperfektní dispozice, případně při shledání neexistence stavu společného námořního nebezpečí nedostatek v obsahu hypotézy, a tedy událost nemůže být považována za společnou havárii se všemi důsledky pro vzájemná plnění účastníků, a především pro pojistná plnění.

### 1.4.4. Normativní modalita

Společné havárie spočívala původně v prostém přizpůsobení se okolnostem provozování námořní dopravy a vytvoření solidárního systému, proti němuž nelze mít z pozice vlastníka přepravovaného zboží racionální námitky. Pro současnou podobu a praxi užívání normy lze velmi obecně konstatovat, že normativní modalita spočívá především v zákazu působit záměrné škody, pokud nehrozí nebezpečí bezprostředně, nepůsobit větší škody, než reálně hrozí a pokud existuje reálná možnost, škodám předcházet i za cenu způsobení jiné, méně závažné škody.<sup>39</sup> Skladebnými částmi právní normy jsou též mody normativity neboli normativní modalita,<sup>40</sup> což jsou způsoby regulace chování. Rozdělují se na objektivní a subjektivní, objektivní popisují regulace chování z hlediska zákona a patří sem

<sup>34</sup> Tedy mimo ty části moře, na které se vztahuje jurisdikce pobřežního státu v souladu s UNCLOS, část II.

<sup>35</sup> Např. Hamburská úmluva.

<sup>36</sup> Např. York Antwerp Rules 2004.

<sup>37</sup> Až na výjimky, které by mohly vyplývat z rozporu aplikace YAR s právem státu vlajky loď nebo jiných osob.

<sup>38</sup> Z pohledu dobré námořní praxe (*seamanship*) se dá hovořit spíše o povinnosti přispět jakýmkoli dostupným způsobem k záchraně loď.

<sup>39</sup> Srov. zásada generální prevence, ust. § 2900 a násl. NOZ.

<sup>40</sup> KNAPP, Viktor. *Teorie práva*, str. 156.



navzájem neslučitelné příkaz, zákaz a dovolení; subjektivní popisují vztah objektivních modalit ke konkrétní osobě jako oprávnění nebo povinnost. Platí pak, že

a) z příkazu vyplývá dovolení, ze zákazu vyplývá, co dovoleno není

v případě společné havárie dle ZNP je úkon oběti dovolen<sup>41</sup>, avšak není vyjádřena povinnost jej učinit; opačné jednání, než úkon oběti není vyloučeno.<sup>42</sup> Neexistence takové povinnosti je zřejmá i ze znění YAR. Dalším oprávněním je subjektivní právo provozovatele lodi na uplatnění zástavního práva k nákladu.<sup>43</sup>

b) příkázání určitého chování je neslučitelné se zákazem (nedovolením) téhož, dovolení chování je neslučitelné se zákazem

takovým příkazem je povinnost velitele lodi nevydat do určitého okamžiku náklad, na kterém vázne poměrná část škody ze společné havárie<sup>44</sup>, když dovolení vydání takového nákladu by bylo neslučitelné se zákazem; dále se jedná o povinnost provozovatele lodi vyhlásit společnou havárii, učinit opatření k vypracování rozvrhu a jmenovat dispašera,<sup>45</sup>

c) dovolení chování nevylučuje dovolení jeho opaku

Velmi signifikantně York Antwerp Rules 2004 příkazové formulace neobsahují, a jsou spíše odosobněnými definicemi jednotlivých situací,<sup>46</sup> kde povinnosti jsou konstruovány jako obecně existující. Určení konkrétních osob, které jsou k jednotlivým úkonům povinny je zjevné jen z kontextu. Modální omezení je pak dáno povinností, způsobit úmyslným zákrokem menší škody, než jsou ty bezprostředně hrozící, je-li o takovém úkonu oběti rozhodnuto. V daném případě se jedná o hypotézu složenou z více podmínek, které navíc musejí být v určeném vzájemném vztahu. Dalším specifickým prvkem struktury společné havárie jako normy je adresnost normy, která vyplývá z pevně daných okolností. Tedy k rozhodnutí o úkonu oběti je oprávněn zásadně velitel lodi.<sup>47</sup> K uskutečnění pokynu, resp. řízení procesu svržení, nebo jiné oběti je povinen velitel lodi, který jej vykonává prostřednictvím posádky, které vydává pokyny. K vyhlášení úkonů společné havárie je

<sup>41</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 ZNP „*Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel lodě ...*“.

<sup>42</sup> Teoreticky by bylo možno uvažovat o postupu, kdy by pochybení velitele spočívající v nesvržení zboží bylo nejprve podrobena zkoumání znalcem, který by se vyjádřil o případných možnostech svržení, výsledcích takového úkonu a dále k příčinným souvislostem jednání velitele a zkázy lodi. Jako porušení právní povinnosti by muselo být označeno jednání v rozporu s dobrou námořní praxí. Vzniklá škoda by tak byla postavena do souvislosti s porušením právní povinnosti konkrétní osobou a mohlo by být uvažováno o vzniku nároku na náhradu škody; srov. ust. § 2900 NOZ a dále § 69 odst. 4 ZNP.

<sup>43</sup> Srov. ust. § 70 odst. 1 ZNP.

<sup>44</sup> Srov. ust. § 70 odst. 2 ZNP.

<sup>45</sup> Srov. ust. 71 odst. 1 ZNP.

<sup>46</sup> Srov. pravidlo A YAR04 „*there is a general average act when ...*“.

<sup>47</sup> S určitými výjimkami, viz konzultace a porady s vlastníky zboží a posádkou, čl. VIII. Charty, čl. 48 Tabulí.

povinen provozovatel lodi, vlastníci zachráněného zboží jsou povinni k příspěvkům a vlastníci svrženého zboží k případně potřebné součinnosti při jeho ocenění.<sup>48</sup>

#### 1.4.5. Sankce

Sankce je de facto popisem stavu, který by měl nastat v případě, že osoba, jíž vyplývá závazek ze základní dispozice, jej nesplní.<sup>49</sup> Sankcí může být například trest, výchovné nebo ochranné opatření, náhradní závazek, částečné nebo úplné přenesení původního závazku na jinou osobu, nebo jiný přímus. V případě společné havárie je sankcí za nedodržení podmínek (tedy hypotézy normy) prostá absence nároku společnou havárii vyhlásit, resp. nemožnost úspěšně uplatnit žalobní návrh, když by příslušný orgán musel shledat vyhlášení společné havárie za neplatné, pro absenci systémových podmínek *sine qua non*. Společnou havárii nelze bez dalšího označit jako normu podmíněnou imperfektní (*lex imperfecta*), když zahrnuje takto nepřímou definovanou sankci.

#### 1.4.6. Analogie pojmových znaků

Kategorizovat a systematizovat jednotlivé konkrétní jednotlivé dílčí modality, které společnou havárii upravují, a které společně tvoří obecný model právní úpravy společné havárie lze i analogií k pojmovým znakům deliktu, který je obvykle taktéž definován řadou okolností a podmínek, které musejí být splněny. V takovém případě je obdobně objektem společné havárie zájem zákonodárce<sup>50</sup> na bezpečnosti dopravovaných osob, zboží a samotného plavidla, a dále i zájem na odvrácení zkázy či poškození, které společně a přímo hrozí lodi, dopravnému, nákladu či osobám. Objektivní stránkou jsou 1) jednání, tedy záměrný úkon oběti, za okolností bezprostřední hrozby pro loď, 2) následek tohoto úkonu, tedy způsobená škoda, která je nižší než škoda bezprostředně hrozící a 3) povinný příčinný vztah mezi nimi, když společná havárie nemůže být vyhlášena, pokud záchrana lodi není v přímé příčinné souvislosti s úkonem oběti.<sup>51</sup> Subjekty společné havárie jsou všechny osoby, kterým z úkonů a vyhlášení společné oběti plynou změny jejich práv a povinností, zejména vlastníci lodě, nákladu a dopravného, případně velitel lodě, osoba sestavující rozvrh společné

---

<sup>48</sup> Ve skutečnosti se bude jednat spíše o formální součinnost, neb provozovatel by měl mít k dispozici veškeré dokumenty, na jejichž základě je možno rozvrh stanovit, a které mohou mít na výsledek dispaše vliv.

<sup>49</sup> KNAPP, Viktor. *Teorie práva*, str. 153 a dále.

<sup>50</sup> Resp. osob, které se dobrovolně uvolí podrobit konkrétním smluvním podmínkám zahrnujícím společnou havárii.

<sup>51</sup> Takové jednání by bylo v rozporu s ust. § 69 odst. 1 ZNP, když by se nejednalo o účelný úkon; taktéž by nebylo možno takový úkon považovat za účelný ve smyslu pravidla A YAR2004.

havárie a případně další osoby. Principiálně lze rozdělit subjekty do skupin vykonavatelů,<sup>52</sup> poškozených<sup>53</sup> a beneficentů.<sup>54</sup> Subjektivní stránka jako vnitřní vztah účastníka k následkům je podstatnou složkou společné havárie například u jednání velitele při rozhodnutí o svržení zboží. Tento úkon musí být činěn v přímém úmyslu, tedy s výlučně daným záměrem zachránit loď, případně minimalizovat či snížit bezprostředně hrozící škody. Normativní modalita této normy spočívala původně v prostém přizpůsobení se okolnostem provozování námořní dopravy v době starověku a vytvoření solidárního systému, proti němuž nebylo možno mít z pozice vlastníka přepravovaného zboží racionální námitky. Pro současnou podobu a praxi užívání normy lze velmi obecně konstatovat, že normativní modalita spočívá především v zákazu působit záměrně škody, pokud nehrozí nebezpečí bezprostředně a nepůsobit větší škody, než reálně hrozí.

## 1.5. Definice společné havárie

Vyčerpávající, výstižná, všeobjímající a zároveň stručná definice společné havárie je ideálním a nedosažitelným stavem, kterému z různých směrů více či méně v průběhu historie přibližovaly různé právní úpravy, judikáty a precedenty, odborné publikace a jiné zdroje. Určitý popis společné havárie je přitom součástí většiny právních norem, které společnou havárii upravují.<sup>55</sup> Tyto definice je možno dělit podle několika kritérií

a) dle zdroje či původu definice

takovým zdrojem může být zákon,<sup>56</sup> mezinárodní smlouva,<sup>57</sup> standardní smluvní klausule, výrok soudního či jiného obdobného orgánu,<sup>58</sup> výkladové stanovisko, odborná stať nebo publikace apod.

b) podle doby vzniku, resp. historických okolností

ačkoli se současná realita námořního obchodu diametrálně liší od okolností, za kterých byla plavba provozována po celou historii až do 19. stol. neztratil obsah některých

---

<sup>52</sup> Velitel a posádka.

<sup>53</sup> Vlastníci svrženého zboží, vlastník poškozené lodi apod.

<sup>54</sup> Vlastníci zachráněného zboží, vlastník, resp. provozovatel lodi a další osoby, které ze záchrany měly užitek.

<sup>55</sup> S výjimkou Tereziánského plavebního Ediktu z roku 1774.

<sup>56</sup> V České republice ZNP a ZVP; definiční zdroj však nelze zaměňovat s pramenem práva, který upravuje konkrétní prvky, základní zákonnou definicí neupravené; srov. ust. § 69 odst. 3 ZNP, který stanoví, že nestanoví-li zákon jinak, vztahují se „podle povahy věci předpisy práva občanského nebo předpisy práva obchodního o náhradě škody. Nelze-li ji řešit ani podle těchto ustanovení, posoudí se podle obchodních zvyklostí.“ Ergo pramenem práva společné havárie je v ČR i občanský zákoník, případně zákon o obchodních korporacích a případně i obchodní zvyklosti; konkrétní obsah těchto zvyklostí pak může být i obsahem soukromých právních kompilací.

<sup>57</sup> Např. Hamburská úmluva, srov. kap. 2.2.2., str. 37.

<sup>58</sup> Zvláště v oblasti common law se soudní orgány dopouštějí definování společné havárie a jejích náležitostí velmi zhusta; MARSDEN, Reginald G. *Digest of cases relating to shipping*, stránky 580-591.

historických kodifikací společné havárie svoji aktuálnost, protože i nadále je moře zcela neovladatelným živlem; v roce 2018 došlo na mořích ke zkáze 46 obchodních lodí<sup>59</sup> a dalším stovkám mimořádných událostí a nehod, kdy bylo závažným následkům zabráněno díky vysoké úrovni bezpečnostních opatření vyplývajících z platných předpisů.<sup>60</sup>

c) podle typu úkonu, kterým se realizuje záměr zachránit rozsáhlejší hodnoty

nejstaršími známými postupy ve společné havárii je nepochybně svržení nákladu<sup>61</sup> a stržení takeláže,<sup>62</sup> postupem času se přidávaly další situace, kdy byl záměrně učiněn úkon oběti nebo výdaje. V průběhu historie pak dále přibývala témata pirátství, výkupného ze zajetí, najetí na mělčinu či břeh, zaplavení vodou při hašení požáru apod.

d) podle objektu, resp. gramatického podmětu (popisu společné havárie jako úkonu, postupu, právního institutu, pojistné události, povinnosti účastníků)

V tomto ohledu je podstatné, je-li definicí vnímána společná havárie jako pojistná událost, hmotná škoda, právní princip, nebo následek bezprostředního ohrožení; konkrétně např. dle ZNP je společná havárie definována jako „*škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobem škody pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí.*“<sup>63</sup> Z pohledu definice ZNP je tedy společná havárie zvláštním druhem škody, tedy újmy na jmění<sup>64</sup> vzniklé za určitých okolností. Úhel pohledu zákonodárce na předmětný institut by neměl mít na podstatu normativní úpravy žádný vliv. U středověkých a starších právních úprav a způsobů jejich formulace jejich obsah napovídá, že zákonodárci sami byli ve valné většině případů osobami seznámenými s praxí námořního obchodu.

### 1.5.1. Příklady definic

Ohledně definic obsažených v historických kodifikacích se odkazuje na příslušné kapitoly. V současné české literatuře se objevuje definice popisující společnou havárii jako „*pojistnou událost svého druhu*“, nebo případně „*zvláštní ustanovení námořního práva jehož účelem je spravedlivý rozvrh obětí a výloh, k nimž došlo ve snaze zachránit loď a její náklad ze společného nebezpečí*“<sup>65</sup> První část definice naráží na sice teoretickou, ale existující možnost, že strany účastné v rozvrhu by subjekty příslušných pojistných smluv buď nebyly,

<sup>59</sup> Allianz AGCS Safety and Shipping Review 2019, str. 9.

<sup>60</sup> Např. úmluva SOLAS.

<sup>61</sup> Nomos Rhodion část III. kapitola 9. a 38., ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos; Rhodian Sea Law*. New Jersey: Law Book Exchange, 2001. ISBN 978-1-58477-179-9, stránky 87-91 a 112-113.

<sup>62</sup> Tamtéž, část III. kapitola 35. ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. 110.

<sup>63</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 věta druhá.

<sup>64</sup> Srov. ust. § 2894 NOZ.

<sup>65</sup> ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 7.

případně by jejich pojistné smlouvy nekryly riziko vzniku příspěvkové povinnosti ve společné havárii<sup>66</sup>. S druhou částí definice se lze ztotožnit i z hlediska tradičního náhledu na společnou havárii jako právní institut. Další definice uvedená autorem pak postihuje samotný obsah nástroje, když postuluje, že „*Společnou havárii se rozumějí škody,<sup>67</sup> které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí.*“ Tato definice pak spatřuje podstatu společné havárie v samotné újmě, tedy zmenšení majetku. Tentýž autor pak v Bulletinu dopravního práva spatřuje ve společné havárii „*institut mezinárodního námořního práva, který upravuje rozdělení ztrát a nákladů/výdajů vzniklých při zachraňování lodi a jejího nákladu ze společného nebezpečí. Rozumějí se škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí.*“<sup>68</sup>

Jiná definice, jejímž autorem je emeritní podnikový právník Československé námořní plavby definuje společnou havárii jako úkon, konkrétně „účelné a úmyslné způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší“.<sup>69</sup> Tentýž autor cituje v literatuře často zmiňovaný rozsudek Birkley v. Presgrave z roku 1801<sup>70</sup> obsahující postulát, že „*všechny škody vzniklé v důsledku mimořádných obětí, nebo učiněné v zájmu záchrany lodě a nákladu, spadají pod společnou havárii a musejí být hrazeny společně ....*“ Zde ovšem škoda sama není společnou havárií, ale spadá pod ní. Podobným způsobem se gramaticky vyhýbají přímé definici i pravidla York Antwerp Rules 2004, když definují „*úkon společné havárie*“<sup>71</sup> a nikoli společnou havárii samotnou. Výstup činnosti francouzské justice<sup>72</sup> konstatuje, že: „*ztráta dobrovolně utrpěná, a náklady vynaložené na základě pečlivé úvahy (d' après deliberations motivées) ve prospěch a záchranu lodi a nákladu od naložení a odplutí do přiřplutí a vykládky jsou společnou havárií.*“

---

<sup>66</sup> Obdobné pojetí společné havárie jako pojistné události, srov. POLÁČEK, Bohumil. Společná říční havárie. *Acta universitatis brunensis – Evropské mezinárodní právo soukromé teorie vs. Praxe.* 2014, Sv. 522. Brno: Masarykova Universita, str. 154.

<sup>67</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 ZNP.

<sup>68</sup> ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 23

<sup>69</sup> KIRINOVIČ, Milan. *Námořní právo.* Praha: Nezávislý novinář, 1991, str. 55.

<sup>70</sup> Ve skutečnosti je první stopou po společné havárii v britské justici vyjádření Lorda Stowella, že společná havárie „*is for a loss incurred, towards which the whole concern is bound to contribute pro rata, because it was undergone for the general benefit and preservaion of the whole*“; kauza Birkley v. Presgrave nabyla významu tím, že byla rozhodována u Court of King's Bench soudcem ctihodným Sirem Souldenem Lawrenceem; srov. LOWNDES, Richard. *Law of General Average.* London: Stevens and Sons, 1888, str. 18.

<sup>71</sup> „*There is a general average actwhen...*“ Pravidlo A York Antwerp Rules 2004 ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 31.

<sup>72</sup> STEVENS, Robert. *Treatise on Average and adjustment of losses in marine insurance.* Boston : Lilly, Wait, Colman and Holden, 1833. str. 96.

V pojednání o námořním právu z roku 1905 se uvádí, že „*average*“ v námořním smyslu je synonymem příspěvku a termínem, kterým se označuje příspěvek lodi, dopravného a nákladu na palubě lodi, ve vzájemném podílu k jejich zájmům, směrem k jakékoli ztrátě nebo výdaji, které byly utrpěny pro obecné bezpečí lodi a nákladu, tak aby poškozený nenesl větší ztrátu než zbytek osob zainteresovaných do lodě a zboží na palubě. Termín „*general average*“ nebo „*gross average*“ vyplývá ze skutečnosti, že zahrnuje celou loď a náklad.<sup>73</sup> Podle Ordinance z Bilbao<sup>74</sup> společná havárie vzniká z prostředků, kterými bylo zakročeno k vysvobození lodi a jejího nákladu od ztroskotání nebo zkázy.<sup>75</sup> Obecné právní pojednání z prostředí *common law* pak vnímá společnou havárii jako ztrátu části vlastnictví, která je vyrovnána z celku.

### 1.5.2. Pojem havárie

Samotný pojem pochází z latiny (*a varea*)<sup>76</sup> a označuje obecně mimořádnou událost. Koncept společné havárie je definován i kategorizací a obsahem pojmu „*average*“, když kromě General Average určuje i obsah pojmu Particular Average. Ten označuje událost, kdy škoda a odpovědnost za ni spočívá výhradně na dopravci, případně výhradně na jiné osobě účastné námořního podnikání. Tyto škody přitom vznikají přímo na lodi nebo nákladu, nebo případně i jako následek opatření směřujících proti vzniku další škody. Stejně jako *General Average* je i případ *Particular Average* nezávislý na pojistném krytí sjednaném pro náklad a vyplývá ze smluvního vztahu mezi provozovatelem lodi a osobou oprávněnou disponovat s nákladem.<sup>77</sup> V českém právním řádu kromě společné havárie rozlišujeme ještě zvláštní havárii,<sup>78</sup> která je definována negativně a do jejího režimu spadají veškeré škody, nezahrnuté do společné havárie. Zvláštní havárie v českém právu tedy obsahově odpovídá termínu „*Particular Average*“ a je tedy standardním případem vzniku škody.

---

<sup>73</sup> DUCKWORTH, Lawrence. *Law affecting general and particular Average*. London : Effingham Wilson, 1905. str. 2-3.

<sup>74</sup> *Real Provision del supremo Consejo de Castilla, con insercion de real decreto mandando observar, cumplir y guardar las ordenanzas de la Universidad y casa de contratacion de la noble villa de Bilbao*, kodifikace z roku 1737, která byla užívána i ve španělských koloniích v Americe.

<sup>75</sup> LOWNDES, Richard. *Law of General Average*, str. 17).

<sup>76</sup> Srov. kapitola 6. Tabula Amalfitana str. 69 a dále

<sup>77</sup> Encyclopedia Britannica. Heslo „particular average“ [cit. 22.4.2020] Dostupné z <<https://www.britannica.com/topic/particular-average>>

<sup>78</sup> Srov. ust. 69 odst. 4 ZNP

## 1.6. Podstatné prvky spoločné havárie

Existujú určité okolnosti, ktoré musejí byť splnené, aby bol postup za spoločnou haváriou považovaný. Stejně tak existujú i okolnosti, jejichž existence, resp. zjištění, vyhlášení společné havárie vylučují. Navzdory rozdílům a nuancím ve formulacích podmínek, které jsou pro vznik společné havárie nezbytné v jednotlivých kodifikacích se jedná především o:

- a) stav ohrožení lodě, jejího nákladu a posádky<sup>79</sup>
- b) rozhodnutí o úkonu oběti, případně mimořádného výdaje nebo vynaložení nákladů<sup>80</sup> a provedení takového úkonu
- b) vnitřní poměr velitele lodi k provedení úkonu, resp. záměr přispět k záchraně lodi
- c) úspěch úkonu oběti
- d) společný charakter podniknutí
- e) absence smluvních či zákonných překážek k aplikaci pravidel společné havárie

### 1.6.1. Stav ohrožení lodě

Stav ohrožení, resp. nouze musí být dán okolnostmi nezávislými na vůli účastníků. Společný a fakticky sdílený charakter ohrožení vyplývá z povahy námořní plavby a neoddelitelnosti osudu lodě a všeho majetku i osob, které se na ní nacházejí.<sup>81</sup> Události, které vedou ke stavu ohrožení musejí být nezávislé na vůli velitele lodi. Starší literatura uvádí, že svržení zboží nebo zničení lodní výstroje učiněné, aniž by existovala naléhavá potřeba, případně se zlými úmysly, nemůže být v žádném případě považováno za společnou havárii a pachatelé, nebo velitel a vlastníci musejí nahradit ztrátu.<sup>82</sup> Na místě by tedy byla otázka, jaký stupeň nebezpečí dává veliteli oprávnění ke svržení, pokud by vzhledem k povaze námořní plavby bylo možno nebezpečí hrozící lodi jakkoli objektivně kvantifikovat.<sup>83</sup> Pochopitelně lze zpracovávat data týkající se povětrnostních podmínek a stavu moře, brát v potaz velikost a výtlak lodi, charakter jejího nákladu,<sup>84</sup> motorizaci a nautické vlastnosti. Nebezpečí hrozící lodi na moři lze kategorizovat do tří základních skupin, přičemž ve všech případech je za určitých okolností svržení zboží jednou z možných metod záchrany lodě:

---

<sup>79</sup> Srov. pravidlo A YAR 2004, POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. str. 287.

<sup>80</sup> Srov. pravidlo A YAR 2004, tamtéž.

<sup>81</sup> To platí pochopitelně jen principiálně; právě společná havárie a záchrana na moři jsou z pohledu teorie narušením tohoto principu.

<sup>82</sup> STEVENS, Robert. *Treatise on Average and adjustment*. str. 99.

<sup>83</sup> Do jisté míry lze posuzovat nebezpečí dle meteorologických údajů, satelitních snímků oblačnosti, údajů ODAS bójí (Ocean Data Acquiring System), záznamů jiných plavidel a dle staré námořní praxe i dle stavu vlajky registraci.

<sup>84</sup> Zvláště pohyb kapalných, nebo sypkých nákladů může mít velmi nepříznivý vliv na stabilitu lodě.

- 1) nebezpečí ztráty stability, resp. převrácení (*capsize*)<sup>85</sup>
- 2) nebezpečí průniku vody a ztráty plovatelnosti (*loss of buoyancy*)
- 3) nebezpečí ztráty strukturální integrity trupu
- 4) nebezpečí způsobené nákladem

#### 1.6.1.1. Nebezpečí ztráty stability, resp. převrácení

K rotačním pohybům lodního trupu v podélné ose lodi<sup>86</sup> dochází vlivem hydrosféry<sup>87</sup> a/nebo atmosféry. V současnosti existuje řada prostředků, které redukují pohyb lodního trupu – *roll*, ať již působících hydrodynamicky (ploutvové stabilizátory, bilge kýly) nebo ve vnitřních prostorech trupu lodi (kapalinové přečerpávací stabilizátory, gyroskopy apod.) Přesto však i moderní loď může být převrácena, jako například nákladní loď MV Cemfjord,<sup>88</sup> která 2.1.2015 vezla do Runcornu v hrabství Cheshire 2000 tun cementu z Dánska. Aniž by z lodi byl vyslán jakýkoli signál nouze, byla spatřena převrácená a téměř potopená odpoledne dalšího dne. Navzdory pečlivému pátrání nebyli nalezeni žádní přeživší. Vyšetřovací orgán MAIB<sup>89</sup> uzavřel, že na trupu lodi, který se nacházel v hloubce kolem 80 m nebyly nalezeny žádné strukturální vady, které by vysvětlovaly potopení, či převrácení lodě. MV Cemfjord zřejmě byla obětí mimořádné nepřízně počasí, s větry o rychlosti přes 80 km/h, proti jejichž směru působil přílivový proud. Takové podmínky jsou u Pentland Firth, kde se nehoda stala, známé, byly předvídatelné a nehodě tak bylo možno předejít. Jako pravděpodobný důvod byl uveden tlak dopravce na dodržení ETA (*estimated time of arrival*) z ekonomických důvodů.<sup>90</sup> Ačkoli by v daném případě svržení zboží nebylo realizovatelné a pravděpodobně by nepřispělo k záchraně lodi, je zřejmé, že moře je nadále živlem nevyzpytatelným a neovladatelným. V severním Atlantiku byla v nedávné době prokázána přítomnost téměř 20

<sup>85</sup> Srov. kapitola 10.3. na str. 143.

<sup>86</sup> Plavidlo se může pohybovat, resp. oscilovat ve třech osách, vertikální (*yaw*), podélné (*roll*) a příčné (*pitch*), a ve třech směrech vůči vodě, zepředu dozadu (*surge*), zprava doleva (*sway*) a zdola nahoru (*heave*), z těchto pohybů je závislý na hmotnosti a rozložení nákladu především *roll*, tedy pohyb lodi kolem své podélné osy procházející těžištěm ponořené hmoty lodě (*center of buoyancy*).

<sup>87</sup> Příčinou pohybu lodě jsou vnější vlivy, tedy pohyb vzduchu a/nebo vody. Pohyby vodní masy se velmi zjednodušeně skládají z vertikálních (vlnění) a horizontálních (proud); u vlnění je podstatná nikoli výška vlny, ale poměr délky k výšce a dále úhel směru vlnění vůči větru, případně interferující zbytkové vlnění z jiných směrů.

<sup>88</sup> Online encyklopedie. Heslo „MV Cemfjord“ včetně seznamu odkazů [cit. 27.4.2020] Dostupné z <[https://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_Cemfjord](https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Cemfjord)>

<sup>89</sup> Marine Accident Investigation Branch (MAIB) je britská vládní organizace podřízená ministerstvu dopravy a pověřená vyšetřováním všech mimořádných událostí v teritoriálních vodách Velké Británie a mimořádných událostí s účastí lodí registrovaných v Británii, ať již k nim došlo kdekoli; právní rámec činnosti MAIB dal Merchant Shipping Act 1995.

<sup>90</sup> Poor decision making led to the Cemfjord's capsizing reveals MAIB investigation report. In: International Institute of Marine Surveying. [Online]. 16.4.2016 [cit. 27.4.2020]. Dostupné z <https://www.iims.org.uk/poor-decision-making-led-cemfjords-capsizing-reveals-maib-investigation-report/>



metrů vysokých vln.<sup>91</sup> Dalším podstatným momentem, který může ohrozit stabilitu lodě je průnik většího vody do vnitřních prostorů, ať již skrze trup, nebo palubu. V takovém případě se zvláště u lodí na sypký náklad může z nákladového prostoru stát nádrž, v níž přelévající se kapalina může fungovat jako zesilovač výkyvů v podélné ose lodi.

#### 1.6.1.2. Nebezpečí průniku vody a ztráty plovatelnosti

U průniků vody do lodí je podstatné zjištění příčiny, predikce vývoje stavu a určení, zdali je zjištěný průnik možno likvidovat prostředky dostupnými na lodi, jakým způsobem, a případně na jak dlouho bude možné udržet loď na hladině. V roce 1994 plul z Tallinu do Stockholmu napříč Baltským mořem trajekt MS Estonia. V noci zesílil vítr na Bf 8.<sup>92</sup> Od příde, která se nořila do vln o výšce 4-6 m byly kolem půlnoci slyšet kovové zvuky, aniž by následující kontrola odhalila závadu. Asi hodinu po půlnoci při plavbě rychlostí cca 15 kn<sup>93</sup> došlo cyklickým namáháním ve vlnách k neřízenému otevření předové nájezdové rampy. Pronikající voda zapříčinila, že během půl hodiny se téměř 160metrová loď položila na bok a následně potopila.<sup>94</sup> V tomto případě se jednalo o problém vyplývající ze specifik konstrukce plavidla s odklápěcí přídí. Voda však může vnikat do plavidla i technologickými otvory, nasáváním chladicí vody, odpady apod., pokud dojde k poškození rozvodů, ventilů či uzávěrů.

#### 1.6.1.3. Ztráta konstrukční soudržnosti částí trupu

ztráta konstrukční soudržnosti částí trupu je v současnosti u standardních obchodních lodí téměř vyloučena. Technologický a konstrukční pokrok se projevil v oblasti bezpečnosti normami zajišťujícími vysokou úroveň odolnosti. Závady tohoto typu byly spíše záležitostí dřevěných, případně kompozitních<sup>95</sup> obchodních lodí, přičemž od konce 19. století je téměř výhradně konstrukčním materiálem v loďařství ocel.

---

<sup>91</sup> 19-meter wave sets new record – highest significant wave height measured by a buoy. In: World Meteorological Organization Press Releases. [Online]. 13.12.2016 [cit. 2.5.2020]. Dostupné z <https://public.wmo.int/en/media/press-release/19-meter-wave-sets-new-record-highest-significant-wave-height-measured-buoy>

<sup>92</sup> STRAKA, Oldřich. *Námořní jachting*. Praha : 2012. str. 125; rychlost větru 63–74 km/h

<sup>93</sup> 28 km/h, když rychlost 1 uzlu (knot) odpovídá rychlosti 1 námořní míle (1852 m) za hodinu.

<sup>94</sup> The Government of the Republic of Estonia, Final report on the MV ESTONIA disaster of 28 September 1994, Pursuant to an agreement concluded between Estonia, Finland and Sweden a "Joint Accident Investigation Commission" for the investigation of the capsizing of the passenger vessel MV ESTONIA; [Online]. [cit. 2.5.2020]. Dostupné z <https://onse.fi/estonia/>

<sup>95</sup> Tj. s ocelovou kostrou a dřevěnou obšívku

#### 1.6.1.4. Nebezpečí způsobené nákladem

Tradičně existuje výslovné oprávnění velitele svrhnout nebezpečný náklad v případě ohrožení. Součástí právního řádu Republiky Marshallovy ostrovy<sup>96</sup> je i oprávnění velitele kdykoli svrhnout nebezpečný náklad, pokud se na loď dostal bez vědomí jeho a provozovatele lodi,<sup>97</sup> aniž by dopravci vznikl jakýkoli nárok na náhradu. Za veškeré škody způsobené nebezpečným nákladem dopravovaným bez vědomí provozovatele a velitele odpovídá dopravce, resp. zasilatel. V současné době přeprava nebezpečných nákladů podléhá řadě omezení a norem. Přesto nemohou být vyloučeny případy samovznícení některých sypkých nákladů, zboží v kontejnerech apod. V takových případech může být kromě samotného nebezpečného nákladu, jehož přítomnost na lodi z jakéhokoli důvodu buď bezprostředně hrozí způsobením škod, nebo tyto škody jsou již působeny nutno svrhávat i ostatní náklad, např. z důvodů umožnění manipulace se svrhovaným nebezpečným nákladem. K transportům nebezpečného zboží se váží i zvláštní pojistné podmínky, které mnohdy vylučují aplikaci pravidel společné havárie.

#### 1.6.2. Rozhodnutí o úkonu oběti

Velitel lodi je povinen postupovat v souladu s dobrou námořní praxí,<sup>98</sup> což krom jiného zahrnuje i povinnost reagovat s předstihem na rizikový vývoj vnějších podmínek,<sup>99</sup> či jiných okolností, které mohou mít za následek ohrožení lodi. Součástí řádného a s odbornou péčí realizovaného vedení lodi je i určení, zda a v jakém okamžiku bude třeba přijmout která konkrétní opatření pro zachování přijatelné úrovně manévrovatelnosti, stability, plovatelnosti a případně dalších vlastností plavidla. Uskutečnění oběti, mimořádného výdaje nebo nákladu

---

<sup>96</sup> Po Panamě druhý stát na světě v počtu registrovaných obchodních lodí (viz statistiky Konference OSN o obchodu a rozvoji; UNCTAD) 2019 Merchant fleet. In: UNCTAD Handbook of statistics. [Online]. 10.12.2019 [cit. 22.4.2020]. Dostupné z <<https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>>

<sup>97</sup> CARTNER, John A.C. *International Law of the Shipmaster*. London: Informa, 2009. ISBN 978-1-84311-807-7. str. 515.

<sup>98</sup> Srov. ust. § 33 odst. 1, písm. b) ZNP

<sup>99</sup> Typicky se jedná o meteorologické předpovědi; pokud by měl velitel lodi eliminovat absolutně veškerá rizika, nelze vyplout vůbec; každá plavba je tak přijetím akceptovatelně nízkého rizika, že v průběhu plavby dojde ke zhoršení počasí. Pokud se meteorologická situace vyvíjí tak, že lze předvídat riziko vzniku nouzové situace, měl by velitel lodi věnovat vývoji počasí zvýšenou pozornost a přijmout opatření, která umožní a usnadní případné svržení zboží. Pokud je např. předvídáno zásadní zhoršení již nepříznivého počasí v průběhu noci, je možno uvažovat v určitých případech o svržení zboží za denního světla, kdy v daném okamžiku nouzový stav neexistuje a ani nehrozí zcela bezprostředně. Pokud by však bylo zřejmé, že předmětný úkon bude později komplikován nebo vyloučen, například sníženou viditelností nebo z jakýchkoli jiných příčin, měl by být považován takový zdánlivě předčasný úkon za oprávněný.

pak je učiněno na základě racionální a pečlivé úvahy a musí být logickým, plausibilním a úmyslným jednáním.<sup>100</sup>

### 1.6.3. Úspěch úkonu oběti

Zásada „*no cure no pay*“ bývá vyjádřena různými způsoby.<sup>101</sup> Nezbytnost záchrany větších hodnot, než byly záměrně obětovány vyplývá jednak z logiky a dále i z potřeby účasti takových hodnot v příspěvcích na hodnoty zmařené.

### 1.6.4. Společný charakter podniknutí

Jednou z podstatných náležitostí situace společné havárie je společný charakter podniknutí a s tím související společný charakter nebezpečí, resp. rizika, které účastníci námořního podniknutí sdílejí. Zvláštním institutem spadajícím pod tuto kategorii je i tzv. společné nebezpečí.<sup>102</sup> Zákon v ČR ani ve státech,<sup>103</sup> jejichž právní úprava je předmětem komparace nijak exaktně nedefinuje pojem společného námořního nebezpečí. Jeho obsah je nicméně zřejmý z kontextu i účelu normy a z ustálené praxe jejího uplatňování. Jedná se o situaci bezprostředně hrozícího ohrožení majetkových hodnot, jejichž vlastníky jsou zároveň provozovatel plavidla, osoby disponující právy k nákladu a beneficiantů dopravného. V případech, kdy se ohrožení týká výlučně přepravovaných osob, případně posádky, by záměrné způsobení škody se záměrem záchrany životů bylo prostou krajní nouzí.

Společný charakter nebezpečí, které je sdíleno lodí i nákladem vyplývá z podstaty námořní, potažmo vodní dopravy vůbec. Vlastnosti plavidla, využití jeho kapacity, způsob uložení a rozmístění nákladu, jeho charakter, skupenství a řada dalších okolností týkajících se nákladu jsou extrémně důležitými a podstatnými faktory, které ovlivňují plavbyschopnost, manévrovací schopnosti a bezpečnost plavby. Existují zásadní rozdíly mezi přepravou homogenního zboží (např. sypké materiály, kapalné a plynné stlačené látky) a heterogenního zboží (kontejnery s různým obsahem, průmyslové a dopravní stroje apod.), případně zboží

---

<sup>100</sup> Vyjádřeno analogií k trestnímu právu, musí jít dokonce o úmysl přímý (*dolus directus*), tedy situaci, kdy subjekt jednáním směřoval ke konkrétnímu následku, svému cíli, na rozdíl od úmyslu eventuálního, kdy by byl následek jen vedlejším produktem jiné činnosti subjektu; tedy pokud by velitel lodi činil jakékoli jiné úkony než svržení nákladu (a to včetně jiných úkonů činěných se záměrem zachránit loď) a nedopatřením by došlo k pádu nákladu přes palubu, přičemž by bylo objektivně zjištěno, že právě absence tohoto nákladu zachránila loď před zkázou, přesto by se nejednalo o společnou havárii *stricto sensu*.

<sup>101</sup> Srov. výraz „účelně provede“ v pravidlu A York Antwerp Rules 2004; „účelné“ způsobení škody v ust. § 69 odst. 1 ZNP,

<sup>102</sup> Srov. věta první § 69 odst. 1 ZNP „Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí ...“

<sup>103</sup> Srov. § 588 - Handelsgesetzbuch (HGB) *Werden das Schiff, der Treibstoff, die Ladung oder mehrere dieser Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr ...“.*

vyžadujícího externí technologie (chladicí agregáty, tlakové systémy).<sup>104</sup> Chování plavidel v závislosti na různých režimech přepravy, ovlivněním příčného a podélného kmitu lodního trupu a dalšími důsledky změn hmotového těžiště, těžiště laterálu i jiných fyzikálních vlastností plavidla se zabývá zvláštní vědní odvětví.<sup>105</sup> V oboru umístování nákladu do plavidel jsou používány sofistikované postupy a je kladen zvláštní důraz na bezpečnost samotného procesu nakládky i umístění nákladu v lodi a konformitu takového procesu s postupně se zpříšňujícími normami. Důležitost tohoto dílčího vědního oboru je zřejmá i z ustanovení historických právních úprav, kdy je věnována zabezpečení nákladu zvláštní pozornost.<sup>106</sup> Zboží naložené na lodi je tedy za plavby<sup>107</sup> v jistých ohledech integrální součástí lodi, která sdílí veškerá vnější ovlivnění a kterou až na extrémní výjimky<sup>108</sup> nelze za plavby reálně od lodi oddělit. Teprve v okamžiku, kdy loď přejde z režimu plavby a je zakotvená, vyvázaná, případně nasedlá na dno, je možné více méně standardním způsobem loď od nákladu oddělit.

Na rozdíl od silniční nebo i železniční dopravy, je pro vlastníka nákladu prakticky nemožné tímto nákladem disponovat, respektive jej vyložit, bez použití přístavní infrastruktury. Tato nemůže být umístěna na libovolném místě vhodném pro navazující dopravní uzly, ale pouze na pobřeží, kde jsou pro umístění přístavu vhodné přírodní podmínky, případně v blízkosti ústí velkých řek. Potřeba součinnosti mezi provozovatelem dopravního prostředku a vlastníkem nákladu je tedy u námořní dopravy logicky podstatně naléhavější a společný charakter nebezpečí je tedy logickým vyjádřením neoddelitelnosti zkázy lodi a nákladu, dojde-li k němu za plavby.

Výraz společné nebezpečí (*common danger*) byl v minulosti užíván v anglosaském právním okruhu a je součástí definice společné havárie obsažené v odůvodnění rozsudku Nejvyššího soudu Spojených států amerických ve věci *Barnard vs. Adams*.<sup>109</sup> Nejvyšší soud tehdy konstatoval, že k tomu, aby mohl být případ považován za společnou havárii, musí být kumulativně splněny tři podmínky

---

<sup>104</sup> NAVAL SHIPS' TECHNICAL MANUAL <https://fas.org/man/dod-101/sys/ship/nstm/ch096.pdf>

<sup>105</sup> The Merchant Shipping (Load Line) Regulations 1998; MSN 1790 (M) Agreement Concerning Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships Undertaking Regular Scheduled International or Domestic Voyages between European Ports.

<sup>106</sup> Srov čl. 11 Charty, kap. 44, str. 61 a dále.

<sup>107</sup> Pravidlo 3 písm. i) COLREG; STRAKA, Oldřich. *Colreg* 72. Praha: Oldřich Straka, 2006. str. 7.

<sup>108</sup> Takovými výjimkami v oddělení lodi od nákladu a posádky jsou právě společná havárie a případně ještě salvage, nebo administrativní úkony orgánů státní moci v případech, kdy je zboží zajištěno, aniž by byla zároveň zajištěna loď.

<sup>109</sup> *Barnard v. Adams*, US Supreme Court 1850; 51 U.S. (10 How) 270, [syllabus Online]. [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/51/270/>>

1. Společné nebezpečí (common danger); nebezpečí, které loď, náklad a posádka společně sdílejí; nebezpečí bezprostřední a zjevně neodvratitelné jinak než záměrným způsobením zkázy částečné, k záchraně zbývajících.

2. Musí dojít k dobrovolnému svrhnutí do moře (*jettison neboli iactus*) věci, na které mají účastníci společný zájem, za účelem uniknutí bezprostřední zkáze, (*pericula imminentis evitandi causa*) nebo jinými slovy přenesení zkázy či zničení z celku na jeho specifickou část.

3. Takový pokus o únik před bezprostřední hrozbou musí být úspěšný

Existence společného nebezpečí je tedy podmíněna přítomností posádky a nákladu na lodi. V praxi může docházet až na výjimky výlučně k situacím, kdy je ohrožen jen náklad nebo náklad i loď, neboť je z podstaty téměř vyloučeno, aby mohl být náklad beze škod zachráněn při totální zkáze plavidla.<sup>110</sup> Náklad i loď přitom mohou být objektem záměrného jednání směřujícího k záchraně před hrozící zkázou celého nákladu nebo lodě. Skutečnost, že posádka musí sdílet nebezpečí naznačuje, že těmto úkonům činěným na plavidle nebo nákladu musí být posádka alespoň přítomna, jsou-li činěny jinými osobami a nikoli posádkou samotnou. Společné nebezpečí jako znak specifické situace sdíleného rizika vyplývá částečně i z dalšího důležitého termínu, užívaného v námořním, respektive mezinárodním obchodním právu.<sup>111</sup> Jedná se o pojem *Maritime Venture*<sup>112</sup> - společné námořní podniknutí, tedy společenství osob či majetku, jehož účelem existence je vykonání plavby a přeprava osob či majetku. Z podstaty věci se v době formování pravidel společné havárie jednalo mnohem spíše o jednorázové dohody, a i v současné době se uzavírají charterové smlouvy, případně jiné dohody o komerčním využívání plavidel standardně pro jednotlivé plavby. Nelze tedy užít výraz podnikání, implikující perpetuitní, kontinuální činnost a v živnostenském zákoně vyhrazený činnosti soustavné,<sup>113</sup> ale vhodnější, ač archaičtější termín podniknutí, vycházející gramaticky z dokonavého vidu. *Imminent Peril* – bezprostředně hrozící nebezpečí, je termín odvozený z nautické praxe. Zákonné podmínky mohou být v některých právních systémech nastaveny restriktivněji, než stanoví např. česká právní úprava, která nevyžaduje ohrožení **celkovou** zkázou. (*transfer of the peril from the whole to a particular portion of the whole*<sup>114</sup>), ale pouze způsobení škody menší, než která bezprostředně hrozí.

---

<sup>110</sup> Takovým případem by mohlo teoreticky být potopení plavidla, převážejícího jiné, plavbyschopné plavidlo, nebo plovoucí zařízení, přičemž ke zkáze by muselo docházet neodvratně, avšak dostatečně pomalu na to, aby bylo možno převáženou loď uvolnit avšak zároveň aby vzhledem k rychlosti zkázy nebylo možno náklad přeložit a na potápějící se lodi učinit opatření k záchraně.

<sup>111</sup> Merchant law

<sup>112</sup> CARTNER, John A.C. *International Law of the Shipmaster*. str. 121.

<sup>113</sup> Srov. ust. § 1 a § 2 zákona č. 455/1991 Sb. živnostenského zákona.

<sup>114</sup> Opět *Barnard vs. Adams*; US Supreme Court 1850 51 U.S. (10 How) 270.

### 1.6.5. Absence smluvních či zákonných překážek

V neposlední řadě může být aplikace metody společné havárie vyloučena smluvním uspořádáním mezi účastníky námořního podniknutí a jejich pojistiteli. Riziko záměrného svržení nákladu je v současné době vzhledem k technologiím nepoměrně nižší než v minulosti<sup>115</sup> a tedy dává institut pojištění lepší smysl než v minulých dobách. Řešení případného svržení nákladu může být smluvně upraveno libovolně dle vůle účastníků, když dispozitivita norem mezinárodního obchodního práva je tradičně jeho imanentní součástí. Právě takovými smluvními podmínkami stanovujícími úpravu vzájemných práv a povinností v rámci společné havárie jsou např. York Antwerpská pravidla jejichž užití vylučuje uplatnění jakýchkoli práv a praxe, které jsou s nimi v rozporu.<sup>116</sup>

### 1.7. Jednotlivé druhy společné havárie

Záměrná a účelná oběť,<sup>117</sup> jako podstata jednání velitele lodi v nouzové situaci může být učiněna řadou různých konkrétních způsobů. Je lhostejné, jakým způsobem je realizován úkon oběti, když ve svých důsledcích vede k eliminaci, nebo podstatnému snížení rizika celkové zkázy, případně hrozící škody rozsahu většího, než je způsobena předmětnou obětí. Invence velitelů lodí a jejich posádek tak postupně vygenerovala logicky se nabízející metody takových zákroků. Nejstarší známá ustanovení o společné havárii<sup>118</sup> konstatují dva konkrétní případy nouzových situací, jejichž řešení mohlo být úkonem společné havárie:

#### 1.7.1. Svržení nákladu

Svržení nákladu<sup>119</sup> je primárním, základním a pravděpodobně nejstarším úkonem oběti ve prospěch celku; příčinná souvislost oběti a záchranu hodnot je v tomto případě zcela zřejmá v drtivé většině případů.<sup>120</sup> Český právní řád se v režimu námořní plavby o konkrétní podobě úkonu oběti nijak nezmiňuje.<sup>121</sup> V režimu vnitrozemské plavby se pak ustanovení

---

<sup>115</sup> V lednu 2018 bylo na světě zaregistrováno 53.732 obchodních námořních lodí všech typů, z toho 5.152 kontejnerových lodí a 16.954 lodí pro obecné cargo, u kterých svržení nákladu připadá v úvahu; naproti tomu v letech 2017 a 2018 bylo ztraceno 144 lodí, z toho 4 kontejnerové a 70 nákladních.

<sup>116</sup> Srov. Vykládací pravidlo YAR02004; POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II.* str. 287).

<sup>117</sup> Srov. Pravidlo A YAR04, případně ust. § 69 odst. 1 ZNP.

<sup>118</sup> Srov. Nomos Rodion; ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. 57 a dále.

<sup>119</sup> Srov. Nomos Rhodion čl. 9, 38 a 43

<sup>120</sup> Lze si představit případ, kdy je třeba nouzově odstranit náklad z podpalubí z důvodů zajištění přístupu k trupu, resp. místu průniku vody, nikoli z důvodů ohrožení stability lodě; v takovém případě se mohou nautické vlastnosti lodě po svržení ještě zhoršit a osoby neznalé dobré námořní praxe mohou nabýt dojmu, že svržení zboží naopak zvýšilo riziko zkázy lodě.

<sup>121</sup> Srov. ust. části VI. ZNP o společné havárii.

upravující obětování věci ve společném nebezpečí, které obsahově odpovídá společné havárii, zmiňuje „mimořádná opatření na lodi nebo přepravovaných věcech“, což se opět konkretizací způsobu provedení oběti vyhýbá. York Antwerp Rules 2004 se nezmiňují o provedení oběti svržením zboží explicitně, avšak předpokládá se dle obsahu Pravidla I.<sup>122</sup> a Pravidla XVI.<sup>123</sup> Svržení nákladu, ke kterému dochází z podstaty věci za okolností nouze a nepřízně počasí je náročným a nebezpečným úkonem. Vyžaduje koordinaci, přípravu a spolehlivost posádky.

#### 1.7.1.1. Zvláštní případy svržení nákladu

Zvláštním případem svržení nákladu je svržení nákladu, nacházejícího se na otevřené palubě.<sup>124</sup> V takovém případě je jednak svržení nákladu snazší, bezpečnější a rychlejší, a především nemůže mít negativní vliv na stabilitu lodě a její nautické vlastnosti. Přesto však je ve starší literatuře uváděno, že dle starobylého zvyku je právě toto zboží výjimkou.<sup>125</sup> Na podporu tohoto stanoviska se uvádí i ust. § 13, tit. 8, livre III. z Ordonancí francouzského krále Ludvíka XIV.<sup>126</sup> Uvádí se, že takový postup se neuplatní, pokud bylo zboží přijato k přepravě a nelze jej umístit do podpalubí, případně pokud nebylo zboží do podpalubí umístěno nedbalostí velitele, resp. posádky a dále se nevztahuje na převážené čluny a další objekty, které jsou na vrchní palubě převáženy tradičně.<sup>127</sup> Zvyky a tradice včetně v místě platných v případech sporů o náhrady za zboží svržené z vrchní paluby hrály důležitou roli. Případ *Brown vs. Cornwell* z roku 1773 souzený v Connecticutu byl v USA jedním z prvních známých případů společné havárie, přičemž předmětem svržení byli koně umístění na vrchní palubě.<sup>128</sup>

Další podskupinou svržení je náklad umístěný sice na vrchní palubě, ale v krytých nástavbách.<sup>129</sup> Možnost zařadit takto umístěné cargo do společné havárie závisí na tom, zdali je předmětný prostor zahrnut do tonáže, tedy vnitřního lodního prostoru, za který se považuje vnitřní prostor konstrukce rámu lodě.<sup>130</sup> Pokud byly tyto prostory zahrnuty v měření,<sup>131</sup>

---

<sup>122</sup> ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 31.

<sup>123</sup> Tatměž na str. 33.

<sup>124</sup> Srov. LOWNDES, Richard. *Law of General Average*, stránky 51 – 67, tzv. „*deckload jettison*“.

<sup>125</sup> Ustanovení upravující svržení zboží umístěného na vrchní palubě obsahují též zákoníky *Consolato del Mare* a *Statute d’Marseille* (které v této thési zpracovány nejsou).

<sup>126</sup> Tzv. *Code Louis*, francouzský zákoník z roku 1661, ze kterého vycházel později napoleonský *Code civil*.

<sup>127</sup> LOWNDES, Richard. *Law of General Average*, str. 52.

<sup>128</sup> COE, William R. *Law and Practice of the General Average in the United States*. New York : privately printed, 1912. str. 2.

<sup>129</sup> *Forecastle, poopcastle, deckhouse*

<sup>130</sup> V původním textu „*built in with the frame of the ship*“

vznikal v systému *common law* logický argument, že jsou určeny pro dopravu nákladu a tedy majetek v nich uložený může být považován za řádné cargo.<sup>132</sup> K tomu vyjádřil disentní názor Lord Esher<sup>133</sup> v tom smyslu, že „*kdokoli ví, co to je loď, musí vědět, že ta část lodi, ve které se obvykle vozí zboží je nákladní prostor,<sup>134</sup> který se nachází pod palubou a nikoli nad palubou*“.<sup>135</sup> Zcela rozdílným případem pak byl takový náklad, který vzhledem ke své povaze v nákladovém prostoru ani nemohl být přepravován. Konkrétně se jednalo např. o lokomotivy přepravované kabotážními parníky. V takovém případě se náklad považoval za řádně uložený a pokud byl svržen, byl součástí vyrovnání ve společné havárii.<sup>136</sup>

### 1.7.2. Svržení takeláže

svržení takeláže je ještě podstatně rizikovějším, náročnějším a dramatičtějším úkonem oběti, než prosté svržení zboží; kdekoli se dále v textu hovoří o stěžních, platí totéž vice versa i pro stožáry,<sup>137</sup> jeřáby a další vertikální konstrukční prvky; tento proces je tedy možno dále rozdělit na

a) svržení již nepřízní počasí poškozeného, zlomeného, nebo vyvráceného stěžně

v případě, že dojde v bouři ke zlomení stěžně, je třeba co nejdříve odstranit trosky stěžně z paluby a zabránit tomu, aby byly negativně ovlivněny nautické vlastnosti lodě. Stěžně se v takové situaci většinou láme v ose nerovnoběžné s podélnou osou lodě a jeho části pak mohou viset přes palubu do vody, působit jako vodní kotva a/nebo negativně ovlivňovat stabilitu a ovladatelnost lodě.

b) svržení dosud nepoškozeného stěžně

taková situace se na současnou námořní plavbu samozřejmě nevztahuje; v minulosti však mohla nastat v případě, kdy z jakéhokoli důvodu nebylo možno skasat plachtu, nebo některou z plachet. Čím výše se neskasaná plachta nacházela, tím výše se posunovalo těžiště oplachtění a se zesilujícím větrem se zvyšoval náklon lodi a potažmo riziko převrácen vlnou. Odsekáním jakékoli části takeláže, např. jednoho ze dvou stěžňů se změní podstatným

---

<sup>131</sup> Měření lodní tonáže, tedy objemu vnitřního prostoru lodi se v průběhu historie řídilo řadou různých pravidel ohledně zjišťování lodní kapacity; podle různých předpisů se zahrnovaly či nikoli do tonáže i prostory billage, orlopu, ubytovací prostory posádky, chodby, sklady lodní výstroje apod.

<sup>132</sup> LOWNDES, Richard. *Law of General Average*, str. 63.

<sup>133</sup> William Baliol Brett, 1st Viscount Esher, PC (1815-1899), Lord Justice of Appeal, člen Privy Council a Master of Rolls.

<sup>134</sup> „*the hold of the ship*“

<sup>135</sup> Dixon v. Royal Exchange Shipping Co., Queens Bench, Court of Appeal 18.5.1885

<sup>136</sup> LOWNDES, Richard. *Law of General Average* str. 63.

<sup>137</sup> Stěžně slouží pro umístění a upevnění plachet a další takeláže; vše ostatní podobné je stožár.



způsobem ovladatelnost a manévrovatelnost lodi,<sup>138</sup> Každý stěžně, resp. každý jeho díl, je upevněn ve vertikální pozici zasazením do lože a rovnovážným předpětím lan natažených ze špičky stěžně ve směru podélném k ose lodě i ve směru příčném. V každém směru může být napnuto více lan, dle rozměrů lodi. Dále jsou na stěžních připojena ráhna a plachty a řada dalších lan, kterými se celý systém ovládá.<sup>139</sup> a která je třeba odsekát co nejefektivněji, tzn. aby jich bylo co nejmenší množství obětováno. Souhrnná hmotnost stěžňů, ráhen, lanoví a plachet mohla v souhrnu podle velikosti lodi činit až mnoho desítek tun.<sup>140</sup> V současnosti takový úkon připadá v úvahu jen mimořádně, neboť komerční přeprava nákladu plachetnicemi je omezena na subvencované experimenty,<sup>141</sup> a u nákladních lodí principiálně nemůže vzniknout situace nutnosti svržení nepoškozených vertikálních struktur. Ordinamenta explicitně uvádějí, nárok na úhradu škod na takeláži ve společné havárii vzniká výhradě na základě přímé příčinné souvislosti této ztráty se záchranou životů a majetku.<sup>142</sup>

c) jako zvláštní případ svržení takeláže můžeme připustit i odsekání plachet; konstrukce takeláže vyžaduje na jedné straně odolnost a pevnost, na druhé straně pohyblivost a co nejnížší hmotnost. Plachty jsou na ráhnech, pních a stěžních připevněny různými pohyblivými mechanismy, jejichž ovladatelnost a spolehlivost klesá přímo úměrně velikosti a hmotnosti manipulovaného předmětu<sup>143</sup> i nepřízní počasí vyjádřené Beaufortovou škálou. V určitých situacích, kdy nelze plachtu běžnými způsoby zredukovat, případně stáhnout a sbalit může vzniknout i riziko poškození částí lodě, nebo zranění osob plachtou a navázaným lanovím vlajícím v silném větru.<sup>144</sup> V takovém případě je tedy jakékoli násilné, resp.

---

<sup>138</sup> Každá část oplachtění a do jisté míry i pevné takeláže tvoří plochu, jejíž pomyslné těžiště se označuje jako „center of effort“, tedy těžiště oplachtění; v závislosti na relaci těžiště oplachtění vůči těžišti plochy bočního průmětu ponořené části lodě (laterál) se loď stává návětrnou či závětrnou, což může mít závažné následky na bezpečnost plavby; STRAKA, Oldřich. *Námořní jachting*. str. 193.

<sup>139</sup> CASSON, Lionel. *Ships and Seafaring in ancient times*. London: British Museum Press, 1994. ISBN 71411735. stránky 26, 36 a 101; STEEL, David. *Elements and Practice of Rigging and Seamanship, vol. 1*. London: 1794; ANDERSON, R.C. *Rigging of the ships in the days of spritsail topmast, 1600-1720*. New York: Dover Publications, 1927.

<sup>140</sup> Válečná řadová plnoplachetní (*full rigged ship*) loď první třídy (*firstrate ship of line*) z 1. pol. 19. stol. o délce 60 m byla vybavena čtyřmi dělenými stěžni s ráhny o celkové hmotnosti přes sto tun; dalších 59 tun představovalo lanoví a kladky a šest tun provozní sada plachet; srov. MILES, Edmund. *An epitome, historical and statistical, descriptive of the Royal naval service of England*. London : Ackerman, 1841 str. 42 a dále; dalších 20 tun vážila sada kotev.

<sup>141</sup> Např. projekty Fairtransport a Sailcargo <https://fairtransport.eu/> a <https://www.sailcargo.org/>

<sup>142</sup> Srov. Ordinamenta čl. II. „... je-li ztracena takeláž/lanoví, nemá býti součástí vyrovnání. Byla-li však ztracena při záchraně životů, zboží nebo lodi samotné, v takovém případě tuto takeláž jsou povinni společně nahradit.“ viz kapitola 7.4. str.94.

<sup>143</sup> Plachty byly vyráběny ze lnu a z bavlny s gramáží kolem 300-500 g na m<sup>2</sup> i vyšší, srov. FOX, Uffa. *Sailing, Seamanship and Yacht Construction*. New York : Dover Publication, 2003. ISBN-486-42329-8; str. 152; a dále GLOTZ, Gustav. *Ancient Greece at Work*; k tomu byly na plachtách našity desítky metrů lemových lan, kasounů, otěží a dalších ovládacích prvků; Celková hmotnost mohla činit i několik tun.

<sup>144</sup> I na malé rekreační plachetnici může úder uvolněnou a vlající otěží knockoutovat trénovaného muže.

destruktivní odstranění plachty racionálním a vhodným postupem, souladným s dobrou námořní praxí.

d) ještě specifitější případ společné havárie, tematicky související, je odhození kotvy; taková situace může principiálně nastat buď odhozením vytažené kotvy, a to buď samotné, nebo včetně řetězu, odhozením již zakotvené kotvy, nebo záměrným spuštěním kotvy za účelem zpomalení lodě v pohybu s akceptací rizik ztráty kotvy. Typickou situací pro první případ může být nutnost odlehčení přídě lodi, pro druhý pak nemožnost vyprostit kotvu uvázlou na dně. Příčinami mohou být porucha na kotevním vrátku, destrukce řetězu, části kotevního zařízení a řada dalších.<sup>145</sup> V takových případech je vždy nutné řádné odborné posouzení nezbytnosti zvoleného postupu z hlediska dobré námořní praxe.

Další metody, kterak učinit mimořádnou oběť či výdaj za účelem záchrany rozsáhlejších hodnot se dále konstituovaly a formalizovaly postupem času. Byly identifikovány podstatné náležitosti různých konkrétních úkonů společné havárie a s rozvojem techniky a posléze i přechodem na strojní pohon lodí se institut společné havárie těmto nově vzniklým okolnostem pružně přizpůsoboval.

### 1.7.3. Úmyslné najetí na břeh

Text YAR04 se k problematice najetí na břeh vyjadřuje v pravidlu V. Dobrovolné ztroskotání. Podmínkou je záměrné, resp. úmyslné navedení na břeh.<sup>146</sup> Text pravidla může být poněkud matoucí,<sup>147</sup> když uvádí, že není podstatné, zdali situace mohla<sup>148</sup> být řešena jinak než najetím na břeh. Takový postup do jisté míry porušuje principy společné havárie.<sup>149</sup> V praxi by však bylo zkoumání, zdali vskutku bylo možno za daných okolností postupovat jiným způsobem a zdali tak mohla být skutečně způsobena podstatně nižší újma velmi komplikované. Ještě komplikovanější by bylo posuzování vnitřního vztahu velitele

---

<sup>145</sup> V roce 2017 při plavbě ze St. Martinu na Azorské ostrovy byl autor v pozici velitele námořní jachty nucen řešit situaci uvolnění kotvy během bouře (s nefunkčním vrátkem), kdy hrozilo že opakovanými údery kotvy ve vlnách dojde k vážnému poškození trupu. Do jisté míry se jednalo o dopravu zboží, kterým byla v daném případě sama loď a svržením kotvy bylo předejito hrozícím škodám podstatně závažnějším. Vzhledem k okolnosti splynutí všech účastníků rozvrhu do jedn osoby, byla by aplikace ustanovení o společné havárii na takovou situaci nesmyslná.

<sup>146</sup> Ze záznamů lodního deníku a z vyhotoveného námořního protestu tedy musejí být zřejmé okolnosti, které vedly velitele k rozhodnutí o najetí na mělčinu, meteorologické podmínky, úkony, které provedl v pokusech odvrátit nebezpečí méně devastativním způsobem a důvody, proč nebylo možno postupovat jinak; v některých případech bude pro důkazní účely vhodné i pořizování obrazové dokumentace.

<sup>147</sup> „... whether or not she might have been driven on shore ...“.

<sup>148</sup> Za výstižný je třeba pokládat moderní překlad, (POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II.* str. 289); oproti tomu starší literatura pomíjí kondicionál původního textu; srov. ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 32.

<sup>149</sup> Srov. kapitolu 1.6.2. str. 17.

k pokynům vydávaným posádce. Podstatnými zkoumanými skutečnostmi by byly krom listinných podkladů a záznamů přístrojů i samotné postavení lodě na břehu, stopy po pohybu lodě, její nautické vlastnosti a technický stav, meteorologické a geografické podmínky v místě atd. I v případě, že loď má omezené manévrovací schopnosti, je většinou možno provést alespoň dílčí manévr, kterým bude směřováno k orientování trupu lodi vůči pobřeží. Provede-li velitel prokazatelně jakékoli úkony v tomto smyslu, lze najetí považovat za úmyslné.<sup>150</sup>

Ordinamenta vylučují případy najetí na břeh ze společné havárie v čl. I. a IV. Nejednoznačný je výklad možnosti aplikace čl. XXXI. Ordinament,<sup>151</sup> tedy obecného oprávnění velitele jednat ve prospěch lodi. Z kontextu plyne, že pokud by byly okolnosti jednoznačně vypovídající o nutnosti takového postupu dle dobré námořní praxe a pokud by se jednalo zároveň o záchranu před nepřízní počasí, mohlo by se ustanovení aplikovat. Nemělo by se však jednat o nutnost vyvolanou např. nekontrolovatelným pronikáním vody, které bylo zaviněno dlouhodobým opotřebením lodi a nikoli akutně přírodními, resp. jakýmkoli vnějšími podmínkami. Ve starší literatuře se dále rozlišuje úmyslné najetí na břeh jako prevence před potopením, kolizí se skalisky, nebo záchrana před zajetím.<sup>152</sup> Tento postup způsobení oběti, resp. nákladu byl v některých případech v minulosti považován za hraniční a byla zpochybňována jeho relevance,<sup>153</sup> resp. nárok vlastníka lodi, aby byly náklady na opravu škody vzniklých následkem nasednutí na mělčinu zahrnuty do vyrovnání.

#### 1.7.4. Zaplacení výkupného či udělené sankce

Opakovaně bylo rozhodováno ve sporech o zařazení nákladů na výkupné do společné havárie.<sup>154</sup> V nedávné době se k tématu zařazení dodatkových nákladů k výkupnému do rozvrhu společné havárie vyjádřil Nejvyšší soud Spojeného království.<sup>155</sup> Jednalo se o kauzu nákladní lodi *MV Longchamp*, která byla unesena v Adenském zálivu 29.1.2009 do Somálska.

---

<sup>150</sup> Může se např. jednat o řízené částečné spuštění kotvy s vlečením po dně, nebo směřování lodi do vhodného místa s nízkým gradientem izobathických linií.

<sup>151</sup> „*My konzulové moře navrhuje a určujeme, že každý velitel lodi má volnost k záchraně lodi před nepřízní počasí nebo před korzárý. A potřebuje-li peníze, má volnost získat je půjčkou ručenou lodí. A této lodi je dobrým ochráncem a činí to co má.*“

<sup>152</sup> LOWNDES, Richard. *Law of General Average*. str. 85.

<sup>153</sup> STEVENS, Robert. *Treatise on Average and adjustment*

<sup>154</sup> WONG, Raymond T.C. Piracy – Does it give rise to a claim for General Average? In: Institute of Seatransport [Online]. [cit. 2.5.2020]. Dostupné z <[http://seatransport.org/wp-content/uploads/2019/06/SV\\_87-Piracy-Does-it-give-rise-to-a-claim-for-General-Average-1.pdf](http://seatransport.org/wp-content/uploads/2019/06/SV_87-Piracy-Does-it-give-rise-to-a-claim-for-General-Average-1.pdf)>

<sup>155</sup> Mitsui & Co Ltd and others (Respondents) v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG and another (Appellants) (*Longchamp*) [2017] UK Supreme Court 68; Case ID UKSC 2016/0164; In: Supreme Court UK [Online]. [cit. 7.5.2020]. Dostupné z <<https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2016-0164.html>>

Požadováno bylo výkupné ve výši 6 Mil. USD. Poté byla ze strany vlastníků lodi nabídnuta suma 373 tis. USD a následně 3.2.2009 vyhlášena společná havárie. Po 51 dni vyjednávání byla nakonec oběma stranami odsouhlasena suma výkupného ve výši 1.85 Mil. USD. Vlastníkům vznikly v souvislosti se setrváním lodě v zadržení dodatečné náklady v celkové výši 160 tis. USD. Podstatou sporu se tedy stal výklad pravidla F YAR2004. Pochopitelným argumentem odpůrců byla i délka vyjednávání, po kterou narůstaly mzdové, operační i jiné náklady ve spojení se zněním Pravidla C odst. 3) YAR 2004. Po projednání u obchodního a odvolacího soudu nakonec Nejvyšší soud rozhodl podstatným a racionálním výrokem, že by bývalo nebylo rozumné přijmout první požadavky na výkupné, když náklady uplatňované v souvislosti se zdržením byly nakonec podstatně nižší, než rozdíl mezi zpočátku požadovaným a později reálně uhrazeným výkupným. Velmi specifickým ustanovením upravujícím úhradu výkupného až na výjimku rozvrhového pravidla jako společnou havárii, je čl. 28<sup>156</sup> Tabuly Amalfitany.

#### **1.7.5. Škody na lodi nebo na nákladu způsobené vodou**

Tyto oběti vyplývající z poškození vodou v souvislosti s hašením požáru upravují v YAR04 pravidla II. a III. Podmínkou je účast majetku na námořním podniknutí a přímá příčinná souvislost zkázy majetku se záměrnými úkony směřujícími k záchraně lodi.<sup>157</sup> Teoreticky by se mohlo jednat i o škody způsobené tlakovou vodou na palubě lodi při násilném pokusu o ovládnutí plavidla piráty, pokud by byl zákrok úspěšný.

#### **1.7.6. Odstranění trosk**

Úkon odstranění trosk obsahově navazuje na historické svržení takeláže, a směřuje k totožnému účelu zachování plavbyschopnosti a manévrovatelnosti plavidla se záměrem úspěšně dopravit nepoškozený náklad do cílového přístavu. Pokud se však jedná o odstranění částí lodi<sup>158</sup> poškozených předchozí nehodou, absentuje prvek způsobení škody v reakci na přímo hrozící nebezpečí nebo ohrožení, když nehoda samotná již proběhla, a přímá příčinná souvislost může směřovat k zavinění újmy ze strany konkrétních subjektů.

---

<sup>156</sup> Srov. čl. 28 Tabula Amalfitana „A pokud byla loď zajata, ale může být získána zpět, je velitel povinen ji osvobodit, podle možnosti jí efektivním výkupným, což musí být provedeno z fondů komunity; a námořníci nejsou povinni příspěvky, ale jsou povinni vyčkávat, dohlížet a spolupracovat při záchraně a vykoupení lodi.“

<sup>157</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II.* str. 289.

<sup>158</sup> Srov. Pravidlo IV. YAR 2004, ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě,* str. 32.

### 1.7.7. Povinnost odměny za záchranu

Ačkoli může být taková odměna reálně záměrným výdajem<sup>159</sup> učiněným k záchraně lodi, vnímá jej YAR04 jako vyloučený ze společné havárie,<sup>160</sup> a stanovuje, že veškeré náklady na záchranu nesou strany, které je uhradily. Osobami oprávněnými sjednat záchranu je velitel, vlastník nebo provozovatel lodi, případně osoby zmocněné vlastníkem či provozovatelem.<sup>161</sup> V praxi bývají náklady na provedení záchran vyfakturovány osobě zapsané jako provozovatel v loďním registru.

### 1.7.8. Škoda na strojích a kotlech

se považuje za úkon společné havárie dle Pravidla VII. YAR04,<sup>162</sup> dojde-li k ní v důsledku snahy dostat na vodu uvázlou loď a v době realizace této snahy, tedy nikoli následně. Ve smyslu YAR04 tedy nelze považovat za úkon společné havárie záměrné poškození strojů, např. trvalým přetížením při snaze uniknout závažné nepřízni počasí. Podstatným prvkem hodnocení takového jednání tedy bude rozhodování, zdali k nasednutí na mělčinu došlo záměrně v souladu s Pravidlem V. YAR04, nebo v rozporu s vůlí velitele lodi a zdali vznikly takto záměrně způsobené škody v přímé příčinné souvislosti s nasednutím nebo vyprošťováním lodi.

### 1.7.9. Výdaje na odlehčení lodi

jsou prvkem obsahově navazujícím na proces a úkony uváznutí na břehu. Na rozdíl od režimu Pravidla V. YAR04<sup>163</sup> není podstatné, zdali došlo k najetí lodi na břeh úmyslně či nikoli a předmětem náhrady jsou náklady vzniklé v souvislosti s odlehčením uvázlé lodi, resp. snížením její hmotnosti vyložením nákladu, pohonných hmot nebo zásob, jejich transportu, uskladnění a veškerých dalších ztrát a škod na majetku, který se podílel na společném námořním podniknutí.

---

<sup>159</sup> V okamžiku reálných úkonů záchran logicky nedochází k výdajům, ale k uzavření závazku, pokud je záchrana smluvní, případně ke vzniku závazku a zadržovacího práva, je-li záchrana mimosmluvní.

<sup>160</sup> Srov. pravidlo VI. YAR 2004. ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 32.

<sup>161</sup> Teoreticky by mohl velitel lodi prostřednictvím dálkové komunikace zmocnit jinou osobu na pevnině k jednání o záchraně; takový postup by se však ve většině případů nacházel v rozporu s dobrou námořní praxí a postupy určenými pro případ vzniku nouzové situace; většinou je tak jednání o procesu záchran iniciováno nouzovou signalizací MAYDAY nebo PAN PAN.

<sup>162</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II.* str. 289.

<sup>163</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II.* str. 289.

### 1.7.10. Použití nákladu, zařízení lodi jako pohonné látky

Pravidlo IX. YAR04 popisuje situaci, kdy je pro zajištění společné bezpečnosti použit jako palivo pro loď náklad lodi, zařízení lodi nebo zásoby. V literatuře je popisován<sup>164</sup> případ clipperu, rychlé obchodní plachetnice, vybavené i strojním pohonem. Během plavby z Melbourne do Anglie došlo ke kolizi lodě s ledovcem. Pravděpodobně došlo v bouřlivém počasí ke ztrátě stěžňů,<sup>165</sup> neboť anotace případu o lodi uvádí, že „*her sailing power was practically destroyed*“. Pomocí strojního pohonu, který ovšem nikterak nebyl určen pro dlouhodobé užití za plavby, se podařilo dosáhnout Rio de Janeiro. Tam bylo zjištěno, že v místě by náklady na opravu přesáhly rozumnou mez a vlastník lodi se rozhodl provést jen nejnútnejší opravy a doplout s lodí do Anglie se strojním pohonem se zastávkou na Faialu na Azorských ostrovech pro doplnění zásob uhlí. Vlastník lodi podal proti vlastníkům nákladu žalobu na zaplacení příspěvku ve společné havárii. Tato žaloba byla zamítnuta.<sup>166</sup>

Na jiné lodi pak došlo k taktéž kuriosnímu případu. Stejně jako jiné lodě, byla tato vybavena přídatným menším parním strojem (*donkey engine*) pro pohon navijáků, kotevního vrátku, případně pump pro odčerpávání vody z lodi. Do jisté míry bylo možné nahradit funkční stroj prací cca deseti námořníků. Během plavby z Melbourne do Londýna došlo vlivem nepřízně počasí k zatékání vody. To vyvolalo nutnost neustálé činnosti parního stroje, resp. jím poháněných čerpadel. Jakmile byla vyčerpána běžná zásoba uhlí pro parní stroj, nechal velitel lodi užít jako palivo některé části stěžňů a ráhen a dřevo z lodního skladu určené na případně potřebné opravy. Lodi z průniku vody nehrozilo bezprostřední nebezpečí zkázy, ale nebylo možno pokračovat v plavbě s nezměněným počtem členů posádky nebo bez paliva pro parní stroj pohánějící pumpu. Velitel lodi kupoval uhlí od jiné lodi na volném moři a poté i v přístavu. I v tomto případě žaloval vlastník lodi majitele nákladu o úhradu příspěvku na palivo a spálené části takeláže. I tato žaloba byla zamítnuta v rozsahu příspěvku na uhlí. Nárokům na náhradu spálených částí stěžňů a ráhen bylo vyhověno s disentaním názorem některých soudců.<sup>167</sup>

Podstatnou okolností obou případů byla trasa plavby protínající oblast Jižního ledového oceánu mezi Austrálií a jižním cípem afrického kontinentu. Tato oblast se nazývá dle zeměpisné šířky a brutální nevládnosti počasí „*roaring forties*“ a „*screaming fifties*“. V současnosti je tato oblast zhusta zneužívána sportovními jachtaři, kteří na sofistikovaných

<sup>164</sup> MARSDEN, Reginald G., *Digest of cases relating to shipping*, str. 1242.

<sup>165</sup> Stěžně se skládaly z několika do sebe upevněných dílů a částečně byly i vzájemně propojeny systémem lanoví; náraz na pevnou překážku tedy mohl způsobit zřícení všech stěžňů směrem vpřed.

<sup>166</sup> Wilson v. Bank of Victoria, 36 L.J., Q.B. 89; L.R. 2 Q.B. 203; 16 L.T. 9; 15 W.R. 693.

<sup>167</sup> Harrison v. Bank of Australasia, H.L.J., Ex. 36: L.R. 7 Ex. 39; 25 L.T. 914; 20 W.R. 385; 1 Asp M.C. 198

lodích z moderních materiálů balancují na hraně hazardu se svými životy tam, kde ještě v průběhu 20. a 30. let 20. století posádky lodí vykonávaly pracovní činnost.<sup>168</sup>

#### **1.7.11. Výdaje v přístavu útočiště**

jsou náklady, které vznikají v případě, kdy není možno realizovat plavbu do původního místa určení, resp. přístavu vykládky. Rozhodnutí plout do přístavu útočiště,<sup>169</sup> případně se vrátit do přístavu nakládky musí být plausibilní, a musí k němu existovat prokazatelné důvody. Veškeré podklady pro takové rozhodnutí a podstatné okolnosti je třeba zaznamenat do lodního deníku a námořního protestu, a rozhodnutí učinit na základě komplexní úvahy a v souladu se zásadami dobré námořní praxe. Jednání účastníků je velmi podrobně upraveno Pravidlem X. YAR04.<sup>170</sup>

#### **1.7.12. Další druhy úkonů společné havárie**

Ustanovení YAR04 dále upravuje některé další postupy upravené jako společná havárie; jedná se výdaje na mzdy a zaopatření posádky, škody na nákladu při vykládce, ztráty přepravného, škody na nákladu při vykládce apod. Jde o relativně kazuistickou úpravu,<sup>171</sup> což souvisí do jisté míry i s postupnou globální institucionalizací, regulací a rozšiřující se ingerencí orgánů státní správy do námořního obchodu. Krom toho existuje i řada dalších konkrétních postupů v rámci úkonu záměrné oběti.

### **1.8. Osoby účastnící se společné havárie a jejich postavení**

Na procesu společné havárie může být účastna řada různých osob, které jsou nadány různými právy a povinnostmi.

#### **1.8.1. Velitel**

Realizace úkonů učinění oběti ve společné havárii z podstaty věci spočívá na veliteli<sup>172</sup> lodi, co do uplatnění rozhodovacích a kontrolních pravomocí a plnění zákonných a smluvních povinností; na posádce včetně důstojníků pak co do skutečného provedení těchto úkonů. Na výsledku rozhodování, zdali může být konkrétní událost považována za společnou havárii mají zásadní zájem dle okolností konkrétního případu různé osoby. Typicky v případě svržení části nákladu je vyhlášení společné havárie újmou pro vlastníky nákladu, který byl dopraven

<sup>168</sup> Viz. např. Eric Newby, Plavčíkem na Moshulu a další.

<sup>169</sup> „*place of refuge*“ jedná se o jakékoli místo vhodné pro dočasné či trvalé přerušení plavby.

<sup>170</sup> ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 32.

<sup>171</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. str. 286-294.

<sup>172</sup> Práva a povinnosti velitele lodi upravuje § 33 ZNP.

beze škod. Pokud při takovém svržení neutrpí škody loď, je vyhlášení společné havárie újmou i pro provozovatele lodi, potažmo dopravce, charterového nájemce, či jiných subjektů a pojistitelů jejich rizik, dle konkrétních okolností. Naopak vlastník svrženého nákladu, resp. pojistitel předmětného nákladu, případně provozovatel poškozené lodi mají zájem na tom, aby společná havárie vyhlášena byla. Velitel pak musí rozhodovat v zájmu zachování bezpečnosti plavby, zachování životů a zdraví posádky a bezeškodního průběhu přepravy nákladu. Velitel lodi při rozhodování o svržení musí zajistit, aby byl úkon učiněn v situaci takového ohrožení lodě, která může být v souladu s dobrou námořní praxí řešena právě svržením zboží<sup>173</sup> a zároveň jednat v úmyslu zachránit loď. V ideálním případě by měl velitel lodi vyčkávat se svržením do posledního okamžiku, kdy je ještě možno provést předmětný úkon s akceptovatelným rizikem. Oběť je zjevně učiněna předčasně, pokud namísto očekávaného zhoršení počasí dojde k opačnému vývoji a ukáže se, že vyčkání s úkonem oběti by ušetřilo veškeré náklady na učinění této oběti, a zároveň by nadále umožňovalo v případě potřeby svržení provést včas. Takový postup je však zjevně nereálný, resp. v praxi takový ideálně hraniční okamžik není možno určit. Odpovědností velitele a věci uplatnění jeho nautických schopností je tedy především určení, zda se úkon oběti provede, jaký konkrétní úkon oběti se provede, jakým způsobem a kdy.

Jak lze v praxi zjišťovat, zdali úkony byly provedeny záměrně a účelně? Prvotním zdrojem informací by měl být lodní deník,<sup>174</sup> námořní protest,<sup>175</sup> případně záznamy o stavu nákladu, provozu strojovny, komunikaci aj. Dále v případě potřeby i vyjádření jednotlivých členů posádky. Především z lodního deníku by měly být zřejmé kontinuální, nedoplňované a neměněné záznamy, ze kterých je zřejmý vývoj nouzové situace korespondující s objektivně zjistitelnými fakty.<sup>176</sup> Stejně tak námořní protest, tedy písemná zpráva o mimořádné situaci, musí obsahovat pravdivý popis skutečností, ze kterého budou zřejmé vznik, vývoj a podstatné detaily mimořádné situace, postup velitele lodi a ostatních členů posádky a samozřejmě povinné údaje o poloze, technické a meteorologické údaje apod.

Na motivaci a vnitřní poměr účastníků mimořádné události, resp. pro jejich vůli vyhlášovat společnou havárii či nikoli může mít do jisté míry vliv i poměr hodnoty nákladu

---

<sup>173</sup> Srov. pravidlo A odst. 1 York Antwerp rules 2004 „úkon společné havárie je dán jen a pouze tehdy, pokud záměrně a účelně ... „účelnost je tedy zjevně podmínkou takového úkonu, přičemž taková účelnost musí být založena na správné analýze a hodnocení hrozícího nebezpečí, resp. jeho možných následků a vhodných variant postupu pro zabránění zkázy lodě.

<sup>174</sup> Srov. § 25 odst. 1, písm. h) a i) ZNP.

<sup>175</sup> Srov. § 36 ZNP.

<sup>176</sup> Například informace o stavu počasí, hlášení jiných plavidel, fotografie ODAS bójí, fotografie na sociálních sítích členů posádky, případně odborná prohlídka plavidla a nákladu.



k hodnotě lodi. Po celou historii námořního obchodu bylo obvyklé, že loď samotná má vyšší hodnotu než standardní náklad. Výraznými výjimkami mohly být španělské galeony transportující náklady drahých kovů v průběhu 16. století, loď Francise Drakea při jeho slavné cestě kolem světa, holandské lodě s náklady z Moluckých ostrovů a v dnešní době např. kontejnerová loď Emma Maersk, jejíž konstrukční náklady se pohybovaly kolem 150 mil. USD, přičemž hodnota jejího nákladu se běžně pohybuje kolem 500 mil. USD.<sup>177</sup> S takovou okolností přitom počítá čl. 47 Tabuly Amalfitany.<sup>178</sup>

Po příplutí do cílového přístavu má velitel lodi povinnost informovat provozovatele lodi o mimořádné události, resp. o učiněné oběti,<sup>179</sup> nevydat náklad, na kterém vázne poměrná část škody ze společné havárie, dokud není poměrná část škody zaplácena nebo dokud není provozovateli poskytnuta odpovídající jistota.<sup>180</sup> Velmi složité pak v případě pochybností či námitek účastníků může být zhodnocení, zdali byl konkrétní úkon oběti učiněn skutečně ve společném námořním nebezpečí, resp. zdali objektivně panovaly takové podmínky, že bylo možno se rozumně domnívat, že nebezpečí zkázy lodě skutečně existuje, nebo hrozí, případně v bezprostřední budoucnosti nastane. K takovému hodnocení jsou optimální osoby se zkušenostmi v námořní plavbě.<sup>181</sup>

### 1.8.2. Posádka

U všech fyzických osob z řad posádky je pro případ nutnosti provedení oběti v rámci společné havárie podstatné, aby splňovaly veškeré zákonné požadavky na školení, certifikace, účasti na nácviku nouzových postupů apod.<sup>182</sup> Absence splnění jakýchkoli formálních povinností může mít za následek naplnění výlukových podmínek pojistitele a zánik nároku na výplatu pojistného například pokud během svržení nákladu nebo jiného úkonu oběti dojde ke

---

<sup>177</sup> Vessel Tracking. Emma Maersk. [Online]. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <http://www.vesseltracking.net/article/emma-maersk-container-ship>

<sup>178</sup> Srov. kap. 7, čl. 47 „Škoda, kterou utrpí loď, musí být odečtena ze zisku; a část zisku, která případně zůstane, musí být rozdělena, jak je uvedeno výše; a v případě, že zisk nestačí nahradit výše uvedené škody, celý zisk z této plavby musí být poskytnut na náhradu svrženého; námořníci nejsou povinni tuto škodu nést, ale ta se musí rozdělit mezi společnost a spoluvlastníky lodi podle podílů náležejících lodí“.

<sup>179</sup> Pokud tak neučinil ještě před samotným svržením prostředky dálkové komunikace (HF radio, satelitní telefon apod.).

<sup>180</sup> Srov. ust. § 70 odst. 2 ZNP.

<sup>181</sup> Srov. obsah kap. Ordinamenta di Trani, preambule, aliteráční formule, viz str. 94.

<sup>182</sup> V tomto ohledu je třeba sledovat legislativu státu vlajky lodě, na které je člen posádky smluvně povinen vykonávat činnost v rámci pracovní, či jiné obdobné smlouvy, a především podmínky stanovené mezinárodními normami IMO, např. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978.

zranění člena posádky. Velmi důležitou okolností je v průběhu úkonů oběti koordinace, plnění povinností ze strany posádky a dodržování pokynů velitele lodi.<sup>183</sup>

### **1.8.3. Provozovatel lodi**

Povinnosti a účast provozovatele lodi v případě společné havárie je zahájena nejpozději doplutím lodě do cílového přístavu, případně přístavu nouzové vykládky. V praxi může mít provozovatel lodi informace o hrozícím nebezpečí, možnosti provedení oběti a případně i výsledku zákroku prostřednictvím satelitní komunikace v reálném čase a může tedy činit v rámci společné havárie předběžné úkony ještě dříve. Provozovatel lodi je taktéž subjektem povinným k plnění povinností vůči orgánům státní správy, subjektem pojistných smluv, uzavíraných k rizikům provozu námořní obchodní lodi, smluv upravujících užívání lodi a jejího nákladního prostoru apod. Logickým zájmem provozovatele lodi je zabránit zkáze lodi i za cenu zdánlivě drastických opatření, a zároveň vykazovat minimální frekvenci vyhlášených společných havárií a jiných mimořádných událostí.

### **1.8.4. Dopravci, vlastníci nákladu a ostatní osoby**

Dopravce je v případě společné havárie osobou, která disponuje právem užívat část lodního prostoru nebo celou loď pro účely dopravy zboží a/nebo osob. Na základě toho pak uzavírá smlouvy, na jejichž základě přijímá zboží k přepravě v přístavu nakládky a předává jej v cílovém přístavu oprávněné osobě. Vlastník zboží může namísto dopravce uzavřít smlouvu o přepravě přímo s provozovatelem lodi, vlastníkem zboží a v takovém. V případě svržení nákladu je tak škodou dopravce ztráta příjmu za dopravné, neb nelze požadovat plnění za neposkytnuté služby. Škodou vlastníka nákladu je pak ztráta samotného zboží. Uzavřením pojistné smlouvy, jejímž předmětem je krytí rizik zahrnující i společnou havárii se pak stává účastníkem i subjekt pojistitele, případně jiné smluvně zavázané osoby.

### **1.8.5. Dispašer (adjuster) a orgány státní správy**

Dále se v ČR účastní na společné havárii, resp. na úkonech jejího rozvrhu a plnění příspěvkových povinností účastných osob i dispašer. Jedná se o fyzickou osobu jmenovanou na základě výsledků ústní zkoušky Hospodářskou komorou ČR.<sup>184</sup> V zahraničí je osoba zpracovávající rozvrhy společných havárií označována jako adjuster. Způsoby certifikace osob rozvrhujících příspěvkové povinnosti se v různých zemích liší. V Londýně působí již

---

<sup>183</sup> Srov též ust. § 61 ZNP.

<sup>184</sup> Srov. ust. § 72 odst. 1 ZNP

přes 150 let Association of Average Adjusters<sup>185</sup> a aktivně působí i mezinárodní organizace.<sup>186</sup> V ČR existovala v rámci dvoukolejnosti úpravy společné havárie<sup>187</sup> povinnost provozovatele lodi pověřit zpracováním dispaše výhradně jmenovaného dispašera pouze v námořní plavbě.<sup>188</sup> Ve vnitrozemské plavbě upravovalo postavení dispašera do 14.4.2015 ustanovení § 34 vyhlášky Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí č. 222/1995 Sb. Z textu normy přitom nijak explicitně nevyplývala povinnost provozovatele jmenovat pro vyhotovení dispaše výhradně dispašera.<sup>189</sup> Od 19.6.2019 nabyla účinnosti novela ZVP provedená zákonem č. 135/2019 Sb., která stanovila oprávnění provozovatele lodi navrhnout dispašera, aniž by byla výslovně stanovena povinnost volit z osob jmenovaných HKČR. Teprve podá-li kterýkoli z účastníků námitky, určí dispašera soud, který určí přednostně osobu jmenovanou HKČR, případně není-li to možné, určí jinou osobu. Není nijak zřejmé, jaké překážky by mohly zabránit určení jmenovaného dispašera. V době užívání historických kodifikací zde komentovaných určovaly osoby odborníků pro sestavení rozvrhu společné havárie buď různá společenství soukromých osob<sup>190</sup> nebo orgány státní správy.<sup>191</sup>

---

<sup>185</sup> Association of Average Adjusters. [Online]. [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <<https://www.average-adjusters.com/>>

<sup>186</sup> Association Mondiale de Dispatcheurs / International Association of Average Adjusters [Online]. [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <http://www.amdadjusters.org/>

<sup>187</sup> Srov. kapitola 3, str. 35 a dále

<sup>188</sup> Srov. ust. § 71 odst. 1, písm. c) ZNP

<sup>189</sup> „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“.

<sup>190</sup> Srov. *Commenda* nebo *Societas*; ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. ccxxxvii a dále.

<sup>191</sup> Srov. námořní konzulové města Trani kapitola 7.4. str. 95

## 2. Společná havárie v Mezinárodním právu soukromém

### 2.1. Zahraniční prvky v procesu společné havárie

Pokud<sup>192</sup> existuje vztah k zahraničí u subjektu právního vztahu, nebo u skutečnosti právního vztahu významné pro vznik a existenci právního vztahu, je tím dán i mezinárodní prvek v daném soukromoprávním vztahu. Vzhledem k četnosti osob, které se mohou podílet na jednáních a úkonech souvisejících se společnou havárií a jejím vypořádáním, je vztah k zahraničí u subjektu společné havárie velmi obvyklý. V lodním registru ČR nejsou v roce 2020 zapsány žádné námořní obchodní lodě, a takový stav je tedy v tuzemsku dokonce nevyhnutelný. Nedojde-li k mimořádné události a potažmo k úkonům společné havárie na volném moři, dochází k nim v teritoriálních vodách, nebo přilehlém pásmu,<sup>193</sup> tedy na území cizího státu. Dále pak může vztah k zahraničí vyplývat např. z rozhodčí doložky směřující případné spory k zahraničnímu orgánu arbitráže, či z jiných úkonů a skutečností. Podstatně odlišná situace z hlediska mezinárodního práva soukromého však panovala v době, kdy společná havárie jako právní nástroj vznikala, a v době, kdy se rozvíjela do dnešní podoby v západní Evropě. Právě rozdíly v reáliích dnešního a tehdejšího běžného podnikatelského života, které sice běžně nejsou vnímány jako součást právní reality prokazují, že společná havárie jako určitý spojovací prvek dávné historie práva se současností je významnou součástí právních systémů.

### 2.2. Mezinárodní smlouvy

Ještě v 19. století existovala v oblasti námořního obchodu a plavby řada bilaterálních mezinárodních smluv,<sup>194</sup> které reflektovaly záměry a reálné možnosti jednotlivých států, co do realizace jejich ekonomických a politických zájmů. Samotná okolnost institucionalizace normy, kdy se stát stává garantem zavedení a vymáhání normy je jistým vydělením takového uspořádání ze systému Merchant Law. Zcela přirozenou obrannou reakcí na takové tendence pak bylo vytvoření YAR<sup>195</sup>, systému podmínek INCOTERMS a dalších nástrojů tvorby smluvních závazků. Takto se samy subjekty provozující skutečně námořní obchod podstatně bezprostředněji podílejí na tvorbě a úpravách pravidel, kterými se chtějí na základě racionální obchodní úvahy řídit.

---

<sup>192</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*, str. 23.

<sup>193</sup> Případně ve vnitrozemských vodách, na kterých platí pravidla daná vnitrostátním právním systémem

<sup>194</sup> Viz kapitola 3.3. str. 54

<sup>195</sup> Viz kapitola York Antwerp Rules, str. 39

### 2.2.1. Dohoda o spolupráci v námořní obchodní plavbě

V roce 1971 byla v Budapešti sjednána **Dohoda o spolupráci v námořní obchodní plavbě**.<sup>196</sup> Smluvními stranami byly státy tehdejší RVHP. Součástí předmětné Dohody je i čl. 11, který upravuje postup při mimořádných událostech. Aniž by to bylo z textu předmětné Dohody zřejmé, jedná se v odst. 1 čl. 11 nepochybně primárně o zvláštní havárii (particular average).<sup>197</sup>

Ustanovení odst. 1 předmětné Dohody obsahuje demonstrativní výčet mimořádných situací spojených s úplným omezením plavbyschopnosti a pohyblivosti lodi, přičemž jako dílčí hypotézu normy připouští i „jinou havárii u břehů ... „. Nelze vyloučit, že by takovou jinou havárií mohla být i společná havárie, přičemž byla-li by splněna podmínka vzniku havárie „u břehů“, bylo by možno dovozovat, že se v tomto rozsahu předmětná Dohoda může vztahovat i na případ společné havárie. Logicky lze mít za to, že v kontextu předmětné Dohody výraz „u břehů“ může být interpretován jako „v pobřežním moři“ ve smyslu Úmluvy o mořském právu.<sup>198</sup> Teleologický výklad normy zde směřuje k implikované okolnosti, že kompetentními orgány příbřežních států účastnících se předmětné Dohody byl praktikován rozdílný přístup v poskytování pomoci a podpory mezi loděmi registrovanými v daném státu a loděmi s cizím domicilem. Tato skutečnost byla zjevně dána politicko-ekonomickou realitou provozování plavební činnosti a plavební tradicí v různých státech tzv. socialistické soustavy v době přijetí Dohody,<sup>199</sup> jejíž text se částečně uvádí:

čl. 2. V případě, že loď pod vlajkou jedné ze smluvních stran postihne havárie nebo nehoda v teritoriálních nebo vnitřních mořských vodách kterékoliv jiné smluvní strany, mohou kompetentní orgány této strany v souladu s vnitřním zákonodárstvím povolit přístup záchranných lodí a prostředků první smluvní strany za účelem poskytnutí pomoci takovéto lodi, její posádce, cestujícím a nákladu.

čl. 3. Loď, kterou postihne havárie nebo nehoda, její náklad, zásoby a jiný majetek, nepodléhá na území druhé smluvní strany přístavním poplatkům, daním a celním poplatkům, jestliže loď nepřišla za účelem uskutečňování obchodních operací a její náklad, zásoby a

<sup>196</sup> Do sbírky zákonů zařazena vyhláškou Ministra zahraničních věcí č. 128/1973 Sb.

<sup>197</sup> Článek 11-1. *Jestliže loď pod vlajkou jedné ze smluvních stran ztroskotá, uvízne na mělčině, bude vržena na břeh nebo utrpí jinou havárii u břehů kterékoliv jiné smluvní strany, bude takovéto lodi, její posádce, cestujícím a nákladu poskytnuta kompetentními orgány této strany nezbytná pomoc a podpora v takovém rozsahu, v jakém by byly poskytnuty vlastní lodi.*

<sup>198</sup> Úmluva Organizace Spojených národů o mořském právu z 10. prosince 1982, část II.POBŘEŽNÍ MOŘE A PŘÍLEHLÁ ZÓNA.

<sup>199</sup> KRUIT, Jolien. *General average, legal basis and applicable law: the overrated significance of the York Antwerp Rules*. Paris: Paris Legal Publishers Uitgeverij Paris, 2017

jiný majetek nebyly dopraveny za účelem použití nebo spotřeby na území této strany. Ustanovení tohoto bodu se netýkají lodivodských poplatků a úhrady za skutečné služby poskytnuté lodi, kterou postihla havárie nebo nehoda.

### 2.2.2. Hamburská úmluva

V roce 1978 byla v tradičním přístavním městě Hamburku přijata tzv. Hamburská pravidla, resp. Úmluva Organizace spojených národů o národní přepravě zboží, ke které se o rok později připojila i ČSSR.<sup>200</sup> Mezi původními záměry při přípravě Hamburských pravidel bylo sjednocení obchodních pravidel, ochrana přepravců, implementace požadavků vyplývajících z kontejnerizace přepravy a omezení excesivního vlivu provozovatelů obchodních námořních lodí na tvorbu přepravních pravidel. Na přípravě Hamburských pravidel se podílela i Komise pro mezinárodní obchodní právo OSN.<sup>201</sup> Společné havárie se v této mezinárodní smlouvě věnuje jen stručně čl. 24, který stanoví smluvní volnost účastníků i volnost užití vnitrostátního práva. Ustanovení této úmluvy jsou však zásadně a kogentně rozhodující pro určení existence povinnosti k příspěvku do společné havárie.<sup>202</sup> Hamburská pravidla v jistém rozsahu nahradila dohodu Hague-Visby z roku 1968.<sup>203</sup> Dohoda Hague z roku 1924<sup>204</sup> se o společné havárii zmiňovala jen okrajově v ust. čl. 4 odst. 6 a čl. 5. Jedná se však svým charakterem více o soubor mezinárodních obchodních pravidel než o standardní mezinárodní multilaterální smlouvu. Původní duch kupeckého práva – Merchant Law je v těchto souborech pravidel nadále přítomen maximální dispozitivitou.

### 2.2.3. Rotterdamská pravidla

Poměrně moderní úpravou obchodních podmínek jsou tzv. Rotterdamská pravidla z roku 2009.<sup>205</sup> Pravidla v současné době ještě nejsou účinná a do října 2019 je ratifikovaly

---

<sup>200</sup> Publikována ve sbírce zákonů roku 1996 jako Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb. ze dne 25.7.1996.

<sup>201</sup> United Nations Commission On International Trade Law. <https://uncitral.un.org/>

<sup>202</sup> Čl.24 Společná havárie

1. *Nic v této úmluvě nebrání tomu, aby bylo použito ustanovení smlouvy o námořní přepravě nebo vnitrostátního práva upravujícího rozvrh společné havárie.*

2. *S výjimkou článku 20 ustanovení této úmluvy týkající se odpovědnosti dopravce za ztrátu zboží nebo jeho poškození rovněž určují, zda příjemce může odepřít příspěvek do společné havárie a odpovědnost dopravce*

<sup>203</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel o právu týkajícím se konosamentu, First Protocol 1968.

<sup>204</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel o právu týkajícím se konosamentu, 1924.

<sup>205</sup> Rotterdam Rules, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

pouze čtyři státy.<sup>206</sup> Článek 84 Rotterdamských pravidel<sup>207</sup> v podstatě kopíruje obsah čl. 24 Hamburských pravidel. Je tedy zjevné, že minimalistická a dispozitivní úprava mezinárodních smluv subjektům mezinárodní národní přepravy vyhovuje.

#### 2.2.4. Úpravy společné havárie v mezinárodním právu vnitrozemské plavby

Právní úprava vnitrozemské společné havárie a zvláště tzv. Rheinregeln<sup>208</sup> i dalších důležitých právních úprav vnitrozemské plavby byla v nedávné době kvalitně zpracována.<sup>209</sup> V prostředí vnitrozemské plavby je však společná havárie prvkem nepůvodním, a není tak předmětem zájmu této these. Okolnost, že právní úprava vnitrozemské plavby zahrnuje institut společné havárie není nijak samozřejmá.<sup>210</sup> V roce 1843 došlo k zajímavému případu, kdy parník Missouri přepravující z Buffalo do Chicaga náklad a cestující, byl na Huronském jezeře stížen prudkou bouří. Následkem toho bylo různé zboží svrženo přes palubu a loď, byť poškozená, byla zachráněna. Celkem typický případ<sup>211</sup> společné havárie se však v oné době poněkud významově posunul a jeho výsledkem bylo konstatování, že námořní právo nemá moci nad jezery, a tato nemohou být subjektem admirálního práva. Podstatnou roli hrála též doložka akceptace rizika plavby,<sup>212</sup> obsažená ve smlouvě se zasílatelem a v nákladním listu. Již v roce 1850 se však opět situace změnila a v Illinois došlo k soudnímu projednání kauzy společné havárie, aniž by se kterákoli ze stran ohradila proti příslušnosti soudu.<sup>213</sup>

### 2.3. Dispozitivní smluvní úpravy společné havárie

Námořní obchod je krom jiného i procesem, jehož součástí je nutnost dosažení konsensu stran, jejichž zájmy mají podobný charakter,<sup>214</sup> avšak směřují vůči rozdílným osobám. Proto je principiálně obtížné dosáhnout úplné shody na všech podmínkách transakce. Pokud je navíc ještě nutné dosáhnout souladu s předpisem, vše se komplikuje. Logicky je tedy v obchodním právu oblíbeným jevem dispozitivita norem, a z toho důvodu osoby z pozice

---

<sup>206</sup> United Nations Treaty Collection. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Status k 31.5.2020. [Online]. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsq\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsq_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec)

<sup>207</sup> Article 84, General Average – *Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.*

<sup>208</sup> Rheinshchiffahrtspolizeiverordnung.

<sup>209</sup> Srov. POLÁČEK, Bohumil. Společná říční havárie.

<sup>210</sup> PARSONS, Theophilus. *Law of Shipping and the Law and Practice of Admiralty, vol. II.* Boston: Little, Brown and Company, 1869. str. 340, pozn. 1.

<sup>211</sup> Asher Rossiter and Charles G. Wicker v. John Chester and Henry T. Stringham.

<sup>212</sup> „Dangers of the lake excepted“.

<sup>213</sup> Gillet v. Ellis, 11 Ill. 579, PARSONS, Theophilus. *Law of Shipping, vol. II.* str. 342.

<sup>214</sup> Snížení výdajů a rizika na straně jedné a zvýšení příjmů a jistoty na straně druhé.

účastníků námořního obchodu schopné účinným způsobem projektovat svůj vliv, pomohly vzniku systému modelových smluvních podmínek, resp. konkrétních doložek upravujících postupy, práva a povinnosti účastníků v případě vyhlášení společné havárie, v jiných případech zkázy nebo poškození zboží, lodě, nebo v případech vzniku jiné újmy. Na základě požadavků dopravců tak v současné době existuje několik standardizovaných typů smluvních doložek, a především komplexní a opakovaně novelizovaný soubor smluvních pravidel York Antwerp Rules. Ani v jednom případě se nejedná o obecně závazné normy, ale výlučně o podmínky, k jejichž dodržování se zavazují účastníci námořního obchodu. Tento zásadní rozdíl je zjevný i v podstatně podrobnější úpravě oproti mezinárodním smlouvám.

### 2.3.1. York Antwerp Rules 2004 a 2016

Rozvoj institucionalizace mezinárodního práva,<sup>215</sup> zvyšující se komplexita a složitost právních systémů jednotlivých států, mezi nimiž probíhal námořní obchod a nekompatibilita jednotlivých národních ustanovení upravujících práva a povinnosti účastníků mezinárodního obchodu měly již v průběhu 19. stol. za následek snahy o prosazení sjednocení některých pravidel plavby v rámci mezinárodního obchodu.<sup>216</sup> Jedním z prvních reálných kroků k vytvoření souboru jednotných pravidel pro úpravu společné havárie bylo ve Velké Británii založení Národní asociace pro povznesení společenských věd.<sup>217</sup> Ta na podzim roku 1860 pořádala v Glasgow konferenci,<sup>218</sup> jejímž cílem bylo najít společné řešení a sjednotit úpravu předmětné problematiky. Výstupem konference bylo 11 pravidel, krom jiného i určujících, které případy mohou být posouzeny jako společná havárie, a které nikoli. Na tuto konferenci navázala roku 1864 další, tentokrát konaná v Yorku, jejíž výstupem bylo 11 upravených pravidel společné havárie.<sup>219</sup> Následující konference se konala v roce 1877 v Antverpách. V roce 1897 pak byla založena organizace CMI,<sup>220</sup> která se zabývá unifikací námořního práva a zastřešuje konference a jednání o změnách YAR.<sup>221</sup> V letech 1890, 1924, 1950, 1975, 1994 a 2004 docházelo k dalším úpravám YAR. Poslední úpravy byly provedeny v roce 2016 na

---

<sup>215</sup> Krom jiného i zakládání řady bilaterální vztahů mezi jednotlivými státy, přičemž mezistátní dohody se pravidelně týkaly i námořního obchodu, viz kapitola 2.2.4., str. 37.

<sup>216</sup> Respektive v té době evropského světového obchodu, když neevropské země až na výjimky nedisponovaly technologiemi, které by jim umožňovaly tuto činnost provozovat.

<sup>217</sup> National Association for the Promotion of Social Science; předchůdce International Law Association.

<sup>218</sup> CORNAH, Richard. Guide to General Average. Richards Hogg Lindley Limited, Average Adjusters, Marine Claims Consultants. *www.rhlg.com*. stránky 1 – 10; [Online] [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://www.ctplc.com/media/72233/A-Guide-to-General-Average.pdf>>

<sup>219</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. str. 286.

<sup>220</sup> Comité Maritime International <https://comitemaritime.org/>, mezinárodní organizace založená r. 1897 v Antverpách, jejímž cílem byla právě unifikace norem námořního práva ve všech aspektech.

<sup>221</sup> POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. str. 286.



konferenci v New Yorku, kdy bylo změněno znění pravidel B, E, G, a dále 6, 11, 16, 17, 19 a 21-23. Jedná se o poměrně rozsáhlá doplnění, avšak týkající se vesměs procesních otázek a nijak nederogující podstatná ustanovení definující okruh prvků společné havárie.<sup>222</sup>

YAR jsou zřejmě nejkomplexnější a nejdětailnější právní úpravou společné havárie. Forma, v jaké jsou uspořádána jednotlivá pravidla je logická a respektuje požadavky plavební praxe. YAR jsou souborem pravidel, která se stávají součástí souboru smluvních práv a povinností účastníků námořního podniknutí na základě úkonu, kterým všechny strany souhlasí s jejich aplikací. Vesměs se jedná o konkludentní souhlas s všeobecnými obchodními podmínkami, případně s konkrétně určenými obchodními podmínkami, jejichž součástí je právě odkaz na YAR. Ty tak nejsou mezinárodní smlouvou ratifikovanou suverénními státy, a nejsou ani součástí žádného právního řádu. To krom jiného logicky znamená, že dohody uzavřené v minulost a odkazující na dřívější verze YAR jsou nadále v plném rozsahu platné a lze uzavírat dohody nové i s odkazem na starší verze YAR, když se jedná o svobodnou volbu úpravy smluvních vztahů účastníků.

### **2.3.2. Smluvní dodací podmínky s odkazy na společnou havárii**

Kromě YAR se v rámci rozvoje námořního obchodu chopily normotvorné iniciativy některé mezinárodní organizace a potažmo i soukromé osoby, generující všeobecné obchodní podmínky, které jsou pak pramenem práva typizovaných případů námořní přepravy.

#### **2.3.2.1. INCOTERMS**

Mezinárodní obchodní komorou,<sup>223</sup> (*International Chamber of Commerce, ICC*) byly v roce 1936 vytvořeny tzv. doložky INCOTERMS<sup>224</sup> (*International Commercial Terms*) jako jednotný systém smluvních výkladových pravidel, vycházejících z reálné obchodní praxe a zavedených zvyklostí, tedy v podstatě norem Merchant law. INCOTERMS bývají pravidelně aktualizovány, přičemž poslední úprava byla vydána v roce 2020.<sup>225</sup> Při formulaci dodací podmínky podle INCOTERMS je potřeba krom jiných náležitostí uvést za slovem INCOTERMS rok vydání úpravy, dle které je nutno použítou doložku interpretovat (např. INCOTERMS 2000). Doložky INCOTERMS lze rozdělit na čtyři základní skupiny (E, F, C,

<sup>222</sup> CORNAH, Richard. YORK ANTWERP RULES 2016 A SUMMARY OF THE CHANGES. Richards Hogg Lindley Limited, Average Adjusters, Marine Claims Consultants. In: [www.charlestaylor.com](http://www.charlestaylor.com); [Online] 10.5.2016 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<http://www.charlestaylor.com/media/407923/york-antwerp-rules-2016.pdf>>

<sup>223</sup> ICC International Chamber of Commerce, mezinárodní organizace se sídlem v Paříži.

<sup>224</sup> PAUKNEROVÁ, Monika. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Praha: Aleš Čeněk, 2003. ISBN 80-86473-32-5. str. 213

<sup>225</sup> Incoterms rules. ICC International Chamber of Commerce. In: <https://iccwbo.org>; [Online] [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>>

D),<sup>226</sup> které se liší obsahem práv a povinností kupujícího a prodávajícího, určením místa, ve kterém přechází odpovědnost za zboží z jednoho subjektu na druhý, odpovědnosti za přepravu apod. Na základě těchto doložek CIF (*Cost, Insurance, Freight*) může být vlastníkem nákladu na lodi buď prodávající, nebo kupující, případně jiná osoba, a tyto subjekty pak podléhají povinnosti příspěvku ke společné havárii, nebo naopak disponují nárokem na náhradu. Zároveň jednotlivé doložky upravují práva a povinnosti účastníků co do pojištění.

Doložka WITH AVERAGE poskytuje ochranu proti částečným ztrátám, respektive poškozením nákladu, zpravidla v určené procentní hodnotě (obvykle 3 %) z jeho celkové pojistné hodnoty, kterou musí poškození nákladu, a z něj vyplývající nárok překročit, aby byly splněny podmínky pro přiznání pojistného plnění. Okolností vylučující pojistné plnění je způsobení škody ohněm, najetím na břeh, potopením nebo srážkou, případně právě vyhlášení společné havárie. Doložka AVERAGE, IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE poskytuje krytí veškerých částečných škod utrpěných za plavby a krytých základní doložkou MARINE PERILS CLAUSE, bez ohledu na podíl škody na celkové pojistné hodnotě nákladu.

Doložka FPA (*Free of Particular Average American Conditions*) je součástí souboru podmínek CIF (*Cost Insurance Freight/Named port of destination*). Obsahem doložky FPA AC je osvobození od povinnosti hradit škody v rámci zvláštní havárie, pokud nejsou způsobeny nasednutím, potopením, požárem lodi, nebo kolizí s jiným plavidlem. Nárok na náhradu škody, respektive na pojistné plnění vzniká z částečných škod, avšak výhradně těch přímo způsobených nebezpečím, kterému byl poškozený náklad vystaven. Další variantou je FPA EC (*English Conditions*); dle této klausule pak není nezbytné, aby se nárok týkal škod způsobených přímým působením nebezpečí. Postačí, když ke škodám došlo v průběhu plavby a náklad je posléze poškozen v důsledku jiného nebezpečí, např. počasí. V této variantě tedy v případném řízení postačuje unést důkazní břemeno k existenci nebezpečí, např. bouře nebo kolize.

Dle klausulí FPA musí dojít k ohrožení, respektive škodě v průběhu plavby (*during the voyage*). Podmínka, že ke společnému nebezpečí a úmyslnému způsobení škody musí dojít za plavby, respektive za trvání společného námořního podniknutí platí v totožném rozsahu pro společnou havárii a její explicitní vyjádření je i obsahem některých konkrétních norem. Vystává tedy otázka, jaký okamžik lze považovat za zahájení plavby ve smyslu podmínek FPA. Přesné určení tohoto okamžiku přitom může mít zásadní význam právě pro posouzení splnění podmínek pro realizaci pojistného plnění, či jiných úkonů významných pro

---

<sup>226</sup> INCOTERMS. online magazín EPRAVO.CZ. 2012. ID: 15828. In: [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz); [Online] 25.2.2012 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://www.epravo.cz/top/clanky/incoterms-15828.html>>

účastníky. Vnímáme-li plavbu ve smyslu označení praktické realizace společného námořního podniknutí, bylo by jejím zahájením přistavení lodě k nakládce, případně zahájení nakládky. Při restriktivnějším výkladu by pak mohl být analogicky použit předpis COLREG, který upravuje negativní definici stav, kdy je loď za plavby, kterýžto stav nastává, když loď není zakotvena, vyvázána nebo nasedlá.<sup>227</sup> Stav zakotvení je ukončen, jakmile je vybrána kotva ze dna. Z vnějšího pohledu však taková skutečnost nemůže být zřejmá a v souladu s pravidly COLREG<sup>228</sup> 2, písm. b) a pravidlem 7, písm. a) je samotný pohyb kotevního řetězu důvodem, aby bylo počítáno s tím, že riziko ve smyslu pravidla 7 a v podobě uvolnění kotvy ze dna existuje. Lze tedy považovat za začátek plavby i okamžik zahájení navíjení kotevního řetězu, samozřejmě výhradně v případech, kdy je nakládka činěna na zakotvenou loď. Dalším možným okamžikem zahájení plavby může být shoení posledního úvazu, je-li loď vyvázána u mola, alternativně shoení úvazu tažného lana remorkéru, případně poslední odpoutání se tlačného remorkéru. Krajním výkladem by mohl být začátek plavby definován jako opuštění přístavu, případně ukončení řízení lodě lodivodem,<sup>229</sup> neboť teprve tehdy má osoba velitele lodi možnost uplatňovat svoji pravomoc v plném rozsahu, a především protože k úkonům společné havárie může tradičně dojít jen na volném moři.

#### 2.3.2.2. podmínky Maersk

V současné době dochází k uplatňování pravidel generovaných nadnárodními ekonomickými subjekty. Vhodným příkladem jsou podmínky Maersk.<sup>230</sup> Ty se věnují tématu společné havárie především v čl. 24, ve kterém odkazují na York-Antwerpská pravidla.<sup>231</sup> V případech, kdy provozovatelem lodí není dopravce (tedy Maersk) pak volba způsobu vyhlášení a likvidace společné havárie náleží provozovateli.<sup>232</sup> Velmi zajímavý je čl. 17 podmínek Maersk, který stanoví, že dopravci svědčí zástavní právo na zboží a se zbožím související listiny, kterým se zajišťují v plné výši platby za úhradu přepravného a příspěvky na společnou havárii. Dopravce může vykonat své zástavní právo kdykoli a kdekoli dle vlastního uvážení, ať již je doprava realizována či nikoli. „*The Carrier shall have a lien on*

---

<sup>227</sup> STRAKA, Oldřich. *Colreg 72*. str. 8

<sup>228</sup> Pravidlo 2, písm. b) a Pravidlo 7, písm. a); STRAKA, Oldřich. *Colreg 72*. str. 6 a 15.

<sup>229</sup> Teprve po převzetí velení od lodivoda může velitel v plném rozsahu přijímat veškerá opatření směřující k plnění svých povinností, zajištění bezpečnosti lodě a nákladu a prevence rizik.

<sup>230</sup> Terms and Conditions of Carriage. MAERSK 2018; [Online] 2018 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://terms.maersk.com/>>

<sup>231</sup> Comité Maritime International (CMI) York-Antwerp Rules 1890/1994/2004.

<sup>232</sup> General average to be adjusted at any port or place at the Carrier's option and to be settled according to the York Antwerp Rules 1994, this covering all Goods carried on or under deck. General average on a Vessel not operated by the Carrier shall be adjusted according to the requirements of the operator of that Vessel.

*the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and for general average contributions to whomsoever due. ... The Carrier may exercise his lien at any time and any place in his sole discretion, whether the contractual Carriage is completed or not.*“ Znění tohoto článku vysvětluje snahy mezinárodních organizací a sdružení o legislativu směřující k ochraně vlastníků přepravovaného zboží.

## 2.4. EU a námořní právo

Jedním z cílů této these je prokázání blahodárného vlivu účasti osob s generační vazbou na moře a plavbu a s maximální možnou obeznameností s nástrahami námořní obchodní plavby a zásadami dobré námořní praxe.<sup>233</sup> A contrario je možné pozitivní charakter takového vlivu dovést z okolnosti do jisté míry odlišného charakteru vlivu, který v některých případech vykazují legislativní aktivity realizované subjekty, resp. orgány, jejichž sepětí s mořem a plavební praxí je podstatně nižší. Vhodným příkladem takového stavu v ČR byl i návrh zákona, kterým by měl být změněn zákon č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě. Tento návrh byl v průběhu roku 2019 rozeslán k připomínkám i dispašerům jmenovaným HKČR.<sup>234</sup> Velmi signifikantním dokumentem byla především důvodová zpráva, zvláště pak její úvod, který konstatoval, že *„Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona, ... je provést transpozici směrnice Rady (EU) 2018/131 ze dne 23. ledna 2018, kterou se provádí dohoda uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za účelem změny směrnice 2009/13/ES v souladu se změnami Úmluvy o práci na moři z roku 2006 přijatými v roce 2014, které Mezinárodní konference práce schválila dne 11. června 2014 (dále jen „směrnice (EU) 2018/131“), a adaptovat vnitrostátní právní řád na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES (dále jen „nařízení č. 1257/2013“).*“

Oproti tomu hlavním cílem existence společné havárie od počátku její existence byla pouhá racionální úprava vzájemných práv a povinností účastníků námořního podniknutí. Předmětný návrh novelizace ZNP krom jiného v § 5 odst. 1, písm. d) stanovoval zákaz registrace lodí s jaderným pohonem v námořním rejstříku ČR.<sup>235</sup> Pokud by se jakýkoli vlastník plavidla s jaderným pohonem rozhodl se zapsat toto plavidlo do českého námořního rejstříku, bude tak či tak povinen toto plavidlo provozovat v souladu s předpisy států, v jejichž

---

<sup>233</sup> Viz Úvod práce, str. 1

<sup>234</sup> Srov. ust. § 72 odst. 1 ZNP

<sup>235</sup> Lodě s jaderným pohonem jsou v dnešní době využívány téměř výhradně státními složkami v USA a SSSR. Jejich provoz je spojen se značnými administrativními a technickými komplikacemi.

jurisdikci (od teritoriálního moře až po hranice výlučné ekonomické zóny) se bude plavidlo pohybovat, a v jejichž přístavech bude přistávat a podstupovat povinné úkony oprav a údržby. Možnost zápisu plavidla s jaderným pohonem do českého lodního registru se ostatně limitně blíží nule. Zavádění norem za okolnosti absence jejich reálných adresátů je v tomto případě odůvodňováno nutností recipovat legislativu EU. Totéž se týká implementace normy EU upravující recyklaci lodní, respektive lodních trupů. K recyklaci trupů námořních plavidel reálně dochází v jurisdikci orgánů ČR jen zcela výjimečně, a neexistuje důvod k domněnce, že ty se tento stav mohl změnit. Transport trupu lodi<sup>236</sup> k recyklaci na území ČR by byl technicky náročný a excesivně nákladný. V přímořských státech přitom k řízené likvidaci trupů plavidel ať již ocelových, nebo vyrobených z biologicky nerozložitelného materiálu (GRP) dochází naprosto běžně již řadu let, za postupně se zpřísnujících předpisů. Podíl námořních obchodních lodí registrovaných v EU a vlastněných subjekty s domicilem v EU na celosvětovém obchodu i objem na vodu spuštěné tonáže registrované v EU, případně provozované subjekty s domicilem v EU dlouhodobě klesá. Skutečným světovým ekologickým, hygienickým a zdravotním problémem je způsob recyklace lodí v Asii,<sup>237</sup> zvláště v Indii,<sup>238239</sup> v Číně a ve Vietnamu, nikoli v Evropě. Nezanedbatelný mezinárodně právní aspekt měl ve shora zmíněném návrhu novely ZNP i návrh k ust. § 9 odst. 1, písm. a), který měl upravit omezení co do domicilu osob provozovatelů či vlastníků lodí registrovaných v ČR. Důvodová zpráva k tomu uvádí, že „*Při úpravě požadavků na usazení provozovatele námořního plavidla byla respektována judikatura Soudního dvora Evropské unie (viz rozsudky C-221/89, C-246/89, C 334/94, C-151/96).*“ Tato judikatura však nezavazuje k implementaci, a omezení ve smyslu domicilu provozovatele tak vůbec nemuselo být uzákoněno. Obdobně bylo možno zpochybňovat smysluplnost řady dalších součástí navrhované novelizace. Úporné směřování ke kazuistickému pojetí práva je z hlediska právní propedeutiky i prosté logiky dlouhodobě neudržitelné. Obecný trend bytnění předpisů,

---

<sup>236</sup> To se týká i podstatné většiny námořních jachet.

<sup>237</sup> SAFETY 4 SEA. The problems of ship breaking in India: An overview. In: *SAFETY 4 SEA*. [Online] 11.6.2018. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z

<[<sup>238</sup> TEWARI, Namita. India eyes 60 per cent share of global ship recycling business. In: \*The Economic Times. Shipping/Transport\*. \[Online\] 25.12.2019 \[cit. 6.5.2020\]. Dostupné z](https://safety4sea.com/the-problems-of-ship-breaking-in-india-an-overview/?__cf_chl_jschl_tk__=8a2e4b3f1af7edcc6587568f8829a2ec6f5c5e58-1588426738-0-Ad4eUuhApChB121HSg-y-kLOUuczq3GI8u9K7oyLdlgMRYRcU4LewSp9bmfvRX6vB1W5FhMwiJw3EJxJuKbR1QjDEsdG65czfLCxsox_2p.></a></p></div><div data-bbox=)

<[<sup>239</sup> India, EU newalert Pollutants at. 2016. Science for Environment Policy. \*EU newalert Pollutants at India biggest ship recycling yard\*. Thematic Issue 55 \[Online\] EU, 2016. Dostupné z](https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-transport/india-eyes-60-per-cent-share-of-global-ship-recycling-business-higher-gdp-contribution-mandaviya/articleshow/72964082.cms></a></p></div><div data-bbox=)

<[46](https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newalert/pdf/pollutants_india_ship_recycling_yard_heavy_metals_petroleum_hydrocarbons_55si3_en.pdf.></a></p></div><div data-bbox=)

byrokratizace lodní dopravy, generování nových a nových skutkových podstat přestupků a správních deliktů, institucionalizace plavby obecně, a ukládání dalších, reálně zbytných povinností různým osobám účastnícím se plavby nemá spravedlivé racionální opodstatnění. V námořní plavbě může vzniknout řada situací, kdy testem proporcionality může být dospěno k závěru, že materiální stránka deliktu a ohrožení zájmu chráněného zákonem nemůže převážit zájem na integritě fyzických osob nebo ochraně materiálních hodnot. Zájem chráněný předmětnou novelou je již v současné době na území ČR i v ostatních zemích EU chráněn řadou jiných norem, a zvláště v ČR vzhledem k omezené teritoriální jurisdikci Námořního úřadu nemá reálného smyslu, kromě extrémně toxické byrokratické snahy vytvářet natolik komplikované systémy norem, že jisté činnosti nelze reálně provozovat absolutně v souladu s právem.<sup>240</sup> Takový stav pak vytváří ze strany orgánů státní správy stav, kdy mohou kteroukoli osobu šikanujícím způsobem postihovat za jednání činěné jinými osobami zcela běžně.

Shora zmíněná důvodová zpráva obsahuje i závěry i v části týkající se zhodnocení korupčních rizik. Konkrétně k věci uvádí, že „*Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům.*“<sup>241</sup> Za zcela absurdní je třeba pokládat skutečnost, že administrativní orgán suverénně hodnotí, jakou zátěž může představovat pro osoby účastné na námořní plavbě další z exponenciálně se zvyšujícího počtu právních norem, se kterým vice versa klesá srozumitelnost, jednoznačnost a přehlednost jejich obsahu, se všemi logickými důsledky. I pokud bude každá další novela a každý další právní předpis ukládat jen „přiměřené“ množství nových požadavků odpovídajících dle názoru administrativy EU svému účelu, bude absolutní objem informací, které by měly osoby účastníci se námořní plavby znát, narůstat do rozměrů, které by byly ještě před několika lety považovány za nepřijatelné, a nijak nesouvisejí s technickým pokrokem v námořní plavbě. Takto jsou vytvářeny podmínky k tomu, aby v budoucnu objektivně nebylo možno splnit beze zbytku požadavky úplně všech právních předpisů a běžným způsobem se seznámit s jejich obsahem přečtením.

---

<sup>240</sup> Např. osobní automobilová doprava, resp. omezování rychlosti na 50 km/h na čtyřproudých komunikacích dálničního typu, zvyšování počtu dopravních značek, snižování počtu parkovacích míst apod.

<sup>241</sup> Srov. obsah důvodové zprávy k novele námořního zákona rozesílané HKČR dne 1.4.2019.

## 2.5. Mezinárodní právo soukromé v historii námořního práva

Některé z komentovaných historických úprav námořního práva obsahují ustanovení<sup>242</sup>, která by bylo možno považovat za úpravu vztahů s mezinárodním prvkem.<sup>243</sup> Tyto úpravy však většinou postrádají jakékoli explicitní normy, které by realizovaly zájem zákonodárce upravit situace střetů různých právních norem, resp. práva různých států. Krom obligátního hodnocení historických a politických okolností konkrétní kodifikace je možno o témže učinit jistý náhled z podkladu z doby pozdější, nicméně zjevně dle kontextu navazujícího na obvyklou praxi. Z roku 1871 pochází bilaterální smlouva mezi Rakouskem a Španělskem.<sup>244</sup> Ta v čl. I. krom jiného stanoví, že „... *šetříce při tom toliko zákonů a nařízení, v zemi v příčině obchodu, živností a policie vydaných a k poddaným všech jiných států se vztahujících; oni budou moci své věci sami obstarávati, úřadům celním své deklarace podávati, jak ve svém jméně, tak i na svém místě skrze někoho jiného, jak se jim bude viděti, a toliko za náhradu mezi nimi umluvenou; konečně budou moci svým právům před soudci a soudu průchod zjednávati a jich hájiti, a k tomu konci si sami advokáty, plnomocníky neb jednatele zvolili.*“

Tedy fyzické osoby s rakouským domicilem byly na území Španělska<sup>245</sup> (a vice versa) povinny dodržovat veškeré právní předpisy upravující podnikání, živnostenské a deliktní právo, přičemž na základě principu teritoriality se i recentně povinnost řídit právním řádem vztahuje na všechny občany cizích států nacházející se fyzicky na území v konkrétní jurisdikci. Dále je stanoveno oprávnění rakouských osob vstupovat do vztahů s orgány státní správy a požívat právo účastnit se jako strana soudních řízení vedených na území Španělska. Ještě explicitnější je ust. čl. VIII., který uvádí, že „*K lodem jedné smlouvající se stran, které s přítěží nebo s nákladem do přístavů strany druhé přijedou, nebo odtamtud odjedou, nechť jsou odkud koli aneb jedou kam koli, zachovati se jest v každé příčině tak, jako k lodem domácím.* ... „. Následují různá ustanovení týkající se i náhrady škod vzniklých na moři, avšak žádná zmínka o příslušnosti justičních orgánů k projednání sporů s mezinárodním prvkem. Konkrétní a výslovná úprava mezinárodně právní, resp. kolizní problematiky

<sup>242</sup> Srov. čl. XIII. Charty, který určuje práva a povinnosti osob z Normandie, Skotska, Flander a Anglie

<sup>243</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*, str. 23.

<sup>244</sup> Smlouva o obchod a plavbu, učiněná mezi mocnářstvím Rakousko-Uherským a Španělskem dne 24.3.1870 Reichsgesetzblatt 1871, částka LIV., č. 139/1871 strana 373. In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18710004&zoom=2&seite=00000373&x=8&y=2>

<sup>245</sup> Mimo území kolonií, neb ty mají dle čl. XXI. „*v zámořských provinciích španělských mají zákony zvláštní, tedy se k nim tato smlouvy nevztahuje.*“ Toto ustanovení poněkud znevýhodňuje rakouskou stranu, která nedisponovala koloniálním panstvím a pro přímý obchod se španělskými koloniemi tak pro ni zůstávaly překážky; ve smlouvě se rakouským osobám vyhrazuje právo nejvyšších výhod pro styky se španělskými koloniemi.

v historických kodifikacích absentuje především z důvodu, že neexistovala nutnost takové problémy řešit. Jistou formu širšího společného mravního i právního základu pro podstatnou většinu Evropy představovala pravidla víry v našeho pána Ježíše Krista, pro mezinárodní obchod existovaly nezpochybnitelné obyčeje. Ani z textů historických úprav námořního práva nevyplývá, že by byli obchodníci opakovaně nuceni řešit problémy s určováním rozhodného práva. Volná směnitelnost měny byla dána obsahem drahého kovu, vznik daňových a jiných poplatkových povinností se odvíjel od teritoriálních atributů osob či jednání a obchodní právo (Merchant law) nebylo vnímáno jako nedílná a exkluzivní součást právního řádu konkrétních států. Logickým postupem v takové situaci bylo užití práva platného v místě sídla orgánu, který spor rozhodoval, tzv. *lex fori*.<sup>246</sup> Tento stav přitom mohl v východním Středomoří velmi dobře fungovat od doby existence egejských řeckých obcí. Římské práva pak stanovovalo pro vztahy s mezinárodním osobním prvkem, ať již relativním či absolutním zvláštní soubor norem, tzv. *ius gentium*.<sup>247</sup> Vzhledem k dynamice expanze římského státu však velmi brzy nastala situace, kdy v rámci Středomoří podléhalo téměř veškeré přímořské území římské jurisdikci a významný objem obchodů byl realizován buď přímo subjekty s římským občanstvím, (které bylo ostatně distribuováno postupně čím dále liberálnějším způsobem) nebo subjekty podléhající římské jurisdikci. V období následujícím po zániku římské administrativy pak zvyky a obyčeje námořní obchodu přetrvaly, stejně jako v průběhu tzv. temného období doby bronzové po úpadku mínojské civilizace. Absence kontinuity jisté institucionalizace plavby tedy neohrozila její reálné fungování, a jakmile osoby zapojené v praxi námořního obchodu začaly vnímat potřebu písemného zachycení existujících i nově vznikajících norem, prostě tak učinily. Situace se přitom opět navrátila k principům *lex fori*, přičemž soubor obchodních zvyklostí jako *lex mercatoria* byl vnímán jako jakési nezávisle na státní moci existující právo, obecně platné, krom případů rozporů s výslovnou úpravou tuzemské normy. Neochotu státních orgánů zasahovat do nuancí závazkových vztahů s cizím osobním prvkem nelze bez dalšího považovat ani za nedůslednost, ani za prozřetelnost, ale spíše za jistý aristokraticky povýšený výraz opovržení nad „smlouváním kupců“, trvajícím procesně do okamžiku vzniku celní, daňové či jiné poplatkové povinnosti. U osvícenějších suverénů mohlo dojít i k seznání objektivní nemožnosti upravovat vztahy jiných osob lépe, než tyto osoby samy.

---

<sup>246</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. Str. 83.

<sup>247</sup> Tamtéž



### 2.5.1. Historické mezinárodní smlouvy týkající se námořního obchodu

V roce 1879 byla uzavřena obchodní a plavební Smlouva<sup>248</sup> mezi Rakousko-Uherskem a Vlašskem, resp. Itálií, která kromě svobody obchodu a plavby stanovovala právo poddaných obou smluvních stran se „v zemi druhé strany dle vůle své usaditi“ a přechodně či trvale podnikat za totožných daňových a poplatkových podmínek jako místní poddaní. Předmětná smlouva dokonce obsahuje v čl. II. klauzuli zamezující dvojímu zdanění příjmů z námořního obchodu provozovaného mezi zeměmi smluvních stran. Čl. V. konstituuje pro cizozemce procesní způsobilost v civilních sporech, dle čl. XX. jsou z přístavních poplatků osvobozeny lodě vplouvající do přístavu „v případech neštěstí neb nouze“, tedy i lodě, které utrpěly škody v rámci úkonů společné havárie.

Mezinárodní přepravu osob a zboží z Trieste zajišťovala na základě smluvních vztahů s rakouským státem společnost Lloyd Austriatico. Předmětná vyhláška,<sup>249</sup> která tuto licenci upravuje jednak v čl. 12 zmiňuje Tereziánský plavební patent a dále v čl. XXXVIII. stanovuje, že společnost Lloyd vygeneruje „pravidla o provozování plavby“, která předloží ke schválení ministerstvu zahraničí. Obdobně zajímavá je mezinárodní smlouva uzavřená mezi Rakouskem a Japonskem v roce 1871.<sup>250</sup> Ta obsahuje výslovně kolizní normu v čl. V., který uvádí, že „Všeliké rozepře, které by v příčině osob nebo majetku mezi příslušníky státu Rakousko-uherského v Japonsku se zdržujícími vzešly, budou od císařských a královských úřadů rozhodovány.<sup>251</sup> Úřadové japaňští nebudou se také plésti do rozepří, ježto by vzešly mezi příslušníky státu Rakousko-uherského a poddanými některé jiné mocnosti se smlouvající. Měl-li by některý příslušník státu Rakousko-uherského žalobu neb stížnost na některého Japonce, rozhodne o ní úřad japaňský. Měl-li by však nějaký Japonec žalobu neb stížnost na některého příslušníka státu Rakousko-uherského, rozhodne v příčině jí úřad císařský a královský. Nezaplátil-li by Japonec, co jest některému příslušníku státu Rakousko-uherského

---

<sup>248</sup> Smlouva obchodní a plavební, učiněna mezi Rakousko-Uherskem a Vlašskem dne 27.12.1878 č. 11/1879 Sb. In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1879&page=55&size=45>

<sup>249</sup> Zákoník říšský, 1878, částka XXVII. Vyhlášení, vydané od ministerií obchodu a financí, ježto obsahuje smlouvu plavební a poštovskou, učiněnou dne 6.11.1877 mezi c. a k. ministerium záležitostí zahraničních se strany jedné a mezi podnikatelstvem parní plavby Lloyda rakousko-uherského se strany druhé, č. 69/1878. In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18780004&seite=0000211&zoom=2>

<sup>250</sup> Reichsgesetzblatt 1872, částka XLVI. Smlouva přátelská, obchodní a plavební, učiněna mezi mocnářstvím Rakousko-Uherským a císařstvím Japonským č. 128/1872 Sb. ze dne 18.10.1872. In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18720004&seite=0000383&zoom=2>

<sup>251</sup> Z formulace i kontextu plyne, že určení rozhodujícího orgánu bylo dáno i rozhodné právo a nepočítalo se s možností, že by úřad císařský a královský rozhodoval podle jiného, než rakouského práva, případně evropských obchodních zvyklostí.

*dlužen, nebo ukryval-li by se způsobem podvodným, učiní příslušní úřadové japonští vše, seč budou, aby jej před soud postavili a vymohli na něm, by dluh zaplatil.*“ Ačkoli smlouva počítala i s možností<sup>252</sup>, že japonští občané budou za obchodem či vzděláním cestovat do rakouských přístavů, šlo nepochybně o spíše formální ustanovení, což je zřejmé i z jeho rozsahu. Rakouské lodě přitom byly dle čl. XI oprávněné k transportu zboží mezi jednotlivými japonskými přístavy. Dle čl. VIII. byli osoby s rakouským domicilem oprávněny nabývat a prodávat zboží. Došlo-li tedy ke svržení zboží,<sup>253</sup> mohli být rakouský vlastník lodě a japonští spolu s rakouskými vlastníky zboží povinni ke společné náhradě vůči poškozenému subjektu, vlastníkovi svrženého zboží, ať se jednalo o japonský či rakouský subjekt. Shora citovaný článek srozumitelně rozděluje jurisdikci podle pasivní legitimize; tedy vždy je příslušný soud státu žalovaného. Z poslední věty celého ustanovení je zřejmé, že japonské úřady byly povinny vymáhat pohledávky rakouských příslušníků za japonskými občany. Pokud tedy došlo např. ke sporu o příspěvek ke společné havárii, byl rakouský příslušník nucen absolvovat nalézací i vykonávací řízení před japonskými úřady, což v oné době nepochybně představovalo pro osoby navyklé rakouské administrativní kultuře barvitě dobrodružství.

---

<sup>252</sup> Srov. čl. XV. Smlouvy.

<sup>253</sup> Dle čl. XI. mohly rakouské lodě převážet zboží mezi jednotlivými japonskými přístavy; mohlo tedy dojít i ke vzniku stavu nouze a svržení zboží; takto vznikla společná havárie s cizím prvkem

### 3. Právní úprava společné havárie na území ČR

Kapitola budiž zahájena konstatováním aktuálního stavu legislativy společné havárie v ČR. Dále bude pokračováno směrem do minulosti k podstatnějším úpravám společné havárie platným na území dnešní České republiky, až k Tereziánskému navigačnímu patentu.

#### 3.1. Úprava společné havárie v ČR v roce 2020

Definici společné havárie, souhrn práv a povinností jednotlivých osob na ní účastných, a další pravidla týkající se typických prvků a znaků společné havárie obsahuje zákon č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě (ZNP) v části VI., resp. v ustanoveních §§ 69–72. Společnou havárii definuje jako škodu.<sup>254</sup> Pokud jde o škodu, i v souladu s recentní českou judikaturou ji lze vymezit jako újmu, která se projevuje v majetkové sféře poškozeného, je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi, a je napravitelná poskytnutím majetkového plnění, ať již ve formě naturální restituce, nebo v penězích. K určitému posunu však dochází, neboť ust. §2894 NOZ za škodu neoznačuje „újmu na majetku“, ale „újmu na jmění“. Jměním osoby je souhrn jejího majetku (všeho, co jí patří) a jejích dluhů (§ 495 NOZ). Pod ochranu se tak bere celý komplex majetkových vztahů a je postaveno na jisto, že škodou je i vznik dluhu,<sup>255</sup> což bylo dříve judikaturou negováno.<sup>256</sup> Účelem náhrady škody je pak vyrovnání rozdílu (*interesse*) mezi stavem, který tu je z důsledku existence skutečnosti vyvolávající škodu, a stavem, který by nastal, pokud by k této skutečnosti, tedy ke svržení zboží nedošlo. To je i základem diferenční teorie, kterou NOZ zohledňuje např. tím, že upřednostňuje naturální restituci před peněžitou náhradou,<sup>257</sup> neboť naturální restituce lépe odpovídá této kompenzační funkci náhrady škody.<sup>258</sup> V případě společné havárie by ale bylo mimořádně nelogické a nevhodné nahrazovat ztracené zboží, když účelem transportu byl právě přesun tohoto zboží k dalšímu prodeji a záměrem vlastníků bylo za zboží získat peníze. Pokud by mělo být kompenzováno totožným zbožím, vznikla by potřeba v místě ukončení společného podniknutí toto zboží opatřit, přičemž z obchodního hlediska by měl být transport

---

<sup>254</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 věta druhá.

<sup>255</sup> Škodu tedy podle tohoto konceptu utrpí i subjekty, jejichž konkrétní majetek (tedy nesvržený náklad) škodu sice sám neutrpěl, avšak jeho vlastníkovu vzniká v přímé příčinné souvislosti se škodou na jiném majetku příspěvková povinnost, protože s ztracený i nepoškozený majetek jsou svázány společenstvím lodi a nákladu; tento koncept je tak velmi přílehlavý k charakteru společného námořního podniknutí a k principu sdílení osudu lodě a všeho co je na ní, když takto majetek fyzicky nepoškozený virtuálně sdílí reálné poškození majetku z pohledu „pozemského práva“ formálně zcela nezávisle existujícího.

<sup>256</sup> Srov. rozhodnutí Rc 14/2005.

<sup>257</sup> Srov. ust. § 2951 NOZ.

<sup>258</sup> HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI.*, str. 1496.

zboží do předmětného místa reflexí zjištění převisu poptávky po daném zboží. Úkon naturální restituce ve společné havárii by byl zcela nehospodárný, a postrádal by smysl.

Text části VI., resp. ust. § 69 ZNP zahrnuje veškeré podstatné prvky společné havárie. Dle ust. § 69 odst. 2 ZNP „*Společná havárie se rozvrhuje mezi loď, přepravné a náklad poměrně podle jejich hodnoty na vrub provozovatele lodě a vlastníka nákladu, kteří jsou povinni nést poměrnou část škody ze společné havárie*“. Ve skutečnosti se nerozvrhuje společná havárie, ale příspěvky na její náhradu, případně příspěvková povinnost, resp. se určuje její výše pro každého přispěvatele. V tomto ohledu není možno považovat použitou formulaci za přesnou. ZNP platí v České republice od roku 2000, kdy nahradil zákon č. 61/1952 Sb., který byl od svého vzniku novelizován zákonem č. 42/1980 Sb., o hospodářských stycích se zahraničím a zákonem č. 513/1991 Sb., obchodním zákoníkem.

### **3.1.1. Společná havárie v námořní vs. vnitrozemské plavbě**

S účinností od 4.12.2019 v českém právním řádu ve vnitrozemské plavbě společná havárie formálně neexistuje.<sup>259</sup> Vyhláškou MD č. 139/2019 Sb. byla derogována ustanovení upravující společnou havárii ve vyhlášce MD č. 222/1995 Sb. V současné době je upraven v podstatných rysech totožný proces pojmenovaný Obětování věci ve společném nebezpečí.<sup>260</sup>

## **3.2. Úprava po roce 1948, vznik Československé námořní plavby**

V roce 1951 byla převzata společností Metrants obchodní nákladní loď *Evanthia*, později přejmenovaná na *Republika*. V roce 1959 pak byla založena Československá námořní plavba, mezinárodní akciová společnost.<sup>261</sup> Podstatný vliv na provoz československých obchodních lodí měla okolnost, že na rozdíl od ČSR, většina civilizovaných států světa uznala čínský komunistický režim za legitimní vládu až v průběhu 70. let dvacátého století. Státní rejdařství tak do značné míry v počátečním období působilo jako prostředník realizace čínských, resp. světových komunistických hospodářských zájmů. Postupem času však podnik zaznamenával ekonomické úspěchy, které kupodivu přetrvaly i po změně režimu v roce 1989 a byly ukončeny až deliktním jednáním pozdějších ovládajících osob.<sup>262</sup>

---

<sup>259</sup> Srov. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 139/2019, kterou se mění vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, znění čl. I., bod 8 „§ 29 až 34 se včetně nadpisu zrušují“. Předmětná ustanovení přitom upravovala právě společnou havárii.

<sup>260</sup> Srov. § 31a ZVP.

<sup>261</sup> Viz úplný výpis z obchodního rejstříku společnosti Česká námořní plavba a.s.

<sup>262</sup> SKŘIVÁNEK, Miloš. První byla *Republika*. In : *Historie námořní plavby*. [Online] [cit. 22.5.2020]. Dostupné z : <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/352.html>>

Ing. Miloš Skřivánek (\*1920), vedoucí oddělení rejdařství Čechofrachtu a dlouholetý technický ředitel ČNP.

### 3.2.1. Zákon 61/1952 Sb. o námořní plavbě

Do 30.6.2000 platil v ČR zákon č. 61/1952 Sb. o námořní plavbě, jehož přijetí souviselo právě se vznikem československého státního rejdařství. Společnou havárii upravoval velmi stručně v hlavě V.<sup>263</sup> Relativně nezvyklým bylo pravidlo, které umožňovalo převzít „zásady mezinárodních zvyklostí v námořní plavbě i tehdy, **odchylují-li se od předpisů vnitrostátních**“. Tím byly mezinárodní zvyklosti v námořní plavbě, tedy tzv. dobrá námořní praxe (*Seamanship*) postaveny právní silou na roveň mezinárodní smlouvě, když smluvní státy takových smluv mají mezinárodně právní povinnost uvést normy takové smlouvy do svých právních řádů.<sup>264</sup> V ust. § 44 zákon konstatuje, že oběti a výdaje by měly být učiněny účelně, aniž by bylo explicitně konstatováno, že výsledný efekt jednání musí být pozitivní z hlediska srovnání bezprostředně hrozící a úmyslně způsobené škody. Vzhledem k době vzniku by bylo možno implikovat, že účelnost mohla být posuzována i z jiných hledisek než výlučně ekonomických.

### 3.2.2. Prováděcí vyhlášky k zákonu č. 61/1952 Sb.

K předmětnému zákonu bylo dne 25.8.1953 vydáno Nařízení ministra dopravy č. 75/1953 Sb., kterým se provádějí některá ustanovení zákona o námořní plavbě a které se v ust. § 21 a násl. týkalo zástavního práva k lodi.<sup>265</sup> Následně pak byla 24.5.1955 vydána Vyhláška Ministerstva dopravy<sup>266</sup> č. 54/1955 Sb. o společné havárii v námořní dopravě. Vyhláška v ust. § 1 stanoví obecné předpoklady společné havárie: „*Společnou havárii se rozumějí škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí (§ 44 zákona). Do společné havárie patří také škody, které jsou přímým následkem úkonu společné havárie; ve společné havárii se však **nehradí** škody, které jsou v okamžiku úkonu společné havárie nevyhnutelné nebo které by, i kdyby takového úkonu nebylo, nevyhnutelně nastaly před*

---

<sup>263</sup> § 44 Společnou havárii se rozumějí škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí;

§ 45 Společná havárie se rozvrhuje mezi loď, přepravné a náklad poměrně podle jejich hodnoty;

§ 46 Podrobnosti stanoví ministerstvo dopravy v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady vyhláškou v Úředním listě. Při tom mohou být převzaty zásady mezinárodních zvyklostí v námořní plavbě i tehdy, odchylují-li se od vnitrostátních předpisů.

<sup>264</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. str. 58.

<sup>265</sup> Velmi zajímavé je ust. odst. 4 „*Ministerstvo dopravy může odepřít schválení smlouvy o převodu vlastnického práva nebo o zřízení zástavního práva k lodi, brání-li schválení důvody hospodářské nebo vůbec důvody obecného zájmu.*“

<sup>266</sup> Po dohodě s Ministerstvem zahraničního obchodu.

*ukončením cesty nebo jiného použití lodi (na př. k uskladnění zboží na lodi), při němž jsou majetkové hodnoty vystaveny společnému námořnímu nebezpečí (dále jen "podniknutí").“*

Inspirací autorů prováděcí vyhlášky se zcela zjevně stala YAR, které byla v roce 1950 novelizována.<sup>267</sup> Součástí vyhlášky jsou tak ustanovení kazuisticky upravující jednotlivé zvláštní druhy úkonů ve společné havárii, v obdobném pořadí, jak je podává YAR. Velmi signifikantní je v tomto ohledu explicitně nevyjádřený dispozitivní odkaz na YAR1950.<sup>268</sup> Zajímavé je úprava jmenování dispašerů<sup>269</sup> předsedou Československé obchodní komory z osob, které složily před zvláštní zkušební komisí zkoušky ze znalosti právních předpisů týkajících se společné havarie, jakož i příslušných mezinárodních zvyklostí.

### **3.3. Úprava společná havárie v ČSR do roku 1952**

Na rozdíl od ostatních oblastí lidské existence, není zcela zřejmé, jakým způsobem zasáhlo do práva společné havárie vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava dne 15.3.1939. Dle čl. 12 výnosu Vůdce a říšského kancléře Adolfa Hitlera zůstalo v účinnosti platné právo, pokud neodporovalo smyslu převzetí ochrany Německou říší.<sup>270</sup> Smysl převzetí ochrany zahrnoval i harmonizaci s ekonomickými a strategickými zájmy Německé říše. Vzhledem k okolnostem tak s největší pravděpodobností existovala pouze teoretická možnost, aby se subjekt s domicilem v Protektorátu mohl stát provozovatelem námořní obchodní lodi, a v případně vyhlášené společné havárii postupovat podle českého práva.

#### **3.3.1. Zákon č. 316/1920 Sb. o vlajce a rejstříku lodí námořních**

Nově vzniklé Československo převzalo po první světové válce článkem 2. zákona z 28.10.1918 č. 11 Sbírky zákonů a nařízení veškeré dosavadní říšské a zemské zákony a nařízení bývalého Rakouska a jeho zemí a tyto zákony zůstávaly v platnosti. Takto tedy kontinuálně nadále v Československé republice platily normy dosavadního námořního práva rakouského i uherského.<sup>271</sup> Tato skutečnost nezůstala bez kritiky a nadále platný Tereziánský politický edikt navigační z roku 1774 byl považován po vzniku republiky za zastaralý.<sup>272</sup> Odezva na tuto kritiku přišla 15.4.1920, kdy byl přijat zákon č. 213/1920 Sb.z. o vlajce a

---

<sup>267</sup> Viz kapitola 2.3.1. York Antwerp Rules, str. 36.

<sup>268</sup> Srov. ust. § 21 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 54/1955 Sb. o společné havárii v námořní dopravě „Přípustnost odchylných ujednání; Ustanovení této vyhlášky se nepoužije, pokud strany učinily odchylné ujednání.“

<sup>269</sup> Srov. ust. § 19 odst. 2 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 54/1955 Sb. o společné havárii v námořní dopravě.

<sup>270</sup> Reichsgesetzblatt I., S. 485, případně Úřední list č. 65, s. 775 ze 17.3.1939.

<sup>271</sup> GRUBER, Josef. *Základy námořního práva československého*. Praha : vlastním nákladem, 1922. str. 1

<sup>272</sup> GRUBER, Josef. *Základy námořního práva československého*. Praha : vlastním nákladem, 1922. str. 1

rejstříku lodí námořních,<sup>273</sup> který nabyl účinnosti 8.5.1920 a vydržel v československém právním řádu až do přijetí socialistického námořního zákona 31.12.1952. Stanovoval kontinuitu rakouského námořního práva včetně platnosti mezinárodních smluv, jejichž demonstrativní výčet uvádí.<sup>274</sup> Dále pak bylo stanoveno, že situace zákonem neupravené, tedy včetně společné havárie, se řídí rakouskými normami námořního práva.<sup>275</sup>

### 3.4. Vývoj právní úpravy společné havárie na území ČR před rokem 1918

Na území naší vlasti se za dobu jejího osídlení vystřídala řada státních útvarů a naše území podléhalo různým právním řádům. Jest pravdou, že územní zisky realizované za vlády krále Přemysla Otakara II. pravděpodobně formálně podřadily pod pravomoc hlavy českého státu i záležitosti související s plavbou a provozem některých přístavů na Jadranu, avšak bez reálného významu, neb na dobu toliko několika let. Stejně tak jest pravdou, že Leopold III. Habsburský získal již v roce 1382 pro Rakouské vévodství<sup>276</sup> kontrolu nad přístavy Trieste a Fiume (dnešní Rijeka). Bylo by tedy možno tvrdit, že od nástupu Albrechta II. Habsburského na český trůn by se obyvatelé Zemí Koruny české například účasti na námořní plavbě z Terstu mohly stát subjekty tehdy platného námořního práva. Navzdory výše uvedenému však pro účely této práce považujeme za první významnou právní normu, jejímiž adresáty mohly být i subjekty, resp. fyzické a právnické osoby s domicilem na území dnešní České republiky tzv. tereziánský plavební patent<sup>277</sup> (dále též jen jako „Patent“). Ten platil na území Rakouska až do roku 1981, kdy byl, již samozřejmě nikoli ve zcela původní a nezměněné podobě,

---

<sup>273</sup> Zajímavým prvkem byl institut národnosti lodě, kdy z něj plynul pouze nárok na přiznání práva vlajky za podmínky splnění zákonných podmínek. Národnost československá náležela lodí, jejichž vlastníky byly alespoň ze 2/3 státní občané ČSR nebo domácí osoby právnické, jejichž neobmezeně ručící společníci jsou alespoň ze 2/3 čs. příslušníky, nebo tuzemská společenstva svépomocná. GRUBER, Josef. *Základy námořního práva československého*. str. 5.

<sup>274</sup> Viz ust. § 36 O pravidlech pro plavbu lodí námořních, zákona č. 316/1920 Sb. „*Pro plavbu a řízení československých lodí námořních, pro vyhýbání se a pomoc při úrazech, jakož i pro opatření bezpečnostní, pro užívání světel, signálův a vlajek, pro telegrafování a vůbec pro lodní službu platí, pokud nebude jinak ustanoveno, pravidla, jež byla platná v Rakousku. V platnosti zůstávají též pravidla mezinárodních úmluv přijatých hlavními státy námořními, tak zejména mezinárodní úmluvy ze dne 23. září 1910 o srážkách lodí, o pomoci a záchraně na moři, mezinárodní zdravotnické úmluvy pařížské ze dne 3. prosince 1903 a mezinárodní smlouvy radiotelegrafické ze dne 5. července 1912.*“

<sup>275</sup> Viz ust. § 39 zákona č. 316/1920 Sb. „*Pokud zákon tento nemá ustanovení, jest užití, dříve, než vydána budou ustanovení nová, norem námořního práva bývalého Rakouska, ať zákony, ať nařízeními vydaných, ať obyčejově právních, s vyloučením těch, jež se staly bezpředmětnými, pokud hledí výlučně k místním poměrům a zařízením mimo území republiky Československé. Zrušuje se zákon ze dne 7. května 1879, č. 65 ř. z., pokud se týče čl. XVI. uherských zákonů z roku 1879 o registrování námořních lodí obchodních i s prováděcími nařízeními. Ostatní zákony a nařízení pozbývají platnosti, pokud odporují tomuto zákonu.*“

<sup>276</sup> Soubor pěti listin označovaných jako *Privilegium Maius*, na základě kterého mělo dojít k prohlášení Arcivévodství v roce 1359 byl již ve své době označován jako padělek. To bylo potvrzeno výzkumy v 19. století.

<sup>277</sup> Politisches Navigationsedikt vom 25. April 1774, v italském vydání Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaca

derogován zákonem 174 Gbl. /1981, Seeschiffahrtgesetz (o námořní plavbě).<sup>278</sup> To napovídá jisté kvalitě legislativní činnosti tvůrců tohoto zákona.

#### 3.4.1.1. Mezinárodní smlouvy týkající se společné havárie

Spolu s romantickými snahami o ustavení koloniálního impéria rakouské státní orgány vyvíjely diplomatické aktivity, které v průběhu 19. století vedly k uzavření řady zajímavých, většinou bilaterálních smluv. Konkrétně čl. XIV. rakouské námořní smlouvy se Srbskem z roku 1882<sup>279</sup> uvádí, že „Zřizenci konsulární obou stran smlouvajících jsou oprávněni, vstoupiti na lodi národnosti své, které jsou ve vodstvu pohraničném, tam vyslychati příslušníky státu svého, zkoumati papíry lodní, rovnati spory mezi vůdci, důstojníky a mužstvem,<sup>280</sup> při úřadech zemských jim býti napomocnými a žádají-li za to vůdcové, vše opatřiti k zachránění ztroskotaných neb uvázlých lodí své národnosti a zboží na nich naloženého.“ Postupy, které mohly souviset i se společnou havárií, např. zjišťování škod na takeláži či nákladu, zajišťování dokumentace a svědectví účastných osob apod. tedy probíhaly v jurisdikci orgánu země vlajky lodě. Evidentně se však tato pravomoc nevztahovala na spory s osobami vlastníků zboží nebo přepravců.

Smlouva o legalizaci, učiněná mezi Rakousko-Uherskem a Německou říší č. 18/1880 ze dne 25.2.1880<sup>281</sup> v čl. II. písm. e) stanovuje uznávání platnosti dokumentů německých námořských úřadů s absencí recipročního uznávání.

#### 3.4.1.2. Další legislativní akty

Ustanovení § 7 písm. d) Zákona o poplatcích přístavních ve přístavech mořského pobřeží rakouského č. 108/1883 ze dne 10.6.1883<sup>282</sup> osvobozuje od přístavních poplatků lodě provádějící nutné opravy, tedy i lodě podstoupivší např. záměrné najetí na mělčinu v rámci

---

<sup>278</sup> Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes verieren alle Rechtsvorschriften, die Gegenstände betreffen, die in diesem Bundesgesetz egergelt sind, ihre Wirksamkeit, Es sind dies nachstehende Rechtsvorschriften, soweit sie bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes noch in Geltung Standen: (§ 58/1 Bundesgesetzblatt für die republik Oesterreich, 5. Stuck, 7. April 1981, Gesetze 174/1981, Seeschiffahrtgesetz).

<sup>279</sup> Konvence plavební č.85/1882 Sb, mezi Rakousko-Uherskem a Srbskem, Reichsgesetzblatt; In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18820004&zoom=2&seite=0000330&x=10&y=8>

<sup>280</sup> Jedná se zjevně o taxativní výčet.

<sup>281</sup> Zákoník říšský částka XXXI. ze dne 10.7.1880, str. 285; In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18800004&seite=0000285&zoom=2>

<sup>282</sup> „lodi tuzemské i cizí, které do přístavu vjedou, nemohouce na moři plouti a majíce být opraveny nebo odstrojeny .... jestliže při tom ani neskládají ani nenakládají“, Reichsgesetzblatt 1880; In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1883&page=400&size=45>



úkonů společné havárie. Z poplatkové povinnosti jsou dle písm. c) téhož ustanovení vyjmuta i rekreační plavidla (doslova „yachty“), pod podmínkou, že nevykonávají „operaci obchodní“. Takto lze dovodit, že bylo možno provozovat námořní obchod přinejmenším nepravidelně i s rekreačním plavidlem. Vzhledem k okruhu tehdejších vlastníků zábavních plavidel<sup>283</sup> je přiléhavé společné zařazení s erárními a vojenskými plavidly. Situací tísně, která je podmínkou pro realizaci úkonů oběti ve společné havárii se zabývá i Nařízení ministra obchodu č. 41/1880 Sb., ze dne 1.12.1880, ježto se týče povinnosti správců lodí, činiti pomoc v nouzi na moři.<sup>284</sup> Z dalších kodifikací měl pro aplikaci principů společné havárie význam ještě Všeobecný obchodní zákoník (ADHGB) z roku 1861. V pěti knihách upravoval obchodní, korporátní a závazkové právo. Podstatnou novelizaci utrpěl až v roce 1897.

### 3.4.2. Tereziánský plavební patent

#### 3.4.2.1. Historické a politické okolnosti vzniku Patentu

Okolnosti a souvislosti zákonodárné iniciativy, jejímž výsledkem bylo vydání Patentu<sup>285</sup> sahají až k politice otce Marie Terezie, císaře Karla VI. Jeho přesvědčení, že „plavba a obchod jsou základními pilíři státu“<sup>286</sup> pravděpodobně přispělo i k jeho dobrodružnému podniknutí v *Kaiserliche Ostendische Kompanie*, tedy jakési menší obdobě Holandské východoindické společnosti. Její činnost byla sice formálně ukončena v roce 1737, tedy v době, kdy Marii Teresii bylo dvacet let, avšak mnohé obchodní vztahy byly nadále udržovány. Krom toho císař Karel VI. začátkem 18. stol. liberalizoval podmínky obchodní plavby na Jadranu, a v přístavu Trieste<sup>287</sup> vyhlásil dobu dnešních bezcelních zón.<sup>288</sup> Rok po přijetí Patentu vyplouvá pod vlajkou Svaté říše římské loď *Giuseppe e Teresa*<sup>289</sup> s oprávněním provozovat námořní obchod mezi rakouskými přístavy na Jadranu a Persií, Indií, Čínou, Afrikou a Amerikou po dobu 10 let. Téhož roku je založena společnost *Triestiner Ostindische*

---

<sup>283</sup> Např. arcivévoda Ludvík Salvátor

[https://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig\\_Salvator\\_von\\_%C3%96sterreich-Toskana#cite\\_note-1](https://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Salvator_von_%C3%96sterreich-Toskana#cite_note-1)

<sup>284</sup> Reichsgesetzblatt 1880; In: ALEX Historische Rechts-und Gesetzestexte Online [Online] Dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rbo&datum=18800004&seite=00000467&zoom=2>

<sup>285</sup> Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaca in data di vienna 25. aprile 1774 I.R. GOVERNO CENTRALE MARITTIMO. 1843. *Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaca*. Trieste : I. Papsch Tipografo dell I.R. Governo, 1843.

<sup>286</sup> SOKOL, Anthony. *Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy*. Annapolis : United States Naval Institute, 1968. str. 4.

<sup>287</sup> Terst byl jediným významným rakouským přístavem, a tedy logicky valná většina vztahů musela vykazovat v rámci námořního podnikání z mezinárodněprávního hlediska cizí prvek. Tomu se pak musela přizpůsobovat i legislativa.

<sup>288</sup> O dramatických politických změnách a vzestupu Terstu na úkor Benátek též REDDIE, James. *Historical veiw of the Law of Maritime Commerce*. 1841. str. 281.

<sup>289</sup> Původně *Earl of Lincoln*, britská obchodní loď typu East Indiaman

*Handelskompanie*. Do potřeby normotvorby, jako legitimizačního prvku strategie státu pak nepochybně zasáhly i rozsáhlé územní zisky a ztráty Rakouska, ke kterým v regionu severní Itálie docházelo v průběhu celého 18. století i dále. Pod přílohou č. III. k Patentu, týkající se kontrolní činnosti přístavních orgánů a sociální péče o členy posádky, zanechané v zahraničí je podepsán Nicolo Conté Hamilton. Ten působil od roku v letech 1850–1864 jako prezident svobodného města Terst,<sup>290</sup> a byl tedy nepochybně výborně seznámen s místními poměry i předpisy námořního práva různých středomořských regionů. Českou stopu zanechal v plavebním patentu svým podpisem Leopold Vilém Krakowský z Kolowrat, který v době vydání působil ve funkci presidenta Dvorské Komory.<sup>291</sup> Dvorská Komora (*Hofkammer*) byla správním a poradním orgánem ve věcech finančních a rozpočtových. Agregovala příjmy rozpočtu, odpovídala za financování státní politiky, sjednávání státních půjček apod. Hrabě Krakowský však nebyl jen politikem ve fázi karierního vzestupu, ale i intelektuálem a velmi úspěšným podnikatelem. Tak lze logicky předpokládat, že jeho zájem o navigační patent a rozvoj rakouské námořní plavby a potažmo obchodu přesahoval pouhou formální povinnost spolupodpisu.<sup>292</sup> Bezpochyby souviselo vydání Patentu i s plány na rozvoj válečného námořnictva a přístavní infrastruktury, když v roce 1786 císař Josef II. ustanovuje rakouskou námořní vlajku a pro zvýšení bezpečnosti námořní plavby objednává z Nizozemí dva dvacetidělové kutry.<sup>293</sup>

Patent obsahoval výčet práva a povinnosti přístavních kapitánů, velitelů lodí, členů posádky, lodivodů a dalších osob. Pro lodě dálné plavby byl předepsána přítomnost lodního písaře (úředníka), byla upravena organizace služeb a kázně na palubě. Atraktivitu služby u námořní plavby, stavby lodí nebo rybářství, po zápisu do námořní matriky zvyšovalo osvobození od vojenské služby. Vdovy po námořnících, kteří zemřeli v námořní službě dostávaly důchod. Trvalým problémem však byl nedostatek námořních důstojníků, a tak docházelo k tomu, že na lodi byl formálně velitelem rakouský příslušník, avšak reálně se řídil radami většinou anglického velitele. Z těchto důvodů byla založena v Terstu škola matematiky a nautické navigace pro výcvik námořních důstojníků rakouského státního občanství, kde bylo studentům poskytováno stipendium. Kromě toho byla ve Fiume (Rijeka)

---

<sup>290</sup> KANDLER, Pietro. *Fasti, Sacri e Profani di Trieste e dell'Istria*, Trieste: Tipografia Weiss. 1849. str. 45.foxfox

<sup>291</sup> Web rodiny Kolowrat-Krakowských. *Kolowrat-Krakowští*. [Online] [cit. 27.5.2020]. Dostupné z <[Http://www.kolowrat.cz/cs](http://www.kolowrat.cz/cs)>

<sup>292</sup> HLEDÍKOVÁ, Zdeňka. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. 2. vyd. Praha : Lidové Noviny, 2007.

<sup>293</sup> SOKOL, Anthony. *Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy* str. 7.

maďarská Námořní akademie (výcvik námořních důstojníků pro maďarské obchodní loďstvo) a c. a k Námořní akademie (výcvik námořních důstojníků pro společnou Kriegsmarine).

Rozbor patentu vychází z jeho italského znění, které by logicky mělo vycházet z tradiční adriatické, resp. benátské námořní praxe a románských jazykových prostředků. Patent je rozdělen na sedm tematických článků (*Articolo*) a dále na paragrafy. Jednotlivé články jsou sestaveny jako soubory oprávnění a povinností osob účastných na plavebním provozu. Pro účely práce je podstatný obsah čl. I. o úřadu velitele přístavu Rakouského přímoří.<sup>294</sup>

#### 3.4.2.2. Překlad vybraných ustanovení Patentu

Ohledně úpravy institutu společné havárie je Patent překvapivě neexplicitní a stručný. Z textu je zřejmé, že je rozlišována společná havárie (*avarea generale*) a zvláštní havárie (*avarea particolare*)

V části druhé, nazvané „*De' capitani e padroni di bastimenti mercantili*”<sup>295</sup> v § 44 oddílu se uvádí, že bez legitimní příčiny nelze plavbu přerušovat a zásadně je třeba plout přímo do přístavu určení. Zmíněnými legitimními důvody může být nepřízeň počasí, hrozba útoku korzárů, nebo jiné nebezpečí (*sic*). Na to navazuje další ustanovení.

*§ 45. Ne casi opportuni si farà l'atto, che chia masi pruova di fortuna,*<sup>296</sup>

*Tanto in questa occasione, quanto in quella di getti, o di altro danno o pregiudizio inferito da qualche caso fortuito al bastimento o carico, il capitano, o padrone dovrà deporre l'atto che chiamasi; pruova di fortuna,*<sup>297</sup> *nel primo luogo in cui approderà, costituendo si ed eseguendo l'atto di cui si tratta, nella cancelleria del console o vice-console imperiale - regio; ed, in di lui mancanza, appresso il competente magistrato; ed in mancanza dell' uno e dell'altro, avrà l'attenzione di appuntare la pruova di fortuna appresso qualche persona pubblica o legale,*

---

<sup>294</sup> Dell'uffiziode' Capitani del porto nel Littorale austriaco.

<sup>295</sup> O kapitánech a velitelích obchodních lodí. Rozdíly mezi funkcí kapitána a patrona

<sup>296</sup> BARETTI, Giuseppe. *Dizionario Italiano ed Inglese*. Livorno : Tipografia di G.P. Pozzolini, 1828 uvádí k heslu „*Prova di fortuna*“ odkaz na anglický termín Sea Protest. Jedná se tedy o námořní protest, tak jak jej popisuje § 36 ZNP, tedy písemná zpráva o tom, že došlo nebo mohlo dojít v souvislosti s provozem lodě k mimořádné události, resp. k poškození lodě, nákladu nebo zdraví osob na lodi. taktéž Glossario Assicurativo synonymizuje výraz „*Prova di fortuna*“ s námořním protestem Intermediari Assicurativi. *Prova di fortuna*. In : Glossario Assicurativo [Online] 30.5.2012 [cit. 27.5.2020]. Dostupné z: <https://www.intermediariassicurativi.it/glossario/P/prova-di-fortuna.html>

<sup>297</sup> Monografie HARLAFTIS, Gelina. *Research in Maritime History No. 28 New Directions in Mediterranean Maritime History*. St. John : International Maritime Economic History Association, 2004 se věnuje námořnímu obchodu v oblasti Jadranu v období 18. století. Na str. 136 popisuje povinnost velitele lodí v případě mimořádné události do 24 hodin od příplutí, podat u velitele přístavu podrobné hlášení. Úředníci – „*provveditores*“ zaznamenávali dle dochovaných dokladů vyjádření velitele i posádky formou dotazníků.

§ 45 *Ve vhodných případech bude proveden zápis, který se nazývá námořní protest. Jak při této příležitosti, tak i v případě svržení zboží nebo jiných škodách nebo zraněních způsobených náhodnou událostí na lodi nebo nákladu, bude muset kapitán nebo velitel učinit zápis, který se nazývá námořní protest, na prvním místě, na kterém přistane ustanovením což provede při kanceláři císařského konzula nebo vicekonzula; a v jeho nepřítomnosti pod příslušným soudcem; a v případě, že jeho nepřítomnosti, bude věnovat pozornost námořnímu protestu některá veřejná nebo právnická osoba,*

V tomto ohledu Patent odpovídá i současné české právní úpravě, když úkon oběti nebo vynaložení nákladu je nepochybně úkonem ve smyslu ust. § 36 ZNP. Dále pak zákoník v části třetí stanoví krom jiného:

*čl. 45 „Se ed in quanto, li salari concorrano in avaria.*

*E questi salari non contribuiranno ad alcuna avaria, quella sola eccettuata, che concernesse il riscatto del bastimento; bensì riserviamo a capitani, padroni, e bastimenti il diritto, se, e quando competesse loro di portar in avaria generale, o speciale, le accidenze e compensazioni di spese e salari nel presente articolo disposte a favore degli uffiziali e marinari.“*

*čl. 45 Zdali a v jakém rozsahu přispívá se z mezd do havárie.*

*Mzdy nepřispívají do žádné havárie s výjimkou vykoupení lodi; vyhrazuje se však vůči kapitánům, velitelům lodí a lodím samotným právo pro případ společné či zvláštní havárie, provést náhradu mezd v souladu s tímto článkem ve prospěch důstojníků a posádky.*

Zcela zřejmá je relace s čl. 3 Ordinament z Trani,<sup>298</sup> jehož obsah taktéž vylučuje mzdy z příspěvkové povinnosti. Nedílnou součástí Patentu je na straně 150 tarif určující poplatky za jednotlivé úkony správních orgánů. Devatenáctou položkou je poplatek 2 lir za zaregistrování havárie, jejíž rozvrh bude proveden odborníky určenými námořním konzulem.<sup>299</sup> V tomto ohledu se nepochybně jedná o ad hoc ustanovení dispašera správním orgánem na žádost účastníka havárie. Tereziánský Navigační edikt z roku 1782 zůstal na území Rakouska v platnosti až do 31.12.2011. Budiž v následujících kapitolách pokračováno dále do hloubi historie námořního práva a jeho podstatných kodifikací, upravujících společnou havárii.

<sup>298</sup> ... *Et che lo salario delli marinari non sia tenuto di emendare mercantia veruna.* ... A ze své mzdy námořníci nejsou povinni k náhradě žádného zboží. Ordinamenta et consuetudo maris, viz kapitola 7.4. str. 112

<sup>299</sup> „*Per la registrazione di un processoverbale, concernente la partizione delle avarie, le quali sono stabilite da destinati periti del console.*“

## 4. Charte d'Oléron

### 4.1. Stručný popis kodifikace a zdrojových rukopisů

Zásadní kodifikací námořního práva a práva mezinárodního námořního obchodu vrcholného středověku v atlantické oblasti Evropy byla tzv. Chartre d'Oléron, známá poněkud nepřesně i jako Rolls of Oléron. Charta obsahuje dvě ustanovení,<sup>300</sup> která přímo upravují společnou havárii. Dále pak upravuje i proces náhrady škody v různých situacích námořního provozu, a při různých pochybeních jednotlivých účastníků. Těmi jsou vlastníci lodě, velitel, námořníci, obchodníci a okrajově lodivod. Podstatné okolnosti, důvody a rozbor možností datace jejího vzniku jsou předmětem dlouhodobého zkoumání a sporů, a zásadně přesahují téma této práce. Jedním z nejstarších rukopisů obsahujících krom jiných předpisů právě i Chartu, je Liber Horn – soukromá kompilace právních textů významného londýnského obchodníka s mořskými produkty Andrew Horna (asi 1275–1328).<sup>301</sup> S datací do roku 1311 je rukopis Liber Horn spolu s *Liber Memorandum Ecclesie de Bernewelle* jedním z nejstarších rukopisů obsahujících Chartu.<sup>302</sup>

### 4.2. Historicko-politické okolnosti vzniku Charty

Pro účely této práce není zcela podstatné, zdali iniciativa k sepsání Charty vzešla od Eleanor Aquitánské, vévodkyně z Guienne,<sup>303</sup> nebo od jejího syna anglického krále Richarda I.,<sup>304</sup> případně zda má původní text Charty skutečnou souvislost s námořním soudem na ostrově Oléron. Z obsahu jednotlivých pravidel, dějinného, politického a sociálního kontextu je zřejmé, že mezi zdroje inspirace tvůrců Charty patřily jednak místní<sup>305</sup> a severské námořní obyčeje, dále písemné prameny námořního práva mediteránního původu,<sup>306</sup> a konečně košatý

---

<sup>300</sup> Čl. VIII. a čl. IX. Charty

<sup>301</sup> Srov. heslo HORN, Andrew ve slovníku LEE, Sidney. *Dictionary of National Biography*, vol. 27. London : Smith, Elder and Co., 1891.

<sup>302</sup> V moderních thesích zabývajících se tématem se jako zdroje uvádí přes 30 rukopisů, srov. SHEPHARD, James. *Les Roles d'Oléron: Etude des Manuscrits et édition du text*. Poitiers : Université de Poitiers, 1985, případně se uvádí, že je známo 49 rukopisů včetně inkunábulí SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea? Comparative Studies in Continental and Anglo-American Legal History*. Berlin : Duncker and Humblot, 2005. str. 209)

<sup>303</sup> CLEIRAC, Estienne. *Les us et Coutumes de la Mer*. Rouen : Jean Berthelin, 1671

<sup>304</sup> Kupodivu žádné pojednání týkající se Charty nezahrnuje úvahu o důvodech, které by vedly hrdé aristokraty a mocné panovníky, aby se zabývali natolik přízemní a plebejskou záležitostí, jako je námořní obchod a právní úprava náhrady škody mezi jednotlivými účastníky námořního podniknutí.

<sup>305</sup> Dle Theodora Kieselbacha je Charta soupisem zvyků námořníků z okolí ústí řeky Girondy, zapojených do obchodu s vínem; KIESELBACH, Theodore. *Ursprung der roles d'Oléron und des Seerechtes von Damme - Hansische Geschichtblätter, band XII*. Leipzig : Duncker und Humblot, 1906.

<sup>306</sup> Pravděpodobně se jednalo o kopii některého rukopisu obsahující Nomos Rodion Nautikos.

strom námořní praxe. Identifikace podstatných historických okolností je klíčová pro alespoň hrubé určení teritoriálního rozsahu platnosti Charty. K jejímu pochopení je třeba brát v potaz i mezinárodně právní prvky v jejím obsahu.<sup>307</sup> Ač může takové tvrzení znít absurdně, koncem 12. století byla Francie, resp. Akvitánie společenským a administrativním centrem Anglie. V právních listinách z roku 1292 jsou král Edward I., jeho kancléř a předseda nejvyššího soudu (*Chief Justice*) prezentováni jako hovořící francouzsky. Pomineme dynastické důvody, které k této skutečnosti vedly, a které byly shodou okolností taktéž dílem spjaté s námořním provozem, resp. námořní přepravou osob<sup>308</sup> a velmi zjednodušeně konstatujeme, že v tehdejší době byla trvalost stálého území států jako formálních administrativních útvarů ještě více než v současnosti pouhým záměrem odpovědných osob. Taktéž existuje hypotéza, podle které byla Charta soukromou sbírkou pravidel<sup>309</sup> uspořádanou podle rozhodnutí soudu, nenese žádné pečeti, a postrádá preambuli uvádějící světskou či církevní autoritu, poskytující normě jakýsi mocenský patronát.<sup>310</sup> To bývalo běžné u státoprávních listin, listin upravujících dědická a majetková práva, osobní statuty osob apod. Chartu je s ohledem na historické okolnosti a realitu námořního obchodu třeba vnímat coby součást středověkého *Lex Mercatoria*, a nikoli jako nedílnou a formálně přijatou součást systému práva konkrétního státu. Je-li stavěn vznik Charty do souvislosti se společenstvím obchodníků z Bayonne,<sup>311</sup> není taková teorie v rozporu s výše uvedeným.

### 4.3. Geografické a technicko-nautické okolnosti vzniku Charty

Ostrov Oléron se nachází blízkosti Rochefortu a ústí Girondy, která spolu s Garonnou a navazujícím povodím sloužila tradičně jako dopravní tepna. Téměř celý ostrov je obehnan nebezpečnými útesy a písčinami, tvořícími bariéru oceánu. Směr a síla proudů, které generuje semidiurnální příliv s rozdíly ve výšce hladiny až 6 metrů se periodicky mění.<sup>312</sup> V ústí Girondy se nacházejí nestabilní, přesouvající se písčité lavice a plavební příručka uvádí, že

---

<sup>307</sup> Respektive absenci některých tradičních nástrojů mezinárodního práva soukromého, např. kolizních norem.

<sup>308</sup> Dne 25.11.1120 ve večerních hodinách odplouvala z přístavu Barfleur do Anglie loď, na jejíž palubě se krom jiných vrcholných představitelů anglické aristokracie nacházel i William Adelin, syn krále Henriho I. Beauclerca a následník anglického trůnu. Brzy po vyplutí došlo ke kolizi se skaliskem, potopení lodě a smrti všech cestujících. Tím byla zahájena sekvence událostí, které vedly k panství Plantagenetů nad Akvitánií.

<sup>309</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton 1911, reprint*. London : Forgotten Books, 2015. ISBN 978-1-332-34663-9. str. 245

<sup>310</sup> Aktivní legislativní činnost většiny suverénů tehdejší doby spočívala maximálně ve vydání rámcových pokynů ke zpracování konkrétního tématu a nastavení rámce realizace požadovaných výstupů této činnosti.

<sup>311</sup> SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea*

<sup>312</sup> Pilot book Atlantic France PARKINSON, Jeremy. *Atlantic France, North Biscay, to the Spanish border*. London : RCC Pilotage Foundation/Imray, Laurie, Norie et Wilson, 2010. ISBN 978-184623-280-0. stránky 228, 254 a další.

„přílivové proudy jsou velmi silné a nesledují linii estuária ... střet přílivu a říčního proudu vytváří silné turbulentní proudy a agresivní příboj. Nepokoušejte se o vplutí, pokud vítr vane od jihozápadu po západ, až sever, zvláště tvoří-li se příboj, nebo při odlivu.“ V současné době ústí řeky Girondy lemují stovky laterálních bójí vyznačujících plavební trasy a bezpečnost námořní dopravy je zajišťována vyspělými technickými prostředky. Totéž, co je shora uvedeno o ústí Girondy platí v ještě větší míře i o ústí řeky Charente. I tam vybíhají pohyblivé písčité mělčiny několik mil do moře, tvoří plavební překážky, a navíc i ostré a nebezpečné lámající se vlny. V období 13. a 14. stol. v La Rochelle ještě neexistoval uzavřený přílivový přístav a dalším důležitým přístavem v estuáriu řeky Charente byl Châtelailon, kde se lodě vytahovaly na pláže. Krom toho v souvislosti s rozšířením křesťanství na Britských ostrovech postupně expandoval námořní obchod s vínem, resp. jeho export z Francie do Anglie a Skotska.<sup>313</sup> V průběhu 5. stol. n.l. vymizelo užívání amfor, jejichž uzávěry podstatně prodlužovaly trvanlivost transportovaného vína. Nadále se pro skladování a přepravu používaly dlouhé sudy (tonne), v nichž víno podléhalo zkáze podstatně rychleji. Transport vína z Francie do Anglie tedy představoval boj s přírodními podmínkami i s časem.<sup>314</sup> Další mimořádně nepříjemnou komplikací bylo načasování sklizně a výroby vína na podzim, až začátek zimy. Toto období je přitom pro plavbu v Biskajském zálivu a dále na sever extrémně nevhodné.<sup>315</sup> Tento tlak nepochybně podnítil rozvoj mořeplavby a potažmo i legislativy, která upravovala krom jiného i postupy v případech mimořádných událostí včetně společných havárií. Krom jiného došlo přibližně v období předpokládaného vzniku a účinnosti Charty k revolučnímu počínu v podobě vynálezu kormidla v podélné ose lodě, které nahradilo méně účinná kormidelní vesla<sup>316</sup> a podstatně lépe plnilo svoji funkci v extrémních podmínkách atlantické plavby.

Moderní literatura<sup>317</sup> uvádí, že dřívější analýzy Charty a jejího textu se zaměřovaly na toto téma jako izolovaný fenomén a nebraly dostatečně v potaz materiální, hospodářské a společenské podmínky, ve kterých byla legislativní činnost realizována. Stejně tak lze říci, že téměř kompletní obsah dosavadní rozsáhlé bibliografie týkající se Charty postrádá náhled osoby účastné v námořní plavbě a disponující povědomím o námořní praxi. Vedení lodí a plavba v zálivu Charente a v Biskajském zálivu, případně osobní zkušenosti s procesem

---

<sup>313</sup> Úzkou souvislost vzniku Charty s rozvojem obchodu s vínem spatřuje James Shephard.

<sup>314</sup> UNWIN, Tim. *Wine and the Vine, Historical Geography of Viticulture and the Wine Trade*. London : Rutledge, 1996. ISBN 0-415-14416-7. str. 155 a dále.

<sup>315</sup> PARKINSON, Jeremy. *Atlantic France, North Biscay*

<sup>316</sup> MOTT, Lawrence. *Development of the Rudder, A.D. 100 - 1600*. London : Chatham Publishing, 1997. ISBN 0-89096-723-7. str. 80 a dále.

<sup>317</sup> SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea*. str. 220.

kotvení přitom umožňují poněkud autentičtější vhled do skutečného smyslu jednotlivých ustanovení Charty a plastičtější teleologickou úvahu.

#### 4.3.1. Datace vzniku Charty

Jedna z nejstarších zmínek o procesním užití Charty pochází z privilegia francouzského krále Karla V. z roku 1364,<sup>318</sup> které konstatuje, že spory obchodníků z Kastilie se správou města Harfleur mají být řešeny dle „*coustumes de la mer et les droiz de Layron*“. Z protější strany kanálu La Manche a z roku 1351 pak pochází záznam z MS Liber Rubeus villae Bristoliae.<sup>319</sup> Ten popisuje spor o ztracené zboží, vedený před kolektivním justičním orgánem složeným ze starosty a baillifů města Bristol. Obě strany se ve své argumentaci shodně odvolávaly na „*lex consuetudo de Oleron*“. Krom jiného i na základě výzkumů řady badatelů<sup>320</sup> lze velmi zjednodušeně akceptovat moderní závěry, že Charta mohla vzniknout v počátku vlády Edwarda I. (1272-1307), až o několik dekad dříve.<sup>321</sup> K tomu odkazuje i článek XXVI. v textu Oak book of Southampton.<sup>322</sup>

#### 4.4. Text Charty ve znění Liber Horn s překladem a komentáři<sup>323</sup>

V průběhu 20. století byly učiněny různé pokusy o sestavení jakéhosi genealogického stromu rukopisů a textů Charty, tak jak byly kopírovány z dnes neznámého původního manuscriptu.<sup>324</sup> Podrobnému rozboru a srovnání byly podrobeny texty většiny verzí, obsažené v různých MSS, nacházejících se v různých regionech západní Evropy.<sup>325</sup> Přesto zůstává v některých bodech Charta poněkud nesrozumitelná, resp. její text nedává plný smysl, soustředíme-li se výhradně na lexikologicko-právní a paleografické hodnocení. Autory textu Charty však byly s největší pravděpodobností osoby zapojené do plavby a obeznámené s praxí mezinárodního námořního obchodu. Náhled byt' amatérského námořníka na soubor textů jednotlivých článků může přinést kontextuálně jiné hodnocení. Texty jednotlivých rukopisů se pochopitelně v různém rozsahu, někdy i zásadním způsobem liší. K překladu byly

---

<sup>318</sup> Srov. LAURIERE, M. *Ordonnances des Roys de France de la troisième race, vol. IV*. Paris : Imprimerie Royale, 1723. odd. 436, čl. 42.

<sup>319</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. I*. London : Longman and Co., 1871. stránky lxi, fn.

<sup>320</sup> Estienne Cleirac, Jean Marie Pardessus, Travers Twiss, Timothy Runyan, James Shephard, Paul Sturder, Karl-Friedrich Krieger, Theodore Kieselbach, Edda Frankot, Margareta Serna Valejo a další

<sup>321</sup> Analýzy z 2. pol. 20. stol. kladou dobu vzniku mezi roky 1224 a 1286. KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron*. Koln : Boehlau Verlag, 1970. ISBN 3-412-2580-9. str. 71

<sup>322</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 101 a dále srov. text čl. XXVI. Charty.

<sup>323</sup> Původní text i překlad vždy kurzívou.

<sup>324</sup> Srov STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton* str. xlvi; vnímá všechny britské MSS jako pocházející z jednoho neznámého zdrojového MS označeného x, který má generačně přímo navazovat na původní text.

<sup>325</sup> Srov. KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron*. stránky 14-15.



využity různé zdroje,<sup>326</sup> původní text však vychází z právě z Liber Horn.<sup>327</sup> Cílem překladu bylo udržet maximální věrnost až k mezím racionálního slovosledu a větné skladby. Zásadní důležitost pak mají výrazy vyjadřující povinnost či vzájemné vztahy osob, obchodníků – vlastníků lodi a nákladu, velitele lodi a posádky, zájmena určující jednotlivé účastníky vztahů i další zdánlivé drobné významové nuance. Je zřejmé, že určit exaktně přesný význam jednotlivých výrazů v normanštině je velmi komplikované, bez znalosti kontextuálních, v době platnosti běžných, až samozřejmě známých frekventant, jejichž význam a znalost vymizely. Je zřejmé, že některé dosavadní pokusy o částečné tlumočení do češtiny<sup>328</sup> jsou druhotnými překlady z anglického jazyka a nelze je považovat za přiléhavé originálnímu textu.

*I. Ceo est la copie chartre Doliroun de jugementz de la Meer. Primerement lem fet un homme mestre dune Neef. La neef est a deus hommes ou a treis. La neef sen part de pays dount ele est, et vient a Burdeux, ou a la Rochele, ou aillours, et se frette a aler en pais estraunge. Le mestre ne poet pas vendre la nef, si il nad comaundement ou procuracion des seignurs; mes si il ad mestier de despenses, il pout bien mettre ascun des apparailes en gage, par conseil des compaignouns de la neef. Et ceo est le jugement en ceo cas.*

*I. Toto jest kopie<sup>329</sup> Charty Oleronské pro soudy ve věcech námořních. Nejprve jmenují muže velitelem lodi,<sup>330</sup> Lod' náleží dvěma nebo třem.<sup>331</sup><sup>332</sup> Lod' odpluje ze země, kde se nachází, připluje do Bordeaux nebo do La Rochelle či jinam a je naložena pro plavbu do cizí*

---

<sup>326</sup> Srov. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. I. str. 89 a dále TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. III. London: Longman and Co., 1874. str. 4., ke komparaci byl použit i text MS. Poitiers a německé a anglické překlady.

<sup>327</sup> Jedná se o nejstarší rukopis, naposledy zpracovaný v roce 1970, jehož autorem byla osoba profesně spjatá s mořem, a tedy potencionálně vnímající významové nuance znění.

<sup>328</sup> VRBA, Vojtěch. Společná havárie a její středověký právní život v Baltském moři. *Právně historické studie*. 2018, Sv. 48/2str. 177.

<sup>329</sup> Zmínku o tom, že listina je kopií paradoxně postrádá mladší MS Oak book of Southampton.

<sup>330</sup> Výraz „mestre“ z lat. magister nelze jednoduše přeložit, neb postavení velitele lodi přesahovalo zásadním způsobem recentní oprávnění. V době vzniku Charty jednal velitel zároveň jako manager lidských zdrojů, obchodní reprezentant a administrátor. Pojem „mestre“ je tak mnohem spíše ekvivalentem středomořského výrazu „padrone“ – patron. Funkce patrona a kapitána autenticky popisuje Voldřich Prefát z Vlkánova, který v roce 1546 absolvoval plavbu z Benátek do Svaté země. „Patron jest pán neb hospodář lodí, ten vši i vším, co jest v ní, vládne tak jako hospodář v domě svém ... po patronovi jest druhý hejtman lodi, který slove vlasky capitaneo e la nave; viz. PREFÁT Z VLKANOVA, Voldřich. 1947. *Cesta z Prahy do Benátek*. Praha: Vesmír, 1947 str. 39. Terminus „kapitán“ tak směřuje k přímému výkonu velení plavidla a vychází z hodnostního označení. I v moderní angličtině se velitel obchodní lodi označuje jako „Master“.

<sup>331</sup> Zjevně se jedná o stanovení možnosti děleného vlastnictví lodě. Přísně logickým výkladem by byla vyloučena možnost vlastnictví jedinou osobou. Jedná se tedy spíše o demonstrativní výčet možností.

<sup>332</sup> Srov. PARSONS, Theophillus. *Law of Shipping*, vol. I. stránky 90 a dále.

země.<sup>333</sup> *Velitel nesmí loď prodat nemá-li takové pokyny<sup>334</sup> či zmocnění majitelů<sup>335</sup> – potřebuje-li však proviant, může po poradě se společníky zastavit vybavení lodi. A tak má být rozhodnuto v takové věci.*<sup>336</sup>

Velmi stručným a způsobem je podána dispozice dělení vlastnictví lodě, kterou je třeba vnímat jako demonstrativní výčet možností. Neexistuje důvod se domnívat, že by počet spoluvlastníků nesměl být vyšší než tři, případně že by určité skupiny osob jinak nadaných plnými právy byly jakkoli omezeny v nabývání spoluvlastnických podílů na lodích. Dále jsou vymezena práva velitele v případě vzniku potřeby zajištění financování další plavby. Z obsahu dále vyplývá, že pro adresáty normy je Bordeaux a La Rochelle tuzemskem, aniž by byly jakkoli konstatovány konsekvence ve smyslu mezinárodního práva soukromého. To implikuje dlouhodobý a rozšířený koncept kolize norem, který normotvůrce pokládá za zcela samozřejmý a všeobecně známý.<sup>337</sup> Dále jsou určovány limity jednání velitele lodi a podmínky, za kterých lze ručit vybavením lodě za úvěr.<sup>338</sup>

*II. Une neef est en une havene et demore<sup>339</sup> pur attendre soun temps et quant vient a soun partir, le mestre deit prendre conseil oue ses compaignouns, et lour dire: "Seignurs, vous avez cest temps." Ascun i auera, qi dirra, "le temps nest pas bon", et ascunes qi dirrout, "le temps est bel et bon."<sup>340</sup> Le mestre est tenuz de ceo acorderoue les plus des compaignouns. Et sil fet autrement, Le mestre est tenuz a rendre la nef et les darrees, si il semperdout. Et cest le jugement en ceo cas.*

*II. Loď je v přístavu, a zdržena čeká na své počasí a když přijde k odplutí, velitel se pak poradí s posádkou řkouce jim: Pánové, máte takové počasí“. Jsou ti, kteří řeknou „počasí není dobré“ a ti, kteří řekou „počasí je krásné a dobré“. Velitel je povinen jednat*

---

<sup>333</sup> *pais estraunge* – Charta vznikla a byla užívána v době existence anglického panství nad Aquitánií (tedy včetně oblasti ostrova Oléron a estuária Gironde) a dalšími částmi dnešního území Francie. Tato území v průběhu 14. a 15. století v různých časových periodách přecházela pod kontrolu té či oné strany.

<sup>334</sup> dále v textu Charty ve smyslu pokynu příkazce; srov. ust. § 2432 NOZ.

<sup>335</sup> „*comaundement ou procuracioun*“.

<sup>336</sup> Formulace, resp. užití výrazu „*jugement*“ svádí k dojmu, že se vlastně jedná o jakési zaznamenané rozhodnutí. Tento výraz však lze dle Dr. Stichauera překládat i jako „posouzení“. Z obsahu a kontextu jednotlivých článků je navíc zřejmé, že se nejedná o konkrétní kauzy.

<sup>337</sup> Z kontextu je přitom zřejmé, že se jednalo o koncept. *Lex Fori*

<sup>338</sup> Námořní zástava (*Maritime lien*) je specifickým oborem námořního, resp. mezinárodního soukromého práva

<sup>339</sup> Jako „*demurrage*“ se v současné době označují poplatky za zdržení

<sup>340</sup> Doslova krásný a dobrý, je tradiční středověký synonymický binom, příznivé počasí (komentář Dr. Jaroslava Štichauera)

v souladu s většinou společníků.<sup>341</sup> *A čini-li jinak, je velitel povinen nahradit loď a zboží, bude-li ztraceno (má-li k tomu prostředků).*<sup>342</sup> *A to je rozhodnutím v takové věci.*<sup>343</sup>

Z obsahu ustanovení vyplývá povinnost velitele lodi respektovat doporučení většiny námořníků co do hodnocení rizika vyplutí z hlediska počasí. Z dnešního pohledu se jedná o zásadní narušení pravomocí velitele.<sup>344</sup><sup>345</sup> Předmětné ustanovení však zajišťuje veliteli možnost na vlastní odpovědnost názor většiny posádky překonat. V tomto ohledu je třeba normu vnímat jako kombinaci implementace již existujících obyčejů a okolnosti, že se Akvitánie stala součástí geograficky extrémně rozsáhlého státu. Nadto se plavba z Bordeaux do Anglie realizovala v oblastech z nautického hlediska extrémně náročných a nebezpečných, zvláště ve srovnání např. s východním Středomořím.<sup>346</sup> Ve většině z těchto oblastí se vyskytují zvláštní schémata vývoje počasí s typickými projevy rozvoje (např. tvar mraků a směr jejich pohybu). U všech osob zapojených do námořní plavby se tak nepochybně předpokládala vysoká úroveň mezigeneračně předávaných znalostí o počasí, mořských proudech a geografii v lokalitách jejich původu.

Osoby, na které se velitel obrací jsou v různých rukopisech označovány jako „*seigneurs*“,<sup>347</sup> „*seygnurs*“,<sup>348</sup> případně v pozdějších vydáních jako „*Mates*“. <sup>349</sup> Z kontextu je zřejmé, že se mohlo jednat jak o posádku, tak o jiné přítomné osoby (cestující, obchodníci), což platí i pro obdobné formulace v jiných člancích Charty.

*III. Une Nef sempert en ascunteres ou en quel leu qe ceo soit; Les mariners sount tenuz a sauver les plus kil purrount; et si laident, le mestre est tenu a engager sil nad deniers, de ceo qil sauverount, et les remener a leur teres; Et sil ny aydent, Il nest tenuz de riens lour bailer ne de rien les purveier, ainz perdent lur lowers, quant la nef est perdue. Et le mestre*

---

<sup>341</sup> Jedná se přitom o osoby, označované v předchozím textu oslovením „*Seigneurs*“.

<sup>342</sup> Ve většině mladších rukopisů doplněn text „*si il ad de quey*“.

<sup>343</sup> Dle komentáře Dr. Jaroslava Štichauera nelze vnímat výraz „*jugement*“ výlučně jako konkrétní rozhodnutí orgánu, ale též jako posouzení, příležitostnějším překladem by mohla tedy být věta „*a tak má být posouzena taková věc.*“

<sup>344</sup> K tradičním pravomocem velitele lodi srov. PARSONS, Theophilus. *Law of Shipping, vol. I.* str. 3 a dále.

<sup>345</sup> Srov. §§ 32, 33 a 34 ZNP k oprávnění velitele plavidla; dále k postavení velitele a k vývoji jeho pravomocí a povinností srov. závěrečnou thési z University v Göteborgu TOREMAR, Marcus. *Legal Position of the Ship Master; Master thesis.* Göteborg : Göteborg University, 2000).

<sup>346</sup> Viz str. 167

<sup>347</sup> Liber Horn, viz. KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron*, Liber Niger Admiralitatis TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. I.*

<sup>348</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*

<sup>349</sup> Kniha „*Rutter of the See*“ vydaná v Londýně roku 1636 obsahuje zajímavou verzi Charty v angličtině sedmnáctého století TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. I.* str. 89 fn.

*nad nul poer de vendre la apparailes de la nef, sil nad comaundement ou procuracioun des seignurs, mes les deit mettre en sauve garde jesqes al taunt qil sache lur volunte.<sup>350</sup> Et si doit fere a plus loialment qil purra. Et si le feseit altrement, Il est tenu damender, sil ad de quey. Et cest le Jugement en ceo cas.*

*III. Lod' je ztracena at' už v kterékoli zemi nebo na jakémkoliv místě je. Námořníci jsou povinni zachránit co nejvíce mohou, a těm co se na záchraně podílí, velitel je povinen, nemá-li peněz, uhradit jim cestu domů z toho co bylo zachráněno. A těm, kteří nepomáhali není povinen ničeho poskytnout ani opatřit a ztrácejí svoji mzdu, je-li loď ztracena. A velitel nemá oprávnění prodat vybavení lodě, nemá-li takové pokyny či zmocnění vlastníků, ale má jej strážit, než zví jejich vůli (vlastníků). A toto je povinen učinit s nejvyšší lojalitou jaká je možná. A učiní-li jinak, je povinen poskytnout náhradu, má-li jakou. A tak má být posouzena taková věc.*

Jedná se o ustanovení, které evidentně reaguje na situace, kdy námořníci ze ztroskotané lodě zjevně nepodnikli nic pro záchranu zboží. Námořníci jsou motivováni ke koordinované záchraně zboží a velitel lodě je povinen osobám účastnícím se na záchraně zboží, z jeho hodnoty hradit cestu do domovského přístavu. Péči o zachráněný majetek je velitel povinován srovnatelným způsobem s moderními normami.<sup>351</sup> V ustanovení je přímo zahrnuta i sankční část normy, když explicitně konstatuje povinnost nahradit škody způsobené jiným než „*plus loialment*“ jednáním ve vztahu k přepravovanému zboží. V římském právu dokonce existovala možnost, aby námořníci nárokovali dlužnou mzdu ze zachráněného zboží.<sup>352</sup>

*IV. Une nef se part de Burdeux ou ailleurs; il avient ascunefoiz qele sempire, lem sauve le plus qe lem peut des vins et des autres darrees; les marchaunz (et le mestre)<sup>353</sup> sont en graunt debat et demaudent les marchaunz de mestre avoir lour deniers, il les deyvent bien aver paiaunt lur fret de taunt, come la nef ad fet de veyage sil plest al mestre. Et si le mestre voet, il poet bien adubber sa nef, sil est en cas kil la puisse adubber prestement, Et si noun, il poet lower un autre nef et fere la veiage et auera le mestre soun fret de taunt cum il auera des darres sauves par ascune manere. Et cest le jugement en ceo cas.*

<sup>350</sup> V Oak book of Southamtpon doplněno textem „*des seignurs*“.

<sup>351</sup> Srov. ust. § 2432 NOZ „*Příkazník plní příkaz poctivě a pečlivě podle svých schopností; použije přitom každého prostředku, kterého vyžaduje povaha obstarávané záležitosti, jakož i takového, který se shoduje s vůlí příkazce*“ a dále ust. § 2475 NOZ „*Způsob a podmínky přepravy zasilatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasilatel zná.*“

<sup>352</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 59

<sup>353</sup> Pozdější poznámka v MS.

*IV. Lod' odpluje z Bordeaux nebo odjinud; stane se, že je ztracena, a je zachráněno tolik vína a jiného nákladu, kolik bylo možno. Obchodníci jsou ve sporu s velitelem a požadují na něm své zboží<sup>354</sup> a to mohou právem obdržet, zaplatí-li dopravné za část cesty, která byla vykonána, a uzná-li velitel za vhodné. A přeje-li si velitel, může dobře<sup>355</sup> opravit loď, v případě, že umožňuje rychlou opravu. A pokud nikoli, může najmout jinou loď a dokončit plavbu. A velitel obdrží platbu za dopravu zboží jakkoli zachráněné. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Předmětné ustanovení upravuje případy náhrady škody v situaci zkázy lodě, kdy je část nákladu zachráněna a smlouva o přepravě splněna buď částečně, vykonáním přepravy na určitou vzdálenost, nebo v plném rozsahu, když velitel najme jinou loď. Volba mezi metodami řešení situace tak bylo opět ponechána moudře na veliteli lodě, který byl nucen podstoupit i ekonomickou úvahu, resp. srovnání obou postupů co do porovnání výnosů a nákladů. Podstatným atributem ustanovení z hlediska teorie práva je konstatování, že částečné plnění smlouvy má mít reciproční charakter, a že za částečné plnění smlouvy se považuje i dopravení části nákladu na část ujednané vzdálenosti.

*V. Une nef se part de acun port charge ou voyde et aryve en alcun port. Les mariners ne deyvent pas issir hors saunz conge de mestre; qar si la nef senperdoit par acun aventure, a dunc il serrount tenuz a amender silsont de qei; mais si la nef estoit en lieu ou ele se fut amarree de quatre amarrees il purront bien issir hors<sup>356</sup> et revenir par temps a lour nef. Et cest le jugement en ceo cas.*

*V. Loď odplouvá z přístavu naložená či prázdná a připluje do jiného přístavu. Námořníci nemají dovoleno opustit loď bez svolení velitele; neb pokud byla-li by loď jakoukoli událostí poškozena, tito budou povinni škodu nahradit podle svých možností; stojí-li však loď vykotvena na čtyřech kotvách, je posádka oprávněna vyjít na břeh a vrátit se včas na svoji loď. A to je rozhodnutím v takové věci.*

---

<sup>354</sup> „Deniers“ z lat. denarium; v článku II. Charty je použit výraz „darrees“, který je synonymický. Prvotně se jednalo o mince (různé, v čase proměnlivé hodnoty), pak obecně peníze, ale i zboží. V moderní fr. slovo *denrées* znamená v zásadě potraviny, ve významu zboží (poznámky Dr. J. Štichauera). I z kontextu ustanovení vyplývá jednoznačně význam ve smyslu zboží. V dalších MS jsou použity výrazy „darres“, „denrees“ apod. V textu Oak Book of Southampton, srov. STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton* str. 61; je výklad, kdy je jeden výraz použit ve jednom ustanovení ve dvou významech.

<sup>355</sup> Dále v textu ve smyslu „po právu“.

<sup>356</sup> Pozdější vpis do textu MS; ve většině ostatních MSS je v různých drobně se lišících variantách obsažen organicky.

Jedná se opět o ustanovení reagující na reálně existující problém. Kotvení je ostatně i recentně předmětem rozsáhlých technických a metodických úvah řady odborných publikací.<sup>357</sup> Zajímavé je stanovení objektivní odpovědnosti<sup>358</sup> nepřítomných námořníků za škody vzniklé na lodi v době jejich absence.

*VI. Mariners se lowent ou lour mestre, et acuns deux sen issent saunz conge hors et senyverent et fount contekes et en y a acuns, qi sount naufrés; le mestre nest pas tenuz a eux fere garir ne a les purveier de rien, eins les poet ben mettre hors et lower un autre en lieu de li, et sil couste plus qe celui, il le deit paier, si le mestre troeve rien de soen; mes si (le mestre) lenvoye en acune service de la nef par soun comaundement et sil se blessat ou le naverat, il deit estre garries et sauves sus le coustes de la nef. Et cest le jugement en ceo cas.*

*VI. Námořníci se dávají najímat svým velitelem, a jsou tací, kteří opustí loď bez dovolení, opijí se a vyhledávají spory a některý je zraněn; velitel není povinen nechat ho léčit, nebo mu čehokoliv poskytovat, naopak jej může vysadit na břeh a za něj najmout jiného; a jsou-li náklady na jiného vyšší než na prvního, je námořník povinen toto hradit nalezne-li velitel jeho majetku; Pošle-li však velitel námořníka rozkazem do služby na lodi a tento utrpí úraz nebo zranění bude mít péči a léčení na lodní náklady. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Pracovněprávní ustanovení at' již jsou jakkoli obsahově atraktivní, a dokonce vykazují z hlediska mezinárodního práva cizozemský prvek (teritoriální i osobní), stojí mimo téma této práce.

*VII. Il avient qe maladieenprent a un des compaignouns ou a deus ou a troys (en fesanz lur service de la nef);<sup>359</sup> il ne poet pas taunz estre malades en la nef. Li mestre li doit mettre hors et li quere un hostiel et li bailer crescet ou chaundeile et li bailer un de ses valles de la nef pur li garder ou lower une femme qe prenge garde a li. Et li deit puveier de tele viaunde cum len use en la nef, cest asaver de taunt, come il prist en saunte et rien plus, si ne li plect. Et sil voet aver viaundes plus deliciouses, le mestre nest pas tenuz a li quere, sil ne soit a ses despenses. La nef ne deit pas demorer pur li, einz se deit aler. Et sil garist, il deit avoier soun lower tot a lonc. Et sil moert, sa femme ou ses prives deyvnt avoer pur li. Et cest le jugement en ceo cas.*

---

<sup>357</sup> *Admiralty Navigation Manual vol. I.* London : His Majesty Stationery Office, 1938.

<sup>358</sup> GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*: Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-023-9; stránky 197-202.

<sup>359</sup> Vepsáno do MS. pozdější rukou.

VII. *Stane se, že nemoc postihne jednoho z posádky, či dva nebo tři (při výkonu jejich služby na lodi) a nemůže pro tuto nemoc zůstat na lodi. Velitel ho vysadí na břeh a najde mu ubytování, opatří ho lampičkou nebo svíčkami a poskytne mu k péči jednoho z plavčků nebo najme ženu k jeho opatrování. A opatří mu stejnou stravu, jakou měl na lodi, tedy v takovém množství jako když byl zdrav a ničeho více, ledaže by uznal za vhodné. A přeje-li si lepší stravu, velitel není povinen mu tuto zaopatřit, leda na jeho vlastní náklady. Lod' kvůli němu nemá meškat, a naopak má plout dále. A když se uzdraví, měl by dostat mzdu za celou plavbu. A zemře-li, jeho manželka nebo příbuzní by ji měli obdržet. A to je rozhodnutím v takové věci.*

V případě tohoto ustanovení se jedná o sociální opatření svým rozsahem až natolik extenzivní, že vzbuzují otázku po účelu vytvoření takto konkrétní a kazuistické úpravy, resp. otázku po identitě záměrů zákonodárce a problému, na něž toto ustanovení reaguje způsobem vymykajícím se pracovníprávním normám ještě několik set let.

společná havárie

VIII. *Une nef charge a Burdeux ou aillours et avent chose qe torment la prent en la mer et qe li ne poent eschaper saunz gettre darres et des vins. Le mestre est tenu de dire as marchaunz, seignurs, nous ne pouns eschaper saunz gettre des vins ou des darres. Les marchauns si en.j.<sup>360</sup> respoundrent lour volunte et greent bien le getisoun; par aventure les resouns del mestre sount plus cleres. Et sil ne greent, le mestre ne deit pas lesser pur ceo kil ne gette taunt qil verra qe bien soit, juraunt le<sup>361</sup> tiers de ses compaignouns sur les seinz evangelies, quant il serra venuz a sauvete al tere, kil ne fesoit mes pur sauver les corps et la nef et les darres et les vins. Cels qi serrount gete hors, deyvent estre aprisagez a foer de ceux, qi serrount venuz a sauve te et serrount venduz et partis livere a livere entre les marchaunz. Et y doyt le mestre partir a coudre la nef ou soun fret a soun chois pur restorer le damage. Les mariners deyvent aver<sup>362</sup> un tonel fraunk et lautre deyvent partir au get solonc qe le auera si defent en la meer cum un homme. Et sil ne defent, il ne auera riens de fraunchise. Et en serra le mestre cru par soun serment. Et cest le jugement en ceo cas.*

VIII. *Lod' se naloží v Bordeaux nebo jinde a stane se případ, že je zastížena na moři bouří a nelze vyváznout bez shození zboží a vína přes palubu. Velitel je povinen říci*

<sup>360</sup>V textu Oak book of Southampton, „si en y ad“.

<sup>361</sup>Později do textu MS doplněn výraz „son“.

<sup>362</sup>Později do textu MS doplněno slovo „chescun“.

obchodníkům,<sup>363</sup> Pánové nemůžeme se zachránit bez shození vína nebo zboží. Obchodníci, jsou-li nějací přítomni vysloví svou vůli a povolí shození zboží, pro tento případ budiž důvody velitele velmi zřejmé. A nesouhlasí-li, velitel by se nesmí zdržet svržení zboží v množství jakém uzná za správné, přísahá pak spolu s třetinou posádky na svatá evangelia, když dosáhnou v bezpečí země, že vše, co učinil nebylo jinak než pro záchranu lidí, lodi, zboží a vína.<sup>364365</sup> Co bylo shozeno do moře, budiž oceněno spravedlivě těmi, kteří dopluli bezpečně a prodali své a rozděleno livre po livre mezi obchodníky. A velitel by se měl podílet, svou lodí nebo svým přepravným, to podle své volby, aby nahradil škodu. Námořníci by měli mít jeden velký sud franko<sup>366</sup> a ostatními se podílejí na příspěvku, pokud na moři bránili (lod' a náklad) jako muži. A pokud ne, neobdrží ničeho z podílu.<sup>367</sup> A přísaze velitele bude důvěřováno. A to je rozhodnutím v takové věci.

Předmětné ustanovení jako právní norma zahrnuje jasně definovanou hypotézu, tedy souhrn podmínek, za nichž ustanovení může působit. V daném případě jde o přítomnost naložené lodě na moři, kumulovanou nepřízní počasí, konkrétně bouří, jejímž důsledkem je takové zhoršení nautických vlastností plavidla, které může být za daných okolností příčinou jeho zkázy, a kterému jde předejít, resp. jej napravit výhradně svržením části nákladu do moře.<sup>368</sup> K takovému ohrožení by mělo dojít na otevřeném moři,<sup>369</sup> tedy a contrario nikoli v přístavu, nebo na rejdě (i v případě, že lod' již bude naložena). I z pohledu úpravy YAR má ustanovení poněkud kazuistický charakter,<sup>370</sup> což vyplývá jednoznačně z tehdejších podmínek a okolností námořní plavby.

---

<sup>363</sup> Zde se opakovaně projevuje zvláštní prvek přímé řeči, resp. pokynu k deklamování určitého sdělení. Verbální tradice v právu je přítom velmi vlastní severské oblasti středověkého práva. Viz STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem*. Praha : Herrmann a synové, 2013. ISBN 978-80-87054-33-8. I tento prvek je tak podstatnou indicií pro závěr o zásadním ovlivnění námořního práva severskou praxí.

<sup>364</sup> Nabízí se otázka, zdali bylo složení takové přísahy dostatečným formálním důvodem pro uznání ztráty zboží za společnou havárii i za takových okolností, kdy odborným posouzením stavu lodě, výpovědí posádky a ostatních účastníků a případně i vytěžením jiných námořníků bylo zřejmé, že okolnosti ke svržení zboží velitele neopravňovaly. Právě s vědomím personálního obsazení soudu zkušenými námořníky a obchodníky znalými i sezonních změn počasí a místních klimatických zvláštností mohlo být složení takové přísahy pro účastné osoby nepřijatelné.

<sup>365</sup> Závěry o podstatném vlivu obchodu s vínem mezi Anglií a Francií byly odvozovány ze zpracování MS. 923 (*Collection Richard*), fol. 1 r0—8v0, *Bibliothèque Municipale Poitiers* ze skupiny bretaňských rukopisů SHEPHARD, James. *Les Origines des Roles D'Oléron, Graduation Thesis*. Poitiers : University de Poitiers, 1983 a dále z tématické publikace UNWIN, Tim. *Wine and the Vine*.

<sup>366</sup> Nelze bez dalšího přeložit jako zdarma, neb se jedná o náhradu, resp. protihodnotu za práci odvedenou během plavby.

<sup>367</sup> Pravděpodobně se jedná o podíl na výnosu z podniknutí, ve formě odměny za plavbu.

<sup>368</sup> K mechanismu ovlivnění nautických vlastností lodě svržením části nákladu viz kapitola 11.

<sup>369</sup> Srov. výraz „en la mer“.

<sup>370</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 ZNP s podstatně volnějším definicí hypotézy „*Jsou-li lod' a náklad ve společném námořním nebezpečí*“, která užívá pojem společné námořní nebezpečí, aniž by jej blíže definoval. V York Antwerpských pravidlech 2004 ani v normách mezinárodního práva soukromého ŠUBRT, Miroslav. *Společná*



V pokynech veliteli lodě, tedy v dispozici normy je užitá přímá řeč.<sup>371</sup> Podstatný je obsah sdělení velitele, kterým je výsledek zhodnocení aktuální nouzové situace, a naplnění podmínek hypotézy.<sup>372</sup> Vůči obchodníkům mohl být takový postup uplatňován i jako jistá forma psychologické manipulace a nátlaku. Ačkoli lze předpokládat, že mezi vlastníky zboží přítomnými na palubě byly taktéž osoby se zkušenostmi z plavby, byla nepochybně každá situace ohrožení lodi bouří extrémně vypjatá a stresující. Loď v takové chvíli vlivem dynamického namáhání vydávala nepříjemné zvuky, rozvolněná obšívka propouštěla větší množství vody, kterou bylo potřeba čerpat, některé osoby trpěly mořskou nemocí, a především všechny účastné osoby věděly, že existuje jen malá možnost záchrany v případě opuštění plavidla na volném moři. Tímto způsobem byl za využití nastalých okolností na přítomné vlastníky zboží vyvíjen extrémní nátlak, aby s vědomím reálného ohrožení vlastního života výslovně souhlasili se svržením určeného zboží. Formální deklamace velitele lodi na palubě lodi vzdorující živlům pak musela být vjemem, který mohl (zvláště u osob, které dosud krizové situace na moři neabsolvovaly) utvrdit jejich důvěru v rozhodnutí velitele. Souhlas se svržením zboží do moře byl tedy získáván v situaci, kdy jej bylo objektivně velmi těžké odmítnout.<sup>373</sup> Zároveň se tak obchodníci vzdávali práva na uplatnění námitek proti jednání velitele. Nebyl-li tento souhlas navzdory výše uvedenému vydán, byl nucen velitel lodi a s ním část posádky poté v přístavu vykládky přísahat na svatá Evangelia, že jejich jednání bylo oprávněné. Z dnešního pohledu by se jednalo o pouhé vyjádření účastníka, navíc hmotně zainteresovaného na výsledku věci.<sup>374</sup> Ve středověku ovšem víra hrála v životě drtivě většiny lidí velmi důležitou úlohu. Upřímná víra a zbožnost byly nedílnou součástí tehdejšího způsobu existence, a vědomě křivá ceremoniální přísaha na svatá evangelia by byla vnímána jako extrémně závažným hříchem, se všemi důsledky na psychiku křivě přísahající osoby.<sup>375</sup>

---

*havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 30 a dále; úprava ZNP pravděpodobně pochází z německého právního okruhu, když mezinárodní (avšak původem německá) norma upravující vnitrozemskou plavbu *Regeln der Internationalen Vereinigung der Rheinschifffahrtsregister (IVR) tzv. Rheinregeln*, v pravidle I. odst. 1 se hovoří o společném nebezpečí (*gemeinsamen Gefahr*); dále viz kapitola 4.1., týkající se české úpravy.

<sup>371</sup> Srov. pozn. 355

<sup>372</sup> Anglická literatura ze začátku 19. století uvádí povinnost velitele poradit se s důstojníky námořníky před odseknutím takeláže nebo svržením zboží přes palubu, srov. PARK, James Allan. *System of the Law of Marine Insurances 7th ed.* London : Butterworth and son, 1817.

<sup>373</sup> Srov. ust. § 552 NOZ a § 584 odst. 2 NOZ.

<sup>374</sup> V případě, že by bylo soudním orgánem uznáno, že svržení zboží bylo učiněno neoprávněně, byl by přinejmenším velitel lodi povinen k náhradě svrženého v plné výši.

<sup>375</sup> Srov. obsah desatera: „Nezneužiješ jména Hospodina, svého Boha“; a dále „Hospodin nenechá bez trestu toho, kdo by jeho jména zneužíval.“ (Ex 20,7).

Postup v rozvrhu společné havárie je pak stanoven velmi jednoduše a prakticky. Vlastníci zachráněného zboží toto zboží prodají, zjistí cenu svrženého zboží<sup>376</sup> a rozpočítají se „*livere a livere*“, což nepochybně vyjadřuje generování poměrů hodnot prodaného zboží jednotlivých vlastníků a zjišťování poměrného a skutečného podílu těchto vlastníků na náhradě za svržené zboží právě dle podílu na zboží zachráněném. Logicky se oba procesy ocenění majetku prováděly v cenách platných v přístavu vykládky a v době vykládky. Dále byla zjištěna hodnota lodě a dopravného<sup>377</sup> a velitel lodi si dle své vůle zvolil, která z hodnot se bude podílet na příspěvku. Tato hodnota byla zahrnuta do shora popsaného procesu zjišťování. Stejně tak se na rozdíl od současného právního stavu podíleli dle čl. VIII Charty na příspěvcích i členové posádky. To ovšem vplývalo z jejich postavení, kdy odměna za práce prováděné na lodi mohla spočívat v poskytnutí prostoru pro vlastní náklad člena posádky.<sup>378</sup> Takto se člen posádky podílel na příspěvku jen dílem svého majetku, přesahujícím právě objem jednoho sudu (v originálu „*tonne*“).<sup>379</sup> Vůči hodnotě majetku obchodníků se pravděpodobně nejednalo o likvidační ztráty a zároveň byl upevňován v personálu pocit spoluodpovědnosti za zdar námořního podniknutí. Jakmile byly sečteny hodnoty prodaného zboží, dopravného a příspěvku posádky byla touto částkou podělena zjištěná hodnota svrženého zboží a byl tak zjištěn podíl přispívajícího majetku vůči výši příspěvku, dle kterého se pak odvodila hodnota jednotlivých příspěvků. V jednotlivých MSS se vyskytují v tomto článku značné rozdíly<sup>380</sup> dané skutečností, že kopírování rukopisů prováděly osoby vzdělané spíše humanitně, než v oboru námořního obchodu a celý proces vyhlášení a rozvrhu byl pro laika značně nepřehledný.

#### společná havárie

*IX. Il avient qe le mestre dune nef coupe soun mast par force del temps; il deit appeller les marchaunz et lour moustrer kil covient couper le mast pur sauver la nef et les darres. E acune foiz avient qe len coupent cables et lessent auncre pur sauver la nef et les darres; il deyvent estre countes livere a livere come get. Et il deyvent partir les marchaunz et*

<sup>376</sup> Což je v podstatě jen pozitivní externalitou, resp. součástí jednání o cenách při prodeji zachráněného zboží.

<sup>377</sup> Případy, kdy bylo výhodnější přispívat z hodnoty lodě pravděpodobně nebyly časté.

<sup>378</sup> Srov čl. XX. Charty.

<sup>379</sup> Není zcela zřejmé, zdali se v daném případě jedná v textu o skutečné sudy (když předmětem přepravy bylo z valné většiny právě víno), nebo o rozměrové míry, jako v pozdější době; viz heslo Tonnage In: M' CULLOCH, J.R. *Dictionary, practical, theoretical and historical of Commerce and Commercial Navigation*. Philadelphia : A. Hart, 1852. str. 651; ostatně i moderní míra BRT (brutto registrovaná tuna) je míra objemová (100 krychlových stop) odpovídající přibližně právě prostoru pro umístění vinného sudu.

<sup>380</sup> Zásadní rozdíly se kupodivu vyskytují mezi skupinou britských MSS a bretaňskými MSS viz STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*

*paier saunz nul delai tot avaunt qe les darres serrount mises hors de la nef. Et si la nef estoit en dur sege et le mestre demorast pur lur debat et yl y eust corisoun, le mestre ne doit partir, eins si doit aver soun fret cum des autres darres qi sount sauvez. Et cest le jugement en ceo cas.*

*IX: Stane se, že velitel lodi strhne své stěžně<sup>381</sup> přinucen k tomu počasím; musí povolat obchodníky a zpravit je, že je nezbytné strhnout stěžně pro záchranu lodi a nákladu. A stane se někdy, že odseknou lana a zanechají kotvy, pro záchranu lodě a nákladu, musejí pak vše spočítat livre po livru jako zboží shozené.<sup>382</sup> A obchodníci musejí zaplatit své podíly (na škodě) bez odkladu ještě předtím, než je zboží vyloženo z lodi. A stojí-li loď na suchu a velitel mešká pro jejich spor a do lodi začne zatékat, velitel se nemá účastnit (na příspěvcích, tedy lodí nebo dopravným), ale má obdržet přepravné v jiném zboží, které bylo zachráněno. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Zvláštním případem společné havárie je zde popsán stržení a svržení takeláže. Jedná se o extrémně náročnou a nebezpečnou operaci, provádí-li se na rozbouřeném moři. Typickým důvodem pro takový postup mohly být komplikace při skasávání plachet. Pokud se rychlost větru zvýšila náhle, nebylo možno dostatečně rychle svázat s skasat plachtu, připevnit ji k ráhnu, a tak zredukovat její plochu. Pokud byla plachta poškozena větrem, tyto úkony byly ještě obtížnější. V takovém případě pak hrozilo, že extrémně silný poryv větru ze směru kolmého na podélnou osu lodi mohl způsobit převržení lodě, a tím její kompletní zkázu. Takto obětovat bylo možno i jen některý z více stěžňů. Ty byly většinou propojené soustavou lan a neřízená, živelná destrukce jednoho ze stěžňů mohla fatálně poškodit i ostatní. Zbavit loď všech stěžňů přinášelo extrémní riziko v podobě podstatné ztráty manévrovacích schopností. Obdobně obětování kotvy bylo namístě např. v případě, kdy se zasekla na dně a blížící se odliv hrozil nasednutím lodě na dno. Kotva, jako masivní kus kovu, byla přitom v daném období velmi cenným kusem lodního vybavení.

Určení splatnosti příspěvků ze strany vlastníků zboží do doby vyložení zboží, v podstatě zakládá de lege zadržovací právo na zajištění pohledávek ze strany velitele lodě. Škody vzniklé setrváním lodi ve stavu nasednutí na dno<sup>383</sup> jsou typické pro dřevěné konstrukce, které se nasednutím na nepravidelně profilované dno mohou zejména v podélné

---

<sup>381</sup> Reálně se muselo jednat o kompletní pevnou takeláž, stěhy a boční úpony.

<sup>382</sup> Get – jettison, svržené zboží.

<sup>383</sup> Zvláště v oblastech intenzivního přílivu na místech s kamenitým nebo šterkovým dnem.

ose deformovat, čímž se snižuje schopnost trupu, resp. obšívky zadržovat vodu.<sup>384</sup> Je-li nadto v lodi naložen balast, případně ještě náklad, může dojít i k vážnému poškození nosných konstrukcí lodě. Ustanovení dále poněkud eufemisticky uvádí, že velitel má v takovém případě „obdržet“ přepravné (a logicky pravděpodobně i samotné příspěvky) formou zboží, které bylo zachráněno. V praxi spíše velitel prostě zabavil jím určené zboží v místní hodnotě odpovídající škodám na takeláži, a případně trupu lodi.<sup>385</sup> V ideálním případě měl zabavené, resp. obdržené zboží prodat a za utržené prostředky rovnou uvést takeláž do původního stavu.<sup>386</sup>

*X. Un mestre dune nef vient a sauvete a sa descharge. Il doit moustrer a marchaunz les cordes oue quei il guidera. Et si il veit, qil a amender, le mestre est tenuz a les amender; kar si le tonel se pert par defaute de guide ou de cordage, le mestre est tenuz al amender, luy et ses mariners.<sup>387</sup> Et il deyt partir le mestre pur taunt qil prent en gunyndage.<sup>388</sup> Et deyt le gunyndage estre mis a restorer le damage primerement. Et le remenaunt deit estre parti entre eux. Mes si cordes rumpent saunz ceo qil eut moustre as marchaunz, il serreit tenu a rendre tut le damage. Mes si les marchaunz dient, qe les cordes soient beles et bones, et il rumpent, chacun doit partir du damage, cest asaver les marchaunz a ki les vins serrount taunt seulement. Et cest le jugement en ceo cas.*

*X. Velitel lodi, připluje bezpečně do přístavu nakládky; musí ukázat obchodníkům lana s kterými bude nakládat. A vidí-li, že vyžadují opravu, velitel je povinen je opravit; neb pokud je sud zničen vadou vrátku nebo lan, velitel je povinen nahradit škodu, on a jeho námořníci. A velitel by měl přispět ve výši platby za nakládku. A tato platba by měla být určena nejdříve na úhradu škody. A zbytek by měl být rozdělen mezi ně.<sup>389</sup> Prasknou-li lana, aniž by byla ukázána obchodníkům, je<sup>390</sup> povinen nahradit celou škodu. Pokud však obchodníci prohlásí, že lanová*

---

<sup>384</sup> V takovém případě hmotnost lodi spočívá na několika místech trupu, který je tak namáhán; rozšiřují se mezery mezi prkny obšívky obdobně jako při nepřízni počasí, kdy dochází k periodickému dynamickému namáhání trupu a k podélným i torzním deformacím.

<sup>385</sup> Muselo se jednat o škody vzniklé prokazatelně v přímé příčinné souvislosti s nasednutím na dno.

<sup>386</sup> Takový postup mohl vyvolávat spory, když lodní vybavení podléhalo relativně rychlé zkáze a řada dílčích konstrukčních celků takeláže (kladky, úvazy, úpony, kování apod.) vyžadovala pravidelnou výměnu standardně.

<sup>387</sup> Účast na povinnosti k náhradě škody i pro posádku obsahuje i Oak book of Southampton STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 80.

<sup>388</sup> Srov. heslo „Guindage“ ve slovníku JAL, A. *Glossaire Nautique, Repertoire polyglote de Termes de marine anciens et modernes*. Paris : Chez Firmin Didot Frères, 1848. str. 809, jedná se o vrátek, resp. naviják

<sup>389</sup> Pravděpodobně mezi velitele a zbytek posádky, na náhradu zařízení zničeného při nehodě spolu se zbožím.

<sup>390</sup> Recentní překlady v tomto místě užívají singulár, což logicky odkazuje na osobní povinnost velitele prezentovat lana a zdvihací zařízení. Tuto povinnost nemůže splnit posádka, a tedy ani nemůže za vzniklé škody nést odpovědnost.

*je dobré a vyhovující, a toto pak praskne, každý z nich se musí podílet na škodě, tedy jen ti obchodníci, kterým víno patřilo. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Zde se jedná o úpravu zvláštního případu vzniku škody na zboží v průběhu nakládky. Ustanovení je dle všeho reakcí na opakované případy vzniku škod zapříčiněných špatným stavem nakládacího zařízení. To se skládalo částečně z vlastní takeláže lodi, ráhen, pňů, kladek a lanoví, a částečně ze zvlášť pro nakládání určených přípravků a dílů výstroje. Rozhodně bylo náročným úkonem nakládání vinných sudů,<sup>391</sup> které musely být skládány do rámu, tak aby mohly být pečlivě zajištěny proti pohybu. U téměř veškerých dílů takeláže a vybavení lodi se jednalo o velmi nákladné položky<sup>392</sup> a musel tedy existovat přirozený sklon k přeceňování jejich živostnosti a odkládání investic do nového materiálu. Nadto se jednalo o moment, kdy přechází odpovědnost za zkázu zboží z dopravce na vlastníka či příjemce zboží. Haváriemi při manipulaci se zbožím tak mohly být generovány komplikované spory. Ustanovení popisuje proces nakládky a vzniku odpovědnosti. Před nakládkou má velitel splnit svoji povinnost prezentovat zařízení a jeho funkci. Pokud dojde ke schválení vlastníky nakládaného zboží, přechází okamžikem zahájení nakládky odpovědnost za škody způsobené vadami nakládacího zařízení na ně. Pokud schváleno není, vzniká povinnost veliteli, uvést jej do řádného stavu. Pokud tak učiní, logicky se bude opakovat prohlídka. Pokud je přesvědčen, že je zařízení v řádném stavu, navzdory nesouhlasu vlastníků zboží<sup>393</sup> je oprávněn provést manipulaci se zbožím, avšak na vlastní riziko. Majetková účast posádky na takto riskantním postupu nepochybně fungovala jako určitý moderační prvek v mezních situacích.

*XI. Un nef charge a Burdeux ou ailours et leve sa veille pur ariver ses vins et senpart et nafient pas le mestre et les mariners lur boucle sicum il dussunt<sup>394</sup> et les prent mal temps en la meer en tiele manere qe la fuistaile de leyns enfoundre ou tonel ou pipe. La nef vint a sauvete, les marchaunz dient qe lur fuistaile ad les vins perduz. Le mestre dit qe noun fist. Si le mestre peot jurer, li et ses troys compaignouns ou quatre de ceux, qe les marchaunz eslirunt, qe les vins ne se perdirent pas pur lur fuistaile come les marchaunz lur mettent sus, il*

---

<sup>391</sup> Výraz „*tunne*“, z lat. *tunnelus*; jako objemová míra odpovídá 954 litrům, a tedy sud s vínem mohl vážit více než 1100 kg.

<sup>392</sup> Což přetrvává dodnes, když prostá dřevěná kladka, kterých je na lodi potřeba desítky stojí téměř 1000 USD; srov. Lodní vybava a výstroj Classic Boat Supplies. *Fixed eye wooden block with becket, kladka s okem a čepem*. [Online] [cit. 2.4.2020]. Dostupné z : <<https://shop.classic-boat-supplies.com.au/blocks-pulleys/wooden-blocks/fixed-eye-wooden-block-with-becket-harken/>>

<sup>393</sup> Takový nesouhlas mohl být i účelový.

<sup>394</sup> V textu Oak book of Southampton „*si come ils dussent*“ v MS. Poitiers „*si come ilz deussent...*“ Výraz „*deussent*“ je v různých pramenech vykládán rozdílným způsobem, nicméně je zřejmé, že se jedná o vznik újmy.

*en deyvent estre quites et deliveres, Et sil ne voilent jurir, il deyvent rendre as marchaunz lur damages, kar il sount tenuz a affier lour boucles et lour elores bien et certainement, avant kil se deyvent partir del lieu ou il se chargent. Et cest le jugement en ce cas.*

*XI. Lod' je naložena v Bordeaux nebo jinde a najmou se sudy k dopravě vína<sup>395</sup> a lod' odpluje a chybou velitele a posádky se stane, že připoutání nákladu není provedeno správně<sup>396</sup> a špatné počasí na moři je postihne takovým způsobem, že uvolněné sudy rozbijí jiné bečky či sudy. Lod' připluje v bezpečí a kupci prohlásí, že jejich (velitele a námořníků) sudy jim zničily víno.<sup>397</sup> Velitel tvrdí, že nikoli.<sup>398</sup> Pokud velitel může přísahat, on a tři z jeho posádky nebo čtyři z nich, kteří byli vybráni obchodníky, že víno nebylo zničeno jejich (uvolněnými) sudy, ač obchodníci jim toto kladou za vinu, jsou povinni toho zanechat a osvobodit je. A pokud nebudou chtít přísahat, jsou povinni nahradit obchodníkům jejich škody, protože jsou povinni vázat své sudy a víka<sup>399</sup> dobře a jistě, než musí odplout z místa kde byli naloženi. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Při překladu tohoto odstavce je třeba brát v úvahu především kontext normy, a projekce zájmů jednotlivých osob. Opět se jedná o specifický případ náhrady škody zaviněním dopravce, resp. údajným zaviněním dopravce. Pokud došlo za plavby k destrukci upevňovacích přípravků, resp. rámu a potažmo sudů, mohlo být často objektivně nemožné určit, které konkrétní sudy se uvolnily jako první. Logickou a signifikantní volbou procesního nástroje je opět možnost exkulpace posádky přísahou. Je třeba připomenout, že zdání snadné zneužitelnosti institutu přísahy ignoruje způsob uvažování tehdejších lidí o víře, cti a jejich postavení ve společnosti. Nadto byl poškozeným obchodníkům poskytnut procesní benefit vybírat přísahající členy posádky.

*XII. Un mestre lowe ses mariners et les deit tenir en pees et estre lur juge, sil i a nul, qi endamage lautre par quei il met payn et vin a table. Celi qi dementera lautre deit paier iiij.*

---

<sup>395</sup> Někteří autoři spatřují v textu namísto najímání sudů spíše zdvihání plachet; srov. KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron* str. 132, což ne zcela úplně koresponduje s obsahem ustanovení a s obvyklým výrazem „senpart“, který se opakovaně v textu Charty objevuje. Jiné prameny k tomu uvádí možnou záměnu díky gaskoňskému výrazu "veje" or "veja" a argumentuje se i textem španělské verze „Una nan carga en Burdel ó en otra tierra qualquiera, ó lieva su fusta para arrumar los tonelos, e partese“

<sup>396</sup> Přesný význam výrazu „boucles“ a jeho souvislost rizikem rozbití sudů není zcela zřejmý. S největší pravděpodobností se mohlo dle kontextu jednat o rámy pro upevnění sudů v podpalubí, aby se zamezilo jejich uvolnění při výraznějším pohybu lodě v bouřlivém počasí.

<sup>397</sup> Pokud akceptujeme překlad výrazu „ad“ jako pomoc – obdobně jako v čl. XIII. Charty.

<sup>398</sup> V Oak book of Southampton opět explicitně použita přímá řeč, srov. STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton* str. 72.

<sup>399</sup> Logicky dle kontextu nákladové otvory do podpalubí.

*d. Et le mestre sil demente nul, deit paier viij. d. Et si il ia nul, qi demente le mestre, il doit paier a taunt cum le mestre. Et si ensi est qe le mestre enferge un de ses mariners, il deit attendre le primere colee cum de poin ou de paume, et sil le fiert plus, il se doit defendre. Et si le mariner fert le mestre primer, il doit perdre c. s. ou les poins al chois de mariner. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XII. Velitel si najímá námořníky a měl by je držet v poslušnosti a být jejich soudcem, když některý z nich zraní jiného, protože dává na stůl chléb a víno;<sup>400</sup> Ten, kdo lže jinému zaplatí 4 d.<sup>401</sup> A velitel, pokud lže komukoliv zaplatí 8 d. A pokud někdo lže veliteli zaplatí tolik jako velitel. A je-li tak, že velitel udeří jednoho z námořníků, ten by měl strpět první ránu ať pěstí či dlaní, a jestli ho tluče dále, může se bránit. A jestliže námořník udeří velitele, má ztratit sto s.<sup>402</sup> nebo svoji ruku podle volby námořníka. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Opět se jedná o ustanovení pracovněprávní, relativně benevolentní a demokratické, zvláště co do povinnosti velící osoby uvádět výhradně pravdivé skutečnosti.

*XIII. Une nef frette a Burdeux ou a la Rochele ou aillours et vient a sa descharge e sunt<sup>403</sup> chartre partie towage et petites lodmannage sunt sus les marchanz; e la coste de Bretagne touz ceux qe lem ad passe les de Batz ou sunt petit lodmaunz. Et ceus de Normandie et Dengleterre puis qe lempasse Caleys. Et ceus Descoce puis qe lem passe Gerneseye. Et ceux de Flaundes puis qe lem passe Caleys. Et ceux Descoce puis qe lem passe Gernemue. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XIII. Loď je naložena v Bordeaux nebo v La Rochelle či jinde a odpluje k vyložení, pronájem vlečného člunu a lodivoda je na obchodnicích; na pobřeží Bretaně všichni ti, kteří jim pomohli proplout kolem ostrova Batz jsou lodivody. A ti z Normandie a Anglie co propluli kolem Calais. A ti ze Skotska, kteří propluli Guernsey. A ti z Flander, kteří minuli Calais. A ti ze Skotska, kteří minuli Yarmouth. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Toto ustanovení bylo opakovaně překládáno způsobem, který ignoruje výraz „ad“, který i dle kontextu může vyjadřovat pomoc s proplutím (*aider*) a dávající dobrý smysl

---

<sup>400</sup> Jedná se pravděpodobně o zvykově ustálené slovní spojení se symbolickým významem (viz přijímání chleba a vína během eucharistie – cum *panem vinum que acceperit*).

<sup>401</sup> Opět se jedná o denáry, možná konkrétně o deniers krále Edwarda I. ražené v druhé polovině 13. století v Bordeaux ze stříbrné slitiny o váze 0,88 g.

<sup>402</sup> *Sol* (později *sous*) – z lat. *solidus*; ve francii 1/20 libry stříbra, která se dále dělila na 12 *deniers*

<sup>403</sup> MS Troyes „*et font charte partie*“

celému odstavci. í Povinnost vést plavidlo s účastí lodivoda, tedy osoby nadmíru znalé místních poměrů a schopné bezpečně vést loď je v současné době platná na řadě míst. Text původního znění tedy jednoznačně směřoval k

a) přenesení úhradové povinnosti za služby lodivoda na vlastníky nákladu

b) k určení, že jako lodivod může být najata fyzická osoba s domicilem v místě služby, přičemž předmětem plnění je pomoc s proplutím.

Nesrozumitelnost obdobných ustanovení obvykle vyplývá z absence znalosti v době tvorby textu obecně známých skutečností tvořících kontext normy. Pravděpodobně i díky textu tohoto článku mohla být Charta postrachem skriptorií, kdy písaři nebyli seznámeni s odbornými a toponymickými termíny včetně ostrova Batz, kde se vskutku při plavbě z Biskajského zálivu nachází navigačně i nauticky velmi náročná oblast. Okolnost, že náklady na lodivoda platí objednatel cesty, což logicky nekoresponduje s dnešním stavem věcí, souvisí i s konkludentně předpokládanou přítomností obchodníků na lodích, která je zřejmá z kontextu i z obsahu některých ustanovení Charty. Zdali měla pro obsah předmětného ustanovení význam přítomnost celního úřadu umístěná na ostrově Batz pány z Leonu, z dostupných zdrojů nelze zjistit.

*XIV. Contek si fet en une nef entre le mestre et ses mariners. Le mestre deit ouster la towailedevaunt ses mariners troisfoitzavaunt qe il les menge<sup>404</sup> hors. Et<sup>405</sup> le mariner ofre a fere les amendes a la gard des mariners, qi sount a la table et le mestre soit taunt cruel, kil ne voile rien fere et le met hors, le mariner se poet aler et seure la nef jeques al descharge, et tout aver autresi bon lower<sup>406</sup> com il venu dedeinz amendaunt la forfet a la gard de la table. Et si ensink soit qe le mestre ume autresi bon mariner cum li en la nef, et la perde par acun aventure, le mestre est tenu de rendre le damage de la nef et de la marchaundise qil y serra sil ad de quei. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XIV. Dojde ke sporu na lodi mezi velitelem a jeho námořníky. Velitel by měl sebrat prostírání<sup>407</sup> před námořníkem třikrát, než ho vypoví z lodě. A námořník nabídne odškodnění podle rozhodnutí námořníků, kteří jsou u stolu. A je-li velitel tak neúprosný, že neučiní ničeho a vypoví ho z lodě, námořník může jít a sledovat loď až k vykládce a měl by dostat dobrou*

<sup>404</sup> V textu MS slovo „menge“ přeškrtnuto a nahrazeno „comaunde“.

<sup>405</sup> Později v MS doplněn kondicionál „si“, který však větě nedává příliš smyslu.

<sup>406</sup> V textu MS Troyes „il doit auoir aussi bon loyer“.

<sup>407</sup> Odebrání ubrousku se v různých překladech vysvětluje shodně jako vyloučení ze společného stravování na lodi STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton* (TWISS, 1873)



*mzdu, jako kdyby přijel na palubě, a nahradí pokutu podle rozhodnutí Stolu.<sup>408</sup> A kdyby velitel neměl tak dobrého námořníka na lodi, a ta by byla ztracena jakoukoliv události, velitel je povinen uhradit škodu na lodi a zboží, je-li nějaké a má-li z čeho. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Nesporně zajímavým prvkem normy je objektivní odpovědnost velitele lodi za nehodu lodi v případě snížení odborné úrovně nebo výkonnosti posádky, vypovězením námořníka. V textu je doslova uvedeno „*acun aventure*“, a tedy nehoda nemusela být přímým příčinným následkem absence vypovězeného námořníka.

*XV. Une nef est en un cuvers amarre, et hastant de samarree un autre nef<sup>409</sup> crest en sa pees. La nef est adamage du coup qe lautre li doune. Et y a des vins enfoundres, dascuns, le damage deit estre prisagez et parti moite entre les deus nefz. Et les vins, qi sount dedeinz les ij. nefz, deyvent estre partiz pur le damage entre les marchaunz. Le maistre de la nef, qe ad feru lautre, est tenuz a jurir, li et ses mariners, kil ne firent pas de gre, et est resoun pur quei cest jugement est fet, si<sup>410</sup> est, qe une viele nef se mist volunters en la voie a une meilure, si ele touz ses demages pur quider aver lautre nef; mes quant ele siet, qele doit partir la moite, ele se voit volunters de la voie. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XV. Lod' je zakotvena na rejďe<sup>411</sup> a poháněná mořem;<sup>412</sup> jiná lod' připluje a narazí do ní. Lod' je poškozena nárazem, který jiná lod' učinila. A to z nákladu vína, co bylo poškozeno, by mělo být vyčísleno a rozděleno napolovic mezi dvě lodě. A pro víno, které utrpělo škodu na druhé lodi by měla být náhrada rozdělena mezi obchodníky. Velitel lodi, která narazila do druhé je povinen k přísaze, on sám a jeho námořníci, že toto neučinili úmyslně, a důvodem proč toto rozhodnutí učiněno jest, že stará lod' by se položila úmyslně do cesty novější, aby celé její poškození bylo k náhradě druhé lodi. Když je známo, že se bude muset podílet polovinou, odpluje dobrovolně z cesty. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Toto ustanovení je unikátním příkladem zvláštního způsobu náhrady škody, který vykazuje společné prvky s institutem společné havárie. Absentuje zde prvek úmyslného

---

<sup>408</sup> Z kontextu se jedná o skupinu námořníků, jakousi obdobu odborové organizace ad hoc; případně cosi jako vybranou společnost, reprezentanty námořníků ve styku s velitelem a obchodníky.

<sup>409</sup> Většina ostatních MSS obsahuje další text „*vient et fiert la Nieff*“.

<sup>410</sup> Později vepsáno „*ency*“.

<sup>411</sup> Na kotvišti, tedy nikoli u mola, ale na vhodném k tomu určeném místě v blízkosti přístavu samotného.

<sup>412</sup> Ve významu přírodními živly, typicky přílivovými proudy.

způsobení škody, naopak je deklarována neúmyslnost kolize. Jedná se však o ohrožení obou plavidel, resp. jejich nákladu. Je zřejmé, že řady velmi těžkých sudů vyrovnané a upevněné v dřevěných rámech byly nákladem relativně citlivým na rázové dynamické namáhání, typicky vznikající v silném vlnobití, nebo při nárazu lodi do pevné překážky. Taktéž je zde využit institut společné náhrady škody, a lze předpokládat, že příspěvky obchodníků byly stanovovány dle hodnoty jejich zboží, stejně jako při rozvrhu běžné společné havárie.

V tomto odstavci se text převedený do českého jazyka ocitá do jisté míry mimo rámec tradičních překladů,<sup>413414</sup> avšak dává racionální obraz struktury normy s vzájemně logicky korelujícím postavením jednotlivých účastníků. Obsah opět vychází ze situací, opakovaně se v praxi vyskytujících právě v přílivových oblastech atlantického pobřeží Evropy. Ustanovení je dokonce vybaveno jakousi stručnou důvodovou zprávou, která vysvětluje možné motivace lodi na kotvě, jejíž velitel by mohl záměrně kotvit v místě, kde dochází k intenzivnímu slapovému proudění s očekáváním kolize. I v dnešní době je nadále kolize zakotvené lodě s lodí za plavby<sup>415</sup> relativně čtým druhem mimořádné situace.<sup>416</sup>

*XVI. Une nef ou ij. ou plus sunt en une havene ou il i a poi de ewe. Et a cecche un des nefes et est trop pres de lautre. Le mestre de cele nef deit dire as autres mariners, seignurs, levez vostre auncre, kar ele est trop pres de nous et purroit fere damage. Et eus ne la voilent lever, le mestre pur li et ses compaignouns la vount lever et esloigner de li. Et si il tolent a lever, et lautre<sup>417</sup> lur fet damage, il sount tenuz al amender tut alounc. Et sil sunt en une havene, qe asecche, il sunt tenuz al maistre balinges et ancras,<sup>418</sup> qe ne parigent au plein. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XVI. Jedna loď nebo dvě či více jsou v přístavu, kde je málo vody. A když ten vyschne a jedna z lodí je příliš blízko od jiné. Velitel té loď musí zavolat na jiné námořníky, pánové,*

---

<sup>413</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 83 „if she were to recover all her damages, in the hope of obtaining the other ship by way of compensation“.

<sup>414</sup> Významově logický překlad přináší kupodivu opět „*Rutter of the See*“ TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. I. str. 109 „The reason why this judgement was made is that an olde ship wyllyngly lyeth not in the wave of a better, so fer forth as it knoweth not to damage it by grevyng.“

<sup>415</sup> Srov. Pravidlo 3 písm. i) COLREG (úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážky na moři 1972) výraz „za plavby“ je definován negativně, tedy, že loď není zakotvena, vyvázána nebo nesedí na dně. (STRAKA, Oldřich. *Colreg* 72.

<sup>416</sup> V současnosti neexistuje přímá norma mezinárodního práva, která by explicitně konstatovala povinnost lodě za plavby dát přednost zakotvené lodi. Toto pravidlo chování vyplývá jednak z dobré námořní praxe (Good Seamanship), a dále např. i z obsahu ustanovení Pravidla 8 úmluvy Colreg. V případě posuzování zavinění takové kolize je podstatné zjištění splnění prevenční povinnosti ze strany kotvící lodě, tedy především vystavení denních znaků, resp. funkčnost předepsaného osvětlení za podmínek snížené viditelnosti.

<sup>417</sup> Liber Memorandum „*lautre et lancre lur fet damage*“, Liber Rubeus „*lautre et lancre lour face damage*“

<sup>418</sup> Oak book of Southampton, ...*tenuz a mettre Balyngnes a ancras*“) srov. STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*, str. 82.

*zvedněte vaši kotvu, protože je příliš blízko nás a může způsobit škodu. A oni ji nechtějí zvednout, velitel se svými společníky ji může zdvihne a přemístí ji od sebe. A pokud jim oni zabraňují ji zvednout, a kotva způsobí poškození, jsou povinni k úplné náhradě. A jsou-li v přístavu, který vysychá, jsou povinni umístit bóje na kotvy, které nejsou v přílivu zjevné. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Další specifický příklad ustanovení upravujícího vznik povinnosti k náhradě škody způsobené v průběhu kotvení jednáním rozporným s principy generální prevence. Opět se jedná o specifickou normu reagující na přírodní podmínky přílivové oblasti.

*XVII. Les mariners de la costere de Bretagne ne deivent aver qe une quisine le jour par la resoun, qil ount beverage en alaunt et en venaunt. Et ceus de Normandie endeyvent aver deux le jour par la resoun, qe lour mestre ne lur baile qe ewe al aler. Mes pus qe la nef est en la tere, ou le vin crest, les mariners deyvent avoir beverage, et lur deit le maystre quere. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XVII. Námořníci z pobřeží Bretaně by neměli dostat víc než jedno teplé jídlo denně z toho důvodu, že mají nápoje na cestu tam i zpět.<sup>419</sup> A ti z Normandie mají obdržet dvě denně, protože jejich velitel jim neposkytne než vodu při příchodu. Ale když lod' je v zemi, kde se pěstuje víno, námořníci mají obdržet nápoje, a tyto by měl velitel vyhledati. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Znění předmětného ustanovení se týká pracovněprávních vztahů a jeho přesný význam není zřejmý. Podle některých autorů se jedná o implementaci místních obyčejů, platných na území atlantického pobřeží Francie.<sup>420</sup> Především však jakákoli interpretace trpí fatální absencí povědomí o tehdy samozřejmě vnímaném kontextu, běžných dobových reáliích a souvislostech, které byly natolik vžité, že jejich znalost byla v jakémkoli textu předpokládána.

*XVIII. Une nef arive a sa charge a Burdeux ou aillurs. Le maistre est tenuz dire a ses compaignouns, seignurs, frettere vous a marrees ou liweres a fret de la nef. Ils sount tenuz a respundre le quel il frount. Et si il elysent al fret de la nef, fiel fret cum la nef auera, il auerount. Et sil voilent fretter par eux, il deyvent fretter en tele manere qe la nef ne soit*

---

<sup>419</sup> Obsah předmětného ustanovení zde nedává příliš smyslu

<sup>420</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 85 fn.

*demoraunte. Et si il aviegne, qil ne trovent fret, le mestre nad nule<sup>421</sup> blame. Et il doit le mestre moustrer lour rives et lur leire. Et il deit le mestre penser de lur mareage chescun. Et si il voilent mettre tonel de ewe et soit gette en la meer, il doit estre counte pur vin ou pur autre darres, livere a livere, si les maronniers se puissent defendre resounablement en la meer. Et si ensi est qe eux se fregettent as marchaunz (tiele franchise comes les mariners avent, coit estre as marchaunz).<sup>422</sup> Et cest la custume en ceo cas.*

XVIII. *Lod' připluje k naložení do Bordeaux nebo jinam. Velitel je povinen říci svým společníkům, pánové, najmete si pro dopravu svůj lodní prostor, či necháte se najmout z lodi. Oni jsou povinni odpovědět co učiní. A zvolí-li se najmout z lodi, takové dopravné, jaké lod' obdrží, i oni obdrží. A zvolí-li dopravu za své, jsou povinni nakládat takovým způsobem, že lod' není zdržena v přístavu. A jsou-li tací, kteří nenašli žádný náklad, nemohou vinit velitele. A velitel je povinen jim ukázat jejich prostory a záznamy.<sup>423</sup> A tam mohou umístit zboží svého podniku. A budou-li chtít uložit sud s vodou tak dobře<sup>424</sup> mohou. A dojde-li ke svrhávání zboží a jejich sud bude svržen, bude počítán jako za víno nebo jiné zboží libru za libru,<sup>425</sup> aby měli námořníci důvod bránit se moři.<sup>426</sup> A najmou-li svůj prostor obchodníkům, stejný nájem jako námořník, měl by mít i obchodník.<sup>427</sup> A to je zvykem v takové věci.<sup>428</sup>*

Velká šíře smluvní volnosti ve vztazích velitelů, resp. vlastníků lodí<sup>429</sup> a námořníků vyplývala z místních zvyků, zvláštních podmínek a dalších okolností.<sup>430</sup> Obecně tedy

---

<sup>421</sup> Výraz „blame“ doplněn do MS později.

<sup>422</sup> Text v závorce v MS doplněn později.

<sup>423</sup> Další překladatelský oříšek originálního textu, kde velitel ukazuje „lour rives et lur leire“ (v Liber Horn), zatímco v jiných rukopisech *rimage*, *remmeaige*, *rymage* atd., případně *leir*, *leyre*, *let* etc. V tomto ohledu je přihlédnuto opět ke kontextu a ke znění MS. z Poitiers, které uvádí výrazy *rimage* (ze slova *arrimage*) a *livrez*. tedy účetní knihy a záznamy SHEPHARD, James. *Les Roles d'Oleron: Etude des Manuscrits et edition du text*.

<sup>424</sup> Opět ve významu „po právu“.

<sup>425</sup> Ani z kontextu není zřejmé, zdali se jedná o hmotnost zboží či peněžní jednotky, což nemění nic na celkovém významu ustanovení, resp. metodě rozvrhu příspěvků na škody.

<sup>426</sup> V tomto ohledu kontext a logika textu velí přiklonit se k verzi překladu Oak book of Southampton STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 89) a přijmout verzi, že záměrné přecenění sudů s vodou pro účely stanovení rozvrhu náhrady škody bylo motivačním prvkem pro jednání námořníků, kteří na rozdíl od obchodníků nepochybně mohli v některých kritických momentech vzhledem k profesní deformaci postrádat projevy pudu sebezáchovy. Překlad Oak book k tomu uvádí, že „*The Spanish text and the French MSS. read "porque" or "pourquoi" instead of "si," which makes it probable that the meaning of the original was "si que," even if "que" was not actually written. It is on this assumption that I have based my translation. The object of this law was of course to induce mariners to part willingly with their own freight for the safety of the vessel, and also to encourage them in case of shipwreck to exert themselves in saving the cargo, as the compensation to which they were entitled would be proportionate to the salvage.*“

<sup>427</sup> Celá věta dopsána v MS později.

<sup>428</sup> Výjimečně se nejedná o posouzení či rozhodnutí.

<sup>429</sup> Zastoupených v pracovněprávních jednáních velitelem lodi, který fungoval v podstatě i jako hospodář.

předmětné ustanovení nepočítá s dohodou, jejímž předmětem by byla časově pevně vymezená pracovní povinnost a pevně stanovená odměna. Naopak byli námořníci motivováni, aby si sami na vlastní účet sjednávali přepravní smlouvy a užívali pro přepravu prostor určený jim v lodi. Jinak se mohli standardním podílem účastnit na společném námořním podniknutí lodi. Tato metoda odměňování námořníků v některých oblastech přetrvávala až do 20. století. Mezi jinými normami, které stanovovaly volnost námořníků uzavírat smlouvy s obchodníky, případně jim přenechávat prostor v lodi, na který měli nárok je Consolato de la Mar.<sup>431</sup> Naopak Statuta města Ancona takový postup zapovídala.<sup>432</sup>

*XIX. Une nef vient a descharge. Les mariners voilent aver lur louwers. Et il i acuns, qe ne ount lich ne arche leins. Le mestre poet retenir de soun lower pur rendre la nef la, ou il la prist sil ne doune bone caucioun pur furnir la veyage. Et tiel est le jugement en cest cas.*

*XIX Lod' připluje k vyložení. Námořníci žádají obdržet svou mzdu. A jsou takoví, kteří nemají visuté lůžko ani truhlu. Velitel je oprávněn zadržet jejich mzdy až do doby navrácení lodě tam odkud připlula, nebo dokud nedostane dobrou záruku za vykonání cesty. A to je rozhodnutím v takové věci.*

Toto ustanovení reflektuje nestálou povahu námořníků. Aby bylo předcházeno neformálním ukončením pracovního poměru, je takto generován přímus ve formě zadržené mzdy, aby motivace k návratu na loď z útulného pohostinství v exotickém přístavu existovala i pro osoby, které na palubě nemají žádný movitý majetek.

*XX. Le mestre dune nef lowe ses mariners de la vile, dount la nef est, les uns a mareage, les autres a deniers. Il avient, qe la nef ne peut trover fret a venir en ses parties. Et lur covient aler plus loins. Ceux qi sunt a mareage la coyvent suire; mes ceux, qi sount a deniers, le mestre est tenuz a lur creste lour lowers vewe par vewe, et corps par corps<sup>433</sup> par*

---

<sup>430</sup> Především absence ingerence orgánů státní správy do poměrů mezi účastníky.

<sup>431</sup> Srov. CASAREGI, Giuseppe Maria. *Consolato del mare colla spiegazione*. Lucca : Sebastiano Domenico Cappuri, 1720str. 81; Consulate Art. LXXXIX.

<sup>432</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. III*. London : Longman and Co., 1874. str. 25.

<sup>433</sup> Zde je text MS Liber Horn nejasný, stejně jako jiné rukopisy a vzhled do významu užitě formulace může dát opět Rutter of the See, resp. zpracování Black Book of the Admiralty „*Kennynges by kennynges and courses by courses*” is the language of the Rutter of the Sea, where the term “kennynges” is applied to the distance between well-known headlands or islands in sight of each other. Thus “from Sylley to Long shyppes is a kennynges; from Legarde to Dodman a kennynges; from Dodman to Ramsthere is a kennynges.” A “course” would appear to have been in general a greater distance than a kenning, e.g., the distance between two headlands out of sight of each other but between which a vessel might keep one and the same course. Thus from the Start to Portland

*la resoun, kil les avoit lowe a termine lieu. Et si ele venoit plus pres qe le covenaut fut pris, il deyvent aver tut lur lower. Mes il deyvent aider a rendre la nef la ou eus la pristrent, si le mestre vent<sup>434</sup> a le aventure dedaunz. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XX. Velitel lodi najímá své námořníky z města, odkud je loď, jedny za podíl na dopravném, jiné za peníze. Stane se, že loď nemůže najít zboží k dopravě<sup>435</sup> a odpluje. A je nutné plout delší trasu. Ti, kteří jsou za podíl na dopravném, mají následovat loď; ale těm co jsou za plat, je velitel povinen zvýšit jejich plat v poměru k délce uskutečněné plavby, oč byla delší, než bylo ujednáno. To vše proto, že velitel najímá námořníky pro plavbu do jednoho určitého místa. A neplují-li tak daleko jak je do místa původně ujednaného, přesto by měli obdržet plnou přislíbenou mzdu jako kdyby na toto místo pluli a rovněž by měli doplout s lodí do přístavu, ze kterého původně odplula.*

Ustanovení se týká práva velitele měnit obsah již uzavřených smluv posádky, týkajících se plavby do konkrétního místa, resp. na konkrétní vzdálenost v případě změny vnějších ekonomických okolností.

*XXI. Il avient qe une nef est a Burdeux ou aillurs. De tel cusine kil auera en la nef, lesij. mariners poent enporter un mes; mes taunt cum<sup>436</sup> ils serrent trenchez en la nef. Et tel pain cum il i auera, il endeivent aver solunc ceo qil porrunt manger. Et de beiverage endeyvent eux rien aver (et deyvent revenyr prestement)<sup>437</sup> tut aprestement si qe la mestre ne perde ses heures de la nef; kar si le mestre les y perdoit et il y eut damage, il serrount tenuz al amender; ou si un des compaignouns se blessad par bosoygne de ayde, il sount tenuz a fere garir et amender al compaignoun et al mestre et a ceux de la table. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XXI. Stane se, že loď je v Bordeaux, nebo na jiném místě. Z lodní kuchyně si mohou jen dva námořníci vzít s sebou jídlo z lodi. A z chlebu, který je na lodi mohou vzít jen tolik, kolik snědí k jednomu jídlu; a nápoje se nesmí vynášet z lodi. A měli by se velmi rychle vrátit na svoji loď, neboť pokud velitel promešká správný čas k vyplutí<sup>438</sup> a vznikne škoda, budou ji*

---

*was a course, from the Isle of Wight to Havre was a course“.* Jednalo se tedy pravděpodobně o přizpůsobení odměny délce plavby.

<sup>434</sup> Liber Rubeus „...sy le mestre voet“ a dále překlad s užitím komentáře v TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. I.* str. 115 a dále TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. III.* str. 27.

<sup>435</sup> Rozumí se k dopravě na původní místo určení, na kterou byli kontrahováni námořníci.

<sup>436</sup> V textu MS „mes taunt cum“ později přeškrtnuto a nahrazeno „dementrers“.

<sup>437</sup> V textu MS vepsáno později.

<sup>438</sup> Příliv či odliv, dle proudů a místních podmínek.

povinni nahradit; zraní-li se některý člen posádky<sup>439</sup>, neb byla potřeba jeho pomoc, jsou povinni přispět mu na léčení a nahradit škodu společníkovi i veliteli a s těmi od stolu.<sup>440</sup> A to je rozhodnutím v takové věci.

XXII.<sup>441</sup> *Un mestre frette sa nef a un marchaunt, et est devise entre eux et mis un terme bonement deux. Et le marchaunt nel tient pas, einz tient la nef et les mariners par lespace de xv. jours ou plus, et acune foiz enpert la mestre soun temps et sa messioun par defaute de marchaunt. Le marchaunt est tenuz al amendera le mestre. Et en cel amender qi serra fet le marchaunt<sup>442</sup> i deyvent partir le quart et le mestre les trois parties par la resoun qil troeve les coustes. Et cest le jugement en ceo cas.*

XXII. Velitel pronajme svoji loď obchodníkovi, a je dohoda mezi nimi a sjednaný termín nakládky. A obchodník nejedná včas, zdržuje loď a posádku na dobu patnácti dnů a více a jednaním obchodníka tak vzniká veliteli škoda. Obchodník je povinen nahradit škodu veliteli. A z náhrady, kterou učiní obchodník, rozdělené na čtvrtiny, tři by měl mít velitel, z toho důvodu, že nesl výdaj. A to je rozhodnutím v takové věci.

Ustanovení se týká penalizace nedodržení smluvního termínu vyplutí. To opět souvisí s místními podmínkami v oblasti atlantického pobřeží západní Evropy.

XXIII. *Un marchaunt frette une nef a la charge et la met en chemin; et entre cele nef en une port, et demorent taunt qe deniers lur faillent. Le mestre tient bien et poet envoyer en soun pais pur quere del argent. Mes il ne doit mie perdre temps; kar sil fet, il est tenuz, al amender as marchaunz tut lur damage, kil auerount. Mes le mestre poet bien prendre des vins as marchaunz et les vendre pur aver soun estorement. Et quant la nef serra arive a droite descharge, les vins qe le mestre auera pris, deyvent estre a foir mis qe les autres serrount venduz, ne a greindre foir, ne a menour. Et deit le mestre avoir soun fret de ceux vins cum il prendra des autres. Et cest le jugement en ceo cas.*

XXIII. Obchodník najme loď na vlastní výlohy, vyšle ji na moře, a loď vpluje do přístavu, kde poutána nepříznivým větrem zůstane až všechny peníze jsou utraceny, velitel

---

<sup>439</sup> Je myšlena potřeba pracovní síly za osoby nacházející se mimo plavidlo.

<sup>440</sup> Opět se jedná o dobový idiom s možnou souvislostí s podáváním chlebu a vína.

<sup>441</sup> V Oak book of Southampton pod č. XXIII.

<sup>442</sup> Liber Rubeus i MS Troyes uvádějí „mariners nebo marroniers“ místo „marchaunt“ a takový výraz je i vzhledem ke kontextu logičtější.

*lodi může dobře<sup>443</sup> napsat do své země se žádostí o peníze. Nesmí však proměškat vhodný čas k vyplutí, jinak je povinen nahradit obchodníkovi všechny škody, které vzniknou. Velitel však smí zabrat obchodníkovo víno a dobře jej prodat, aby nakoupil proviant; a když loď dopljuje do svého přístavu vykládky, toto víno, se kterým velitel nakládal, by mělo být oceněno stejnou cenou za kterou se prodávají jiná, ani více, ani méně; A velitel má mít dopravné za toto víno, jako má za ostatní.<sup>444</sup> A to je rozhodnutím v takové věci.*

Předmětné ustanovení se opět týká nepříznivých klimatických poměrů v Biskajském zálivu a v Kanálu. Pro loď s manévrovacími schopnostmi omezenými jejich konstrukcí a oplachtěním bylo mnohdy nezbytné čekat celé týdny na vhodné počasí k vyplutí.

*XXIV. Un bachelor est lodman dune nef et est lowe del amener jeques au port, ou lem la deit descharger. Il avient bien qen ceste port a formez, ou lem met les nefes pur descharger. Le mestre est tenu pur purveier sa fourme, li et ses compaignouns, et y mettre bailignes, kil prengent au pleyn, ou qe la fourme soit ben balignee, qe les marchauns neient damage; kar si il vient damage, le mestre est tenuz al amender, si il ne dient resoun pur quei le mestre soit abatu de sa resoun. Et le lodman ad bien fet soun dever, quant il ad amene la nef a sauvete jeques a la fourme; kar jeques iloeqes la devoit amener. En avaunt le fees est sus le mestre et sus ses compaignouns. Et cest le jugement en ceo cas.*

*XXIV. Mladý muž je lodivodem lodi a je najat, aby ji dovedl do přístavu, kde má být vyložena. Stane se, že přístav vykládky je uzavřen. Velitel je povinen zajistit vyvázání nebo zakotvení lodě, nocleh pro sebe a námořníky a umístit viditelně bóje, které budou vidět i při přílivu, aby bylo kotviště vyznačeno bójemi,<sup>445</sup> aby obchodníci neutrpěli škodu; a když utrpí škodu, velitel je povinen k náhradě pokud, nemá-li vysvětlení a není-li jeho vysvětlení odmítnuto. A lodivod správně konal svoji službu, když dovedl loď až k přistání; a to by měl činit s velitelem a jeho posádkou. A takové je rozhodnutí v takové věci.*

Tímto je ukončen text Liber Horn a pokračuje text podle Oak book of Southampton.

---

<sup>443</sup> Ve smyslu „po právu“.

<sup>444</sup> Komentář k Oak book of Southampton STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 95 fn) k tomu uvádí, že nárok na dopravné se vztahoval i ke zboží svrženému v rámci společné havárie. Anglický král Edward I. v roce 1285 rozhodl, že dopravné náleží pouze za zboží zachráněné.

<sup>445</sup> Především se jedná o vyznačení míst, kde jsou umístěny kotvy, aby nedošlo k tomu, že jiná loď položí kotvu nebo kotevní řetěz na již položené; pokud je manipulováno s kotvou ležící přes jinou kotvu nebo řetěz, vzniká závažné riziko vzájemné interakce obou sestav, který vyžaduje pracnou a rizikovou nápravu se zdviháním kotev pomocnými lany z člunů.



*XXV. Pour ceo qe grant perte auient souent des lodmans, qe il se entremet de guier Nieff en hauenes, et lesconduit, perount meint mestre et meint marchaunt sount enpoueres, nous en voloms, qe si il enpreigne de guier vne nieff a aceine hauene a sauuete, il enconduist, e la nieff se peri, per luy noun sachant lantre en les merches du port, le estatut veot qe il perde la main destre et le oyl senestre, pur ceo qe tresonablement les ad amenez. Et ceo est le jugement de ceo cas.*

*XXV. Protože je často způsobena velká škoda lodivody, neb souhlasí s tím, že zavede loď do přístavu a vede ji špatně, pročez velitel i obchodníci jsou poškozeni. Je naším přáním, aby lodivod, který pluje s lodí do přístavu a vede ji špatně a loď je ztracena, neb neznal vjezd do přístavu byl dle zákona potrestán ztrátou pravé ruky a levého oka, neb je zrádně vedl. A to je rozhodnutím v takové věci.*

*XXVI. Et sour ceo cest la Commission nostre seignur, le Roi Dengleterre. E[dwa]rd, par la grace de dieu, Roi Dengleterre seignour Dirlande et Duc Daquitaigne, A touz ceux qe ceste presente lettres paruendront, Salutz. Come Gregoire de Rokeslee et Henri le Waleis, nos Citeins de Londres, et aultres, atant des marchaunz Dengleterre,<sup>446</sup>*

*XXVI. A v této věci zde je příkaz našeho pána krále Anglie (A.D.285). Edward, z boží milosti král Anglie, pán Irska, vévoda Akvitánský, všem, kteří budou těmito listy dostiženi, pozdravení,*

Text podle Oak book of Southampton končí čl. 27, který se věnuje právu vraku.<sup>447</sup> Další odstavce obsažené v různých MSS i tištěných verzích Charty pak jsou prokazatelně pozdějšího data. Novější verze Charty tak dále pokračují ustanoveními vrakového práva a s tím související úpravou práv a povinností nálezců různě definovaných movitých věcí. Další články až do čl. XL se týkají právní úpravy rybolovu.

### 5.7.1. Přísaha

Velmi specifickým fenoménem právního jednání v souladu s Chartou<sup>448</sup> (konkrétní ustanovení s přísahou) je úkon přísahy na Evangelia. Nelze ignorovat souvislosti s tradicemi severského (tzv. vikingského, v letech cca 800–1066) práva. V severském procesu bylo pro

---

<sup>446</sup> V tomto místě text končí a zbytek byl pravděpodobně vymazán

<sup>447</sup> STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 103)

<sup>448</sup> Články VIII., XI. a XV. Charty

žalobce nezbytné kromě vygenerování a přípravy ústního deklamování žaloby, zajištění svědků a/nebo přísazných pomocníků.<sup>449</sup> Přísežný pomocník se od svědka odlišoval formou úkonu, když svojí přísahou posiloval přísahu jednoho z účastníků. V severské legislativě existovalo i určení počtů svědků či přísazných pomocníků pro jednotlivé modelové případy procesních úkonů a podle závažnosti předmětu řízení. V krajním případě recitovalo přesné znění přísahy třicet pět přísazných pomocníků a s nimi sám přísahající účastník.<sup>450</sup> Přísežný pomocník ovšem nemusel nutně mít přímé nebo zprostředkované informace o projednávané události a podstata jeho úkonu spočívala spíše ve vyjádření maximální důvěry v čest a morální integritu přísahajícího, a zároveň v samotné plně zachovalé cti přísazného pomocníka, kterou působil na veřejnost a kolektivní rozhodující orgán.

Ostatně i v současnosti je každý obecně povinen vypovídat jako svědek pravdu a nic nezamlčovat.<sup>451</sup> Stejně tak, jak mohl být potenciální procesní benefit z úspěšné kolektivní přísahy intenzivnější ve srovnání s recentním uspořádáním, byla podstatně citelnější i sankce v případě neúspěchu přísahy, která vyvažovala relativní jednoduchost a iracionalitu úkonu. V případě, když by i jediný ze všech přísazných pomocníků odmítl přísahat.<sup>452</sup> hrozilo účastníkovi rozhodnutí odpovídající prokázání opačného stanoviska. Falešný svědek či přísazný pomocník pak byli postiženi ztrátou práv účast na sněmu, vedení soudního sporu, a především mimořádnou ztrátou cti, důvěryhodnosti a společenského postavení.

Navzdory jistému vtělení zásady materiální pravdy do současného procesní práva v ČR přetrvává nadále řada prvků poplatných aplikaci zásady pravdy formální.<sup>453</sup> Soud zjišťuje objektivní pravdu v souladu se zásadou projednací pouze v případě, když si to strany přejí.<sup>454</sup> V rámci moderní právní vědy tak tvrzení, že zjištění materiální pravdy není nutným cílem civilního procesu, čelí výhradě, že poskytování individuální ochrany subjektivním soukromým právům nelze účelově oddělit od skutečností, na jejichž základě tato subjektivní soukromá práva vznikla.<sup>455</sup> Krom toho shora uvedené tvrzení téměř přesně odpovídá závěrům moderních analýz severského práva, kde humánní a spravedlivé řešení soukromých a společenských konfliktů rozhodně nebylo primárním důvodem existence právního systému. Právo a soudnictví byly naopak vnímány jako nástroje, jimiž se ve společnosti udržuje

---

<sup>449</sup> STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem.* str. 87.

<sup>450</sup> STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem.* str. 89.

<sup>451</sup> Srov. ust. § 126 o.s.ř.

<sup>452</sup> Slib obecného práva, jestliže padne, vede k trestu, s nímž byl svázán, Gul §135 (zákon Gulathingu)

<sup>453</sup> Srov. např. ust. § 153b o.s.ř., vydání rozhodnutí pro zmeškání

<sup>454</sup> Srov. ust. § 120 o.s.ř., povinnost důkazní

<sup>455</sup> MACUR, Josef a kol. *Zásada projednací v civilním soudním řízení.* Brno : Masarykova Universita, 1997. str. 205-207.

pořádek.<sup>456</sup> Přísaha, velmi formalizovaná, náročná na provedení i účast bezúhonných, cti požívajících osob, a zakládající nezanedbatelné riziko velmi citelné újmy pro samotného přísahajícího, jeho svědky i přísežné společníky, mohla být v dané době a za daných okolností optimálním nástrojem procesního práva. Velmi signifikantním projevem transformace tohoto institutu do křesťanského prostředí jsou zmínky o náboženských trestech pro křivopřísežníky, nacházející se v historických pramenech.<sup>457</sup> V odst. VIII. Charty tak velitel a další členové posádky<sup>458</sup> přísahají na Svatá Evangelia, že co učinili, učinili pro záchranu posádky, lodě, nákladu a vína, tedy přísahají o svém vnitřním vztahu k jednání, a o svém přesvědčení. V odst. XI. pak velitel s členy posádky přísahají, že ke škodám na zboží během plavby došlo zaviněním jiným, než jejich vlastním. V tomto odstavci je dokonce uvedena i sankce za selhání při přísaze, tedy výsledek zcela opačný, než bylo záměrem přísahou dosáhnout. Opět v souladu se severskou tradicí. V odst. XIII. pak přísahá velitel lodě, která nesena proudem narazí do kotvící lodě, že se nejednalo o úmyslné jednání.

#### 4.5. Hodnocení Charty jako kodifikace

Velmi typickým znakem obsahu Charty je návaznost témat jednotlivých článků<sup>459</sup> a jejich uspořádání, které tvoří téměř příběh, začínající vlastnictvím lodě a jmenováním velitele. Dále se pokračuje naložením a vyplutím lodi, a pravidly chování v modelových situacích. Není rozhodující, zdali byla Charta nejdůležitějším či nejpoužívanějším pramenem námořního, obchodního a mezinárodního soukromého práva. Podstatný je její obsah, který na svoji dobu velmi moderním způsobem upravuje ryze praktické postupy ve zvláštním oboru lidské činnosti. Tematická souvislost a uspořádání odpovídající přirozenému procesu námořního obchodu, jednotlivé články reflektují námořní praxi a text hýří výstižnými a vtipnými formulacemi. To vše činí z Charty výjimečný legislativní počín.<sup>460</sup>

---

<sup>456</sup> STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem.*

<sup>457</sup> Srov. báseň *Vědmíno prorocství* stavící křivopřísežníky na roveň vrahům, srov. STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem.* str. 93.

<sup>458</sup> Principiálně je lhostejné, zdali se jedná o další tři členy, každého třetího členu, nebo prostou třetinu posádky

<sup>459</sup> SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea* str. 217.

<sup>460</sup> Tamtéž

## 5. Wisby Stadslag van Sciprechte

### 5.1. Popis kodifikace

Přibližně do začátku 14. stol., můžeme časově umístit Městská práva Visby, resp. dobu jejich vzniku. Zákoník se skládá z dvaceti ustanovení, jejichž obsah do jisté míry koresponduje s obsahem Charty a evidentně reflektuje nautickou praxi v oblasti Baltu a Severního moře. Visby na ostrově Gottland se stalo městem v roce 1288 a poté na dobu téměř sta let následovalo období ekonomického rozvoje. Z necelých čtvrt milionu mincí z vikingského období nalezených v celém Švédsku pochází asi 147 tisíc z Gottlandu a z toho jich polovina je saracénskému původu.<sup>461</sup> Na ostrov velikosti Karlovarského kraje, umístěný téměř uprostřed Baltského moře se jedná evidentně o nadprůměrné množství, nasvědčující mimořádně prosperujícímu obchodnímu centru.

### 5.2. Překlad ustanovení o společné havárii

Z celého zákoníku se uvádí odstavce upravující společnou havárii a náhradu škody za zničená lana.

*kap. X.<sup>462</sup> O svržení (Van werpende)*

*Je-li loď na moři ve velkém nebezpečí, že dopravci<sup>463</sup> zboží musí svrhnout přes palubu, budou svrhávat nejlevnější zboží<sup>464465</sup> a loď a zboží uhradí hodnotu podle své nejvyšší hodnoty v přístavu kam loď dopluje*

*§1 jsou-li na lodi připraveny peníze, platí dvě marky za jednu<sup>466</sup>*

*§2 jsou-li spory během stavu nouze, zdali svrhávat zboží přes palubu, větší množství hlasů na palubě převáží<sup>467</sup>*

*§3dostane-li se loď na mělčinu a je nutno svrhávat přes palubu, jak loď, tak zboží platí ztrátu*

---

<sup>461</sup> JOHANSSON, Marcus. *Islamiska Mynt*. Stockholm : Stockholms Universitet, 1997.

<sup>462</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. London : Longman & Co., 1876. str. 401

<sup>463</sup> V originále „vruchtlyde“

<sup>464</sup> „se werpen na marctale, unde uncostelikeste gud ...“

<sup>465</sup> Tato zásada kupodivu přetrvávala do dnešní doby v námořním právu Panamy; srov. CARTNER, John A.C. *International Law of the Shipmaster*. str. 565.

<sup>466</sup> Dle kontextu je význam ustanovení takový, že je-li vyplácen z lodní pokladny příspěvek na společnou havárii bezprostředně a v hotovosti, je vyplácená suma ponížena o 50 %.

<sup>467</sup> Srov. čl. VIII. Charty; ve srovnání s Chartou neměl velitel lodi možnost svým rozhodnutím hlasování zvrátit; jedná se o extrémní omezení pravomoci velitele lodi, viz str. 62 a dále.

*§4 Stane-li se, že se loď dostane na mělčinu nebo blízko ní proti vůli těch na palubě<sup>468</sup> a je třeba ji odlehčit.; a když ji vyloží a poté naloží beze ztrát, zaplatí cenu podle váhy zboží, ale je-li zachráněna i loď, spolu se zbožím platí přímo úměrně ke své hodnotě.*

Některé starší překlady<sup>469</sup> uvádějí, že zboží má být svrhováno proporcionálně, tedy tak, aby všichni vlastníci byli postiženi v obdobném rozsahu. S tímto závěrem se však nelze na základě původního textu zcela ztotožnit.<sup>470</sup> Neobvyklou povinností je přednostní svržení levnějšího zboží. Úvaha o volbě konkrétního zboží, vhodného ke svržení je součástí rozhodovacího procesu ve většině případů společné havárie svržení zboží. V historických obdobích tomu tak bylo ještě ve větší míře, když neexistovala kontejnerizace a různé druhy zboží byly převáženy v různých obalech,<sup>471</sup> případně volně v nákladovém prostoru.

Zajímavým prvkem je označení účastníků přítomných na lodi a provádějících svržení jako „*vruchtlyde*“, tedy dopravci<sup>472</sup>. To koreluje i s okolností, že dopravné, resp. jeho vlastník není uveden jako osoba přispívající na základě benefitu záchrany své majetkové hodnoty.<sup>473</sup> Ustanovení nijak nezmiňuje výslovně účast velitele, případně posádky a je tak implikováno, že kontrakt o dopravě je uzavírán přímo mezi vlastníky zboží a vlastníkem nebo vlastníky lodi, z nichž některý je obvykle velitelem.<sup>474</sup> Stručně je vyjádřen i stav nouze a záměrnost úkonu svržení jako obecné náležitosti společné havárie.<sup>475</sup>

*kap. XI. o sekání lan (Van tõe to howende)*

*Stane-li se, že se loď<sup>476</sup> dostane do stavu nouze, a přetrhají se lana, velitel<sup>477</sup> kryje ztrátu, nemůže-li vinit někoho jiného. Přetrhne-li se kotevní lano, nebo je-li ztracena kotva, velitel hradí ztrátu.*

---

<sup>468</sup> V původním textu „*lychtende*“

<sup>469</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 401 „*they shall část over proportionately ...*“.

<sup>470</sup> Proporcionalita ve svrhávání zboží by byla ojedinělým jevem. Není zřejmé, jakým způsobem by mělo být zajištěno v podmínkách nouze rozlišování jednotlivého zboží, do jaké míry by měla být proporcionalita dodržována a zdali by se s možností svržení počítalo již při nakládce plavidla tak, aby bylo možno proporcionální svrhávání zboží vůbec realizovat, tedy aby byl umožněn přístup ke zboží každého obchodníka v obdobné míře; pokud je určen nárok na společnou náhradu, není zřejmé, proč by mělo být postupováno komplikovanějším způsobem tak, aby byla újma rozložena mezi větší počet osob, účastníků námořního podniknutí.

<sup>471</sup> Typicky amfory, různé druhy sudů, kožené vaky, pytle, bedny nebo balíky

<sup>472</sup> V holandštině „*vrachtrijder*“;

<sup>473</sup> Protože v době přepravy, před úhradou dopravného se jedná pouze o dílčí nesplatnou pohledávku za objednatelům dopravy.

<sup>474</sup> Tomu může napovídat i rozdíl mezi označením velitele lodi; *master* vs. *sciphere*, tedy výraz odvozený z kořene slova *scip* – loď

<sup>475</sup> V originále „*groter nod*“, tedy „velké“ nebezpečí, resp. nouze

<sup>476</sup> V originále „*en scip*“, srov. angl. výraz „*ship*“

<sup>477</sup> V originále „*sciphere*“

*§1 Stane-li se, že dopravci přesekají lana bez svolení velitele, odškodní jej. Ale odsekne-li je velitel, hradí svoji vlastní škodu.*

V případě zákonů z Visby nespadá případ záměrného odseknutí takeláže do režimu společné havárie. Z původního textu čl. XI. není zcela zřejmé, zdali se jedná o konkrétně o lana takeláže, nebo kotevní lana. Z kontextu zmínky stavu nouze by se mohlo jednat o kotevní lana, pokud by se jednalo o působení živlů na zakotvenou loď, což z textu nevyplývá a je možno tedy považovat za pravděpodobnější variantu takeláže. Popsány jsou různé případy poškození lan, konkrétně působením vyšší moci, neautorizovaným jednáním posádky a konečně záměrným jednáním velitele.

### **5.3. Stručné zhodnocení**

Na značném počtu ustanovení je zřejmé ovlivnění severskou a baltskou námořní praxí.<sup>478</sup> Obsahuje i ojedinělé ustanovení i předkupním právem na spoluvlastnický podíl na lodi,<sup>479</sup> rozsáhlé ustanovení upravující proces vážení nákladu,<sup>480</sup> a řadu dalších pravidel evidentně vycházející z místní specifické námořní praxe. Vliv osob účastných na námořním obchodu na legislativní činnost ve Visby je zřejmý ze stručnosti ustanovení stanovujících obecné normy jednání a kazuističnosti ustanovení, týkajících se konkrétních úkonů v námořní plavbě.

---

<sup>478</sup> Zajímavé je ust. čl. XIX, které opravňuje velitele lodi v případě zjištěných neznalostí lodivoda uvalovat na jeho osobu peněžité sankce, srov. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 413.

<sup>479</sup> Srov. čl. XVII. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 411.

<sup>480</sup> Srov. čl. XVI. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 409.

## 6. Tabula Amalfitana

Capitula latina nobilis et Ordinationes curiae maritimae civitatis Amalphe, que in vulgari sermone dicuntur la Tabula de Amalphe<sup>481</sup>

### 6.1. Politicko historické okolnosti vzniku Tabuly

Někdy v první polovině 4. stol. dochází k založení nejprve obchodní osady, ze které se postupně stane město a přístav Amalfi. První biskup byl jmenován papežem Řehořem I. v roce 596.<sup>482</sup> Vzhledem ke své poloze a budovanému opevnění získávalo postupně v průběhu trvalých konfliktů mezi byzantskými, langobardskými a později normanskými mocenskými skupinami na významu.<sup>483</sup> Až do 10. stol. bylo Amalfi jako městský stát podřízeno Neapolskému vévodství, od kterého se roku 957 oddělilo. V roce 892 byl zvolen první dóže, langobardský velmož Mansone I. di Amalfi<sup>484</sup> a v průběhu 10. a 11. stol. zažívalo Amalfi relativně nerušený, ekonomický a politický rozkvět.<sup>485</sup> Na rozdíl od většiny ostatních námořních republik se v Amalfi přistupovalo velmi liberálně k obchodním stykům se Saracény, a dokonce i zlaté a stříbrné mince ražené v Amalfi<sup>486</sup> odpovídaly spíše muslimským, než evropským vzorům. Tato oportunistická politika došla nakonec změny v roce 1130, kdy dlouhodobý normanský tlak vyústil nejprve v otevřenou revoltu ze strany Amalfi, poté v blokádu, kterou vedl Georgios Antiocheas, velitel námořních sil Rogera Hautevilla, a nakonec v roce 1131 k definitivnímu připojení území Ducato di Amalfi ke Království sicilskému.<sup>487</sup> To ovšem nijak nepomohlo proti nájezdům pisánských žoldáků, kteří Amalfi opakovaně napadali, a v roce 1137 i vypálili.<sup>488</sup> Definitivně zlikvidovala Amalfi jako aktivního účastníka mezinárodní politiky a obchodu tsunami, která město zasáhla v roce

---

<sup>481</sup> Dále též jen jako „*Tabula Amalfitana*“ nebo jen „*Tabula*“

<sup>482</sup> Arcibiskupství pak v Amalfi vzniklo v roce 987

<sup>483</sup> *Chronicon Amalphitanum*, latinsky psaná kronika z 12. stol.

<sup>484</sup> SPINELLI, Trojano. *Saggio di tavola cronologica de' principi e più raguardevoli ufficiali che anno signo reggiato, e retto le Provincie, che ora compongono il Regno di Napoli, dalla seconda venuta de' Longobardi in Italia fino*. Napoli : Giuseppe Bisogni, 1762

<sup>485</sup> NORWICH, John Julius. *The Normans in the South 1016 - 1130*. London : Longmans, 1967

<sup>486</sup> Online encyklopedie. Heslo *Tarí*. [Online] [cit. 12.4.2020]. Dostupné z : <<https://it.wikipedia.org/wiki/Tar%C3%AC>>

<sup>487</sup> Přibližně rok poté, co byl Roger I. Hauteville, označovaný svými politickými protivníky za polovičního pohana korunován vzdoropapežem Anacletem králem Sicílie; viz CHIBNALL, Marjorie. *Normans*. London: Wiley and Sons, 2006.

<sup>488</sup> BOURGIN, Georges. *Nouvelles Scientifiques, Annales d'histoire économique et sociale*, N.3. 1929. str. 417-422.

1343 v reakci na zemětřesení v blízké Neapoli. Právo Tabuly však mělo být používáno ve Středomoří ještě na přelomu 16. a 17. stol.<sup>489</sup>

## 6.2. Popis kodifikace a zdroje textu

Tabula Amalfitana se skládá z 66 článků. Prvních 21 je psaných latinsky, jsou datovány do jedenáctého století, a jsou následovány dalšími články v italštině<sup>490</sup> s prvky vulgární latiny, přibližně z 13. stol. V tezi je prezentován text z italského zdroje,<sup>491</sup> ze kterého vycházejí i anglické překlady.<sup>492</sup> Obsahem Tabuly jsou ustanovení týkající se především procesů a úkonů v praxi námořního obchodu a vztahů účastníků námořních podniknutí, velitelů a společenství.<sup>493</sup>

Rukopis námořního zákoníku města Amalfi byl v rozporu s romantickou hypotézou o ukořistění kodexu písařskými vojsky v letech 1137<sup>494</sup> (spolu s vzácnou kopií Justiniánových Pandekt) ještě v průběhu čtrnáctého století v držení knížecího rodu Donnorso z Amalfi. Poté přešel do vlastnictví benátské rodiny Foscarini, postižené během počátku 19. století následky krize související s napoleonskými válkami, a nucené zpeněžit část svého movitého majetku včetně sbírky rukopisů shromážděvané po celá staletí. Rukopis označený jako *Ordinationes curiae maritimae civitatis Amalphae* se tak posléze stal majetkem rakouské vlády a byl umístěn v Národním muzeu ve Vídni, kde ho v roce 1844 objevil historik Thomas Gar, aby jej zpracoval a knižně vydal. V roce 1929 se pak vzácný rukopis vrátil do Amalfi, kde je na místní radnici uložen dodnes.

## 6.3. Digest Tabuly s komentáři

K překladu byly vybrány články týkající se společné havárie, dále situací se společnou havárií spojených některým z jejích prvků, a případně další články, které mohou přispět k pochopení tehdejšího vnímání Tabuly jako souboru pravidel, zakotveného ve stabilním prostředí námořních obchodních zvyklostí a dobré námořní praxe.

*15. Item, si aliquis nautarum, vel sociorum, durante navigio, fuisset captus, et oporteret ipsum redimere, redimatur a tota societate; similiter, si fuisset missus ad utilitatem*

---

<sup>489</sup> Ještě v letech 1571 a 1603 jsou doloženy záznamy transakcí, převodu vlastnictví lodě typu felluca s odkazy na znění Tabuly; srov. GAR, Tomasso. *Archivio Storico Italiano ossia Raccolta di Opere e Documenti app. 8*. Firenze : Gio. Pietro Vieusseux, 1844.

<sup>490</sup> Texty uváděné v této tezi vycházejí z publikace GAR, Tomasso. *Archivio Storico*

<sup>491</sup> Srov. GAR, Tomasso. *Archivio Storico*

<sup>492</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. str. cxxxiv.

<sup>493</sup> Srov. „*patroni et sociorum*“ TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. str. 2.

<sup>494</sup> Tuto hypotézu uvádí i renomovaní autoři, viz. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. stránky vii - xv a dále 3 – 55.



*societatis vel comunitatis, et derobatus; id quod perdit resarciatur ab eadem communitate, excepto si amisisset aliquid, quod non portaverat ad utilitatem comunitatis praedictae, sed ad sui propriam, id debet perdi per ipsumet tantum.*

15. *A pokud byl některý z námořníků nebo společníků během plavby zajat, a je třeba jej vysvobodit, bude vykoupen celou společností; podobně, pokud byl poslán jménem společnosti nebo komunity a byl okraden, to, co ztratí, bude nahrazeno samotnou komunitou, ledaže by ztratil to, co nesl nikoli v zájmu komunity, ale pro svůj vlastní prospěch, tuto ztrátu nese sám.*

Z obsahu řady článků Tabuly jsou zřejmé odkazy na explicitně nespécifikované společenství fyzických osob, uzavřené za účelem sdružení majetku účastníků, vzájemného sdílení nákladů, rizik i benefitů, a dalšího uspokojování společných, zvláště materiálních potřeb. Obsahově a charakterem vzájemných práv a povinností pravděpodobně odpovídá pojmu *societa*, resp. *commenda*.<sup>495</sup> Signifikantní je absence zmínek o možnostech účasti osob s domicilem mimo území Amalfi. Jednou z možností je, že taková účast byla natolik fantaskní představou, že ani nestála za uvedení ve formě zákazové normy.<sup>496</sup> Druhou, kontextově logičtější možností je, že taková účast byla zcela běžná, a nikdo nevnímal osoby s cizí příslušností jako osoby, u nichž by mělo být zvláště upraveno, kterým právem se budou řídit jejich obchodní vztahy.<sup>497</sup> Přirozeným pravidlem bylo jednání v souladu s právem platným v místě jednání ve formě *Lex Fori*. Dále pak mohly existovat v praxi obchodního a mezinárodního soukromého práva niky, které byly vyplňovány obchodními obyčejí, zvykovým právem, pravidly obchodního styku a dalšími výstupy obchodní praxe na pomezí zákona a smluvních podmínek závazkového právního vztahu. Zvláště praxe přirozeně upřednostňovala absenci jakýchkoli překážek k jednání cizích státních příslušníků na území jiných státních útvarů. Vzhledem k okolnostem je tedy možné připustit i úvahu, že se určitým způsobem, např. prostřednictvím křesťanského zástupce mohl účastnit sdružení majetku, resp. společného podnikání (z dnešního pohledu rejsařské společnosti) i saracénský subjekt.<sup>498</sup> Z normy je zřejmý duch zákona a záměr zákonodárce pojatý ve smyslu „všichni za jednoho, jeden za všechny“, s tím, že zájem společenství by měl mít každý společník na prvním místě.

---

<sup>495</sup> ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. ccxxxiv.

<sup>496</sup> Jako např. zákaz provozování obchodu se Saracény z *Ordinamenta civitatis Trani*

<sup>497</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. str. 39.

<sup>498</sup> Taková účast, pokud by nebyla neveřejná by ovšem budila nežádoucí pozornost orgánů státní správy, a především církevních orgánů, které měly v daném období podstatně rozsáhlejší světské pravomoci.

*18. Item, quod nullus patronus debeat implicare et explicare sine expressa conscientia et voluntate omnium nautarum vel sotiorum, saltem maioris partis.*

*18 Žádný velitel by neměl zahrnout do knih, nebo z nich vyškrtnout cokoli bez vědomí a souhlasu všech námořníků nebo společníků, nebo alespoň většiny z nich.*

Toto ustanovení upravuje povinnosti při vedení hospodářské evidence, nikoli však pro účely odvodu poplatků a daní, ale pro účely transparentního hospodaření společenství. Není důvodu pochybovat o tom, že společná havárie, resp. její rozvrh a záznamy o plnění příspěvků byly součástí účetních záznamů. Pro autorizaci záznamů přitom postačuje prostá majorita hlasů přítomných.

*21. Item, si infra viagium rumperetur, vel perderetur aliquid de navigio, restauretur et ematur a tota communitate vel societate.*

*21. A pokud se během plavby cokoli z lodi<sup>499</sup> poškodí nebo zničí, oprava nebo náhrada bude provedena společenstvím.*

Tento článek by bylo možno považovat za ustanovení o mimořádných událostech, zahrnující veškeré újmy „čehokoli z lodi“, ke kterým dojde za plavby. Tedy považujeme-li zboží za cokoli z lodi, mohla by být nárok vlastníka zboží ze svržení opřen právě o znění čl. 21, když by žalobce tvrdil, že se jedná o věc z lodi, která byla zničena. Předmětné ustanovení, ani jiné přímo související, se výslovně o společné havárii, nebo svržení nákladu či takeláže nezmiňuje. Skutečnost, že je uváděna i možnost opravy, kontextově logicky vylučuje vztah ustanovení ke společné havárii.

*25. Item, ogni navilio che mena scrivano, deve venir alla Corte, et far iurare al scrivano, come requede lo rito; et da la innante, la sua scrittura deve essere accettata in la corte come propria scrittura publica de Notaro publico.*

*25. A každý velitel lodi, který má na palubě písaře, by měl přijít k soudu<sup>500</sup> a nechat písaře přísahat, jak zákon vyžaduje a po jeho přísaze by měly být jeho zápisy přijaty soudem jako řádné veřejné zápisy.*

---

<sup>499</sup> Výraz „*aliquid de navigio* ...“ pravděpodobně dle kontextu zahrnuje nejen součásti lodě, její výstroj, takeláž apod., ale i transportované zboží a náklad.

<sup>500</sup> Nejedná se o soud jako orgán státní moci, ale o kolektivní orgán obdobný námořním konzulům města Trani.

Takový zápis mohl být nepochybně učiněn i o mimořádných událostech, resp. úkonech společné havárie.<sup>501</sup> Mezi povinnosti lodního písaře mohlo patřit i pořizování záznamů do lodního deníku, případně generování záznamů o okolnostech plavby a hospodářsky významných skutečnostech včetně účetní evidence. Výpisy z lodních deníků, případně lodní deníky samotné přitom byly přijímány soudem, pravděpodobně za účelem archivace.

*26. Item, se alcuno navilio se rompesse, o fusse preso, quello lo quali resta, si deve partire per onza soldo per libra, a la quale perdita li marinari non son tenuti; verumtamen devono restituire lo impronto.*

*26. A pokud nějaká loď ztroskotá nebo je zajata, to, co zbývá, musí být rozděleno procentním podílem; námořníci se na ztrátě nepodílejí, ale musejí v takovém případě vrátit, co jim bylo vyplaceno předem.*

Další zjevně z praxe vycházející ustanovení, aplikující částečně rozvrhové, resp. příspěvkové principy společné havárie.

*28. Item, se navilio fosse preso, e potessese recuperare, lo patrone ne e tenuto affrancare, iuxta posse, a fare lo recatto, il quale si deve fare per lo comone, ale quale li marinari non sono tenuti; verum, non havendone le spese del comone, sono tenuti aspettare et vedere et aiutare il salvamento et il ricatto del navilio.*

*28. A pokud byla loď zajata, ale může být získána zpět, je velitel povinen ji osvobodit, podle možností jí efektivním výkupným, což musí být provedeno z fondů komunity; a námořníci nejsou povinni příspěvkem, ale jsou povinni vyčkávat, dohlížet a spolupracovat při záchraně a vykoupení lodi.*

V daném případě se jedná o mimořádný případ náhrady škody, resp. přechodového modelu společné havárie. Loď by měla být zajata včetně zboží a posádky, aby byl zachován prvek společného podniknutí. S tím souvisí i zachování společenství beneficentů a poškozených. V daném případě jsou poněkud kuriosně všichni zúčastnění beneficenty

---

<sup>501</sup> Lodní deník; srov. ust. § 25 odst. 1, písm. h) ZNP a dále § 21 Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel č. 278/2000 Sb.

prospěchu záchrany lodě.<sup>502</sup> Zároveň se všichni podílejí na oběti spočívající v nákladech na vyplacení nebo záchranu lodě. Zachován je prvek benefitu, tedy po odečtení nákladů na vykoupení zbývá nadále z hodnoty zboží a lodě nikoli nepodstatná částka. Rozvrh by tedy měl být učiněn obdobně jako u standardní společné havárie. Zjistila by se hodnota lodě a jednotlivých nákladů konkrétních vlastníků zboží, resp. jejich zástupců či objednatelů dopravy, a podle vzájemného poměru by se mezi ně rozdělily výdaje na výkupné. Z textu ustanovení je však zřejmé, že náhradu škody hradí „*fondo commune*“, tedy společenství podstatně širší, než je loď a vše co se na ní nachází a sdílí s ní osud. Na druhou stranu však může mít celé společenství, jehož může být loď majetkovým vkladem, prospěch ze záchrany lodě.<sup>503</sup> Z kontextu ostatních ustanovení vyplývá, že i námořníci byli členy společenství,<sup>504</sup> a tedy jejich vyloučení z příspěvkové povinnosti má logiku, neb by přispívali dvakrát. Námořníkům jsou dále ukládány rozsáhlé povinnosti asistenční, jejichž plněním mohou nejlépe prospět zájmům společenství.

### 6.3.1. Test York Antwerp Rules 2004

Podrobme shora uvedený text srovnání s YAR 2004; Oběť, tedy úhrada výkupného byla učiněna účelně<sup>505</sup> a záměrně, jednalo se o výjimečný výdaj<sup>506</sup> na společné zabezpečení za účelem ochrany majetku, který se účastní společného námořního podniknutí, před prokazatelně existujícím nebezpečím zkázy. Společný charakter je přitom dán jedním z kvaziformálních znaků společné havárie, tj. společenstvím lodi, majetku a osob na ní se nacházejících, a dále i zařazením celé lodi, majetku i výdělků a ztrát do hospodaření společenství. Zajetí nebo únos lodi přitom nelze nevnímat jako nebezpečí ve smyslu ust. pravidla A odst. 1) YAR 2004. Pozitivní výsledek testu odpovídá i dnešní realitě, když v současné době jsou případy úhrady výkupného posuzovány jako společná havárie.<sup>507</sup> Jediným podstatným rozdílem bude osobní obsazení rolí při vyjednávání o výkupném a případně i role různých orgánů a ozbrojených složek. Stejně pasivní zůstává role členů posádky, kteří v současnosti nemají možnost zvolit si namísto peněžité odměny poskytnutí místa na jejich vlastní náklad.<sup>508</sup>

---

<sup>502</sup> Předpokládá se, že všechny fyzické osoby budou benefitovat ze skutečnosti, že nedojde k prodeji do otroctví.

<sup>503</sup> Tento prospěch je přitom možné vyčíslit v penězích analogicky dle art. 33, příp. art. 54, tedy odborníky.

<sup>504</sup> Ostatně jednou z forem úhrady za služby námořníka bylo poskytnutí prostoru pro náklad v lodi.

<sup>505</sup> Svrchované pravidlo YAR 2004, srov. „*giusta la possibilita' di effettuare il riscatto*“

<sup>506</sup> Pravidlo A odst. 1) YAR 2004

<sup>507</sup> Srov. kapitola 1.7.4. str. 26

<sup>508</sup> Přirozená potřeba námořníků podílet se na přepravě zboží i ve své vlastní režii v období pozdního reálného socialismu vyústila v takovou praxi, kdy v polských loděnicích v Gdaňsku byly v průběhu stavby v lodích

33. *Item, quando lo navilio perde, o pate naufragio, et deve se vendere, per contribuire alli carati<sup>509</sup> et alla colonna; si deve extimare per uomini experti, quanto poteva valere lo navilio in lo tempo che incomincio lo viaggio, o la compagnia; et per tanto deve tirare et mettersi in conto secondo l'extima predicta, et non per quanto fosse forsi valuto.*

33. *A jestliže loď utrpí zkázu nebo ztroskotání, musí být prodána a výtěžek rozdělen mezi podílníky a společníky colonny; musí být ohodnoceno odborníky, jaká byla hodnota loď v době zahájení plavby nebo společnosti; a výpočty a přiřazování se musí provádět podle výše uvedeného hodnocení a nikoli odhadem.*

A simile se obdobné oceňování provádělo při kalkulacích rozvrhů společných havárií.

37. *Item, se infra lo viaggio si rompesse, o perdesse alcuna cosa, si deve comprare per tutta la compagnia.*

37. *A během plavby cokoli je poškozeno nebo ztraceno, musí být pořízeno celou společností.*

Z textu tohoto i jiných článků je zřejmé, že společenství vystupuje jako vlastník loď, je příjemcem výdělků a hradí ztráty. Jako řádný hospodář udržuje loď v dobrém technickém stavu, což má pozitivní dopady na statistiky mimořádných událostí. Tato povinnost v dnešní době vyplývá ze znění smlouvy SOLAS<sup>510</sup> a zprostředkovaně i z povinností provozovatele lodi jako subjektu pojistné smlouvy.

38. *Item si aliquid navigium contrahit societatem cum alio navigio, vulgariter conserva,<sup>511</sup> et aliquod ipsorum patitur naufragium, vel captum a piratibus, quod tunc, sicut lucrum erat commune, ita esset damnum, et id quod deperditur dividi debet in solidum pro libra.*

---

určených pro polskou plavbu vytvářeny různé prostory pro převážení zboží mimo standardní smluvní a celní režim. Na lodích se vytvářela společenství majetku, která v kapitalistickém zahraničí nakupovala za výhodnější ceny ve velkém např. texasky nebo videorekordéry, které poté byly s významným ziskem realizovány v oblasti RVHP (osobní svědectví pracovníka Československé námořní plavby)

<sup>509</sup> Srov. čl. XX., kde je totožný termín užíván pro vlastníky podílů na společnosti „*patroni di caratis*“.

<sup>510</sup> Srov. obsah kapitol I – III, XI–1 mezinárodní konvence SOLAS.

<sup>511</sup> Obdobným výrazem jsou označovány konvoje loď i v jiných legislativních souborech, např. Statutech města Marseille z roku 1253, viz TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV.* str. 26.

38. *Jestliže nějaká posádka uzavře společenství pro společnou plavbu, zvanou konvoj, a kterákoli z nich utrpí ztroskotání nebo zajetí piráty, pak neboť zisk měl být společný, bude tak i ztráta a cokoli je ztraceno, musí být poměrně rozděleno podle hodnot.*

V daném případě jde v podstatě o založení účelového podnikatelského sdružení ad hoc, kdy do society jsou vloženy lodě a zboží a společnou plavbou je redukována řada rizik. Evidentně se jedná kromě vyšší moci i o následky pirátských aktivit, kterým mohlo větší množství lodí podstatně lépe čelit. Text explicitně uvádí, že v případě úspěchu plavby byl zisk rozdělován (obdobně jako ztráta) poměrně podle hodnot. Lze předpokládat, že na rozdíl od hodnot pro rozvrh společné havárie dle Charty<sup>512</sup> musely být hodnoty lodí zjišťovány k okamžiku založení společenství, aby bylo účastníkům zřejmé, v jakém poměru se budou dělit zisky. Ač přijetí rizika částečné odpovědnosti za ztrátu cizí lodě, a zároveň přijetí rizika nutnosti nést následky horších obchodních výsledků partnera do jisté míry lze posuzovat jako úkon pro hospodaření podniku nevýhodný, a tedy působící újmu, nelze ani situaci zvýšených rizik plavby<sup>513</sup> chápat jako nouzovou situaci a toto ustanovení jakkoli spojovat se samotnou společnou havárií, jakkoli některé prvky předmětné normy k takovém závěru svádějí. Jednalo se tedy jen o velmi vzdálenou obdobu moderního institutu společného námořního podniknutí.<sup>514</sup> Mnohem více odpovídalo toto uspořádání institutu vzájemného pojištění rizik plavby, případně rozprostření rizika cenových výkyvů.

44. *Item il patrone del navilio e tenuto, quando perde alcuna cosa del navilio, tanto cioé della colonna del capitale come de fornimento de navilio, correre o trattare per tutto suo potere, per recuperare tutto quello il quali perduto haverá; et questo s'intende per qualunque altro modo lo perdesse, o li fosse levato; et se per sua negligenza, cioé che in tempo et luoco lo potesse recuperare, et non trattase detta recuperatione, sia tenuto lo patrone corredarla; la quali recuperata o emendata, si deve partire soldo per lira per tutti quelli porzonari o compagni li quali saranuo stati in quello viaggio.*

44. *A velitel lodi, když se na lodi cokoli zničí, taktéž jedná-li se o část majetku společnosti nebo její fondy, výbavu lodě, je povinen učinit vše podle svých sil, aby získal vše zpět to, co bylo ztraceno, a to budiž rozuměno jakýmkoli způsobem došlo ke ztrátě, nebo k odplavení, pokud se tak stalo jeho vlastní nedbalostí, protože v jistém čase a místě mohlo*

<sup>512</sup> Srov. čl. VIII. a především IX. Charty Oléronské.

<sup>513</sup> Např. mimo plavební sezonu.

<sup>514</sup> Common maritime adventure, srov. pravidlo B, odst. 1 York Antwerp rules 2004 „Společné námořní podniknutí vznikne, pokud jedno nebo více plavidel vleče nebo tlačí jiné plavidlo nebo plavidla ...“

dojít k záchraně a on nevyvaložil úsilí k záchraně nebo opravě, velitel je povinen k náhradě. A náklady na záchranu a opravu budiž rozděleny poměrně mezi všechny spoluvlastníky nebo účastníky plavby.

Velmi typické ustanovení, jehož ekvivalent nelze v obsahu většiny středověkých kodifikací námořního práva nalézt. Zničením nebo ztracením dílu lodi, výbavy, výstroje či zboží vzniká veliteli objektivní povinnost

### 6.3.2. Tabula a společná havárie

*47. Item, lo navilio de rivera, il quali sará caricato di mercantia a compra, se a quello navilio verrá caso fortuito per tempestar di tempo, o per meglio difensarse da inimici, o per qualunque altra superveniente fortuna, li sará necessario fare jettato; lo patrone del navilio, guardando bene se per ogni ragione a loro é necessario jettare, et come per loro sará deliberato far jettato, deve prima il patrone incomenzare a far jettare, o dare licentia alli compagni di jettare, et devono jettare se a loro parerá potere essere a salvamento; lo danno il quali lo navilio fatto haverá, si deve rifare del guadagno, et il resto del guadagno il quale poi resterá, si deve partire, come ho detto di sopra del navilio di rivera: et se per ventura il detto guadagno non gastasse pagare lo danno predetto, tutto quello guadagno deve essere lassato per ragione della rimenda del jettato fatto; al quali danno li marinari non sono tenuti rifare, ma se deve rifare tra la colonna et lo navilio, secondo le parti che lo navilio tirará, et cosi etiam se lo predetto navilio no avesse alcuno guadagno: verum, li marinari, in tantum sono tenuti rifare le spese del magnare et bere, et tutte spese per loro vita fatte, et lo impronto; et se in lo navilio fosse viciati con loro mercantie o dinari o altra roba, sono tenuti al predetto rifaramento del jettato soldo per lira.*

čl. 47 A loď, která pluje dle zvyků Pobřeží, naložena zbožím společníků, stane-li se bouřlivým počasím, nebo v záměru obrany proti nepřátelům, nebo jakoukoli jinou událostí, že je svržení nezbytné, velitel dle své uvážení a společně s posádkou rozhodne, zda okolnosti vynucují, aby se zboží zbavili, a jakmile bude rozhodnuto o svržení, musí nejprve vyhazovat zboží, nebo dát svolení námořníkům, že tak musí činit, jsou-li přesvědčeni, že se tak spasí. Škoda, kterou utrpí loď, musí být odečtena ze zisku; a část zisku, která případně zůstane, musí být rozdělena, jak je uvedeno výše; a v případě, že zisk nestačí nahradit výše uvedené škody, celý zisk z této plavby musí být poskytnut na náhradu svrženého; námořníci nejsou povinni tuto škodu nést, ale ta se musí rozdělit mezi společnost a spoluvlastníky lodi podle podílů

*náležících lodí,<sup>515</sup> taktéž pokud plavba cesta nezajistila žádný zisk; v tomto případě jsou však námořníci povinni uhradit náklady na stravování a pití a všechny ostatní náklady vynaložené na jejich výživu, jakož i zálohu, a pokud mezi posádkou byli námořníci, kteří podvodně přepravují zboží, peníze nebo něco jiného, jsou povinni proporcionálně nahradit svržené zboží.*

Obdobně jako v Chartě<sup>516</sup> je vyžadována konzultace rozhodnutí o svržení zboží s posádkou.<sup>517</sup> Zdůrazněna je nutnost existence bezprostřední hrozby zkázy a přímé příčinné souvislosti mezi úkonem oběti a záchranou lodě, resp. zbylých hodnot. Podstatná odlišnost oproti běžnému režimu spočívá ve vyjmutí lodě ze rozvrhu společné havárie, a úhrada škod vzniklých na lodi ze zisku podniknutí. Příspěvková povinnost je nahrazena odpovědností společenství. Pokud škoda převyší zisk podniknutí, hradí ji spoluvlastníci lodě, přičemž se předpokládá vlastnictví podílu společenstvím. V takovém případě se ze zisku hradí náhrada za svržené zboží. Tím se opět beneficent oběti stávají příspěvatelem k náhradě. Pro takový nežádoucí případ, že by plavba nepřinesla zisk, dochází obdobně ke sdílení újmy, když námořníci jsou povinni hradit náklady na svoji stravu a vydržování.

Z detailně a kazuisticky formulovaného obsahu lze dovodit, že základní principy společné havárie byly v místě a čase notorií, kterou nebylo nutno zařazovat do soupisu pravidel. Výše zmíněná okolnost, že hned první z článku Tabuly se věnuje deliktům námořníků naznačuje, že i tato legislativní aktivita byla alespoň do jisté míry reakcí odpovědných orgánů na reálně existující negativní společenské jevy.

*48. Item, se lo predetto navilio fosse caricato di mercantia di mercanti a nolo, come di spora e detto, et fosse necessario jettare; il patrone del navilio deve consigliarsi con li mercanti, et con suoi fattori se li mercanti non ci fossero personalmente, o con qualunque altra persona, la quali fosse per parte del predetto mercante; Narrandoli come per ogni ragione a loro é necessario jettare per salvamento della mercantia et delle persone, et intanto consultare; sopra questa ragione lo mercante prima comenzerá a jettare, come di sopra é detto, et lo danno del quale jettato si deve partire soldo per lira tra la mercantia et la barca, come di sopra é detto; al quale danno non sono tenuti li marinari: verum, lo danno che la barca di cio conseguirá, si deve rifare del guadagno, quale fatto haverá; si ci rimanera guadagno, si deve partire, come di sopra e detto; et se non basterá, deve essere lo patrone al*

<sup>515</sup> Pravděpodobně jde o podíly na vlastnictví lodí, které mohla držet jak společnost, tak jednotliví vlastníci a kterými je vyjádřena hodnota lodě, která byla vložena jako věcný vklad a oceněna; srov. ust. § 15 odst. 2 ZOK.

<sup>516</sup> Srov. čl. VIII. Charty.

<sup>517</sup> *Insieme ai marinai* – nejedná se tedy o konzultaci s obchodníky.



*quale li marinari non sono tenuti; et se vitiati ce fossero, ci devono contribuire come di sopra su declarato. Et se persona non fosse per lo detto mercante, ne esso ne chi fosse, del jettito predicto si deveno consultare lo patrone, lo nocchiero, con tutti o la maggior parte delli compagni; et quando per loro declarato sará, per salvamento fare lo detto jettito, lo ponno fare, come se il propriomercante fosse presente et consentesse; et cosi et anderá lo danno predett soldo per lira fra lo navilio et lo mercante; et se per ventura, la robba sará de moltimercanti, et alcuno marinao o viciato, senza licentia del patrone, o mercante, presumerá a jettare et fare jettito; sará tenuto emendare tutto quello il quale per quello jettito perduto se troverá.*

48. A pokud výše uvedená loď byla naložena nákladem za přepravné, jak je uvedeno výše, a pokud bylo nutné provést svržení, musí velitel lodi konzultovat s obchodníky a jejich zástupci, pokud nejsou přítomni osobně, nebo s kýmkoli jiným, kdo reprezentuje zájem přepravce; poté jim vysvětlí, že je nutné odlehčit loď za účelem záchrany zbývajících nákladu a osob, a poté, co tyto okolnosti konzultovali, začnou obchodníci svrhávat první, jak je uvedeno výše; škody způsobené svržením musí být úměrně rozděleny mezi náklad a loď, jak je uvedeno výše, přičemž námořníci nejsou povinni se na škodě podílet; Ve skutečnosti škoda, kterou loď utrpěla musí být neprodleně odečtena ze zisku, který učinila; a pokud zbývá jaký výtěžek, musí být rozdělen, jak bylo řečeno. Oproti tomu, pokud zisk nebude dostatečný, musí velitel nést škodu, k níž námořníci nejsou povinni, ale služebníci musejí přispívat výše uvedeným způsobem; a obráceně, pokud není na lodi nikdo v zastoupení dopravce, ani dopravce sám, velitel a kormidelník by měli projednat svržení se všemi nebo alespoň s většinou posádky; když se rozhodnou pro svržení pro vlastní záchranu, mohou to udělat, jako by byl dotýčný obchodník přítomen a souhlasil, a také v tomto případě škoda půjde proporcionálně k tíži lodi a zboží: stejně, pokud bude náklad náležitě více přepravcům; ale pokud jakýkoli námořník nebo služebník bez povolení kapitána nebo obchodníka předpokládá, že může provést svržení, nebo to udělá, bude povinen nahradit vše, co ve výsledku chybí následkem svržení.

Toto ustanovení do jisté míry kopíruje se změnami ustanovení předešlé. Konzultace směřuje k obchodníkům, jsou-li na lodi přítomni.<sup>518</sup> Neobvyklým prvkem je účast obchodníků na svrhávání zboží, jejímž účelem může být zajištění efektivního výběru předmětů vhodných ke svržení. Explicitně je stanoveno, že se námořníci na příspěvkové povinnosti nepodílejí. Opět se škody na lodi nezahrnují do rozvrhu, ale hradí zvlášť odečtením ze zisku. Takový

---

<sup>518</sup> Obdobné ustanovení srov. Charta čl. VIII., viz. KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron* str. 129.

postup je de facto zahrnutím nákladů na opravy a údržbu přepravního prostředku do rozvahové evidence. Pro případ, že zisk podniknutí nestačí na opravu lodi, účastní se příspěvkem velitel a služebnictvo.<sup>519</sup> Výjimečné je uvedení dílčí perfektní normy, která stanovuje odpovědnost, resp. sankce za neautorizované svržení zboží. U služebníka se přitom předpokládá, že škodu bude hradit jeho pán.

*49. Item, se li mercanti fossero persone avare, come per il mondo si trovano, li quali voleno piú presto morire, che perdere alcuna cosa, lo quale per estrema avaritia non volesse consentire lo jettito, ma repugnare; all'hora il patrone, insieme con lo nocchiero et l'altri buoni huomini de lo navilio, comincato concilio, lo devono requeudere, mostrandoli la ragione et declaratione, come per ogni ragione e necessario fare jettito per la liberatione dello navilio et delle persone et della mercantia; et se esso pur perseverasse alla sua avaritia repugnando, all'hora lo patrone del navilio si deve protestare avanti tutti li compagni, et all'hora puo incomenzare a jettare, et non li sará detrimento alcuno; et d' ogni fatto di jettito, si deve intendere lo patrone carrichi lo suo navilio tanto quanto la ragione del suo navilio requeude; et quando lo sopra carricará, non ci e dubio nullo che lo patrone e tentuo ad ogni danno et interesse.*

*49. A pokud by obchodníci byli lakomí lidé, jako v tomto světě, kteří volí raději zemřít než cosi ztratit, a kvůli nadměrné hrabivosti nechtějí vydat souhlasit se svržením, a naopak jej odmítají, pak velitel, spolu s kormidelníkem a dalšími dobrými muži se smyslem pro loď<sup>520</sup> musí učinit poradu a musí vyžadovat a vysvětlovat zjevné důvody proč je v daném případě nezbytné svržení pro záchranu lodě, osob a majetku; a pokud stále setrvávají ve svém odmítání, musí se kapitán lodi odvolat ke všem námořníkům, protože může zahájit svržení, aniž by z toho vycházela jakákoli odpovědnost; v každém případě svržení je nutno předpokládat, že kapitán naložil loď, kolik dovolí výtlač: pokud ji přetíží, není pochyb o tom, že je povinen ke každé škodě a podílu.*

Charakter společenství lodi jako sdílené existence se projevuje v první větě článku. Není pochyby, že reaguje na skutečně vzniklé situace, kdy ztráta zboží a problémy z toho plynoucí mohly pro některé obchodníky znamenat úplnou likvidaci, a tedy byli ochotni riskovat i svůj život. Osud všech osob na palubě však byl spjat a bylo nutno generovat postupy, kterými by nejlépe byly řešeny emocionálně vypjaté situace, kdy na různé osoby

---

<sup>519</sup> Čímž jsou nepochybně zamýšleni majitelé služebnictva.

<sup>520</sup> V tomto případě jsou „*buoni huomini de lo navilio*“ pověřeni konzultační pravomocí pro posouzení vhodnosti úkonu oběti.

doléhalo různým způsobem bezprostřední riziko ztráty majetku a poté i života. Norma se elegantně vyhýbá popisu takové situace, kdy obchodník fyzicky aktivně brání svržení zboží. Nepochybně v takovém momentu musela být uplatněna autorita velitele.<sup>521</sup> Opět je článek ukončen pravidlem doprovázeným sankcí a zapovídajícím přetěžování plavidel.

*54. Item, se alcuno vascello portato dal porto, per superveniente fortuna li fosse necessario jettare a mare; quello jettato si deve contribuire universalmente per tutte quelle persone le quali hanno mercantia in lo vascello predetto, per tutti li mercanti et per lo navilio: il quali navilio si deve per huomini esperti estimare secondo la qualità che era quando parti dal porto, et insieme noc li mercanti fare una massa, et poi partire soldo per lira; et questo se intende, quando lo navilio non si perde in tutto.*

*54. A pokud nějaká loď, opouštějící přístav, kvůli neštěstí, které následuje, shledá nutným svrhnout zboží do moře, k tomuto zboží musí přispět universálně všechny osoby, které mají na řečené lodi zboží, všichni obchodníci a loď sama, a tato loď musí být oceněna odborníky podle kvality, kterou měla, když opouštěla přístav; ti všichni utvoří společenství s nákladem a nahradí proporcionálně; toto je záměrem, když není zničena celá loď.*

V tomto článku je výstižně popsána zásada proporcionálního přispívání beneficentů k náhradě škody dle hodnoty zachráněného majetku.

*55. Item, se lo navilio si perdesse in tutto, li mercanti non piú sono tenuti escomputare: verum, se lo navilio avesse fatto jettato, esistente in le procelle, et dietro in terra, se ricuperassero tutte o parte; quelle mercantia recuperate si devono contribuire in cose jettate nel tempo del naufragio; non tamen le cose che se perdono poi tutto lo navilio.*

*55. A pokud je loď úplně ztracena, obchodníci již nejsou povinni přispívat na škody; a pokud loď během bouře provedla svržení zboží, a potom je některé zboží vyplaveno na pobřeží, celé nebo jeho část, to, co bylo zachráněno musí přispět na to co bylo svrženo v době ztroskotání; ne však vůči zboží, které bylo ztraceno, když se loď potopila.*

Jde o velmi zvláštní, přechodový model náhrady škody, který systematicky navazuje na krajní případy společné havárie. V daném případě došlo k ohrožení lodi, bylo svrženo

---

<sup>521</sup> Srov. s ust. § 34 odst. 2 ZNP „Velitel námořního plavidla použije nezbytná opatření proti osobě na námořním plavidle, která nesplnila jeho příkaz. Ohrožuje-li taková osoba bezpečnost námořního plavidla, osob nebo nákladu a nelze-li toto nebezpečí odvrátit jinak, je velitel námořního plavidla oprávněn umístit tuto osobu na nezbytně nutnou dobu ve zvláštním prostoru, nejdéle však po dobu plavby do nejbližšího přístavu.“

zboží v záměru loď zachránit, ale i navzdory tomu došlo ke zkáze.<sup>522</sup> Logicky vše to, co bylo svrženo až do okamžiku potopení lodi, resp. do okamžiku, kdy je zřejmé, že loď nebude možno zachránit, a zasluhuje náhradu příspěvky. Od okamžiku, kdy je se loď potopila zaniká společenství lodě s nákladem, a jeho další osud nepodléhá vůli vlastníků,<sup>523</sup> ani v případě, kdy fyzicky opět nalezeným zbožím disponují.

Pro řešení zkázy lodě připadá v úvahu postup dle ust. čl. 21,<sup>524</sup> který však je přílehlavý spíše na škody částečné. Přesněji odpovídá obsah čl. 33 „*A jestliže loď utrpí zkázu nebo ztroskotání, musí být prodána a výtěžek rozdělen mezi podílníky a společníky colonny; musí být ohodnoceno odborníky, jaká byla hodnota lodě v době zahájení plavby nebo společnosti ...*„ Prodej ztroskotané lodě byl samozřejmě možný pouze v rozsahu věcí vyplavených na břeh,<sup>525</sup> nikoli v případě lodě potopené v celku. Na základě aplikace tohoto ustanovení mohlo dojít ke zdánlivě absurdní situaci, kdy bylo svrženo zboží, tím vznikl vlastníkům nárok na náhradu, poté bylo totéž zboží vyplaveno a identifikováno. Prodejem pak přispívalo na náhradu za sebe sama. Samozřejmě by si mohl vlastník své zboží prodat sám, ale muselo by být vyškrtáno ze seznamu svrženého a z nároku na náhradu, a i v dalších ohledech by tím mohla vzniknout značně nepřehledná situace ohledně rozvržení povinností. Za podmínek současné tuzemské legislativy by v takovém případě nemohla být vyhlášena společná havárie.

#### 6.4. Zhodnocení Tabuly

Řazení jednotlivých článků nemá zcela logický řád,<sup>526</sup> první ustanovení se věnuje situaci, kdy se námořníci obdrživší tzv. foršus neobtěžují dostavit na loď.<sup>527</sup> Z celého souboru norem je zřejmá snaha vypořádat se s problémy organicky vznikajícími v průběhu provozování námořního obchodu. Stejně tak je zřejmé, že předmětná ustanovení byla sestavena bez vyšších ambic, a nenárokují si být jakkoli vznešeným, věčným zákonem, daným nejvyšší autoritou a posvěcený vůli světského nebo církevního suveréna. Jedná se mnohem spíše, stejně jako u většiny ostatních zákoníků, kterým se these věnuje, o jakýsi

---

<sup>522</sup> Tedy k prolomení zásady „no cure – no pay“.

<sup>523</sup> Teoreticky by mělo být vyloučeno z práva na náhradu i to zboží, které bylo svrženo od okamžiku, kdy bylo zřejmé, že loď podlehe zkáze, případně od okamžiku, kdy takový stav vyhlásil velitel lodi.

<sup>524</sup> Čl. XXI. „*A pokud se během plavby cokoli z lodi poškodí nebo zničí, oprava nebo náhrada bude provedena komunitou nebo společností.*“

<sup>525</sup> Vzhledem k úrovni navigace, neexistenci systémů majáků a výstražných světelných bójí i jiným okolnostem byl střet s příbřežní mělčinou nebo skalisky jednou z velmi častých příčin zkázy lodě; i totálně zdevastovaná loď po vyplavení na břeh byla stále vystrojena množstvím kladek, lan, vrátků, úvazů a jiných cenných částí takeláže.

<sup>526</sup> Srov. kap. 5., str.63.

<sup>527</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV.* str. 3.

sborník, nebo příručku složitějších pravidel, která jdou svým rozsahem nad rámec běžných a obecně známých plavebních a obchodních zvyklostí Riviéry, resp. středomořského pobřeží.

#### 6.4.1. *Usò della Riviera* jako norma mezinárodního práva soukromého

Na rozdíl od ostatních článků je art. 47 uveden aliterací, která implikuje omezení aplikace tohoto čl. na plavidla, která se plaví dle zvyků Pobřeží (*secondo l'uso della Riviera*).<sup>528</sup> Obdobný výraz jako „*Riviera*“ se objevuje i v textu zákoníku z Arles<sup>529</sup> z 12. stol. Z kontextu plyne, že označuje obecně evropské pobřeží Středomořího moře, kde se na základech římské a křesťanské kultury prosadily racionální pravidla v mezích možností svobodného obchodního styku. Taktéž je zřejmé, že základní prvky konstruktů společné havárie byly součástí souboru těchto zvyklostí. V rámci evropského Mediteranea tedy existoval ustálený systém zvykového práva užívaný účastníky námořního obchodu. Při určování, zdali tyto normy upravovaly společenské vztahy s mezinárodním prvkem<sup>530</sup> je třeba srovnat rozdílnost současného vnímání termínu „zahraničí“,<sup>531</sup> od situace a okolností v období 10. – 12. stol. v oblasti Středomoří, kde recentně vnímané atributy zahraničí, jako území cizího státu<sup>532</sup> nelze bez dalšího aplikovat. Così jako vnitrostátní režim nepochybně fungovalo na území podřízené Byzantské říši, tedy včetně Neapolského vévodství.<sup>533</sup> Pohyb osob však zvláště v Amalfi nebyl trvaleji omezen ani válečným stavem, nejednalo-li se o blokádu. Rozhodně je možno pochybovat o existenci jiných formálních povinností fyzických osob vůči orgánům státní správy při vstupu na území Amalfi,<sup>534</sup> než maximálně ohlašovacích a poplatkových. Mezinárodním prvkem<sup>535</sup> v „*Usò della Riviera*“ byla krom jiného okolnost, že soukromoprávní vztahy účastníků, resp. podnikajících osob, které k dodržování pravidel námořního obchodu neformálně dobrovolně přistoupily se neřídí jakoukoli místně specifickou právní úpravou, ale právě souborem zvykového práva. Vztahy k zahraničí mohly být dány:

---

<sup>528</sup> Není zde užít výraz *consuetudo*, a tedy lze uvažovat spíše o dlouhodobém zvyku, součásti obchodních zvyklostí, viz kapitola Vznik společné havárie str. 158.

<sup>529</sup> Police de le navigation à Arles; Statuts d Arles. PARDESSUS, Jean Marie. *Collection de Lois Maritimes, vol. 4*. Paris : Imprimerie Royale, 1837. str. 252, Cap. CXXXIII. „De navigio onerato. Item statuimus quod si navigium venerit oneratum per Rodanum et voluerit applicare in aliquo portu *ripiere Arelatis*, quod homines illius navigii onerati possint remove sua autoritate propria et alibri ligare.“

<sup>530</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé.*, str. 23.

<sup>531</sup> Srov. termín „*pais estrange*“ v čl. I. Charty.

<sup>532</sup> Z pohledu mezinárodního práva soukromého zejm. formální domicil osoby, územní platnost právního řádu a jeho komplexita a formálnost legislativních postupů, existence předpisů explicitně určujících okruh osob a podmínky, za kterých jsou tyto osoby subjektem práva konkrétního státu.

<sup>533</sup> V letech 957–1131 vykazovalo Amalfi veškeré znaky suverénního státu.

<sup>534</sup> Zcela odlišnému režimu však podléhal vstup zboží a majetku.

<sup>535</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé.*, str. 23.

1) subjekty vztahů,<sup>536</sup> ty sice pocházely z území s různými právními úpravami, ale neexistují podklady pro domněnku, že by se v nějakém případě orgány státní správy rozhodly platnost těchto zvyklostí na svém území jakkoli derogovat, nebo nahrazovat jinými. Lze tedy předpokládat, že tehdejší mocenské instituce nevnímaly akutní potřebu vyvíjet legislativní iniciativu v oboru námořního obchodu. K takovým úpravám ani pravděpodobně neexistovala společenská poptávka. Celý obor fungoval jaksi samosprávně a poskytoval požadované výstupy, tedy zásobování a příjmy z cel a daní. Jedinými momenty, kdy státní moc ingerovala do soukromoprávních procesů byly situace vskutku existenciálně velevýznamné. Typicky mohlo jít přepravu zboží vojenského charakteru. Skupina obchodníků z Amalfi nakoupí zbraně a pluje s nimi, aby je dodala saracénským obchodním partnerům. V okamžiku, kdy taková loď přistane v Akkonu však na ni logicky dle lex fori dopadají ustanovení Assízů<sup>537</sup> a Amalfiánští se stávají dle ust. čl. V. špatnými křesťany, neb „*plují se zapovězeným zbožím do země saracénské*“. Toto ustanovení se tak stává přímou normou,<sup>538</sup> která je bez výslovného vyjádření, avšak zcela zřejmé dle kontextu adresována všem osobám, které se ocitnou v reálném dosahu výkonné, resp. soudní moci Jeruzalémského království.<sup>539</sup>

2) právně významnými skutečnostmi,<sup>540</sup> reálným zahraničním prvkem středověkého námořního obchodu byly skutečnosti a úkony účastníků, které z podstaty věci obvykle nastávaly v různých státních útvarech. Takovými místy mohlo být místo uzavření kupní smlouvy ke zboží, místo nalodění zboží, místa plánovaných a mimořádných zastávek, přístav určených a domovský přístav.

3) předměty právního vztahu, tedy zboží, lodě a případně podíly na společenství; lokalizace a vázanost těchto předmětů je dána jejich samotnou podstatou.

Na konkrétních okolnostech námořního podniknutí pak záviselo, zdali se jednalo o soukromoprávní vztahy s relativním nebo absolutním prvkem.<sup>541</sup> Nepochybně mohl vzniknout spor mezi obchodníky, a teoreticky mohl být součástí sporu byl i akcesorický spor o to, které

---

<sup>536</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé.*, str. 24.

<sup>537</sup> Assises Maritimes dou Reaume de Jerusalem, čl. V. „*Zde je zákon o špatných křesťanech, kteří plují se zapovězeným zbožím do země Saracénů, a co má soudce činit s člověkem, které takové zboží přepravuje.*“

<sup>538</sup> Srov KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé.*, str. 44 a dále.

<sup>539</sup> Očekávatelnost takových projekcí politického a veřejnoprávního zájmu do jinak ryze soukromoprávní normy do jisté míry vysvětluje rozsáhlé aliterární formule Assízů a tím vyjádřenou intervenci suveréna do záležitostí podnikatelských.

<sup>540</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé.* str. 23.

<sup>541</sup> Takové hodnocení však naráží na velmi pravděpodobnou okolnost, že orgány jednotlivých států v době platnosti Tabulí nemohly vnímat tyto vztahy jako vnitrostátní nebo mezinárodní, neb nepovažovaly obchodní zvyky za součást svého právního systému; z tohoto pohledu byly vztahy podle uso della Riviera všechny s absolutním prvkem.

právo by mělo být pro posouzení oprávněnosti nároků obou stran aplikováno. V takovém sporu by si s největší pravděpodobností přisvojil právo volby rozhodného práva soud, kterému by byla adresována žaloba, a který by zároveň disponoval možností po vynesení rozhodnutí reálně zajistit výkon rozhodnutí, tedy např. soud v přístavu, jehož velitel předmětné zboží zabavil a toto se nachází zajištěné v přístavních skladech.

Na rozdíl od moderního pojetí mezinárodního práva soukromého, které se vnímá jako soubor právních norem výlučně upravujících soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem. *Uso della Riviera* jako soubor obchodních zvyklostí v podstatě nijak nerozlišoval mezi úpravou vztahů mezinárodních a tuzemských, a oba druhy vztahů byly upraveny v totožném režimu v nepravidelných průnicích. Velmi vzdáleně by bylo možno takový režim přirovnat k jakémusi Schengenskému prostoru, avšak se striktními celními a poplatkovými místními pravidly a volně směnitelnými měnami na zlatém, příp. stříbrném standardu.

Zajímavá je otázka, jak vznikla plavidlu, resp. jeho vlastníkům a provozovatelům povinnost řídit se těmito pravidly, resp. zda vznikala právě naloděním na plavidlo, které užívalo „*Uso della Riviera*“ na základě svého domicilu. Autor vnímá jako pravděpodobné, že přistoupení k těmto pravidlům bylo něčím samozřejmým a zároveň jakousi podmínkou pro účast na námořním podnikání vůbec. Pravděpodobně nebyly obecně známy ani žádné alternativy, které by vykazovaly obdobnou komplexnost. Takový stav je logický, neb kdyby se někde objevilo nějaké rozumné pravidlo, které se stane oblíbeným a užívaným, stane se zároveň po několika generacích i ustálenou součástí „*Uso della Riviera*“. Zvykové právo tak žilo jako organismus bránící se negativním jevům a evolučně se přizpůsobující prostředí. To bylo umožněno i okolností, že se na jeho tvorbě zjevně podílely osoby účastné na námořní plavbě.

## 7. Ordinamenta di Trani-Ordinamenta et consuetudo maris

### 7.1. Stručně o zákoníku a jeho zdrojích

Ordinamenta et consuetudo maris jsou soupisem norem námořního práva, zahrnujícím i ustanovení týkající se principu společné havárie. Dle textu své preambule byla Ordinamenta vytvořena a schválena třemi urozeným námořními konzuly ve městě Trani v Apulii v roce 1063. Tam byl provozován námořní obchod již stovky let před deklarovaným datem vydání zákoníku, a lze tedy logicky předpokládat, že v místě existovala ustálená tradice námořního obchodu.<sup>542</sup> Zákoník se skládá z 32 tematicky seřazených ustanovení. Upravuje vedení plavby, práva a povinnosti velitele lodi, námořníků či vlastníků zboží, nakládání se zbožím a další záležitosti, týkající se námořní přepravy zboží a osob. Datovací formule Ordinament obsahuje údaj o indikci,<sup>543</sup> korelující se uvedenou standardní datací.<sup>544</sup>

Text Ordinament byl publikován poprvé v roce 1507 v Benátkách. V průběhu doby se objevily všemožné pochybnosti o datu vzniku zákoníku.<sup>545</sup> Ordinamenta jsou zachována v několika kopiích. Zde k překladu užitá, benátská verze je dodatkem zákoníku města Fermo – *Statuta Firmanorum*, z roku 1507. Některé indicie ukazují na to, že tato benátská verze mohla být výsledkem překladu původní latinské verze, který byl pořízen poté, co se roku 1496 město Trani stalo součástí benátského území. Jedná se zejména o latinský titul benátské verze (*edita per consules civitati Trani*), a několik latinských výrazů obsažených v textu. I srovnání s jinými prameny jedenáctého století, kdy byla k tvorbě právních textů v daném místě téměř výhradně užívána latina může implikovat pochybnosti.<sup>546</sup> Text obsahuje i výrazy benátského dialektu a neodpovídá pravděpodobně podobě vernakulární latiny/italštiny, která mohla být užívána na pobřeží Apulie. Vysvětlením může být snaha některého z opisovačů

---

<sup>542</sup> V Rakouské národní knihovně ve Vídni je uložena středověká kopie římského ilustrovaného itineraria, tedy jakési schematické mapy sloužící jako grafická pomůcka antických cestovatelů a obchodníků, spíše než jako reálné mapové zobrazení zemského povrchu. V současnosti je označována jako Tabula Peutingerana, je považována za repliku skutečně existující římské mapy z období konce 5. stol. n.l. město Trani je na ní označeno jménem *Turenum*, viz BAGROW, Leo. *History of Cartography*: Transaction Publisher, 2010. ISBN 978-1-412-82-518-4.

<sup>543</sup> První indikce znamená, že se jedná o první rok z patnáctiletého cyklu, jehož počátek je stanoven v daném případě systémem řecké indikce (*Indictio Graeca*) na 1. září roku 313 řeckým spisem *Chronicum Alexandrinum Constantinopolitanum* ze 7. století n.l.

<sup>544</sup> Dle tabulky indikcí *Indictions tables*. In : *Skypoint*. [Online] [cit. 12.4.2020]. Dostupné z: <http://www.skypoint.com/members/waltzmn/MSDating.html#Indiction>

<sup>545</sup> V roce 1839 se Ordinamenta podrobně zabýval francouzský právník a historik Jean-Marie Pardessus a zahrnul jejich překlad a rozbor do svého díla "*Lois de Maritimes antérieures au XVIII siècle*". Po něm se jim věnoval podrobně ve svém díle *Black book of Admiralty* v roce 1876 i Travers Twiss.

<sup>546</sup> Nejstarší písemná památka, jejíž jazyk je považován za italštinu je tzv. Veronská hádanka (*indovinello veronese*), která pochází z konce 9. století.



vytvořit text určený pro praktické použití a psaný tehdy užívaným jazykem, srozumitelným velitelům tehdejších plavidel. Navzdory pochybnostem o autenticitě datace<sup>547</sup> není z hlediska rozboru vývoje institutu společné havárie a analýzy aspektů mezinárodního soukromého práva v obsahu Ordinament zcela podstatné, zdali byla přijata vskutku v deklarovaném datu nebo o 150 let později, případně zdali jsou překladem či opisem, když lze uzavřít, že poskytují plastický obraz o podmínkách zakládání a plnění smluvních závazků v námořním obchodu v době před přesunem těžiště námořního obchodu do atlantického, resp. oceánského prostoru.

## 7.2. Historické okolnosti vzniku Ordinament

Situace v Apulii v době deklarovaného přijetí Ordinament byla dlouhodobě ovlivňována i konfliktem Byzantské říše s různými skupinami uplatňujícími svůj vliv na jižní části Apeninského poloostrova. Historické prameny pro dané období poskytují než nedostatečné, a částečně i vzájemně rozporné informace. Stejně jako řada jiných politických a společenských procesů probíhajících v Evropě na přelomu 10. a 11. století, byl i vývoj situace v Apulii ovlivněn normanskou expanzí. Normané se od roku 999 aktivně v Apulii angažovali krom sobě vlastních válečných i komerčními aktivitami.<sup>548</sup> Přibližně od osmdesátých let devátého století byla Apulia pod byzantskou správou jako součást Katepanátu Itálie. Zároveň však od začátku desátého století probíhá postupně dobývají území jižní Itálie Normané, resp. potomci vikingů usazených v severní Francii. Byzantské panství v jižní Itálii definitivně zaniká někdy po roce 1070 v reakci na normanskou expanzi a na projevy zájmu langobardského prince Guaimara III. ze Salerno o postupné převzetí vlády nejdříve nad

---

<sup>547</sup> Některé výhrady proti autenticitě datace do roku 1068 směřují i ke skutečnosti, že čl. XI. Ordinament zmiňuje pouť do Santiago de Compostela, přičemž je pravdou, že stavba compostelské katedrály začala až v roce 1075 za vlády Alfonso VI. Kastilského a teprve kolem poloviny 12. století je v pramenech doloženo konání poutí z Apulie. Santiago však bylo nepochybně důležitým poutním místem již začátkem 11. století, když jedním z prvních prokazatelných poutníků do Compostely byl v roce 951 Godescalc, biskup z Le Puy v Auvergne. Následovali jej hrabě Raymond II. z Rouergue, a v únoru 961 i remešský arcibiskup Hugo z Vermandois; viz FLETCHER, R.A. *Saint James's catapult: the life and times of Diego Gelmírez of Santiago de Compostela*. Oxford : Clarendon Press, 1984 a dále LACARRA J.M. *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid : 1948; Další výhrady směřují k popisu instituce „Defensa“, (čl. XXVIII. Ordinament) tedy úkonu, kterým se námořník vyhýbal útekem do specifikovaného prostoru fyzické inzultaci ze strany velitele lodi. Obdobný nástroj je popsán v textu Konstituce z Melfi římského císaře Fridricha II. Štaufského z roku 1232, v čl. XXVIII katalánského právního traktátu *Consolate del Mar* z poloviny patnáctého století, a nakonec je s jistotou obměnou zmíněn i samotnými *Rolls of Oléron*; srov. PARDESSUS, Jean Marie. *Collection de Lois Maritimes Antérieures Au XVIIIe Siècle. tomé 6*. Paris : Imprimerie Royale, 1845. str. 339 supra note 81; Autenticitu datace Ordinament odmítá i Walter Ashburner a klade původ Ordinament do počátku 14. století, aniž by svůj názor jakkoli konkrétně odůvodňoval; srov. ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. cxx.

<sup>548</sup> The Inception of the Career of the Normans in Italy; srov. JORANSON, Einar. *Inception of the Career of the Normans in Italy; Legend and History, Speculum Vol. 23, No. 3. 1948. stránky 353-359.*

Capuou a poté nad zbytkem Apulie. Jakmile nastal vhodný moment, oportunističtí Normané převzali iniciativu a langobardský klan byl tradičním způsobem odstaven mimo centrum dění.<sup>549550</sup>

Normané se byli schopni se přizpůsobovat měnícím se podmínkám a postupně na území Apulie přebírali i politickou iniciativu, přičemž William I. Hauteville si nechal potvrdit titul Comes Apuliae už v roce 1042. Spolu s ním žádají o potvrzení svých nároků na území i Drogo a Petronius, později známý jako Pietro de Trani.<sup>551</sup> O dalších 12 let později obdrží Robert Guiscard z rukou Gerarda de Bourgogne, papeže Mikuláše II. vévodský titul, a Svatý stolec blahosklonně akceptuje severské avanturisty za jejich ochotu nemilosrdně likvidovat saracénské pokusy o zachycení se na Apeninském poloostrově a Sicílii.<sup>552</sup>

Text Ordinament nenapovídá až na výjimky zásadnímu vlivu normanských námořních tradic a zvyků. V jedné fázi konfliktu bylo Trani jediným městem v Apulii, které setrvalo navzdory normanskému obléhání v řecké sféře vlivu. Je tedy zřejmé, že obyvatelé Trani byli s byzantskou správou v mezích možností spokojeni, a vůči normanskému vlivu projevovali alespoň zpočátku dle svých možností odpor.<sup>553</sup> Výrazem takové administrativní rezistence mohlo být právě i vydání Ordinament, zdůrazňující suverenitu výkonu legislativní, soudní i exekutivní moci města. Ve městě přitom velmi pravděpodobně přežívaly kromě římských, resp. byzantských námořních a obchodních zvyklostí a zásad konstrukce, vystrojení a ovládání lodí i tradice a zvyky z dob minulých. Do těchto usedlých poměrů tedy zavál svěží vítr normanského umění námořní plavby.

### 7.3. Mezinárodně politické okolnosti vzniku Ordinament

Konflikt, na jehož pozadí vznikala Ordinamenta, měl samozřejmě i mezinárodně kanonicky právní, náboženský podtext jako střet východního a západního pojetí křesťanství. V Trani byl paradoxně praktikován nejméně do konce desátého století latinský ritus a snahy o zavedení východní liturgie narážely na odpor místních autorit. To vše navzdory tomu, že až do skutečného dobytí města Normany jmenoval místní biskupy konstantinopolský patriarcha.

---

<sup>549</sup> BROWN, Allen R. *The Normans*. Suffolk : Boydell and Brewer, 1984. ISBN 0-85115-359-363. stránky 359-363.

<sup>550</sup> Srov. NORWICH, John Julius. *The Normans in the South*.

<sup>551</sup> Pro Pietra se ovšem jedná výhradně o formální nárok, který bude nucen obhajovat. Kromě Trani obdrží jen okolní městečka Barletta, Andria, Corato a Bisceglie na přibližně dvacetikilometrovém pásu pobřeží; v roce 1068 se pak situace „na frontě“ opět obrací a Trani ovládá Petrův bratr Geoffrey; srov. RUSSO, Renato. *Barletta. La storia*. Barletta : Rotas, 2004. ISBN 88-87927-47-2.

<sup>552</sup> Srov. APULIA, WILLIAM OF. *Gesta Roberti Wiscardi - Deeds of Robert Guiscard*, transl. Graham A. Loud. *Latin library*. [Online] <<http://www.thelatinlibrary.com/williamapuliam.html>>. Dále NORWICH, John Julius. *The Normans in the South*.

<sup>553</sup> Srov. APULIA, WILLIAM OF. *Gesta Roberti Wiscardi*. str. 15, [Online] dostupné na <<https://ims.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/29/2019/02/William-of-Apulia.pdf>>

Do této situace navíc zasáhlo Velké církevní schizma, které roku 1054 rozdělilo definitivně východní a západní církev. Biskup Ioannes pak měl být v roce 1059 odvolán z diecéze Trani papežem Mikulášem II. právě kvůli podpoře Michaela Kerullariose a jeho příspěvku k rozdělení církve na západní a východní. Definitivní příklon Trani ke Svatému stolci v Římě pak potvrdilo povýšení na arcibiskupství v roce 1063 a poté i následné obsazení Normany. Snaha místních elit přeživších změny poměrů a uhájivších své pozice o jistou legitimizaci a potvrzení svého postavení právě prostřednictvím zákonodárné iniciativy mohla směřovat hierarchicky všemi směry a být v daném momentu jak politicky vhodným počinem, nevyžadujícím rozsáhlé investice či lidské zdroje a zároveň pravděpodobně využívajícím personální infrastrukturu nově zřízeného arcibiskupství, tak především „mediálně“ účinným nástrojem. Rok 1063 byl vůbec nabitý událostmi, když kromě vydání Ordinament došlo i ke jmenování arcibiskupa Bisantia papežem Alexandrem II.<sup>554</sup>

#### 7.4. Překlad Ordinament a rozbor konkrétních ustanovení se vztahem ke společné havárii

Původní znění Ordinament bylo jako dodatek Statutů města Fermi vytištěno v Benátkách v roce 1507.<sup>555</sup> Tento text je i předmětem staršího anglického překladu opatřeného hojnými užitečnými komentáři.<sup>556</sup> V neposlední řadě je bohatým zdrojem informací o Ordinamentech i bulletin Apulijského historického archivu č. 24.<sup>557</sup> Následuje text Ordinament včetně českého překladu a komentářů. Překlad vychází z textu pozdějšího vydání z roku 1589.<sup>558</sup>

*ORDINAMENTA ET CONSUETUDO MARIS, Edita per consules civitatis Trani*

*Al nome dell' onnipotente Iddio, Amen. Millesimo Sexagesime tertio, prima indizione. Questi infrascritti ordinamenti, et ragione furono<sup>559</sup> fatti, ordinati, promisi, ancora deliberati per li nobili, et discreti huomini Messer Angelo de Bramo, M. Simone de Brado, Conte*

<sup>554</sup> KEHR, Paul Fridolin..*Italica Pontifica*, IX. Berlin : 1962. stránky 288-301; dále LOUD, G.A. 2007.*Latin Church in Norman Italy*. Cambridge : University Press, 2007. ISBN 978-1-107-32000-0. stránky 39-41; a dále CAPPELLETTI. *Le chiese d'Italia*, XXI, 47; VANIA, Cenzo storico della citta di Trani (Barletta, 1870). In : Catholic Encyclopaedia [Online]. [cit. 1.6.2020]. Dostupné z:

[https://en.wikisource.org/wiki/Catholic\\_Encyclopedia\\_\(1913\)/Diocese\\_of\\_Trani\\_and\\_Barletta](https://en.wikisource.org/wiki/Catholic_Encyclopedia_(1913)/Diocese_of_Trani_and_Barletta)

<sup>555</sup> VOLPICELLA, Luigi. *Gli antichi Ordinamenti di mare della citta di Trani*. Potenza : 1852.

<sup>556</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. str. 522 a dále.

<sup>557</sup> CONIGLIO, G. La societá di Trani e gli ordinamenta. *Archivio storico publiese*. 1981, Sv. 24.

a dále VOLPICELLA, Luigi. *Gli antichi Ordinamenti di mare*

<sup>558</sup> Pardessus, J.M., *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII. siècle*, Tomé V., 1839, str. 247.

<sup>559</sup> V znění uváděném Pardessem a Volpicellou je namísto „*ragion efurono*“ text „*rasone fo facti*“. Jeden z významů italského slova ragione je právo. V odstavci XVIII. je pak použit výraz „*ragione di Signoria*“ ve významu „rozhodnutí Signorie“.

*Nicola di Roggiero della Città di Trani eletti Consoli in arte del mare per li più sufficienti, che si potesse trovare in questo golfo Adriatico.*

*NÁMOŘNÍ NAŘÍZENÍ A OBYČEJE MOŘE, sestavené konzuly města Trani*

*Ve jménu Boha všemohoucího, Amen. V roce tisícím šedesátém třetím, v první indikci. Tato níže sepsaná nařízení byla učiněna, stanovena, sestavena a dále projednána urozenými a zde uvedenými pány Angelem de Bramo, Simonem de Brado a hrabětem Nicolasem de Roggiero, konzuly umění námořního zvolenými z města Trani, nejpovolanejšími, které lze nalézt v Jaderském moři.*

Akceptujeme-li překlad textu tak jak je výše uvedeno, tedy ve smyslu „nařízení a rozhodnutí“, vyvstává paralela s Chartou, ve které je každé ustanovení zakončeno výrazem „*et ceo e jugement en ceo cas*“, jako by znění každého jednotlivého nařízení vycházelo z takto rozhodnutých kauz. Článek XXV. týkající se podmínek námořní dopravy zboží navíc obsahuje formuli „*noi Consoli sentenziamo*“ – my konzulové rozhodujeme. Pokud by se v textu Ordinament v čl. XVIII. nevyskytovala i procesní povinnost opatřit důvěryhodné svědky,<sup>560</sup> mohla by být souvislost se zněním Oleronské charty a normanskými obyčeji jen náhodná. Absence jakékoli zmínky o církevní nebo světské autoritě aprobující a schvalující jmenování konzulů a promulgaci zákona je v literatuře zdrojem pochybností o autenticitě dokumentu.<sup>561</sup> Stejnou absenci však vykazuje i Charta.

*I. Propongono, dicono, determinano, e diffiniscono questa infrascritta questione dell' arte del mare, la quale è così fatta: che se alcuna nave grande, ouero piccola, desse in terra per fortuna, fosse spartita la poppa dalla proda, la mercantia che sta in essa sia tenuta a emendare la detta nave. Et li marinai siano tenuti ad aspettare atto di per scampare li suoi corredi. Et qualunque marinaio che si partisse innanzi il detto termine di ottodì della detta nave, sia tenuto a pagare di ogni denaro del suo salario, dètre danari dieci.*

*I. Navrhují prohlásit, stanovit a určit tuto otázku námořního umění, která je tak stanovena, že pokud nějaké plavidlo, velké či malé, bude neštěstím vyvrženo na břeh, a je-li jeho záď oddělena od její přídě, ku zboží, které je v lodi, není povinnosti přispívat na opravu*

---

<sup>560</sup> Čl. XVIII. „*kdokoli jiný by se dožadoval rozhodnutí Signorie (magistrátních soudních orgánů) musí mít dva čestné a oddané svědky, kteří požívají dobré pověsti a důvěry*“ takové pravidlo pro změnu implikuje vlivy severské, srov. STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem*, a dále srov. komentáře k Chartě

<sup>561</sup> Žádný vládnoucí panovník, nebo jeho zástupce není zmíněn ani v dataci listiny a z celého textu není nikterak zřejmý právní kontext, forma vlády ani jiné znaky mocenské struktury. Použití řecké indikce je pouze mlhavým náznakem původu vzdělání administrativního pracovníka, který Ordinamenty sestavoval, případně přepisoval ze starších pramenů či zaznamenaných obyčejů. Právě výše zmíněný rámec historických událostí a okolností do jisté míry takový stav vysvětluje.

*lodě. A námořníci jsou povinni vytrvat osm dní k záchraně takeláže lodi. A kterýkoli námořník opustí před uplynutím období osmi dnů svoji loď, je povinen uhradit z každého denáru jeho mzdy tři denáry z deseti.*

Toto ustanovení negativní definicí určuje postup při uvážnutí lodě na břehu. Z kontextu je zřejmá předpokládaná příspěvková povinnost vlastníků nákladu, a tedy je implikována možnost vyhlášení společné havárie i pro případ najetí nebo vyvržení lodě na břeh, s výjimkou případu totální zkázy, definovaném jako oddělení přídě od zádi.<sup>562</sup> Znění článku je naznačován i fakt, že samotné poškození lodě mohlo být důvodem pro vznik povinnosti přispívat k náhradě. Není však zřejmé, v jakém rozsahu a za jakých podmínek, tedy především, zda muselo dojít k aktu dobrovolného způsobení škody. Znění článku výslovně konstatuje „*desse terra de fortuna*“ a vylučuje tedy případ záměrného najetí na břeh jako opatření k zabránění vzniku rozsáhlejších škod.

Oproti tomu York Antwerp Rules 2004 připouštějí za určitých přísně definovaných okolností vyhlášení společné havárie i za okolnosti záměrného ztroskotání.<sup>563</sup> Jakékoli náhodné či živelné procesy nezávislé na lidské vůli nejsou v současné doktríně považovány přímo za úkony společné havárie, neb absentuje prvek racionální vůle k odvracení hrozící vyšší škody záměrným způsobením škody nižší. Požadavek na úmyslný charakter, resp. záměrnost těchto úkonů vyplývá z řady norem<sup>564</sup> a rozhodnutí<sup>565</sup> týkajících se společné havárie. Samotný prvek náhodnosti a absence projekce vůle velitele lodi jako hypotéza normy vylučuje souvislost se společnou havárií.

*II. Propongo ancora, dicono, e diffiniscono li predetti Consoli, che qualunque corredo si perdesse, non sia tenuto di andare ad varea, salvo che li dicti corredi non fusse guastadi, ouer perduti per campare le persone, la mercatantia et anche la nave, che se in questo caso fosse li dicti corredi, sia tenuti di andare ad varea.*

---

<sup>562</sup> Zde je opět nutno pamatovat na skutečnost, že se jednalo o lodě s plochým dnem, které byly konstrukčně uzpůsobeny pro vytahování na břeh. O několik století později by vyvržení na břeh např. u řadové lodě znamenalo riziko fatálního poškození konstrukce i bez fragmentace trupu.

<sup>563</sup> Srov. pravidlo V. YAR 2004

<sup>564</sup> Srov. ust. § 69 odst. 1 ZNP; a dále obsah mexické právní úpravy „*o jakékoli mimořádné oběti nebo výdajích souvisejících s obecnou bezpečností lodi rozhoduje velitel lodi. Takové oběti nebo výdaje jsou přípustné jako součást společné havárie, jestliže jsou v přímé příčinné souvislosti s jednáním velitele v nouzi.*“ CARTNER, John A.C. *International Law of the Shipmaster*. str. 522.

<sup>565</sup> Hallet v. Wigram; k oprávněnosti nároku na příspěvek ve společné havárii musí být škoda způsobena dobrovolně; MARSDEN, Reginald G., *Digest of cases relating to shipping*, str. 580.

II. *Zmínění konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že je-li ztracena takeláž/lanoví, nemá být součástí vyrovnání. Byla-li však ztracena při záchraně životů, zboží nebo lodi samotné, v takovém případě tuto takeláž jsou povinni společně nahradit.*

Aniž doslovně zmíněn, je zde velmi elegantní negativní definicí popsán institut společné havárie jako stav, kdy výhradně škoda vzniklá<sup>566</sup> na takeláži v přímé příčinné souvislosti s úkony směřujícími k záchraně životů či majetku je zahrnuta do vyrovnání, tedy do společné náhrady. Takto je rovněž definována škoda z havárie zvláštní,<sup>567</sup> jako jakákoli jiná než utrpená dle popsanych podmínek. Text vylučující ze společné náhrady případy ztráty nebo poškození takeláže zapříčiněné jinými faktory, než záchranou života či majetku, implikuje zároveň nevyslovený požadavek na úmyslný charakter úkonů působících škodu „*ouerperduti per campare le persone*“.

Krom jiného je podstatné i užití výrazu „*andare ad varea*“, který se objevuje opakovaně dále v textu Ordinament. V komentáři k anglickému překladu<sup>568</sup> se citují Statuta Venetorum, l. vi., ch.8 ve kterých je slovo „*varea*“ uvedeno v textu „*vaream non dari, nisi de rebus, quae in quaterno Scribani descriptae sunt; nisi ii libri aut furto ablati aut in mare projecti sint*“.<sup>569</sup> Především však je zřejmé z kontextu tohoto i jiných ustanovení, že se vskutku jedná o příspěvky dle rozvrhu společné havárie.<sup>570</sup>

III. *Propongono ancora, dicono, e diffiniscono li detti Consoli, che se la mercantia della naue fusse robbata da corsari, sia tenuta la detta mercantia robbata d' andare a varea. Et che se ne campassero di queste mercantie, che non fussero robbate, tutte quelle che campassero siano tenute di emendare quella che fosse robbata. Et che lo salario delli marinari non sia tenuto di emendare mercantia veruna.*

III. *Zmínění konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že je-li zboží z lodi uloupeno korzáry, budiž povinnost toto uloupené zboží krýt společnou náhradou. A budiž povinnost*

---

<sup>566</sup> Lze dovozovat, že skutečnost zkázy takeláže bez aktivní účasti velitele, resp. posádky nemusela nutně znamenat vyloučení z režimu společné havárie, pokud byla prokázána příčinná souvislost jednání, které vedlo (byť neúmyslně) ke ztrátě takeláže se záchranou životů či majetku. Takovou situaci by mohlo být záměrné najetí na útes nebo mělčinu s lodí, do které neodvratně proniká voda. Ve nižší rychlosti by se mohlo stát, že nasednutí lodi bude jen částečné a opět se uvolní. Ve větší rychlosti pak vzniká vážné riziko, že setrvačností při nárazu budou zničeny stěžně. Takové riziko je však z hlediska dobré námořní praxe za některých okolností přijatelnější.

<sup>567</sup> K takovým škodám přitom logicky docházelo podstatně častěji a jsou tedy určeny jako defaultní režim

<sup>568</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV.* str. 524.

<sup>569</sup> Obdobný text obsahují i Statuta Venetorum z roku 1255; srov. DU CANGE, Carolo Dufresne Domino. *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, tomus I.* Paris : Institutii Regii Franciae Typographi, 1840

<sup>570</sup> Etymologicky je tak zřejmý původ výrazu „havárie“ z „*a varea*“; poněkud matoucí je podobnost s výrazem „*a marea*“.

*použit k společné náhradě uloupeného toho zboží, které uniklo a nebylo uloupeno. A ze své mzdy námořníci nejsou povinni k náhradě žádného zboží.*

Principy obdobné náhradě společné havárie se zde vztahují i na škody způsobené pirátstvím, opět aniž by byl explicitně přítomen prvek úmyslného způsobení škody. Stejně jako v článku II. není okolností sine qua non záměrné jednání působící menší škodu než bezprostředně hrozící. Dle znění textu by měla být náhrada škody v případě, že její výše přesáhne hodnotu zachráněného zboží uhrazena účastníky. Personál plavidla byl z povinnosti k příspěvku výslovně vyloučen, jako kdyby tak bylo reagováno na pokusy vlastníků zboží nárokovat na posádce příspěvek, případně tyto nároky podporovat tvrzením o nedostatečné aktivitě při obraně plavidla, případně nedostatečně obezřetné volbě trasy nebo doby plavby.

*IV. Propongono, dicono, e diffiniscono li predetti Consoli del mare, che se una barcha scoperta andasse in terra à sfarsiarsi, e si sfiasse, la mercantia non sia tenuta a emendare la barcha. Et si la barcha scoperta fusse in pelago in fortuna, e li marinai della detta barcha per questa fortuna gettassero<sup>571</sup> in mare la mercantia per meglio scampare la mercantia, così perduta deue andare à varea.*

*IV. Zmínění konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že směřuje-li otevřená loď k pobřeží, aby byla rozbita, a je-li rozbita, zboží nemá povinnosti příspěvku k náhradě za ztrátu loď. A je-li otevřená loď na moři<sup>572</sup> ve špatném počasí a námořníci z této loď skrze toto zlé počasí svrhnou do moře náklad pro lepší záchranu zboží, toto by mělo být kryto společnou náhradou.*

ad věta první

Tato norma upravuje podmínky vylučující vyhlášení společné havárie za specifických podmínek nouze u loď s otevřenou palubou.<sup>573</sup> Ve větě první je vyloučena příspěvková povinnost vlastníků zboží k náhradě za ztrátu otevřené loď najetím na břeh, či příbřežní skaliska. A contrario lze uvažovat, že obdobné pravidlo logicky neplatí pro loď s uzavřenou palubou. V takových lodích by tedy povinnost zboží k příspěvku měla být v případě najetí na

---

<sup>571</sup> Pojem *Gettassero* odpovídá termínu *lactus* – tedy svržení.

<sup>572</sup> Otázkou zůstává, zda výraz „*in pelago*“ znamená, že ke společné havárii muselo dojít na otevřeném moři, čemuž by napovídal i obsah věty první, zabývající se právě najetím loď na břeh.

<sup>573</sup> Principiálně se jedná o loď, která postrádá vodotěsnou horní palubu, po které může volně stékat voda mimo loď.

břeh zachována. Z obsahu, ani kontextu normy není zřejmé, zda se jedná o jakýkoli případ najetí na břeh, nebo výhradně záměrný za účelem záchrany.

ad věta druhá

I ve větě druhé je vyhlášení společné havárie, nebo spíše jednání, které je materiálním obsahem úkonů ve společné havárii omezeno výhradně na otevřené lodě bez vrchní paluby – z nautického hlediska má u takové lodi vyhadzování nákladu v nouzi zvláštní opodstatnění.<sup>574</sup> Samo rozdělení škod na ty způsobené na lodi samotné střetem s pobřežím a na ty způsobené úmyslně v záměru předejít markantně rozsáhlejším, bezprostředně hrozícím škodám implikuje, že se mnohdy řešila krizová situace raději s menším rizikem najetím na pobřeží s tím, že poškozená či zničená loď bude nahrazena v rámci společné náhrady.

Společná havárie v tomto odstavci zahrnuje téměř všechny standardní znaky; bezprostředně hrozící nebezpečí na moři (*in pelago in fortuna*); záměrnost aktu způsobení škody, povinnost úmyslu způsobit menší škodu, než hrozí i náhradu společnými příspěvky. Právě v tomto případě se jeví nanejvýš logické a moudré personální obsazení justičního orgánu zvolenými konzuly z těch nejkompentnějších v umění moře v Adriatickém zálivu.<sup>575</sup> Závažnost povětrnostních podmínek, za kterých loď s dřevěnou konstrukcí absolvovala plavbu je do jisté míry zjistitelná ze stavu mnoha různých součástí pevné i pohyblivé takeláže, těsnosti obšívky trupu a ucpávek, stavu jednotlivých konstrukčních prvků a materiálů a z mnoha dalších faktorů ovlivněných specifiky konstrukce lodí a její reakce na plavbu. V prostoru Jadranu, kde převažují místně typické meteorologické jevy související s tvarem a profilem pobřeží a do jisté míry i pravidelnými sezonními změnami počasí, lze dlouhodobým pozorováním a vnímáním počasí získat relativně spolehlivé informace o celkovém charakteru klimatu v oblasti, a tím i znalosti potřebné pro vyhodnocování případných sporných výpovědí o stavu moře v daném čase a místě. Bylo tak v podstatě vyloučeno, aby byla deklarována ztráta zboží způsobená prudkou bouří, aniž by k takové bouři skutečně došlo. Nadto mohlo docházet v některých případech i k zajímavému důkaznímu řízení.

---

<sup>574</sup> Na lodi s uzavřenou palubou se manipulace se zbožím provádí buď manuálně skrz palubní otvory, nebo palubní mechanizací (vratipně, navijáky, rumpály) Taková loď je však odolná vůči zalití vlnami, které po palubě mohou stéci do průvlaků a ven. Do otevřené lodě bez horní paluby se pak skládá zboží jednoduše mezi lavice veslařů i pod ně zcela bez omezení. Zalití lodě vodou má však vážnější následky jak pro stabilitu lodě, tak pro její manévrovatelnost, když bylo v takovém případě nutné vyčlenit některé veslaře na vylévání vody.

<sup>575</sup> Srov. s textem preambule Ordinament: „*eletti Consoli in arte del mare per li più sufficienti, che si potesse trovare in questo golfo Adriatico*“



*V. Propongono, dicono, e diffiniscono li predetti Consoli, che se una naue grande, ouero piccola, fusse noleggiata, e carcata, et si partisse del porto, et hauesse fatta vela, e la detta naue per caso tornasse in porto; et se li mercanti ridomandassero la robba, e non volessero che la detta naue portasse più oltra, il patrone della naue deue hauer tutto lo nolo conuenuto, come se l'hauesse portata doue che li mercanti hauessero voluto.*

*V. Zmínění konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že loď, velká či malá, pokud by měla být najata a naložena a měla by vyplout z přístavu a nahnout plachty, a pokud se tato loď vrátí do přístavu a pokud kupci požadují své zboží zpět a nechtějí, aby tato loď s jejich zbožím nadále plula, velitel této lodi by měl obdržet dohodnuté dopravné, jako kdyby doplul s lodí do místa určení dle vůle obchodníků.*

Rozumí se, že návrat do přístavu musí být zapříčiněn objektivními příčinami, nepřízní počasí, technickou závadou na lodi, nebo jinou obdobnou příčinou, mimo sféru vlivu posádky a velitele. Druhá ze složek hypotézy, tedy podmínka, že obchodníci chtějí své zboží zpět implikuje výkladem *a contrario*, že pokud obchodníci své zboží zpět nechtěli a ponechali jej na lodi, zůstávala v platnosti i dohoda o přepravě a závazek velitele zůstal nesplněn. Nepochybně vlastníci zboží disponovali možností podat proti nároku velitele žalobu, pokud se domnívali, že důvody návratu do přístavu nebyly ospravedlnitelné. I v takových kauzách mohly být uplatněny odborné znalosti buď samotných konzulů, nebo soudců jimi jmenovaných.

*VI. Propongono, dicono, e diffiniscono li predetti Consoli, che qualunque nave ò grande ò piccola fusse carcata in porto, e innanzi che la detta nave si partisse del porto li mercanti gli domandassero la lor mercantia, il padrone della nave gli deve rendere la mercantia, e essa padrone deve havere, e riceuere dà mercanti il mezo del nolo conuenuto.*

*VI. Zmínění konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že jakákoli loď velká či malá, naložená v přístavu, dříve, než vypluje, požadují-li kupci své zboží zpět, velitel lodi musí toto zboží vydat, a protože velitel musí mít zisk, obdrží od kupců polovinu smluveného dopravného.*

Toto ustanovení je velmi podobné čl. 24 Nomos Rodion.<sup>576</sup> Je velmi pravděpodobné, že tato relativně kazuistická úprava musela být reakcí na jednání obchodníků se zbožím

---

<sup>576</sup> „Velitel obdrží polovinu dopravného a vypluje a obchodník si přeje návrat. Učinili a podepsali písemnou smlouvu. Obchodník ztrácí polovinu dopravného z důvodů překážek na jeho straně. Je-li uzavřena písemná

podléhajícím zkáze. Typický případ mohl nastat při výběru, zda dopravit z Athén do Soluně zboží po souši či po moři<sup>577</sup>. Za optimálních podmínek je námořní doprava nesrovnatelně rychlejší a pohodlnější. Naopak mimo sezonu<sup>578</sup> může být po celé týdny extrémně riziková, případně reálně neuskutečnitelná. Za takových okolností mohlo zhusta docházet k takovým situacím, kdy se loď jen velmi pomalu dostávala za pomoci vesel proti větru, případně vyčkávala na příznivý vítr v závětrné zátocce, zatímco vzácné zboží hrozilo podlehnout zkáze, a dávno již uplynula doba, za kterou by se zboží dopravilo po souši.

*VII. Propongono ancora, dicono, e diffiniscono li detti Consoli, che se la detta nave fusse in porto per carcarsi, et li mercanti che l' hauessero noleggiata, et promesso al patrone di dargli la mercantia, non la volessoro poi dare, il patrone non gli può domandare altro che il quarto del nolo.*

*VII. Zmínění konzulové dále navrhuji prohlásit a určit, že čeká-li loď v přístavu na nakládku a kupci, kteří tuto loď najali a slíbili veliteli lodi na ni umístit svoje zboží tak učinit nechtějí, velitel nesmí požadovat více než čtvrtinu smluveného přepravného.*

Jedná se o určitou formu omezení smluvních sankcí za odstoupení od přepravní či charterové smlouvy. Z obsahu ustanovení lze dovozovat převis poptávky po přepravních službách.

*VIII. Propongono, ancora, dicono, e dechiarano li sopradetti Consoli, che se un patrone di nave andasse in luoghi diuetati, et ancora andasse in porto dove non dovesse andare: salvo, che non fusse per fortuna, gabella, e ogni altro danno, in questo camino, e altri luoghi divetati aduenessero, che li marinari della detta nave vetassero al patrone, e il patrone non lo volesse fare, sia tenuto il patrone à pagare tutto questo danno, et in caso che li marinari, et anco il patrone non conoscesse questo fatto, il danno tutto che advenesse deve andare à varea.*

*VIII. Shora řečení konzulové navrhuji dále prohlásit a určit, že vpluje-li velitel lodi do zakázané oblasti, nebo zakotví-li v přístavu kam nesmí, s výjimkou případu nepřízně počasí, celní poplatky a další náklady, které mohou vyplynout z takového postupu; i v jiných*

---

*smlouva a velitel tuto poruší, nechť vrátí polovinu dopravného, a ještě jednou tolik; ASHBURNER, Walter. Nomos Rodin Nautikos, str. 103.*

<sup>577</sup> Obě vzdálenosti jsou přitom srovnatelné

<sup>578</sup> HEIKELL, Rod. *Greek Waters Pilot*. Cambridgeshire : Imray Laurie Norie and Wilson, 2011. ISBN 978 184623 334 0. V celém Středomoří existoval v období antiky úzus o neprovozování námořní dopravy v zimních měsících.

*zapovězených místech, pokud námořníci z řečené lodi nedovolili veliteli tak učinit a ten je nebral na zřetel, velitel je povinen k náhradě; a v případě, že námořníci a také velitel nebyli seznámeni s těmito skutečnostmi (zákaz vplutí), veškerá škoda bude nahrazena společnými příspěvky.*

Použitá formulace je zdánlivě poněkud neobratná, zvláště snažíme-li se maximálně držet významu původního textu i v překladu. Obecně se jedná o zákonné vyjádření běžné praxe, kdy během několikaměsíční plavby mohlo v cílovém nebo domovském přístavu dojít k zásadní změně politické situace. Porušení zásady suverenity rozhodování velitele lodi je stejně jako u Oleronské charty racionální a evidentně vyplývající z praxe. Minimálně ve stejném rozsahu jako v Biskajském zálivu a Kanálu La Manche byly posádky lodí ve východním Středomoří složeny z osob pocházejících z různých přístavních měst, kteří mohli mít objektivně lepší informace než velitel lodi, jak co se týká počasí<sup>579</sup> tak politické situace (předmětný odstavec). Náklady vzniklé výhradně absencí informací tak podléhaly společné náhradě, možná i proto, aby se opatrnější velitelé u každého přístavu nezdržovali vysláním hlídky v člunu.

*IX. Propongono, dicono, determinano e diffiniscono li detti Consoli del mare, che veruno patrone possa lasciare nessuno marinaio, altro che non fusse per quattro cagioni, et difetti di esso marinaio; prima per biastemare Dio; la seconda per esser meschiarolo; la terza per essere ladro; la quarta per lussuria; e per queste quattro cose il patrone possa lasciare il marinaio, et condurlo in terra ferma, e fare le ragioni loro in terra ferma.*

*IX. Shora řečení námořní konzulové navrhuji, prohlašují, určují a vymezují, že velitel lodi nesmí propustit námořníka, nesplňuje-li jeden ze čtyř důvodů. Za první za rouhání se Bohu, za druhé pro svárliвість, za třetí pro zlodějství, za čtvrté pro chlípnost a pro tyto čtyři důvody může velitel propustit námořníka, vysadit ho na pevné zemi a tam na něm vykonat právo.*

*X. Propongono, e diffiniscono li predetti Consoli del mare, che se un marinaio si partisse con la nave dalla sua terra, et si ammalasse, esso deve hauere tutta la sua parte.*

*X. Shora řečení konzulové moře navrhuji a určují, že odpluje-li námořník na lodi ze své země a onemocní-li, měl by obdržet celý svůj podíl.*

---

<sup>579</sup> Srov. Chartre de Oléron, čl. II., kap. 4.4., str. 63

*XI. Propongono, e diffiniscono i detti Consoli, che se un marinaio si conducesse, ouer partisse con la naue da casa sua, esso non si può partire, ne lasciare l' armaria della detta naue; salvo, che per tre cagioni, et cose: la prima è, se esso fusse fatto patrone di un' altra naue; la seconda se fusse fatto nocchiero, la terza è, se in quello presente viaggio hauesse fatto voto di andare à san Giacomo, al Santo Sepolcro, o à Roma, et per queste tre cose ha cagione legittima di partirsi, et deve essere licenziato senz' altro interesse, ò danno refare.*

*XI. Shora řečení konsulové navrhuji a určují, že nastoupí-li námořník do služby na lodi, nebo s lodí odpluje ze svého domova, nesmí z lodi odejít ani opustit její zbraně, kromě tří případů; za první, když je jmenován velitelem jiné lodi, za druhé je-li jmenován prvním důstojníkem a za třetí, učinil-li slib pouti ke svatému Jakubu,<sup>580</sup> Svatému Hrobu nebo do Říma; a tyto tři věci jsou legitimními důvody pro opuštění lodi bez povinnosti platit úroky nebo škodu.*

Pracovně právní předpisy, jakkoli zajímavé, nejsou předmětem této práce.

*XII. Propongono ancora, dicono, e diffiniscono, li predetti Consoli del mare, che qualunque patrone menasse marinari à parte in nave grande, ouero piccola, e se lo detto marinaio si volesse partire, gli deve lasciar la metà di quello che douesse hauere, ouero della parte sua.*

*XII. Shora řečení konsulové navrhuji, ukotvují, prohlašují a určují, že sjedná-li velitel námořníky k účasti na velké nebo malé lodi, a chce-li námořník opustit loď, zanechá na ni polovinu toho, co mu mělo náležet jako jeho podíl.*

V tomto ustanovení starší literatura<sup>581</sup> spatřuje aplikaci starobylého zvyku, kdy spoluvlastníci lodi byli zároveň jejími veliteli<sup>582</sup> či námořníky, případně se námořníci účastnili na jednotlivém podniku. Logičtější a reálnější je přitom druhá varianta. Obecně se v tomto ohledu u Twisse opakovaně projevují náznaky absence představivosti či zkušeností z námořní plavby. Ze znění ustanovení je zřejmé, že personální výpadek byl vážným zásahem do plavbyschopnosti lodi a neprodlené opatření náhradního pracovníka představovalo závažný

---

<sup>580</sup> Svatým Jakubem je míněna katedrála v Santiago de Compostela, ve které jsou uloženy víceméně autentické ostatky sv. Jakuba. Existence poutního místa je přitom doložena od 9. století.

<sup>581</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 531.

<sup>582</sup> Srov. stručný překlad čl. I. Charty SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea* str. 213 který uvádí „jeden z vlastníků je jmenován velitelem“; tento překlad byl generován na základě MS AA1 Bayonne 254.

problém. Smluvní pokuta za odstoupení od smlouvy, resp. nenaplnění smlouvy tak byla velmi vysoká. Prakticky mohlo k takové platbě dojít spíše ze strany jiného zaměstnavatele, který musel mít na konkrétní osobě nadstandardní záměr.

*XIII. Propongono, dicono, e dichiarano li detti consoli del mare, che qualunque patrone andasse con una fortuna à vela, e la sua vela si guastasse, sia suo tutto il danno. Ma se esso andasse à vela, et dicesse alli marinari, „Calamò<sup>583</sup> che io voglio mettere lo terzarolo“;<sup>584</sup> e li mercanti, e li marinai gli dicessero questo, che non calasse, ma che tenesse duro, et la detta vela si perdesse; in ciò sia tenuta de ire, et andare à varea.*

*XIII. Řečení konzulové moře navrhuji, prohlašuji a deklaruji, že ponechá-li velitel lodi oplachtění napospas počasí a plachty jsou poškozeny, je škoda jeho vlastní. Ale je-li loď pod plachtami a on řekne námořníkům „Spusťte plachty a napněte terzarolu“<sup>585</sup> a obchodníci a námořníci říkají, aby se plachty nesvinovali a trvají na tom, a plachty jsou pak poškozeny, v takovém případě jsou povinni ke dohodě nebo ke společné náhradě.*

Jedná se o zvláštní případ určení odpovědnosti za škody vzniklé jiným než řádným užitím pevné a pohyblivé takeláže. Text zahrnuje i ustanovení o společné formě náhrady. Sada plachet pro obchodní plavidlo představovala již v době vzniku Ordinament malé jmění. Střih plachet a jejich šití bylo komplikovanou a technicky náročnou činností,<sup>586</sup> a materiál byl velmi drahý. Je tedy logické, že existovala jednak snaha přenášet odpovědnost za případná poškození plachet na jiné osoby, a dále i motivace námořníků profitovat na výhodách rychlejšího doručení zboží<sup>587</sup>. Opět i toto ustanovení napovídá problémům, které

---

<sup>583</sup> Výraz *Calamo* pochází z latinského „calare“, spouštět; srov. DU CANGE, Carolo Dufresne Domino. *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, tomus II.* Paris : Didot Freres, 1845 str. 22.

<sup>584</sup> Výraz „*Terzarolo*“ souvisí se slovesem „*terzarolare*“, refovat plachty, redukovat plochu plachet vystavenou větru; jednalo se nepochybně o menší, odolnou plachtu, kterou bylo možno ovládat i v silném větru, avšak loď s ní dosahovala nižší rychlosti.

<sup>585</sup> V případě výrazu *terza rola* se jedná o malou, podélně vystavenou trojúhelníkovou plachtu, kterou je možno refovat (redukovat její plochu vystavenou větru) a lze ji tedy považovat za bouřkovou plachtu, jak překládá TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV.*; Jako *Vela al terzo* se označuje dodnes lichoběžníková lugrová plachta, která byla v historii vývoje oplachtění jednou z prvních plachet refovaných moderním způsobem kasouny. Označení údajně pochází z umístění plachty třetinou ráhna před stěžněm. Vzhledem ke svému menším rozměrům a podélnému vystavení byla do bouřlivého počasí rozhodně vhodnější než standardní hlavní příčná plachta.

<sup>586</sup> Vypouklého tvaru se dosahovalo komplikovanými postupy sešívání jednotlivých částí plachty. Plachtovina byla vyráběna ze lnu, konopí nebo kombinace obojího a jako nová se musela takzvaně zajet, tedy za mírného větru pečlivě vypnutá postupně zatěžovat a vytahovat do vhodného tvaru.

<sup>587</sup> Odměna byla sjednána za účast na plavbě z A do B; rychlejší plavba tedy znamenala i rychlejší výdělek

s obchodníky<sup>588</sup> vystávaly při přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze, když se snažili ovlivňovat vedení lodi ve smyslu dosažení větší rychlosti a zkrácení času doplutí. Vzhledem k sezonnímu charakteru tehdejší námořní dopravy ve východním Středomoří pak rychlost plavby mohla nabývat extrémního významu např. při dopravě prvních zásilek různých plodin.<sup>589</sup> Mimořádným a extenzivním způsobem<sup>590</sup> je zde redukována pravomoc a autorita velitele. Z gramatického výkladu textu vyplývá, že rozhodnutí společenství posádky a obchodníků o ponechání stávajícího oplachtění mělo vyšší moc, než rozhodnutí velitele a v tomto smyslu zásadním způsobem vybočuje z obvyklého nastavení srovnatelných norem. Pokud jsou plachty poškozeny poté, co velitel uloží posádce redukci oplachtění,<sup>591</sup> a jeho pokyn není proveden na základě vůle přítomných vlastníků nákladu, ukládá ustanovení veliteli na jedné straně a posádce s obchodníky na straně druhé primárně dosáhnout dohody o úhradě, případně provést společnou náhradu.<sup>592</sup>

*XIV. Propongono ancora, dicono, e diffiniscono li detti Consoli del mare, che se la nave fosse sorta,<sup>593</sup> li marinari non devono levare senza licenzia del patrone, ovvero del nocchiero. E più a questo se la garoppa,<sup>594</sup> ouero il canapo si mozasse, questo si deve andare à varea. Anche mo se con lor litigia li facesse forza, e perdessero l'ancora, non sia tenuto à emendarsi, ne andare à varea.*

---

<sup>588</sup> A dále i s členy posádky, kteří byli odměňováni přiděleným prostorem a měli stejně jako obchodníci na lodi své zboží, případně pronajali své prostory obchodníkům, jejichž zájmy pak logicky mohli hájit v obavě o reálnou platební neschopnost obchodníků vyplývající ze zkázy zboží, případně z odkladu plnění.

<sup>589</sup> Toutéž motivací byly téměř o 900 let později hnány posádky obchodních clipperů při přepravě čaje z Dálného východu nebo australského obilí, podle kterého se tyto plavby nazývaly Grain Races.

<sup>590</sup> Srov. ustanovení Charty, zahrnující konzultační povinnost velitele, čl. II., čl. VIII.

<sup>591</sup> Typicky v očekávání zvýšení rychlosti větru, nebo výskytu porывů a náhlých změn směru a rychlosti větru.

<sup>592</sup> V některých případech dochází k záměně za výraz „andare a marea“ což je metoda odměňování námořníků ve formě poskytnutí části nákladového prostoru pro jejich vlastní dispozici, ať již dalším pronajmutím, nebo využitím pro vlastní náklad.

<sup>593</sup> *fosse sorta* – tvar *sorgir/sorgituro* – kotvit.

<sup>594</sup> Tento výraz má v oblasti Středomoří své další varianty v Marseille a v Janově (*gropials*, resp. *gropiali*), v Katalánii (*grupials*) a v Benátkách (*gripie*); srov. JAL, A. *Archéologie Navale*, Tomé II. Paris: Arthus Bertrand. 1840. 1840, Auguste. S dalšími synonymy *Gripia* nebo v oblasti Provence *Groupi*, je termínem, který můžeme najít v námořním slovníku PANTERA, Pantero. *L'Armata Navale con Vocabolario*. Roma: Egidio Spada, 1614. str. 395 (heslo *Grippia*), který definuje tento výraz jako „*e la corda, chi si lega ad un rapino dell'ancora, per staccarla piu facilmente dalli scogli, doue sia trattenuta.*“ Výraz „*Rapino dell'ancora*“ označuje stejnou část kotvy – tedy vázací oko na koruně kotvy jako výraz „*Tripping ring*“. Z kontextu tedy vyplývá, že *gripia* byla synonymem dnešního francouzského výrazu „*orin*“, který označuje lano vedoucí od kotvy k bóji, která tak vyznačuje místo, kde leží kotva. Jak potvrzuje kapitán Pantera, používalo se toto lano při vyprošťování uvázlé kotvy; muselo tedy být silnější než běžný úvaz kotevní bóje a vázalo se na kříž kotvy (odtud výraz *orin* – z latinského „*ora*“, modlitba). Francouzština pak pro metodu vytahování kotvy na orinu užívá libozvučnou frázi „*lever l' ancre par les cheveux*“.

*XIV. Řešení konzulové zakotvují, prohlašují a určují, že zakotvila-li loď nesmí námořníci zvedat kotvu bez svolení velitele nebo prvního důstojníka. A dále je-li kotevní nebo úvazové lano utrženo, bude ku společné náhradě. A dojde-li ke sporu a užijí-li se násilí a ztratí-li se kotva, nikdo není povinen k náhradě, ani ke společné.*

Společná náhrada zde směřuje k odpovědnosti velitele a posádky za plavbyschopnost lodě. Výběr vhodného místa ke kotvení, včetně zjištění nebo ověření charakteru dna<sup>595</sup> je součástí dobré námořní praxe (*seamanship*) a jakákoli manipulace s kotevním zařízením by měla být řízená a koordinovaná. Je až nápadné, že kotvení je věnována ve středověkých kodifikacích značná pozornost. Proces kotvení byl v době sepsání Ordinament ještě podstatně komplikovanější než v současnosti. Lodě nebyly vybaveny strojním pohonem, ani pohonem kotevního vrátku. Nebylo tedy možno kotvu jednoduše na revers zaplužit do materiálu mořského dna,<sup>596</sup> případně jí opakovaně zvedat a pokládat z různých pozic. Pro kotvení se užívaly kotvy, jejichž zádržní schopnost byla podstatně nižší než u moderních kotev.<sup>597</sup> Kromě toho veškeré řetězy byly ručně kované, velmi drahé a užívané jen jako návazec na kotvu.<sup>598</sup> Z těchto důvodů se používal větší počet kotev v různých úhlech. Zákaz manipulace s kotvami bez vědomí některého z důstojníků nebo velitele je logickým důsledkem odpovědnosti velitele lodi za škody způsobené nesprávným položením kotvy, uváznutím kotvy či jiným porušením zásad dobré námořní praxe. Manipulace s jednou kotvou mohla uvolnit kotvu jinou, případně se mohla kotva zachytit o cizí kotevní lano. Poslední věta odstavce pak může mít souvislost s případnými spory, které mohly vzniknout s jinými loděmi, případně přístavními autoritami. Bylo-li nutno urychleně opustit jakékoli místo, mohlo být odseknutí nebo utržení kotvy nezbytnou nutností.

---

<sup>595</sup> K tomu se používala olovnice s dutinou vyplněnou lepkavým tukem, na který se přichytily části dna, podle kterých bylo možno usuzovat na jeho charakter.

<sup>596</sup> I v dnešní době je kotvení jedním z kritických momentů a pochybení velitelů lodí v tomto ohledu vede k řadě mimořádných událostí, když se kotva uvolní ze dna a loď se vzhledem ke dnu může pohybovat, ať již silou proudů, větru nebo jinými vnějšími důsledky

<sup>597</sup> Jednalo se tvarově a částečně i konstrukčně o kotvy admirálnímu typu, jejichž výhodou je universálnost užití, nicméně zádržné schopnosti jsou nižší než u moderních kotev ve srovnatelné hmotnosti; STRAKA, Oldřich. *Námořní jachting*. str. 169; taktéž nebyly lodě vybaveny hloubkoměry, podrobnými mapami s údaji o materiálu dna, plavebními příručkami, GPS kotevními alarmy aj.

<sup>598</sup> Většinu celkové délky kotevního úvazu tvořila nejčastěji dehtovaná lana, která na rozdíl od kotevního řetězu nemohou plnit zádržnou funkci a při změně směru tahu kotevního lana se kotva ze dna velmi snadno uvolní. V současné době je používání kotevního lana bez přídatného řetězu považováno za nevhodné a nedostatečné; srov. DODDS, Don. *Modern Seamanship*. New York : Gramercy Books, 1995.

*XV. Propongono ancora, dicono, e diffiniscono li detti consoli del mare, che qualunque nave facesse vela della sua terra, che non togliamo libertà, che non debba calare vie collare, ne tenere sosta,<sup>599</sup> ne mollare sosta senza licentia del nocchiero.<sup>600</sup> Et la nave stando in porto, il nocchiero non possa trare la nave del porto senza licentia del patrone.*

*XV. Řešení konzulové navrhují, ustavují, prohlašují a určují, že nikdo není oprávněn spouštět plachty nebo utahovat či uvolňovat stěhy bez svolení důstojníka (kormidelníka). A s lodí stojící v přístavu není důstojník oprávněn vyplout z přístavu bez svolení velitele.*

O manipulaci s plachtami platí do jisté míry totéž, co o kotvách. Systém takeláže je provázaný, spojitý a manipulace se zdánlivě nezávislými prvky může mít závažné konsekvence. Ovládání plachet může mít též vliv na rychlost plavby. V dobách, kdy nebyla k dispozici metoda zjišťování zeměpisné délky, byla navigace prováděna tzv. na dead reckon, tedy zjištěním směru plavby, rychlosti a doby plavby. Změna v rychlosti tedy mohla vyústit v závažnou navigační chybu.

*XVI. Proponemo, dicemo, e sententiamo noi Consoli predetti, che qualunque patrone che menasse scrivano, esso debba essere giurato del suo comune, esser buono, et leale. Et questo detto patrone non possa fare scrivere nessuna cosa, che habbia con nessuno mercante, che non sia il mercante presente, ouero altro testimonio. E 'l simil caso, et termine sia con li detti marinari, et se altro, ouero il contrario facesse, et scrivesse, che quello suo quaterno, ouero libro non sia tenuto a null aragione, ne ad esso si debba dare fede alcuna. E se questo scrivano riceuesse mercantia dalli mercanti, e gli mancasse, sia tenuto esso scrivano a emendarla: et il detto quaderno deve essere coperto di carta pecudina.*

*XVI. Shora řešení konzulové navrhují, prohlašují a rozhodují, že každý velitel má vzít na loď písaře, který je ve své obci považován jako čestný a poctivý. A řečený velitel jej nesmí nutit psát ničeho o věcech, které má s jakýmkoli obchodníkem, není-li přítomen tento obchodník nebo jiný svědek. A podobným případem se stejnými podmínkami budiž námořníci. A dále učiní-li nebo napíše cokoli jinak nebo naopak, jeho záznamy nebo knihy nebudou mít*

---

<sup>599</sup> *sosta* – výraz použitý v zákoníku Maritime Statute of Venice z roku 1255 – stěh (*stay*), resp. jedno ze dvou lan, napnutých ze špičky stěžně k přídi a zádi lodi a udržující tak v podélné ose lodi stěžně vztyčený.

<sup>600</sup> Výraz „*nocchiero*“ ve starších překladech Ordinament (srov. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 532) označuje velitele lodi, aniž by bylo vysvětleno, proč není použit obvyklý výraz *patrone*. *Nocchiero* je označení např. kormidelníka, nebo nižšího důstojníka, velitele směny apod. V angličtině je používán ekvivalent *coxswain*. Bylo a je běžnou praxí, že některé méně podstatné příkazy k manipulaci s takeláží byly prováděny prostřednictvím bocmana nebo jeho pobočníka, přičemž např. velitel noční hlídky mohl realizovat některé očekávané a plánované, nebo jednoduché úkony i bez přítomnosti velitele lodi.



*žádnou platnost ani jim nebude přikládána důvěra. A obdrží-li písař zboží od obchodníků a toto pak chybí, je písař povinen k náhradě; a řečený záznam by měl vázán v kůži.*

Funkci lodního tajemníka – písaře<sup>601</sup> upravuje i řada dalších kodifikací včetně tereziánského plavebního patentu. Obdobně personální obsazení popisuje i Voldřich Prefát z Vlkanova ve svém popisu poutnické plavby z Benátek do Jerusalema.

*XVII. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti Consoli del mare, che qualunque patrone che hauesse alcuna mercantia in nave, et gli bisognasse scaricare, o in porto, ouero in spiaggia, come la detta robba ha dato in barcha, il detto patrone subito ipso facto e scapolo, et libero della detta robba, e mercantia così discartata, et sia tenuta à emendarla essa barcha: salvo che non la perdesse per fortuna di mare, ouero de corsari: et in questi doi casi non sia tenuta.*

*XVII. Shora řečení konzulové navrhují, prohlašují a určují, že velitel lodi s nákladem,<sup>602</sup> který je potřeba vyložit v přístavu nebo na pláži, v okamžiku, kdy se zboží ocitne ve člunu je tímto svoboden a uvolněn od předmětného zboží; a z hodnoty zboží takto vyloženého, necht' je placen člun, vyjma případů zkázy nepřízní počasí a korzáry, v těchto dvou případech nikoli.*

Ustanovení upravuje přechod odpovědnosti za škodu na zboží z lodi na přepravní člun.<sup>603</sup> Zajímavá je explicitně uvedená vylučovací podmínka zkázy, respektive zničení zboží nepřízní moře nebo korzáry. Není zcela zřejmé, z čeho vyplynula potřeba takto konkrétně vyloučit z povinnosti úhrady přepravy případy, kdy došlo ke zkáze nepřízní moře, když v takovém případě je v rozporu s povinností velitele přepravního člunu vyplout pouze za podmínek, zaručujících přijatelnou šanci na úspěšnou plavbu.

*XVIII. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti consoli del mare, che qualunque mercante, ouero altro huomo desse mercantia à qualche suo fattore, ouero ad altra persona,*

---

<sup>601</sup> V Tabula Amalfitana – *scribo*; v Statutes de Marseille – *scriptor*.

<sup>602</sup> Některé italské překlady obsahují formulaci „*alcuna mercantia*“. Twissem zpracovaná verze ze Statut Fermi pak „*nissuna mercantia*“ – v případě tohoto jednoduchého a krátkého ustanovení s jasným významem postrádá výraz „*žádný – nessun*“ logický smysl. Použití výrazu „*ipso facto*“ může ukazovat na inspiraci a obeznámenost s latinskými texty, případně ponechání původního latinského znění.

<sup>603</sup> Toto ustanovení upravuje případy, kdy bylo nutno zboží pro vykládku překládat na člun, tedy v místech, kde nebylo možno loď z jakýchkoli důvodů vyvázat k molu nebo na břeh. Takové podmínky jsou však častější v přílivových oblastech atlantického pobřeží Evropy nežli ve Středomoří.

*che gli la vendesse, senza veruno testimonio dell' assegna, se si deue credere al detto fattore, e che volesse andare dritto alla ragione di signoria, esso habbia doi testimonii diritti, e leali, et à costoro debbia essere creduto, et dato piena fede.*

*XVIII. Shora řečení konzulové navrhuji, prohlašují a určují, že jakýkoli obchodník nebo jiná osoba, předá-li zboží svému správci – zástupci nebo jiné osobě, může pak tento prodávat svěřené zboží bez jakéhokoli svědectví k transakci; zástupci bude poskytována důvěra; a kdokoli jiný by se dožadoval rozhodnutí signorie<sup>604</sup> (magistrátních soudních orgánů) musí mít dva čestné a oddané svědky, kteří požívají dobré pověsti a důvěry.*

Předmětné ustanovení se netýká výlučně námořní přepravy zboží a v tomto ohledu je v systému Ordinament výjimečné i ohledně obsahu procesního předpisu, upravujícího místní a věcnou příslušnost a podmínky přípustnosti žaloby. Typicky není nijak omezena aktivní legitimace osoby žádající rozhodnutí signorie a takovou osobou mohl být i cizinec, pokud splňoval podmínku dispozice svědky.

*XIX. Propongono, dicono, e diffiniscono, questi savii consoli del mare, che qualunque huomo, che trouasse robba in mare che andasse à torno, gli sia lecito à torla, e assignarla alla corte, et darla per scritto fra 'l terzo di doppo che l' ha trovata, e tolta; et di questa robba cosi ricoverata ne debbia hauere la meta trouandosi il patrone di essa. Et questa tal robba debba stare in mano della corte trenta di continoui: et se in capo di trenta di il patrone non ci apparirà, o altra legittima persona per lui, la robba debbia essere di colui che l' ha trovata.*

*XIX. Moudří konzulové moře navrhuji, prohlašují a určují, že jakákoli osoba, která najde majetek plovoucí v moři, je oprávněna jej vzít, dopravit k soudu<sup>605</sup> a podat jejich soupis do tří dnů poté co je našla a vzala; a z tohoto majetku obdrží polovinu, nebude-li vlastník nalezen. A tento majetek zůstane v rukách soudu po třicet dní; a neobjeví-li se do konce třiceti dnů velitel lodi nebo jiná jím zmocněná osoba, majetek náleží tomu, kdo jej našel.*

---

<sup>604</sup> *Signoria* byla multifunkčním orgánem středověkých městských společenství, která se pílí obyvatel v neuspořádaných poměrech vyvinula k ochraně zájmů občanů města, kteří tak vstupovali do pomyslného vztahu s *civitas*, kdy jim společenství, resp. město poskytovalo ochranu a podporu a občané naopak byli povinni k účasti na obraně a příspěvkům. Velmi zjednodušeně řečeno se jednalo o systémový předstupeň italských městských republik. Signorie v jistém věcném rozsahu pokrývala soudní, zákonodárnou i výkonnou moc. Není zcela zřejmé, zda se jednalo signorii místní, nebo spravující jinou regionální metropoli, např. Bari, nebo Barlettu.

<sup>605</sup> Není zcela zřejmé, jaký konkrétní soud má zákonodárce na mysli. Vzhledem k rozšířené praxi suverénní osobovat si právo na podíl z vraku by bylo logické uvažovat o soudním orgánu obdobném královské radě.

Tento odstavec upravuje právo vraku. Jedná se o tzv. *adventurae maris*, tedy předměty nalezené plovoucí v moři. Ustanovení nikterak nerozlišuje mezi kategoriemi flotsam či jetsam, a stanovuje poměrně krátkou lhůtu na dopravení zboží soudu a provedení soupisu. Zda a případně jakým způsobem bylo dodržování lhůty kontrolováno, patrně nelze zjistit. Vzhledem k logistické náročnosti přesunu zboží z místa vyplavení k soudu je pravděpodobné, že k realizaci takového procesu byl potřeba jistý kapitál, znalosti a organizační schopnosti. Třicetidenní lhůta na tzv. reclaim - vznesení nároku na zboží, musela vzhledem k omezeným možnostem komunikace takový proces zásadně komplikovat, nejednalo-li se o plavbu v okolí několika set námořních mil. Došlo-li by v Trani k vyplavení zboží, jehož vlastník se nacházel např. v Benátkách, tedy přes 300 Nm vzdálené destinaci a nedisponoval-li by v Trani platným zastoupením, představuje třicetidenní lhůta velmi vážnou komplikaci, zvláště když Jaderské moře do jisté míry postrádá pro dopravu vhodné pravidelné sezonní větry.

*XX. Propongono, dicono, e diffiniscono, li consoli antedetti, che qualunque persona, che trova robba sotto acqua, si debbia essere le doi parti di quello che la trova, e il terzo debbia essere del patrone di essa robba di robbe che habbia segnale.*

*XX. Shora řečení konzulové navrhuji, prohlašují a určují, že jakákoli osoba najde-li majetek pod vodou, obdrží dva díly toho, co nalezla, a třetí díl náleží veliteli – majiteli má-li majetek označení.*

*XXI. Propongono, ancora, e dichiarano, che qualunque persona trovasse robba che havesse segnale, che nessuno la debbia toccare sotto pena di tre volte tanto quanto che fusse stimata cotal mercantia che fusse così trovata, o più in arbitrio della detta ragione, che si trovasse nella detta terra.*

*XXI. Navrhují, zakotvují a vysvětlují, že jakákoli osoba nalezne zboží, které má označení, nemá se jej dotýkat pod trestem trojnásobku hodnoty na kterou bude toto nalezené zboží oceněno, a ještě více podle rozhodnutí dle tohoto práva, je-li objevena na řečeném místě.*

Oba výše uvedené odstavce jsou v podstatě definicemi předmětů, které námořní právo zná jako lagan, (tedy předměty ponořené pod hladinu, ale spojené se označením na hladině, např. bójkou), derelict (týž případ, ale bez označení, a tedy vykazující znaky věci opuštěné). V současné době je toto rozdělení obsoletní a dle čl. I. odst. 4, písm. a) úmluvy IMO Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks je vrakem jakákoli část potopené nebo nasedlé lodě, včetně předmětů, které jsou nebo byly na palubě, nebo dle písm. b) jakýkoli

objekt ztracený na moři z lodi, který je vyplavený, potopený nebo volně plující. Dle téže úmluvy je nebezpečím nejen ohrožení bezpečnosti plavby nebo překážka v plavbě, ale i ohrožení životního prostředí. Je-li zjištěno, že je vrakem způsobeno nebezpečí a že je možné identifikovat vlastníka vraku, signatářský stát, v jehož registru je provozovatel zapsán, by měly realizovat svůj smluvní závazek a přimět vlastníka k odstranění vraku a následků s ním souvisejících.<sup>606</sup>

*XXII. Propongono, et dichiarano li detti consoli del mare che qualunque nave facesse alcuna varea, si deue cauare fuora il terzo per li corredi: perchè li corredi non sono tenuti d' andare a varea, e non devono essere mandati se si perdessero, o cosi cersa vice li corredi non deueno emendare l' altra mercantia.*

*XXII. Řešení konzulové navrhuji a deklaruji, že činí-li loď náhradu ve společné havárii, má se odečíst třetina na výstroj, protože výstroj nemá povinnost přispívat k náhradě ve společné havárii, a na její škody či zničení nepřispívá zničené zboží, a obdobně z výstroje by nemělo být přispíváno na náhradu za jiné zboží.*

Velmi zajímavý případ úpravy zvláštního případu společné havárie s poškozením takeláže či výstroje obecně. Z hodnoty příspěvku loď se odečítala třetina, neboť výstroj byla en gross vyňata z povinnosti přispívat a vice versa neexistovala povinnost přispívat z hodnoty zboží na takeláž. Obdobně vznikly-li škody výhradně na takeláži, zboží (a pravděpodobně ani dopravné) na tyto škody nepřispívalo a společná havárie pravděpodobně ani nebyla vyhlášena. Autor se osobně domnívá, že toto ustanovení mělo motivovat provozovatele lodí, aby záměrné poškození takeláže vnímali jako ultimativní prostředek řešení nautických problémů. Typickým příkladem takového postupu byla situace, kdy z jakéhokoli důvodu vznikly komplikace s redukováním plochy plachet a náhle se zintenzivnil vítr. V takovém případě je nejpohodlnějším řešením odříznout otěže a ostatní lana držící plachtu a smířit se s její ztrátou. Pokud by taková ztráta byla vždy hrazena alespoň částečně z hodnoty zboží, buď by bylo vytvářeno korupční prostředí, pokud by vlastníci zboží byli přítomní na palubě a měli by možnost působit na posádku ve smyslu oddalování způsobení škod na takeláži. Pokud by na palubě obchodníci nebyli, personál plavidla by byl naopak sváděn vidinou jednoduché a

---

<sup>606</sup> The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. In: *Assets publishing service UK* [Online]. [cit. 1.6.2020]. Dostupné z: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/228988/8243.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/228988/8243.pdf)

spolehlivé náhrady a odmítal by vykonávat náročnější či namáhavější úkony k záchraně plachet či jiných částí takeláže.

*XXIII. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti consoli del mare, che qualunque persona che trovasse oro, argento, ò perle, ò altre cose sottili, et di valore, e non l' assignasse al patrone, ouero al nocchiero, ò al scrivano, et intervenesse, che di queste cose, e d' altre si deuesse fare marea, ò per corsari, ò per fortuna del mare, le predette cose, non di deuono emendare: e se le dette cose si perdessero, deuono andare a varea.*

*XXIII. Řečení konzulové moře navrhují, prohlašují a určují, že převáží-li jakákoli osoba zlato, stříbro nebo perly nebo jiné vybrané cenné předměty, a zatají je veliteli nebo prvnímu důstojníkovi, nebo písaři, a stane se taková věc, že přijde ke společné náhradě toho i jiného zboží, ať již přijde ku zmaru korzáry nebo nepřízní moře; výše zmíněné zboží – předměty nebudou nahrazeny a budou-li ztraceny, nemají být součástí společné náhrady.*

Jedná se v podstatě o výlukové ustanovení společné havárie, které má dva účely. Jednak penalizuje osoby, které neplní ohlašovací povinnost týkající se cenností vnesených na loď, a dále vylučuje jakákoli spekulativní prohlášení o zničení nebo ztracení údajně vlastněných cenných předmětů, aniž by takové vlastnictví mohlo být objektivně a spolehlivě prokázáno. Krom jiného se jedná o jeden z prvních případů vzniku povinnosti soupisu cenných předmětů na palubě lodi.

*XXIV. Propongono, dicono, e diffiniscono, li predetti Consoli del mare, che se alcun patrone di nave portasse, robba, ò mercantia non la possa trare fuori dalla nave senza licentia del patrone della mercantia. Et se essa la cavasse fuori senza licenza, e la mercantia si perdesse, il detto patrone della naue la debbia emendare.*

*XXIV. Shora řečení konzulové moře navrhují, prohlašují a určují, že veze-li velitel lodi majetek či zboží, nesmí jej vyložit z lodě bez svolení vlastníka onoho zboží. A vyloží-li toto zboží bez svolení a zboží bude ztraceno, velitel je povinen k náhradě.*

Toto ustanovení lze interpretovat jako vyjádřený zákonný znak smlouvy o přepravě<sup>607</sup> – povinnost velitele lodi nakládat se zbožím zásadně v souladu s vůlí vlastníků.

---

<sup>607</sup> Srov. s ust. § 2555 a násl. NOZ, smlouva o přepravě věci; záměrem zákonodárce je zabránit situacím, kdy přepravce považuje přepravu za skončenou a svoji odpovědnost za zboží za nadále neexistující ještě předtím, než zboží fyzicky a co do odpovědnosti za zkázu převzala osoba k tomu oprávněná, případně povinná.

Pravděpodobně toto ustanovení reaguje na neblahou praxi, kdy docházelo ke svévolnému vykládání zboží pod různými záminkami, většinou z důvodů objevení výhodnějšího kontraktu. Zajímavé je, že povinnost velitele k náhradě vzniká pouze je-li zboží ztraceno. Je zřejmé, že předmětná norma tak zdůrazňuje materiální prvek civilního deliktu.

*XXV. Propongono, dicono, e diffiniscono, li savii consoli del mare, che se alcuno mercante noleggiasse alcuna naue grande, ouero piccola, e non ci fusse nominato il patto di scarsare, ne di spacciare la nave. ne per l'una ne per l'altra: però noi consoli sentenziamo, che la naue essendo al carcatore non la deve aspettare si non ottodì di tempo di bonaza, et debbia hauer pagato il suo nolo. Et se li detti mercanti non volessero spacciare la naue, che la naue sia à risico delli mercanti; et debbia hauer la detta nave di salario quello che termineranno li consoli che saranno in quelle parti.<sup>608</sup>*

*XXV. Moudří konzulové moře navrhují, prohlašují a určují, že najme-li obchodník loď, velkou či malou a neuzavře smlouvu o naložení, neodešle ji tam či onam, my konzulové rozhodujeme, že loď nemá k naložení čekat déle než osm dnů příznivého počasí, a měla by mít dopravné uhrazeno, a jestliže obchodníci nechtějí vypravit loď, zůstává loď na jejich vlastní riziko; a loď má obdržet takovou úhradu, jakou určí konzulové přítomní v místě.*

V tomto článku se však objevuje i velmi konkrétní příklad realizace výkonné pravomoci konzulů. V případě, že obchodníci zdrží loď a neumožní dokončit nakládku ve stanovené lhůtě, určí místně příslušní konzulové výši náhrady za zdržení. Není stanoven žádný klíč k určování výše náhrady. Ta však logicky vyplývá z velikosti lodě a objemu nákladu, který může nést a případně jiných okolností, např. promarnění posledních termínů k vyplutí koncem plavební sezony. Právě takto komplexní otázky vyžadují k relevantnímu posouzení osoby s vysokou kvalifikací a rozsáhlou praxí, odolné proti fabulacím a předstírání nepravdivých skutečností.

*XXVI. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti Consoli del mare, che se un patrone avesse carcata la nave di mercantia, e fuse fortuna, e non ci fussero li mercanti, che'l detto patrone, se bisognasse, possa gettare fuori con le sue mani la detta mercantia. Et nessuna*

---

<sup>608</sup> Z výrazu „... li Consoli che saranno in quelle parti.“ je možno implikovat existenci institutu konzulů i v jiných italských městech, což činí i starší literatura; viz TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 538. Nepochybně obdobné podmínky a obdobná námořní tradice byla k dispozici i v jiných místech.

*ragione gli possa contra, perchè lo fà per scampo della persona della nave, et dell' altre mercantie, e la detta robba, et mercantia cosi gettata deve andare a varea.*

*XXVI. Řečení konzulové moře navrhují, prohlašují a určují, že naloží-li velitel svoji loď zbožím, a přijde nepřízeň počasí, a na lodi nejsou přítomni obchodníci a velitel je ve stavu tísně, může svrhnout přes palubu svojí rukou<sup>609</sup> zmíněné zboží. A nemá mu v tom bránit žádný důvod, neboť tak činí pro záchranu životů a lodi a ostatního zboží a majetku; a svržený náklad a zboží budiž nahrazeny společně.*

Z hlediska tématu jednoznačně nepodstatnější ustanovení Ordinament, ve kterém shledáváme veškeré základní znaky společné havárie. Společné nebezpečí je restriktivně omezeno na nepřízeň počasí. Velmi intenzivně je zdůrazněna role velitele lodi v rozhodování o stavu tísně a o záměrném úkonu svržení zboží. Věta druhá pak konstatuje bohubilý účel záměrného svržení zboží, do kterého zahrnuje i záchranu životů. Není výslovně určeno, zda přispívá kromě nákladu i loď a případně dopravné.<sup>610</sup>

Zvláštní podmínkou účinnosti předmětného ustanovení je nepřítomnost vlastníků zboží na lodi. Teprve v takovém případě je zřejmě velitel oprávněn jednat v jejich zájmu, jejich jménem a de facto i na jejich účet. Ordinamenta neposkytují žádnou indicii napovídající uspořádání ve variantě s obchodníky na palubě. Logickým postupem by v takovém případě bylo uzavření ad hoc dohody o postupu v případě společného nebezpečí, potažmo společné havárie. Tato dohoda ovšem musela být uzavřena ještě před vyplutím, případně v souladu s ust. čl. XXX., tedy s tím, že na její přípravě musí být účastny obě strany, případně musí být sepsána písařem. Zákaz uzavírat dohody běžným způsobem sice není výslovně směřován vůči obchodníkům navzájem, avšak předmětná ad hoc dohoda o postupu ve společném nebezpečí by nemohla zahrnovat i loď.

Jako tradičně v námořním právu, jedná se formulačně o velmi zdařilou normu. „... *lo fa per scampo della persona della nave, e dell' altre mercantie, e la detta robba...*“ je vznešeně úsporným vyjádřením účelu všeho jednání.<sup>611</sup>

---

<sup>609</sup> Formulaci „*Sue mani*“ považujeme za formální vyjádření rozhodnutí velitele; v současnosti by byla osobní účast velitele na úkonu svržení považována za výjimečnou situaci, ke které by měly vést racionální důvody.

<sup>610</sup> Tato otázka je v případě Ordinament o to zajímavější, že se jedná o území, na němž působily vlivy západní i byzantské.

<sup>611</sup> Srov. po uplynutí téměř tisíce let ustanovení § 69 odst. 1 ZNP, že „*Jsou-li loď a náklad ve společném námořním nebezpečí, může velitel loď při přednostním zajištění bezpečnosti přepravovaných osob rozhodnout o účelném a úmyslném způsobení škody menší, aby se zabránilo vzniku škody větší.*“; buď za dobu existence normy nedošlo k zásadnímu pokroku v legislativním umění, nebo se jedná o mimořádně zdařilou, funkční a životaschopnou normu.

*XXVII. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti Consoli del mare, che se la naue fusse assalita, et per cossa da' corsari, sententiamo, che'l patrone possa accordare il detto corsaro, ò per oro, ò per argento, o per altra robba, et patto, per il quale si scampi la naue, et l' altra mercantia non essendo li mercanti in nave.*

*XXVII. Řečení konzulové navrhují, vyhlášují a určují, že je-li loď napadena a zajata korzáry, rozhodují, že velitel se může dohodnout s těmito korzáry buď za zlato, nebo za stříbro nebo za jiné zboží a uzavřít dohodu, kterou zachrání loď a ostatní zboží, nejsou-li obchodníci na palubě.*

Opětovně je platnost ustanovení podmíněna nepřítomností vlastníků nákladu na palubě stejně jako v předchozím článku. Obdobně platí vše shora konstatované o možných konsekvencích přítomnosti obchodníků na palubě. Znění ustanovení silně implikuje, že výdaje na uzavření dohody, respektive záchranu osob a majetku před korzáry jsou taktéž předmětem příspěvků ke společné náhradě. V opačném případě by bylo nutno vybavovat pro tento případ velitele lodi zvláštními oprávněními a fondy, aby měl alespoň teoretickou možnost dohodu s korzáry uzavřít. Reálně nejspíše k vyhlášení společné havárie nedocházelo a obchodníci byli nuceni se dohodnout mezi sebou na vzájemné náhradě, případně jim bylo zboží vydáváno v objemu zkráceném o příspěvek.

Nikoli zcela zřetelný je akcent na suverenitu velitele lodi ohledně rozhodnutí, zda s korzáry vůbec vyjednávat a za jakých podmínek. Tento proces úžasným způsobem popisuje cestopis Voldřicha Prefáta z Vlkanova, aniž by zpoždění o pár století let mělo jakýkoli vliv na autenticitu svědectví o uzavírání smlouvy o přepravě, jejích jednotlivých prvcích a o obraně před saracénskými piráty.<sup>612</sup>

*XXVIII. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti Consoli del mare, che nessuno patrone non possa battere nessun marinaio, ma il marinaio deve scampare, et ire a proda dinanzi alla catena del remaggio; et deve dire „Dalla parte della mia signoria a no mi toccare“, tre volte. E si il patrone passasse la catena per batterla, il marinaio si deve difendere: et se il marinaio occidesse il patrone non sia tenuto al bando.*

*XXVIII. Řečení konzulové moře navrhují, vyhlášují a určují, že žádný velitel nesmí bít žádného námořníka, ale námořník má uniknout a projít od přídě k „catena del remaggio“ řetězu vesel, a měl by odříkat „Ve jménu mého pána, nedotýkej se mne“ - po třikráte. A překročí-li velitel řetěz, námořník se má bránit, a zabije-li velitele, nebude za to potrestán.*

---

<sup>612</sup> PREFÁT Z VLKANOVA, Voldřich. 1947. Cesta z Prahy do Benátek.



Výraz „*catena del remaggio*“ je poněkud záhadný – pravděpodobně se jednalo o řetěz, který byl součástí systému poutání veslařů.<sup>613</sup> Odkaz na sebeobranu námořníků obsahuje i Oleronská charta čl. XII. Obsah tohoto ustanovení napovídá i častějšímu užití lodí s pohonem vesly ve Středomoří.<sup>614</sup>

*XXIX. Propongono ancora, e diffendono li detti Consoli del mare, che qualunque nave ò grande, ò piccola avesse messa mercantia, e se la nave facesse acqua alli mercanti, gl' èlecito di non dargli più robba, e il patrone ha liberta d'andare per i suoi fatti per scampare le persone e la naue.*

*XXIX. Řešení konzulové moře navrhuji, ustavují a určují, že jakákoli loď, velká či malá je-li naložena zbožím a nabírá-li vodu, nemají obchodníci nakládat více zboží. A velitel může vyplout na místo dle své volby, aby zachránil loď i posádku.*

Norma evidentně řeší situaci, kdy probíhá nakládka zakotvené lodi překládáním zboží z člunů dále od břehu. V takovém případě je okamžité přerušení nakládky a najetí s lodí na břeh nebo vhodnou mělčinu řešením problému v souladu s dobrou námořní praxí. Lze si představit, že přerušení nakládky bylo pro obchodníky nepopulárním opatřením zvyšujícím náklady. Nátlak obchodníků na velitele lodi, aby v případě zjištění průsaku vody pokračoval v nakládce a řešil netěsnosti až po vyplutí mohl opakovaně způsobit ztráty lodí.

*XXX. Propongono, dicono, e diffiniscono, li detti Consoli del mare, che nessuno nauilio che sia in mare non debbia far patto, ne conventione alcuna, e se'l facesse in mare con mercanti, ò con marinari non vagliano, e siano di nessun valore, ne per essi patti si possa domandare; salvo, che non fosse in porto in luogo romeggiato in quattro, ouero che lo scritto*

---

<sup>613</sup> Podobné ustanovení je v *Customs of the sea*, ch. cxx., Vol. III. p. 229 –to hovoří jasně „... *lo mariner deu fugir fins a proa, a deu se metre de lats de la cadena*“ a pokračuje popisem upgradované verze útěku námořníka za řetěz „*E si lo senyor hi passa, ell li deu fugir de la altra part, e si lo senyor lo encalca de l'altra part, pot se n' defendre lo mariner, levant ne testimons com lo senyor l'aen calcat; que el senyor no deupassar la cadena*“ ... námořník uprchne až na konec přídě a postaví se za řetěz; a překročí-li jej velitel, má uprchnout na druhou stranu a pronásleduje-li ho velitel, smí se bránit a volat svědky svého pronásledování; neb velitel nemá překročit řetěz; *Les Bones Costumes de la Mar*, MS Espagnol 124 a dále i tištěné verze 1494 a 1502.

<sup>614</sup> Mohlo se jednat buď o výhradně vesly poháněné lodě, případně plachetnice s vesly jako doplňkovým pohonem. Takové uspořádání však zhoršuje vlastnosti a smazává výhody obou druhů lodí. Pro značnou část plavidel znamenala absence oplachtění omezení na příbřežní plavbu s každodenními zastávkami a možností pohybu rychlostí cca 30–70 Nm denně. Příznivý vítr samozřejmě mohl tyto hodnoty zvýšit. Oblast Jadranu a přilehlých moří přitom umožňuje relativně spolehlivou vizuální navigaci dle distinktivních tvarů ostrovů a pobřeží.

*appara da l'una parte e dall' altra, ovvero per mano dello scrivano, perchè li testimoni non ponna andare la doue vanno le nauí.*

*XXX. Řešení konzulové moře navrhují prohlašují a určují, že žádná loď, která je na moři nemá uzavírat smlouvy či jakékoli dohody, a učiní-li jaké na moři s obchodníky nebo námořníky, nemají tyto žádnou platnost ani hodnotu, a na těchto dohodách nemůže být založen žádný nárok, vyjma toho je-li v přístavu vyvázána na čtyřech lanech, nebo je-li písemnost připravena/zařizena (apparecchiare) jednou i druhou stranou, nebo rukou písaře, neboť svědci nemohou jít kam pluje loď.*

Smysl tohoto ustanovení není úplně zřejmý, snad kromě odkazu na možnost uzavírání smluv týkajících se příspěvků ke společné havárii v případě, že jsou vlastníci nákladu přítomni na palubě. Další možností je, že se jedná o opatření proti legitimizaci smluv uzavřených pod nátlakem, ve strachu či jinak ovlivněných skutečností plavby na volném moři a z něj plynoucími obavami vlastníků majetku. Konkrétně se mohlo jednat i o vynucené nabývání vlastnictví uloupených plavidel a jejich nákladu, nebo jiné kupní smlouvy jejichž předmětem byly zboží a loď, případně práva vůči posádce. Z dnešního hlediska není rozdílu, zda někdo znění smlouvy připravuje, či smlouvu jen podepíše. V době Ordinament však rozvinutá schopnost psaní a čtení byla omezena na úzký okruh osob. Vyvázání na čtyřech lanech je klasické vázání bokem lodi k molu s použitím tzv. springů, neboli úvazových lan vedoucích od přídě lodi k bollardu na mole vedle zádi loď a naopak. Mohlo se jednat o úkon, jímž bylo formálně stvrzeno dokončení plavby. Nevyslovena zůstává a contrario implikovaná povinnost uzavírat smlouvy se svědky.

*XXXI. Proponemo, e diffinimo, noi Consoli del mare, che ciascuno patrone di naue habbia libertà di riscuotere una nave, ò per fortuna di mare, ò per corsari: e se bisognasse danari habbia libertà di torli sopra di essa, e della naue sia buono guardiano et faccia quello che deue.*

*XXXI. My konzulové moře navrhujeme a určujeme, že každý velitel lodi má volnost k záchraně lodi před nepřízní počasí nebo před korzáry. A potřebuje-li peníze, má volnost získat je půjčkou ručenou lodí. A této lodi je dobrým ochráncem a činí to co má.*

Formulace „*sia buono guardiano e faccia quello che deve*“ opět vystihuje mnohačetnost a neuchopitelnost situací, ve kterých se může velitel lodi ocitnout a v nichž je

povinen vždy postupovat způsobem, jehož správnost z hlediska plavební odbornosti je nutno posuzovat vždy individuálně.<sup>615</sup>

*XXXII. Propongono, dicono, e diffiniscono li detti Consoli del mare, che se s' appresentasse che galea alcuna andasse in corso, et la nave hauesse robba dentro, ò in tutto, ò in parte, et li mercanti rivolessero la lor robba, et mercantia, il patrone non sia tenuto à darglierla: saluo, che li mercanti non li affrancassero la naue.*

*XXXII. Řečení konzulové moře navrhuji, prohlašuji a určuji, že bude-li zjištěno, že nějaká loď byla vyslána na plavbu, a tato loď má náklad na palubě, ať už plný nebo částečný, a obchodníci chtějí toto zboží a náklad zpět, velitel není povinen je vracet, leda že by obchodníci pojistili proti zadržení lodi.*

Poslední odstavec je vtělením zásady *pacta sunt servanda*. Je-li přepravní smlouva uzavřena a loď je na moři s nákladem na palubě, není možno žádat zrušení smlouvy a vrácení zboží. Význam druhé části odstavce, respektive výrazu „*non li affrancassero la nave*“ není jednoznačný. Překlad v Black Book of Admiralty spatřující v druhé větě negativní podmínku – uzavření pojištění proti zajištění, nedává z hlediska námořní praxe úplně smysl.

## 7.5. Hodnocení a rozbor Ordinament

Ordinamenta představují velmi ilustrativní popis námořní praxe a obchodní činnosti v Trani koncem jedenáctého století. Téměř třetina všech ustanovení je věnována právě různým formám příspěvků ke společné náhradě, případně přímo společné havárii, aniž by recentní pojem „*avaria*“ byl výslovně použit. Starší literatura<sup>616</sup> vyvozuje z institutu „námořních konzulů“ zároveň i existenci jakéhosi námořního cechu. Další autoři poukazují na skutečnost, že obdobný úřad je v dané době doložen pouze v městech Pisa a Lucca, případně na možnost záměny termínů *Consul* a *Comes* v průběhu opisování. V jakémkoli případě se pravděpodobně jednalo o osoby, které byly velmi dobře obeznámeny s námořní obchodní a válečnou praxí. Zajímavým prvkem Ordinament je koncentrace legislativní, soudní a v podstatě i exekutivní moci v kolektivním orgánu. Z celého obsahu Ordinament ani jiných

<sup>615</sup> Srov. ustanovení § 33 odst. 1, písm. b) ZNP konstatující, že povinností velitele lodi je dodržovat „*zvyklosti všeobecně přijaté a uznávané v námořní plavbě*“.

<sup>616</sup> Srov. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV.* str. 523 a dále.

soudobých zdrojů není zřejmé, jakým konkrétním způsobem bylo dodržování stanovených pravidel vymáháno. Vnímání místní a věcné příslušnosti je zřejmé z kontextu a odpovídá režimu *lex fori*. Ordinamenta zmiňují celkem tři instituce, samotné konzuly, soud (*Corte*) a signorii. Samotným konzulům je výslovně dána pravomoc pouze v čl. XXV., kdy konzulové určují výši náhrady za zdržení nakládky. Gramatickým a logickým výkladem však lze předpokládat, že mohli řešit další záležitosti jako např.

dle čl. II. určovat ohledáním, zda škody na takeláži nebyly způsobeny nepřízní živlů a nikoli úmyslnými zákroky směřujícími k záchraně majetku či životů

dle čl. V. určovat, zda jsou námitky obchodníků týkající se plavbyschopnosti navrátní se lodi oprávněné a zda jim vzniká povinnost uhradit dopravné, pokud odmítají uzavřenou smlouvu o přepravě realizovat

dle čl. VIII. určovat, zda mohl velitel lodi a námořníci vědět o konkrétních skutečnostech, na jejichž základě dojde k vynaložení nákladů nebo ke škodám

rozhodovat v pracovněprávních sporech dle čl. IX., X., XI., XII. a XXVIII.

kontrolovat lodní záznamy a knihy, případně je porovnávat s jinými skutečnostmi

kontrolovat rozvrhy příspěvků k náhradám společných havárií

vyslychat členy posádky, důstojníky i velitele k okolnostem různých případů (výkupné korzárům, svržení zboží, ztráta kotvy atd.)

hodnotit jednání velitelů lodí jako ochránců lodi dle čl. XXXI. a dále z hlediska plnění požadavků na dobrou námořní praxi.<sup>617</sup>

V čl. VIII. Ordinamenta odkazují pro případ žalobního návrhu souvisejícího s majetkovými nároky vyplývajícími z jednání (prodeje zboží) v zastoupení na pravomoc Signorie. Ta se zdá být daná právě pro majetkové spory nesouvisející přímo s námořní dopravou.

Soud je pak zmíněn v čl. XIX. jako orgán příslušný k přijímání oznámení o nalezení majetku plovoucího v moři, přebírání tohoto majetku do soudní úschovy a dále rozhodnutí o vydání majetku vlastníkovi, respektive nálezci, nepodaří-li se vlastníka zjistit. Lze logicky předpokládat, že pravomoc tohoto soudu je dána i pro ostatní případy týkající se majetku nalezeného v moři nebo na pobřeží (čl. XX. a XXI.)

Máme tedy pravomoc rozdělenou na tři orgány. Signoria působí jako jakási městská rada<sup>618</sup> v rámci Communie, společenství plnoprávných obyvatel a města samotného. Stejně

---

<sup>617</sup> Seamanship – The art of working a ship or performing her various evolutions at sea. (YOUNG, 1863 str. 349); případně „practical Science and Art of rigging, fitting, manoeuvring and handling a ship or boat“, viz *Naval Encyclopaedia comprising a dictionary of nautical words and phrases*: L.R. Hamersly, 1881. str. 729.

jako konzulové měla zákonodárnou, soudní i výkonnou moc.<sup>619</sup> Soudní orgán rozhodně neexistoval jako stálý úřad přístupný veřejnosti v pravidelných časech. Jednalo se sice o principiálně kolektivní orgán, vykonávající justiční pravomoc panovníka,<sup>620</sup> avšak jeho činnost byla podstatně méně formální, a svázaná procesními a jinými pravidly než v současnosti. Úřad námořních konzulů tak plnil do jisté míry funkci později a jinde vzniklého úřadu Admirality. Působí jako odborný garant a dohledový orgán nad obchodní a do jisté míry zprostředkovaně i válečnou plavbou (ochrana před piráty a Saracény), rozhoduje spory, a představuje jednak autoritu, a dále jako vyjádření postavení ve společnosti i určitý karierní cíl pro úspěšné provozovatele námořní plavby. To pak mělo pozitivní efekt na praktickou použitelnost a aplikovatelnost legislativy i přičetnost výkonu justiční moci.

---

<sup>618</sup> LUNARI, M. *Signorien und Furstentumer, Lexikon des Mittelalters, Bd. 7.* 1894

<sup>619</sup> Do jisté míry totožnou trojkombinací moci tradičně disponoval velitel lodi za plavby; zdánlivě absolutistický charakter takového uspořádání je pro námořní plavbu zcela nevyhnutelný, neb v případech rizika zkázy lodě a ohrožení posádky je třeba rozhodovat a vykonávat tato rozhodnutí s maximální návazností na vývoj situace.

<sup>620</sup> V našem případě s největší pravděpodobností buď normanského válečníka Pietra, nebo později jeho bratra či samotného Richarda Drengota, prince Capuy.

## 8. Assizes de Jerusalem

### 8.1. Politicko historické okolnosti vzniku Assízů

Jako Assizy Jeruzalémské (*Assises Maritimes dou Reaume de Jerusalem*) se označuje nikoli zcela ucelený a jednotný soubor právních textů a zákonů Jeruzalémského království z období 12. a 13. století. Assizy obsahují relativně komplexní popis hmotného a procesního práva států, založených na blízkém východě v souvislosti s úspěchy křížových výprav. Svým názvem a do jisté míry i obsahem odpovídají právním úpravám jiných latinských státních útvarů např. Antiochie.<sup>621</sup> Nejstarší součástí Assízů je kniha „*Le Livre au Roi*“,<sup>622</sup> která je rozdělena do tří částí, upravujících královské pravomoci, vazalství a léno. Další částí Assízů je rozsáhlé dílo Jeana d'IBelin „*Livre des Assises de la Cour des Barons*“. Své dílo sepsal Jean někdy před rokem 1266 a podrobně v něm popsal instituty typické pro feudální právní řád. Kromě právního vzdělání dosáhl Jean i titulu hrabě z Jaffy a Ascalonu, k čemuž ho nepochybně přistrčila i příslušnost k rodině, která zažila v období křížových výprav zásadní vzestup ve společenské hierarchii. Jeho pradědeček Balian d'IBelin je zmiňován jako *comes stabuli* v Jaffě již v roce 1115.<sup>623</sup> Philippe de Novare, italský diplomat, historik, válečník a právník je pak autorem knihy „*Livre de forme de plait en la Haute Cour*“, třetí částí Assízů pocházející z poloviny třináctého století.<sup>624</sup> Assizy zahrnují i pojednání autorů Geoffrey La Tora a Jacques d'IBelin, hraběte z Jaffy, syna Jeana d'IBelin. Taktéž přibližně z poloviny 13. století pochází poslední část Assízů, kniha „*Livre des Assises de la Cour des Bourgeois*“, tedy zákoník, upravující institut nejnižších – občanských soudů a upravující procesní i hmotné právo určené pro nevýlučné užití všemi plnoprávními občany, kteří zároveň nejsou šlechtici. Kromě řečeného obsahoval v kapitolách xliii. – xlix. „*raison des mariniers*“, tedy ustanovení námořního práva.<sup>625</sup>

Je zřejmé, že křížové výpravy byly podnikem, který vyžadoval komplexní management a zajišťování logistiky na tehdejší poměry v gargantuovském rozsahu. Námořní doprava pak byla vzhledem k absenci kvalitních pozemních komunikací a vzhledem ke srovnání kapacitních možností pozemní a námořní dopravy nenahraditelným logistickým

---

<sup>621</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 499.

<sup>622</sup> GREILSAMMER, Myriam. *Documents relatifs à l'histoire des croisades - Tome XVII, Le livre au roi*. Paris : Académie des inscriptions et belles-lettres, 1995. chap. Le livre au roi.

<sup>623</sup> EDBURY, Peter. *John of Ibelin and the Kingdom of Jerusalem*. Boydell Press, 1997. str. 246 a dále.

<sup>624</sup> MOELLER, Charles. "Assizes of Jerusalem." In : *The Catholic Encyclopedia*. Vol. 2. New York: Robert Appleton Company, 1907. [Online] [cit. 2.6.2020] Dostupné z <<http://www.newadvent.org/cathen/02001a.htm>>

<sup>625</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 499.

nástrojem. I takto křížové výpravy přispěly k rozvoji námořní dopravy, a potažmo i námořního a mezinárodního práva. Nadto pak v oblastech osvobozených od saracénských okupantů přebíraly reálnou moc osoby, které zhusta<sup>626</sup> pocházely z regionů s námořní tradicí. U severanů pak byly námořní dovednosti a jednání s mezinárodním prvkem nedílnou součástí běžného vzdělání vyšších vrstev společnosti.<sup>627</sup> Provozování mezinárodního obchodu (včetně jednostranně výhodných transakcí s užitím násilí) bylo pro severskou aristokracii společensky přijatelným způsobem života.

## 8.2. Překlad a komentáře vybraných částí Assizů

Následující část textu Assizů týkající se námořního práva pochází z rukopisu pravděpodobně italského původu, datovaného rokem 1435 a uloženého ve Státní knihovně v Mnichově. Námořní předpisy v něm tvoří kapitoly 44 až 49. Jeho znění se v některých detailech liší od rukopisu z knihovny v Benátkách, a především od rukopisu z knihovny kláštera Velká Lavra na poloostrově Athos.<sup>628</sup> Uvádí se pouze český překlad.

*Zde jest co král Amauri<sup>629</sup> ustanovil, aby bylo právem námořníků, plavidel a lodí.*

*I. Jest dobře známo, že těm, co plují po mořích, dojde-li ke sporům s jejich námořníky o „jettison“, zboží svržené přes palubu pro nepřízeň počasí, či z jiného důvodu, káže zákon, že věc má být posouzena Soudem námořním,<sup>630</sup> neboť u námořního soudu není přípustné provádění božího soudu, ať již jako důkazu či pro podporu jakéhokoli nároku vzniklého během plavby; zatímco u Soudu měšťanského<sup>631</sup> musí být důkaz proveden soubojem, přesahuje-li nárok sumu jedné marky stříbra.<sup>632</sup> Proto jsou tyto zákony ustaveny Řetězovým soudem<sup>633</sup>, nejde-li o krádež, vraždu nebo zradu; proto mají v takové věci (jettison) přistoupit*

---

<sup>626</sup> Např. Bohemund (Boamundus) z Tarentu, Tancrede de Hauteville, apod.

<sup>627</sup> Srov. LARSON, Laurence Marcellus. 1917. *Kings Mirror - Konnung Skuggsjá*. London : Humphrey Milford, 1917. Královské zrcadlo, edukativní příručka z 2. pol. 13. stol. původně určená původně pro syna norského krále Haakona Haakonssona, a týkající se krom jiného i námořního obchodu, mezinárodních styků, společenských zvyklostí apod.

<sup>628</sup> TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. str. 501.

<sup>629</sup> Pro rozbor nepodstatné jsou rozpory mezi datacemi skutečné vlády Amauriho II. a obsahem Assizů

<sup>630</sup> *Cort de la Mer*

<sup>631</sup> *Cort des Bourgeois*

<sup>632</sup> Přibližně půl libry, resp. 234 g, v současných cenách přibližně 120 USD

<sup>633</sup> *Cort de la Chaene* – tento soudní dvůr byl ustaven králem Amaurim I. jako odborná sekce Soudu měšťanského, přičemž jeho jméno je odvozeno od řetězu, kterým byl přehrazován vjezd do vnitřního přístavu stejně jako např. v Pise

*k Řetězovému soudu, není-li mezi nimi jiného ujednání, neb ujednání těch, kteří je učinili mají být dodržována, nejsou-li v rozporu s právem.*<sup>634635</sup>

komentář:

Počáteční formulací se v podstatě pouze konstatuje stav daný „zákonem“,<sup>636</sup> kterým je určena věcná příslušnost Soudu Řetězového, resp. námořního. Ustanovení určuje adresáty normy jako „všechny, kdo plují na moři“<sup>637</sup>. Lze tedy logicky dovodit, že osoby cizích státních příslušníků (v tehdejší smyslu) nebyly vyloučeny z jurisdikce, případně z trestní odpovědnosti jen z důvodu, že nebyli občany Jeruzalémského království.<sup>638</sup>

Otázkou je podstata sporů s posádkou ohledně společné havárie. Není zcela zřejmé, co mohlo být konkrétním předmětem takových sporů, resp. zdali se jednalo o situaci, kdy odměňování námořníků mohlo být realizováno i podílem na dopravném, případně poskytnutím prostoru k přepravě zboží ve vlastní režii. Takové metody popisuje i Charta<sup>639</sup> a takové osoby pak mohly mít sklony neučinit opatření svržení zboží, když jako podílníci na dopravném byli k takovému úkonu negativně motivováni. Spory mohly vznikat i ohledně oceňování zboží a z jeho hodnoty vyplývajících příspěvků. Samotná společná havárie je zde popsána spíše konkludentně, jako mimochodem samozřejmě existující, obecně známé a dodržované pravidlo, zahrnující veškeré podstatné znaky. Účelovost úkonu svržení a jeho odůvodnění hrozbou zkázy nepřízní počasí<sup>640</sup> nebo z jiných důvodů, vyplývá z kontextu. Není zjevné, z jakého důvodu je samotná úprava společné havárie zařazena až jako čl. III.

Velmi pokrokové a liberální je znění poslední věty, kterou je vysloveně dána dispozitivní možnost odlišné úpravy, nenalézala-li se tato v rozporu s „právem“ (tj. kogentními normami). Toto ustanovení je třeba chápat právě v rozměru mezinárodního práva

---

<sup>634</sup> V původním textu „*qui ne sont contre lei*“ – míněno civilní právo TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV.str. 501)

<sup>635</sup> Srov. s ustanovením § 1 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku „*Nezakazuje-li to zákon výslovně, mohou si osoby ujednat práva a povinnosti odchylně od zákona*“ a ust. § 3 odst. 2, písm. d) „*daný slib zavazuje a smlouvy mají být splněny*“, obé více méně odpovídá původnímu textu „*ce il nen orent autre couvenant entre iaus, quia contrahentium facta de jure teneri debent. Ce est tous covens, que ne sont contre lei, deivent estre tenuz*“. Nelze si nepovšimnout, že autor zde plynule přechází z francouzštiny do latiny a zpět.

<sup>636</sup> Výraz „*la raison*“ je třeba překládat s maximálními ohledy na kontext.

<sup>637</sup> V původním textu „*hommes qui vont par mer*...“.

<sup>638</sup> Srov. se zásadou teritoriality v trestním právu, ust. § 4 odst. 2 „*Trestný čin se považuje za spáchaný na území ČR dopustil-li se tu pachatel zcela nebo zčásti jednání, i když porušení nebo ohrožení zájmu chráněného trestním zákonem nastalo nebo mělo nastat zcela nebo zčásti v cizině, nebo porušil-li nebo ohrozil-li tu pachatel zájem chráněný trestním zákonem nebo měl-li tu alespoň zčásti takový následek nastat, i když se jednání dopustil v cizině.*“ V daném případě mohlo být delikt ní jednání spáchano v cizině, avšak chráněný zájem mohl být porušen jak v cizině (na území Saracénů), tak na území státu, na nějž Saracéni trvale útočili.

<sup>639</sup> Srov. STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton*. str. 86 a 87, čl. XVIII. Charty Oléronské „*le mestre est tenuz a dire a ses compaygnons, „Seigneurs vous fretterez a marreges, au vous loweret a fret de la Nieff?“* a dále čl. XX. Charty tamtéž „*Le mestre de une Nieff .... lowe les uns a mareage, les aultres a denyrs*“

<sup>640</sup> Která je uvedena jako demonstrativní příklad.



soukromého, když evidentně směřuje vůči cizozemským obchodníkům a uzavírání smluvních vztahů v souladu s jiným právem než Assízy. Požadavek na obsahový soulad takového práva s Assízy je možno vnímat jako intuitivní formu harmonizace norem upravujících námořní obchod.

*II. Zde je stanoveno, co je právem toho, kdo svěří svůj majetek jinému, aby jej odvezl do určitého místa a je odvezen jinam, a ten kdo tento majetek veze do jiného místa, než bylo zamýšleno a sjednáno, ztrácí či získává něčeho.*

*Svěří-li kdo jinému dvacet besanů<sup>641</sup> nebo sto, aby je převezl přes moře, na příklad až na Kypr, a souhlasí s tím, že mu odevzdá část výdělků, a stane se, že ten, co přijal, učiní jinou cestu, což značí, že pluje na místo odlišné od ujednaného a stane se, že loď ztroskotá, nebo přijde o peníze, předpis stanoví,<sup>642</sup> že je povinen k náhradě peněz, neboť plul o své vůli, kam nebylo ujednáno. A stane-li se, že touto cestou dosáhne zisku, vlastník majetku by se ně něm měl podílet dle spravedlnosti a v souladu s tímto zákonem (par dreit et par l'asize).*

Jedná se o úpravu zvláštního případu bezdůvodného obohacení, resp. zpronevěry ve smyslu trestních předpisů.

*III. Zde jest stanoveno, jak nakládat se zbožím, které bylo svrženo do moře z důvodu nepřízně počasí v záměru odlehčit lodi či plavidlu.<sup>643</sup>*

*Stane-li se, že loď či plavidlo se ocitne v nepřízni počasí a svrhne přes palubu náklad, zboží nebo svůj majetek,<sup>644</sup> pro odlehčení lodě a záchranu života,<sup>645</sup> káže zákon, aby poté co připlují do bezpečného přístavu, zjistili hodnotu lodě či plavidla a její výstroje, poté hodnotu toho, co bylo zachráněno vyjma ošacení, které mají na sobě. Mají-li však u sebe zlaté přezky či prsteny, či stříbrné opasky, celková hodnota by měla být vypočtena v besantech včetně toho co bylo zachráněno. A je známo, že majetek svržený přes palubu by neměl být oceňován jinak než podle toho, co stál včetně nákladů.<sup>646</sup>*

---

<sup>641</sup> Obecně zlatá mince, původně byzantský solidus, poté různé mince ražené latinskými státy na Blízkém východě, a dokonce i Saracény.

<sup>642</sup> V originálu „la raison commande“.

<sup>643</sup> Společná havárie je zde výslovně omezena na případy nepřízně počasí.

<sup>644</sup> V originálu „leur aver“, což lze přeložit jako „to co mají“; srov. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 502 pozn. 14.

<sup>645</sup> Gramatickým výkladem by bylo nutno vnímat podmínky odlehčení lodě a záchranu života jako kumulativní; v případě, že úkonem nebyly zachraňovány životy, nelze aplikovat čl. III. Assízů. Takový výklad však pomíjí realitu námořního provozu v době vzniku Assízů. V podstatě jakékoli poškození lodi, případně zaplavení, reálně hrozilo vyústit v totální zkázu, když neexistovala výkonná čerpadla, technické prostředky k nouzovému utěšňování otvorů ani funkční záchranné, signalizační či komunikační prostředky.

<sup>646</sup> V originálu „o ces averies“.

Obsah předmětného ustanovení pravděpodobně odkazuje na odměňování posádky formou poskytnutí nákladního prostoru, resp. svržení takového nákladu, který se nacházel logicky v jiném právním režimu než zboží obchodníků, za které bylo přijímáno dopravné. Pravidla York Antwerp Rules 2004 sice možnost zahrnutí svrženého majetku posádky do náhrady v rámci společné havárie výslovně nevylučují. Bylo by však nutné splnit požadavky pravidla II.<sup>647</sup> a nesmělo by se jednat o svržení se záměrem odlehčení při uváznutí<sup>648</sup> Ostatně vzhledem k rozměrům současných obchodních lodí je však prakticky vyloučeno, aby předměty ve vlastnictví posádky, přepravované nikoli jako náklad mohly jakkoli negativně ovlivnit stabilitu plavidla. V okamžiku, kdy by takový předmět byl přepravován jako náklad, vznikalo by právo na náhradu důsledkem účasti na podniknutí, a nikoli z titulu členství v posádce. Ocenění dle kupních cen odpovídá, i v souladu s místem vzniku rhodskému námořnímu právu.<sup>649</sup> Metodika ocenění svrženého zboží je tak jedním z podstatných rozdílů řecké a římské úpravy společné havárie.<sup>650</sup> Signifikantní je absence, byť i stručného popisu podmínek, které musejí být splněny, aby se jednalo o svržení ve smyslu tohoto zákona, což implikuje, že se jednalo o generačně vžitou námořní zvyklost. Text normy dále pokračuje.

*A majetek, který byl zachráněn by měl být oceněn podle toho co stál, neboť je-li ocenění provedeno v cenách, za které by bylo možno je pořídit v zemi do které bylo přivezeno, je učiněna újma, neboť náhodou by mohlo být určité zboží prodejné dobře a jiné nikoli; například je-li koupěna položka za dvacet besantů, a poté je prodána za padesát besantů a jiná osoba, která nakoupila své zboží za sto besantů za ně nemůže obdržet více než třicet, a když přijdou k ocenění ztráty, aby z ní byl každému dán podíl; bylo by křivdou, jestliže by měl mít jeden zisk a druhý úplnou ztrátu skrze svržení zboží přes palubu<sup>651</sup>; a z tohoto důvodu právo i tyto Assizy určují, že zboží svržené přes palubu i zachráněné zboží by neměly být oceňovány jinak než dle kupní ceny. A poté co je provedeno ohodnocení zboží svrženého i zboží zachráněného obchodníky, důstojníky<sup>652</sup> nebo námořníky, právo a tyto Assizy<sup>653</sup>*

<sup>647</sup> Pravidlo II. YAR04 musí se jednat o majetek, který se podílel na společném námořním podniknutí, na druhou stranu připouští pravidlo II. i náhradu škody za majetek poškozený vodou vniklou v důsledku realizace svržení.

<sup>648</sup> Pravidlo VIII. YAR04 „Pokud loď uvázla a náklad, pohonná látka lodi nebo zásoby, či jen něco z toho je vyloženo jako úkon společné havárie...“ Pojem zásoby nemůže zahrnovat soukromý majetek členů posádky, byť by se jednalo o potraviny či vodu. Totéž platí o znění Pravidla IX. YAR04.

<sup>649</sup> Viz kapitola Nomos Rodion Nautikos str. 123.

<sup>650</sup> Basilica L. liii, tit. iii; dle kupních cen se oceňuje jen svržené zboží, zachráněné zboží pak dle cen tržních v místě doplutí.

<sup>651</sup> Uvedené vysvětlení nepostrádá logiku a do jisté míry napovídá existenci případů negativní bilance obchodní činnosti.

<sup>652</sup> V originále „noclier“ – odpovídá italskému „nocchiero“, první důstojník, kormidelník.

*nařizují, aby sudí Řetězového soudu<sup>654</sup> rozhodovali tak, aby bylo provedeno rozdělení poměrně ke každému stu besantů, to jest stanovení právě tolika ze škody ze svržení oproti každému stu besantů. A nedůvěřují-li veliteli loď, nebo jinému kolik zboží bylo svrženo přes palubu, Soud by měl předvolat prvního důstojníka a několik námořníků známých důvěryhodností a oni přísahají ke Svatým, že mluví pravdu; a poté podle jejich prohlášení, každý musí nést svoji ztrátu. A tak je zákonem a právem Assizu země království Jerusalemského.*

Stejně jako § 71 ZNP stanoví Assizy povinnost zjistit hodnotu loď, zachráněného zboží a ostatních předmětů. ZNP se k procesu stanovení hodnoty náhrady a příspěvku podrobně nevyjadřuje, avšak v ust. § 69 odst. 3 konstatuje, že pokud ustanovení tohoto zákona o společné havárii nestanoví jinak, vztahují se na společnou havárii podle povahy věci předpisy práva občanského<sup>655</sup> nebo předpisy práva obchodního o náhradě škody.<sup>656</sup> Nelze-li ji řešit ani podle těchto ustanovení, posoudí se podle obchodních zvyklostí. Dle pravidel YAR04 odpovídá výše náhrady škodě, resp. ztrátě na obětovaném nákladu, včetně pojistného a přepravného.<sup>657</sup> Rozvrh se pak generuje co do škody i příspěvku podle hodnot platných v době a v místě, v němž bylo ukončeno společné námořní podniknutí.<sup>658</sup>

*IV. Zde jest stanoveno právo námořníků, kteří souhlasili s účastí na plavbě a po přijetí zálohy toho litují.*

*Stane-li se, že námořníci se dohodnou s velitelem lodi na účasti na plavbě a převezmou polovinu peněz z dohodnuté odměny a poté se stane, že toho litují, zákon káže, že by měli nahradit veliteli lodi dvojnásob peněz,<sup>659</sup> které přijali a nevykonali-li žádnou službu na lodi jako např. hlídku nebo nakládání, neměli by obdržet ničeho, neboť porušili svůj smluvní závazek. A nedostaví-li se námořník do chvíle, kdy chce velitel odplout a je-li velitel ve snaze včasného odplutí nucen najmout jiné námořníky za vyšší mzdu, nebo utrpí-li jinou*

---

<sup>653</sup> V originále „*la lei et l asise*“; je zřejmé, že kromě Assizů bylo aplikováno další právo, vzhledem k místě a době není vyloučeno, že se jednalo o Lex Civilis; TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 507 pozn. 2.

<sup>654</sup> Obdobným odborným oddělením *Cour de Bourgois* byl i *Cour de la Fonde*, který se zabýval řešením obchodních sporů a tvořil jej šestičlenný senát soudící spory přednesené bailliffovi; o personálním složení obou soudů neexistují žádné detailní záznamy, nicméně logicky se nabízí analogie s *Piepowder Courts*, případně sborem námořních konzulů soudem v Trani ve smyslu obsazení soudu osobami, které mají s oborem věcné pravomoci soudu osobní zkušenosti. TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 507.

<sup>655</sup> Tedy logicky např. ust. § 2906 NOZ o krajní nouzi.

<sup>656</sup> Od 1.1.2014 s účinností NOZ ustanovení Hlavy III. NOZ §§ 2894 a násl.

<sup>657</sup> YAR04, Pravidlo XVI. náhrada za náklad ztracený nebo poškozený obětí; ŠUBRT, Miroslav. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*, str. 33 a 41.

<sup>658</sup> Místem, kde bylo ukončeno společné námořní podniknutí je přístav, kde došlo po právu k vykládce a k předání zboží a tím i k zániku závazku přepravce (provozovatele lodi) splněním; srov. § 1908 NOZ.

<sup>659</sup> Srov. s obsahem *Tabula Amalfitana*, str. 95.

*újmu, velí spravedlnost, že všechny škody, které od nich velitel takto utrpí, včetně ztrát utrpěných nutností najmout jiné námořníky za vyšší mzdy, jsou povinni nahradit. Podobně je velitel, najme-li námořníky na určitou cestu a později změní názor (repents), vše, co námořníci dostali, zůstává jejich. A změní-li trasu na odlišnou od té, na kterou byli námořníci najati, ať již bližší či vzdálenější, námořníci nejsou povinni k účasti, nepřejí-li si to sami, podle práva a tohoto Assizu, ale měli by být zcela uvolněni ze služby, neboť porušení tohoto ujednání má za následek úplné zproštění smluvních povinností.*

*V. Zde je zákon o špatných křesťanech, kteří plují se zapovězeným zbožím do zemi Saracénů, a co má soudce činit s člověkem, které takové zboží přepravuje.*

*Stane-li se, že námořník či obchodník přepravuje zakázané zboží do země Saracénů, například zboj, drátěné košile, železo, kopí a hroty, sekery a oštěpy ze železa a oceli a je postaven před Řetězový soud námořníky nebo obchodníky, kteří tomu byli přítomni, a vědí o tom, že prodal a dodal Saracénům toto zakázané zboží a mělo-li toto zboží hodnotu vyšší než marka stříbra, vše co vlastní, má být konfiskováno vrchností a má být odsouzen jiným, Měšťanským soudem<sup>660</sup> k oběšení, poté co sudí Řetězového soudu budou mít před sebou dostatečně věrohodné svědky k věci, a toto je spravedlnost a právo podle tohoto Assizu.<sup>661</sup>*

Legislativním výstupem Třetího Lateránského koncilu z roku 1179 bylo usnesení obsahující 27 kánonů bezprostředně zaměřených na řešení aktuálních mocenskopolitických problémů, se kterými se Církev svatá, jako organizace v předmětné době nacházela. Kánon 24 pak sestává z výslovného zákazu zásobování Saracénů jakýmkoli materiálem pro konstrukci lodí – galér.<sup>662</sup> Je signifikantní, že účastníci koncilu uznali za nutné upravit tuto problematiku takto legislativně explicitním způsobem, když jakékoli méně naléhavé téma by nutně muselo být přehlušeno problémem s řešením papežského schizmatu, úpravou procesu volby papeže, zákazem sodomie a lichvy, vypořádáním se s katarskou herezí a dalšími, tehdy životně důležitými problémy. Svoji roli při zvyšování úrovně legislativní činnosti koncilu pak

---

<sup>660</sup> *Cour de Bourgois* na rozdíl od námořního soudu evidentně disponoval trestněprávní jurisdikcí. Z obsahu ustanovení nicméně plyne, že řízení u námořního soudu mohlo předcházet samotnému rozhodování u *Cour de Bourgois*. Takový postup by měl logiku zvláště v případech, kdy se střetávala vzájemně související civilní a trestní odpovědnost a které nejsou vzácností ani v současné době. Typickým příkladem mohla být situace zcizení, resp. zpronevěry svěřeného nákladu zboží podléhajícího regulaci nepřátelské straně. Výsledky vyšetřování v civilní věci pak mohly být využity i pro účely trestního procesu, přičemž samotné trestní řízení mohlo být již jen úsporně formální a nenáročné. Rozhodnutí o vině a trestu je nicméně explicitně podmíněno existencí důvěryhodného svědectví, což je oproti např. ordálům ohněm rozhodně pokroková důkazní metoda.

<sup>661</sup> Srov. s „*et Ceo e la jugement in ceo cas*“

<sup>662</sup> LECLERCQ, H. *Third Lateran Council (1179)*. New York : Robert Appleton Company, 1910.

pravděpodobně sehrála i blízká časová souvislost se vznikem Gratianova díla *Concordia discordantium canonum* a také skutečnost, že Rolando Bandinelli, který jako papež Alexandr III. předsedal koncilu, byl vzděláním právník. Vzhledem k úloze, kterou Svatý Stolec v době tvorby Assízů hrál v mezinárodně politickém prostředí, si tak mohl dovolit zasáhnout církevní mocí do natolik světského odvětví, kterým je mezinárodní námořní obchod. V dané věci tak byl generován imperativní přímus vynutitelný bez zásahu světské moci, opatřeními a autoritou církve samotné, bez přímého silového působení. Předmětné ustanovení je tak třeba považovat za určitého druhu recepci mezinárodní smlouvy, když Svatý Stolec byl z hlediska praxe soukromého práva organizací mezinárodní, resp. nadnárodní. Tato norma tak explicitně upravuje hmotně právní oprávnění účastníků soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem bezprostředně a je tak přímou normou mezinárodního práva soukromého.<sup>663</sup>

*VI. Zde jest zákon o majetku, který je svěřen zástupci, aby s ním plul na moře, a stane se, že korzáři ukořistí jeho vlastní i cizí zboží, nebo loď ztroskotá a vše je ztraceno.*

*Stane-li se, že osoba svěří jiné osobě něco ze svého majetku, aby s ním plul na moře a dosáhl zisku obvyklým způsobem podnikání, a dojde k setkání s korzáry, kteří ukořistí vše, co veze, nebo se setká s nepřízní počasí a jeho loď ztroskotá a vše je ztraceno, zákon stanovuje, že je propuštěn a nemusí nahrazovat žádnou škodu. Ale vypluje-li na svoji cestu do místa kam má plout, bezpečně a v pořádku a poté co vstoupí na zem se dostane do sporu nebo někoho zabije a z toho důvodu pán této země zabere vše co má u sebe; obecné právo velí, že je vázán k náhradě vlastníkům majetku, který vezl; neboť není spravedlivé vůči čestným lidem, kteří mu svěřili svůj majetek, aby ho s ním se ziskem nakládal, aby o něj přišli skrze jeho nerozum, ale on sám musí nést zlé následky, neboť si je sám přivodil. A stane-li se, že přijal zboží od čestných lidí, aby jej bezpečně dopravil do určené země, je zavázán podle spravedlnosti a tohoto Assizu, aby za ně učinil náhradu, nehledíc na to, že je později ztraceno. A jde-li o případ, kdy nemá, čím by uhradil zboží, které vezl, Řetězový soud ho má odsoudit k vězení a ten pro koho byl uvězněn, má mu poskytovat chléb a vodu po osm dnů, nechce-li mu poskytnout více, a to je spravedlností a právem podle tohoto Assizu.*

---

<sup>663</sup> Srov. KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. str. 44; dále se uvádí, že přímé normy bývají obvykle mezinárodního původu, což v daném případě přesně odpovídá situaci.

VII. Zde je zákon o zboží, které bylo svrženo do moře a je poté nalezeno na dně nebo na břehu moře, a jaký podíl má mít ten, který jej našel pod hladinou moře na dně a jaký podíl má mít z toho co našel plovoucí na hladině.<sup>664</sup>

Obchodníci, kteří plují po moři i jiné osoby, dojde-li k nepřízni počasí a z důvodu tohoto nepříznivého počasí svrhnuť přes palubu část svého zboží a svého majetku do moře a stane se, že je poté nalezeno plovoucí na vodě; spravedlnost káže, aby ten, kdo jej nalezne na vodě obdržel polovinu a druhá polovina by měla být vrácena majiteli; ale je-li majetek nalezen na dně moře, ten, kdo jej našel, by měl mít třetinu, neboť majetek, který je na dně, očekává svého vlastníka. A neobjeví-li se vlastník majetku, podíl, který by měl vlastníkovi patřit, náleží pánovi území. A je-li loď vyplavena na pobřeží a ztroskotá nepřízní počasí, bezvětrím, nebo jiným způsobem, majetek, který je na palubě by měl být zachráněn pro toho komu náleží. Ale ať už ztroskotá kdekoli, pán toho území by měl obdržet bezanový stěžeň a kormidlo. Neboť král Amauri dobré paměti ustanovil toto právo – privilegium po celém Království Jeruzalémském.

Toto ustanovení pracuje s velmi zajímavým fenoménem námořního práva, statutem předmětů<sup>665</sup> na volném moři. Ty se obecně považují za typy vraku a dělí se na flotsam, jetsam a derelict.<sup>666</sup> V okamžiku, kdy je náklad svržen do moře, vzdává se vlastník prostřednictvím úkonů velitele lodi panství nad věcí.<sup>667</sup>

### 8.2.1. Vznik soudní soustavy v Jeruzalémském království

Assízy jsou poměrně jedinečným pramenem informací co do procesních pravidel týkajících se sporů z námořní plavby. Haute Cour byl soudním orgánem výhradně určeným aristokracii. V jeho podřízenosti pak existovala řada soudů pro neurozené občany. Základy soudní soustavy byly položeny již Godefroyem de Bouillonem, Ochráncem Svatého hrobu po

---

<sup>664</sup> Dělení předmětů neovládaných vlastníkem a nacházejících se v moři na plovoucí a ležící na dně je zcela v souladu s doposud platným a nepřekonaným pojetím práva vraků, srov. United Kingdom Merchant Shipping Act 1995 § 255 odst. 1, definice slova wreck, kdy za vrak je považován „jetsam, flotsam, lagan a derelict nalezený v moři nebo na jeho pobřeží, či v jakýchkoli přílivových vodách“. Jetsam je přitom definován jako předměty záměrně svržené přes palubu, Flotsam jako předměty ztracené z lodi, která může být i potopená nebo poškozená, předměty však nadále zůstávají majetkem vlastníka, Lagan je jetsam potopený na dně a označený pro pozdější záchranu a Derelict jsou pak opuštěné objekty plovoucí nebo potopené na volném moři.

<sup>665</sup> Nejedná-li se zjevně o odpad.

<sup>666</sup> Podle námořního práva se jedná o druhy vraku, resp. předmětů částí a dílů náležejících k lodi; Flotsam jsou na hladině plovoucí předměty, které se v moři ocitly jinak než na základě úmyslu vlastníka, Jetsam jsou plovoucí předměty úmyslně svržené v rámci společné havárie; nárok na vlastnictví si může činit jakýkoli nálezce, pokud nárok nevznese původní vlastník.

<sup>667</sup> Srov. ust. § 1050 odst. 1 NOZ „Nevykonává-li vlastník vlastnické právo k movité věci po dobu tří let, má se za to, že ji opustil. Byla-li movitá věc, která pro vlastníka měla zřejmě jen nepatrnou hodnotu, zanechána na místě přístupném veřejnosti, považuje se za opuštěnou bez dalšího.“

první křížové výpravě v roce 1099, když se stal členem kolektivního soudního orgánu, který sám ustavil.<sup>668</sup> Otcem Godefroye de Bouillona byl Eustache II. de Boulogne. V kronice *Gesta Guillelmi II Ducis Normannorum*,<sup>669</sup> sepsané Guillaumem de Poitiers někdy mezi lety 1071-1077 se dočteme, že Eustache se osobně účastnil invaze do Anglie, a stal se jedním z mála tzv. *Compagnons de Guillaume le Conquérant* – zdokumentovaných společníků Viléma Dobyvatele. Sám Godefroy se narodil v severní Francii v Boulogne-sur-Mer, na břehu kanálu La Manche, kde pravděpodobně strávil i dětství až do svých šestnácti let, kdy v roce 1076 od bezdětného strýce podědil panství v Lotrinsku, které mu ovšem zásahem císařské moci bylo vyměněno za jiné. Shodou náhod se kromě hradu Bouillon jednalo i o přístav Antverpy. Rodný boulognský přístav a rybářská základna v ústí řeky Liane, poloha města na dohled od Anglie a zároveň v blízkosti Flander, pod jejichž nadvládou se ostatně město koncem devátého století nacházelo, to vše pravděpodobně spoluutvářelo jisté povědomí o námořní plavbě i u přímo nezúčastněných osob jako např. aristokracie. Poté co jeho otec navzdory drobnému kázeňskému poklesku během bitvy u Hastingsu obdržel lénem značné nemovité majetky na území Anglie, můžeme předpokládat, že Godefroy absolvoval opakovaně i plavbu přes kanál. Ustanovoval-li pak o mnoho let později již jako suverén Jeruzaléma soudní systém včetně Řetězového soudu, jeví se být nepravděpodobným, že by s existencí podobného institutu nebyl seznámen z Evropy.

### 8.2.2. Haute Cour a Cour des Bourgeois

The Haute Cour byl shromážděním aristokracie, taktéž nazýván *curia generalis*, *curia regis*, nebo v některých případech „*parlement*“. Haute Cour byl zároveň legislativním i soudním orgánem. Do jisté míry mohl reflektovat ve své době nikoli dávnou minulost uspořádání germánského justičního systému, kdy v některých záležitostech panovník byl nucen jednat v souladu s vůlí kolektivního orgánu – thingu.<sup>670</sup> Uspořádání soudu se vyvinulo postupně v průběhu začátku 12. století. Formálně disponoval právem účastnit se soudu a jeho rozhodování každý z přímých vazalů. Ve skutečnosti se ovšem časem prosadil jistý majetkový census. Právo účasti a rozhodování ztratil kdokoli, kdo spáchal delikt nebo porušil přísahu, bez ohledu na společenské postavení. Senát byl považován za usnášeníschopný nejméně za účasti krále a tří jeho vazalů. Místo konání soudu nebylo nijak omezeno na území Jeruzaléma.

---

<sup>668</sup> „*Le duc Godefroi establi deus cours seculiers, l'une la Haute Court, de quoi il fu gouverneur et justisier; et l'autre la Court de la Borgesie*“ – Ibelinii 23.

<sup>669</sup> DOUGLAS, David. *William of Poitiers: the Deeds of William, Duke of the Normans and King of the English*. London : English Historical Documents 1042-1189, 1959. stránky 228 – 229.

<sup>670</sup> STARÝ, Jiří. *Zákonem nechť je budována zem*.

Přibližně ve dvacátých letech 12. století se soudu účastní pravidelně i biskupové. Ještě o něco později se personální substrát senátu rozšíří i na vedoucí představitele církevních řádů. Haute Cour byl nadán pravomocí ukládat daňové povinnosti a jejich plnění kontrolovat a realizovat. Kromě trestně právních kauz řešil soud i věci týkající se poručenství, vykupování otroků, nabytí a pozbytí léna a dalších statků. Tresty zahrnovaly propadnutí nemovitého majetku, vyhnanství i smrt. Trestu bylo možno se vyhnout výzvou k ordálu souborem směřovanou ke všem členům soudního senátu a úspěšným absolvováním všech souborů.<sup>671</sup>

*Cour des Bourgeois* působil již v průběhu 12. stol. Podstatnou událostí z hlediska obchodního práva bylo připuštění zástupců obchodních společenství<sup>672</sup> na zasedání soudu, ačkoli jim až do doby přesunu administrativy království do Akkonu, nebylo přiznáno právo hlasu při rozhodování. Obsah Assizu Měšťanského soudu je uspořádán po tématech, počáteční ustanovení jsou věnována procesním pravidlům, žalobám a aktivní legitimaci. Další kapitoly se věnují nákupu a prodeji zboží, plnění závazků, půjčování a nájmu movitých věcí a zvířectva, rodinnému a dědickému právu a konečně i trestnímu právu, jehož normy jsou do jisté míry i roztroušeny v textu jiných ustanovení. V samotném Jeruzalémě soud fungoval jen asi sto let. Království po celou dobu své krátké existence bojovalo o holou existenci a okolnosti nedaly justičnímu orgánu, který do jisté míry zakonzervoval feudální způsoby vrcholného středověku západní Evropy prostor a šanci se vyvíjet.<sup>673</sup>

---

<sup>671</sup> Neexistují záznamy o tom, že by takovou proceduru někdo úspěšně absolvoval.

<sup>672</sup> Srov. *societa* nebo *colonna*; srov. ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. cxi a dále.

<sup>673</sup> RILEY-SMITH, Jonathan. *Feudal Nobility and the Kingdom of Jerusalem, 1174-1277*. New York : Palgrave Macmillan, 1974. ISBN 978-1-4039-0616-8 a dále EDBURY, Peter. *John of Ibelin and the Kingdom of Jerusalem*.



## 9. Nomos Rodion Nautikos

### 9.1. Stručně o kodifikaci

V obecné známosti je tzv. rhodský zákon o svržení, nebo Lex Rhodia de Iactu, aniž by bylo vnímáno, že tato norma nestála jakkoli osamoceně – mimo soubor jiných norem. Existují dokonce i studie, zabývající se různými aspekty Lex Rhodia de Iactu,<sup>674</sup> které se vlastně o samotném zákoníku, z něhož pravidlo o svržení pochází vůbec nezmiňují. Budiž tedy postaveno na jisto, že Rhodský zákon, resp. Nomos Rodion Nautikos je souborem 47<sup>675</sup> ustanovení námořního práva, který je možno nalézt v desítkách různých rukopisů, tematicky zaměřených na světské i církevní právo, na územích od Anglie po Řecko, přičemž nejstarší z rukopisů pocházejí přibližně z 11. stol. n.l.<sup>676</sup> Nomos Rodion je většinou doprovázen Leges Rusticae<sup>677</sup> a dalšími soubory norem. Do obsahu mnohých spisů nijak organicky nezapadá, což vzbuzuje dojem, že byl opisován jen proto, aby byl opis úplný. Poněkud nepřesně se jako Lex Rhodia de iactu občas označuje pasáž z Digest, konkrétně z 14. knihy,<sup>678</sup> která se věnuje komentářům klasických právních autorit k ustanovení o společné havárii. Text samotných ustanovení obsahem komentářů explicitně citován není. Označovat Lex Rhodia de iactu, (resp. text obsažený v Digestech) jako cizí námořní a obchodní obyčeje, spojené pod společným názvem Lex Rhodia de Iactu<sup>679</sup> je tedy poněkud nepřesné, obdobně jako tvrzení, že tyto zákony byly „přijaty“ do Digest.<sup>680</sup> Ve skutečnosti Digesty (14.2) obsahují především komentáře, poznámky a výklady k těmto zákonům, avšak nikoli jejich text. Z téměř padesáti ustanovení Lex Rhodia se svržení zboží věnují pouze dva,<sup>681</sup> přičemž několik dalších upravuje různé metody náhrady škody podobným způsobem. Relevanci do určité míry postrádají i výhrady k absenci zmínek de lege Rhodia v tzv. florentinském indexu. *Codicum Manuscriptorum Bibliothecae Mediceae Laurentianae, Florentiae* vzniklo v roce 1764, a

---

<sup>674</sup> POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. Lex Rhodia de iactu a společná havárie. Praha : Univerzita Karlova, 2017, *Právně historické studie* 47/1, str. 148.

<sup>675</sup> V některých zdrojových MSS. lze dohledat odlišné počty článků.

<sup>676</sup> Vaticanus graecus 2075, resp. Basilianus 114 nebo Laurentianus plut. IX, cod. 8 (popsán právě v *Codicum Manuscriptorum Bibliothecae Mediceae Laurentianae, Florentiae 1764*).

<sup>677</sup> Byzantský zákoník upravující práva a povinnosti osob v zemědělství přijatý v 8. století.

<sup>678</sup> Ve skutečnosti nese jméno „De lege Rhodia de iactu“ tedy O právu rhodském o svržení.

<sup>679</sup> Viz (Lex Rhodia de iactu a společná havárie, 2017 str. 6 ).

<sup>680</sup> ABBOT, Charles. *Treatise of the Law relative to merchant ships and seamen*. London : Butterworth, 1808. str. 326.

<sup>681</sup> Srov. část II. čl. 9 a čl. 38.

nelze jej považovat za jakkoli kompletní katalog,<sup>682</sup> zvláště co do textů, které jsou zhusta palimpsesty.

## 9.2. Historicko politické a mezinárodně právní okolnosti vzniku Nomos Rodion a jejich absorpce různými právními systémy

Nomos Rodion je třeba analyzovat hodnotit v širších souvislostech reality námořního obchodu v období římské republiky. Nelze bez dalšího uzavřít, že se jednalo o recepci právního institutu z řeckého právního řádu do římského.<sup>683</sup> Takové hodnocení by ignorovalo absenci důkazů o tom, že rhodské právo bylo jakkoli součástí právního systému některého státního útvaru, nebo společenství, včetně těch, které ovládaly území ostrova Rhodos před příchodem Římanů. Stejně tak by byl takovým hodnocením pomíjen mezinárodní a jaksi nestátní charakter *lex mercatoria*, jehož součástí Nomos nepochybně jsou.

Z dostupných pramenů není ani zřejmé, zdali rhodská města Lindos, Ialysos a Kamiros měla společnou správu, zákonodárství, nebo jakoukoli jurisdikci. Z období rozvoje řeckých polis se zachovaly zmínky nebo fragmenty o více než 300 zákoníků městských států. Z hlediska mezinárodního práva soukromého takový stav vylučoval aplikaci jiných, než přiměřených poplatkových omezení pro osoby s domicilem v jiném městském státu v případě přechodu státních hranic. Kolizní norma určující které právo bude pro konkrétní situaci užito,<sup>684</sup> musela být velmi jednoduchá, přirozená, intuitivní, seznatelná a trvalá, jako např. *lex fori*. Takovým okolnostem pak maximálně vyhovoval jednoduchý soubor „universálních“ pravidel, vytvořených organicky na základě zkušeností samotnými účastníky námořních podniknutí. Logicky tedy *Lex Rhodia* nebyl nikdy standardním zákonem závazným pro všechny fyzické osoby se sídlem na území konkrétní jurisdikce. Nebyl nijak slavnostně promulgován<sup>685</sup> ani přijat autoritou moci, ale mnohem spíše byl souborem obchodních zvyklostí<sup>686</sup> a součástí tzv. *Merchant Law*, které žilo vlastním životem a dostávalo se do styku s výkonnou mocí především v rámci plnění poplatkových a daňových povinností. Pokud

---

<sup>682</sup> Ostatně Charta Oléronská, navzdory prokazatelnému praktickému užití jako pramenu práva není zmíněna v *De Legibus et Consuetudinibus Angliae (Books of Authority)*, ačkoli Bracton ve svých poznámkách (*Bracton's Notes Book I*, 45) římské právo zmiňoval již v roce 1237 a k jeho introdukci do systému *common law* nepochybně přispěl.

<sup>683</sup> POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. *Lex Rhodia de lactu a společná havárie*. Praha : Univerzita Karlova, 2017, *Právněhistorické studie* 47/1, str. 5..

<sup>684</sup> KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé*. str. 23.

<sup>685</sup> některé MSS ze 14. a 15. století obsahují kromě částí II. a III. obsahujících samotná ustanovení Nomos Rhodion i tzv. Prolog, který krom jiného obsahuje zmínky o císaři Tiberiovi a dalších osobnostech; i vzhledem k určitém historickým rozporům je považován Prolog za neautentickou součást Nomos Rhodion.

<sup>686</sup> Tyto a případně i jiné soubory pravidel mezinárodního námořního obchodu mohly být dost dobře opakovaně předmětem

právě na ostrově Rhodu došlo k jakémusi veřejnému společnému přihlášení se k těmto pravidlům, případně k jejich písemnému zachycení, mohly tak být pravidla nadále nazývány. Nepravděpodobnou se jeví hypotéza, že by tato pravidla byla na Rhodu vygenerována jaksi z nulového stavu. Nelze tak tedy přijmout závěry o tom, že Římané zaujímali vůči rhodskému právu nějaký konkrétní postoj a že docházelo k jakkoli řízené a institucionalizované recepci. Především nelze vnímat situaci v antickém východním středomoří tak, že k určitému datu se předávala administrativa do rukou římských úřadů. Řecké osady se nacházely na území dnešní Itálie dávno předtím, než Římská republika začala významnějším způsobem ovládat území Apeninského poloostrova. Pro realitu obchodní praxe na většině území Středozemního moře nebylo nijak rozhodující, zdali z toho či onoho území proudí fiskální příjmy do Říma, nebo do Athén. Pokud se obchodníci s domicilem v Římě, resp. na území Římské republiky, případně s římským občanstvím s růstem významu Říma postupně více a více podíleli na námořním obchodu, museli se zpočátku přizpůsobovat existujícím námořním zvyklostem.<sup>687</sup> Jednak protože vycházely z praxe a byly výsledkem letitých zkušeností a dále i proto, aby vůbec mohli vstupovat do obchodních závazkových vztahů se subjekty, které tyto zvyklosti provozovaly. Ani s nadsázkou nelze dovozovat, že by v létě roku 87 př.n.l. v přístavním tržišti na Mykonosu uhodil římský obchodník pěstí do stolu a pravil „*Pánové, minulý týden Lucius Cornellius Sulla obsadil Athény, takže od Neptunálií se jede podle římského práva*“.

Podstatný rozdíl mezi řeckým a římským právem ostatně spočíval v procesních pravidlech a formalizovaných typech žalob, kterým bylo posléze nutno se přizpůsobit v rámci vymáhání pohledávek ze společné havárie. Procesní problematika římského práva v návaznosti na úkony společné havárie a rozvrh příspěvkových povinností byla kvalitně zpracována v nedávné době.<sup>688</sup> Pokud by snad římsští právníci vygenerovali nikoli lepší, ale jakoukoli jinou prakticky použitelnou variantu postupu, byla by nepochybně aliterována v souvislosti s vhodnou politickou osobností, užívána, zapisována a pravděpodobně v současnosti známa. Úvahy o rhodském právu nelze postavit na současném vnímání, kdy o Řecku a Římě uvažujeme v intencích moderního chápání státu, který má sklony nejbyťstněji

---

<sup>687</sup> Na „*usus*“, případně „*consuetudo*“ se odkazuje řada středověkých italských kodifikací; tyto odkazy na zvyky se týkají právě společné havárie; Tabula Amalfitana cap. 23 „*zisky z námořního podniknutí jsou k rozdělení prout est consuetum*“; Leges Genuenses, col. 13. „*Secundum quod usus et consuetudo itineris exigerit*“; Breve Curiae Maris de Pisa, cap. 7, kde námořní konzul skládá přísahu „... *omnes reclamaciones ... per Constitutum usus seu per formam Brevis Potestatis vel mei, diffiniam, et inde Constitutum vel forma Brevis non fuerit, secundum bonum usum civitatis ...*“.

<sup>688</sup> POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. Lex Rhodia de lactu a společná havárie. Praha : Univerzita Karlova, 2017, *Právněhistorické studie* 47/1.

soukromé oblasti lidského počínání a života masově institucionalizovat. V předmětné době státní moc ingerovala do lidského života v podstatně užším rozsahu.

### 9.3. Digest částí II. a III. Nomos Rodion

V části II. – pars secunda se ještě před samotným ustanovením o společné havárii uvádí metoda ocenění lodě.

*16. Lod' se svojí výstrojí se cení na padesát kusů zlata<sup>689</sup> na každý tisíc modi<sup>690</sup> prostoru, a tak by měla přispívat. Pokud je lod' stará, cení se na třicet kusů zlata za každých tisíc modi. A v ocenění by měla být učiněna srážka ve výši jedné třetiny a v souladu s tím lod' přispívá.*

další ustanovení námořního práva upravující společnou havárii obsahuje část III.

*9. Pokud velitel zvažuje svržení zboží, nechť se zeptá cestujících, kteří mají zboží na lodi a nechá je hlasovat, co bude učiněno. K příspěvku je povinno zboží, ložní prádlo, oblečení a nástroje,<sup>691</sup> které budiž oceněny. A pokud dojde ke svržení, příspěvky velitele a cestujících nepřesáhnou jednu litru,<sup>692</sup> kormidelníka a důstojníků půl litry, námořníků tři gramy.<sup>693</sup> Otroci a kdokoli další na palubě, kdo není vezen na prodej budou oceněni na dvě mina.<sup>694</sup> Stejně tak pokud bude zboží odvezeno nepřáteli, nebo lupiči, nebo společně s majetkem námořníků, ti jsou též povinni k příspěvkům podle stejného principu. Existuje-li dohoda o rozdělování zisků, poté co se vše na lodi a lod' sama stala subjektem příspěvkové povinnosti, nechť je každý odpovědný za ztráty, ke kterým došlo poměrně k jeho podílu na zisku.*

*35. Když lod' svrhne svůj stěžej, ať již byla zničen, nebo odseknut,<sup>695</sup> nechť všichni námořníci a obchodníci a zboží a lod' přispějí k náhradě podle toho kolik bylo zachráněno.*

---

<sup>689</sup> Tato jednotka by měla odpovídat římskému Aureu, tedy 8 g zlata.

<sup>690</sup> Různé prameny podávají rozporné informace o poměru této objemové míry; spolehlivý údaj, který by alespoň rámcově koreloval se stanovenou hodnotou lodě;

<sup>691</sup> Dle kontextu možná i kuchyňské náčiní.

<sup>692</sup> Výraz *Litra* označuje malou stříbrnou minci o hmotnosti 0,87 g, užívanou v řeckých koloniích doloženou v 3. stol. př. n. l.

<sup>693</sup> *Gramma* je hmotnostní míra – 1/24 římské unce, tedy 1,137 g; srov. GRIERSON, Phillip. *Byzantine Coins*: University of California, 1982str. 342.

<sup>694</sup> *Minna* – v antice jednak jednotka měny (v průběhu postupně 70–100 drachmai) i jednotka hmotnosti, Egejská mína odpovídala 623,7 g, Attická mína 436,6 g; OLESON, Peter John. *Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*. Oxford : University press, 2008. ISBN 9780199734856; str. 764.

<sup>695</sup> Pochopitelně nedocházelo k odsekání stěžně samotného, ale lan, která jej v podélné a příčné ose drží ve vzpřímené poloze; svržení zlomeného stěžně je extrémně náročným a nebezpečným úkonem, který je potřeba velmi dobře koordinovat co do pořadí přetínaných stěžů a úponů i řady ostatních lan, které jsou na stěžej připevněny prostřednictvím plachet a ráhen.

Jedná se o zvláštní případ kombinace ustanovení náhrady škody způsobené vyšší mocí a společné havárie. Popsaná nouzová situace má dvě varianty. Dle první dojde k destrukci stěžně, případně jeho části vlivem počasí, typicky silných poryvů. Oddělená část stěžně v takovém případě visí na předním a zadním stěhu i na bočních úponech na závětrné straně lodě, kterou dále zatěžuje, způsobuje sníženou manévrovatelnost až neovladatelnost lodě<sup>696</sup> a zvyšuje riziko převrácení. Druhou možností bylo záměrné odstranění stěžně ať již v úmyslu snížit hmotové těžiště lodi a těžiště působení větru<sup>697</sup> nebo loď odlehčit. Takové odstranění stěžně bylo nepochybně úkonem činěným v úmyslu zachránit celou loď se vším nákladem a osobami na palubě.

Pokud byla poškozená loď bez stěžně, nebo jen s částí stěžně schopna doplout do přístavu, bylo nutno provést její ocenění, u kterého se nepochybně analogicky vycházelo z ust. části II. čl. 9 o oceňování. Na hodnotě lodi se taková operace musela projevit významnou ztrátou hodnoty.

*38. Když je loď naložena obilím a dostane se do bouře, nechť velitel s posádkou učiní opatření k utěsnění lodi a odčerpávání vody. Jestliže se jejich nedbalostí zboží namočí, nechť námořníci zaplatí pokutu. Ale je-li důvodem poškození bouře, nechť velitel a námořníci společně s obchodníky nesou ztrátu; a nechť velitel spolu s lodí a námořníky obdrží šest setin ze všeho zachráněného. A jestliže se zboží svrhne do moře, nechť obchodníci první svrhávají a poté až pomohou námořníci. A žádný z námořníků nebude krást. A pokud někdo pokrade, nechť nahradí dvojnásobek a ztratí celou svoji odměnu.*

Společná havárie, resp. povinnosti účastníků spojené se svržením zboží jsou popsány až v druhé části ustanovení. Text začíná popisem povinnosti velitele počínat si v souladu s dobrou námořní praxí, tedy přijímat před očekávaným zhoršením počasí, nebo nejpozději v okamžiku zhoršení počasí vhodná opatření, která přispějí k minimalizaci rizik poškození lodě a dopravovaného zboží. Škody jsou pak kategorizovány na:

1) škody vzniklé následkem průniku mořské vody netěsnostmi trupu; v takovém případě vzniká objektivní odpovědnost za stav utěsnění, resp. nevyvratitelná právní domněnka,<sup>698</sup> tedy kategorická presumpce, že námořníci nedbale utěsnili obšívku trupu. Na

<sup>696</sup> Manévrovatelnost lodí bývá ve ztížených podmínkách omezena samotným směrem větru a vln.

<sup>697</sup> tzv. *center of effort*; pokud nebylo možno skasat plachtu, nebo některou z plachet, mohlo dojít při určité síle větru k nebezpečnému náklonu a riziku převrácení.

<sup>698</sup> DVOŘÁK, Jan a kol. *Občanské právo hmotné 1. Obecná část*. Praha : Wolters Kluwer. 2013. ISBN 978-80-7478-325-5. stránky 209, 210.

tento delikt navazuje povinnost uhradit peněžitou sankci; není ovšem nijak stanoveno, v jaké výši, komu konkrétně, a jakým způsobem.<sup>699</sup>

2) škody, které jsou způsobeny bouří, tedy dle kontextu dešťovou, sladkou vodou, která pronikne buď palubou a palubními vstupy, případně ochrannými obaly zboží u lodí s otevřenou palubou; v případě vzniku takových škod dojde k jejich úhradě společnými příspěvky, přičemž není stanoveno, v jakém poměru, nicméně není důvodu se domnívat, že by s mohlo jednat o jiný poměr, než dle majetkových hodnot jednotlivých účastí.

Odměna ve výši 6 % z hodnoty všeho zachráněného zboží, která náleží lodi, resp. veliteli a posádce ovšem excesivně vybočuje z principů společné havárie, neb příjemcem náhrady nejsou subjekty svržením přímo poškozené.<sup>700</sup> Účast obchodníků na svržení<sup>701</sup> může být buď vyjádřením benevolence a ponechání možnosti výběru zboží ke svržení, když takto mohla být v některých případech značně redukována škoda a tím i příspěvky povinných. Z kontextu vyplývá takový význam ustanovení, že pokud shledá velitel, že obchodníci nejsou ochotni k potřebným obětem, provedou svržení na jeho pokyn námořníci.<sup>702</sup> Poslední věta normy by pak svým obsahem mohla velmi realisticky pocházet z období reálného socialismu 80. let 20. století, a přesto podává věrný obraz skutečných problémů, se kterými se potýkali velitelé lodí při realizaci úkonů společné havárie o několik tisíc let dříve.

*43. Jestliže je loď stížena bouří a svrhne zboží a zlomí ráhna a stěžně a kormidelní páky<sup>703</sup> a kotvy, nechť je toto vše předmětem příspěvků společně s hodnotou lodě a zachráněného zboží.*

---

<sup>699</sup> U dřevěných lodí tehdejších konstrukcí mohlo být velmi dobře po určité době provozování objektivně zajistit těsnost trupu, resp. obšívky; ve větších vlnách se pak ucpávky (caulking) mezi prvky obšívky uvolňovaly torzními pohyby lodního trupu a bylo nutno řešit průsaky kontinuálně a na kritických místech opakovaně. Předmětná pokuta tedy byla spíše svého druhu příspěvkem, když nenavazovala zcela nutně na porušení povinnosti.

<sup>700</sup> V tomto případě by se dalo uvažovat o poškození z titulu ztráty dopravného na svrženém zboží, taková ztráta by ovšem logicky měla být kompenzována právě s ohledem na hodnotu svrženého a nikoli zachráněného zboží.

<sup>701</sup> A dokonce stanovení jejich přednosti v procesu svrhávání.

<sup>702</sup> Úvaha citovaná v PHS 471, POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. Lex Rhodia de lactu a společná havárie, 2017; na str. 10 o tom, že by mohli obchodníci svrhávat zboží mimo rámec pokynů velitele lodi naráží na realitu absolutní pravomoci velitele lodi; jen velitel může nést odpovědnost za rozhodnutí, které zboží a z kterého místa v lodi nechat svrhnout na kterou stranu lodě; Jakékoli jednání na lodi musí být schváleno velitelem a je nemyslitelné, aby i v tomto ohledu mohla být připuštěna svévole vlastníků nákladu. Krom jiného je objektivním důvodem pro nepravděpodobnost této hypotézy i obecná odpovědnost velitele za zachování plavebních vlastností, kterých se může změna těžiště lodi vyvolaná svévolným svrháváním nákladu podstatně dotknout. Krom toho může náklad svržený na návětrnou stranu lodě poškodit obšívku trupu, případně kormidelní veslo.

<sup>703</sup> v tomto ohledu se jedná pravděpodobně o páky ke kormidelnímu veslu a nikoli o standardní „tiller“ jak je uvedeno v překladu; ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. 116 a jak je tento termín běžně vnímán, tedy jako označení páky ovládající kormidlo v ose lodi.

Ze znění článku není zcela zřejmé, zdali se krom svržení zboží týká dalších úmyslných úkonů směřujících k záchraně větších hodnot. Absentuje výraz označující odsekání a úmyslné odhození kormidla nebo kotvy se záměrem odlehčení lodi nepřipadá v úvahu, neb se jedná o prvky kritické pro ovládání lodi, zvláště v nouzových situacích.

*44. Lod' má náklad, a v bouři je svržen stěžeň, nebo kormidelní páka, nebo jedno z kormidel<sup>704</sup> ztraceno. Pokud se stane, že náklad se namočí díky bouři, je potřeba, aby byl předmětem náhrady z příspěvků. Ale pokud je náklad poškozen více prosakující vodou ze dna lodi,<sup>705</sup> nechť velitel obdrží dopravné a předá zboží suché a v množství, jak je přijal.*

V tomto případě není zcela zřejmý význam nepřiléhavosti první věty článku k obsahu zbytku ustanovení. Ohledně náhrady zboží by bylo podstatně logičtější, kdyby k náhradě bylo určeno zboží poškozené vodou z průsaku, neboť bude zdevastované agresivní mořskou vodou. Naopak zboží „zničené bouří“ bude pouze namoklé dešťovou vodou a bude jej lépe možno (samozřejmě v závislosti na jeho charakteru) vysušit bez zásadního zhoršení jakosti. Ještě ve středověku bylo ve východním Středomoří běžné v námořním obchodu užívání otevřených lodí. V bouři je zároveň pravděpodobné, že může docházet k většímu torznímu a ohybovému namáhání trupu, a tedy k průnikům vody. Prostým ochutnáním mohlo být rozlišeno, zdali je voda „více“ mořská, nebo dešťová. Ustanovení do jisté míry kopíruje obsah čl. 38, který dává lepší smysl, když stanovuje povinnost přijmout opatření k utěsnění obšívky trupu před průniky mořské vody. Ustanovení ani explicitně neurčuje, zdali je svržení stěžeň nebo ztráta kormidelní páky podmínkou k popsanému postupu.

#### **9.4. Společná havárie v Nomos Rodion**

Určitými prvky se společná havárie v Nomos Rodion liší od římské. Obsah čl. 9 se liší od normy komentované v Digestech v následujících bodech:<sup>706</sup>

a) velitel lodi je povinen vyzvat přítomné vlastníky nákladu k hlasování o dalším postupu

b) osobní předměty a zavazadla jsou povinny k příspěvku stejně jako v římském právu, avšak na výši jejich příspěvků je stanoven limit

---

<sup>704</sup> Zde je z textu, resp. z použitého plurálu zřejmé, že se jednalo o kormidelní vesla.

<sup>705</sup> Tzv. *billage*, *bilge* – nejnižší místo v podpalubí lodi, kam stéká voda z průsaků obšívky a dalších zdrojů a kde jsou umístěny odčerpávací pumpy.

<sup>706</sup> ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. cclviii.

c) otroci přispívají (svoji hodnotou, nikoli ze svých prostředků), avšak jsou oceněni paušálem ve výši 3 minas<sup>707</sup>

Další odlišnost oproti známé úpravě římského práva<sup>708</sup> přináší obsah čl. 38 v úpravě týkající se pořadí svrhávání, kdy nejdříve svrhává obchodník. V ostatních ohledech je význam předmětných ustanovení v podstatě totožný s obsahem norem implikovatelných z obsahu Digesty, resp. římským právem, o kterém Digesta pojednává.

Součástí Nomos Rodion je v čl. 22 i ustanovení, které upravuje situaci přetížení lodě. Pokud velitel nadměrně naloží loď navzdory protestům obchodníků, a zboží je poté třeba svrhnout, velitel je povinen k náhradě. V tomto případě je sice svržení zboží úkonem úmyslným, učiněným v záměru zachránit loď, avšak existující stav nouze není beze zbytku důsledkem vyšší moci, ale pochybení velitele.

Dalším rozdílem oproti římskému právu je nárok lodi vůči zboží na náhradu v případě ztráty lodě samotné, stěžně, resp. takeláže, pokud nebyla tato ztráta důsledkem chyby velitele, nebo velitele a posádky. Takový nárok římské právo neuznává.<sup>709</sup> Podle souhrnu obsahu čl. 35, 43 a 44 Nomos ze zkázy nákladu plyne nárok na příspěvek od lodě i ostatního zboží i v případě, že k této zkáze došlo zaviněním jeho vlastníků.<sup>710</sup> Římské právo nezná ani nárok na náhradu za zničené zboží. To vše však nemuselo být podstatnou překážkou uplatnění Nomos, která byla schopná koexistence v podstatě se všemi právními systémy různých států, neb byla striktně apolitická, týkající se záchrany hodnot a cenných komodit, jejichž vzácnost byla v některých případech dána i obtížností námořního transportu. Lze připustit i možnost platnosti jen některých ustanovení Nomos, která by dle lex fori byla souladná s římským právem.

Zcela signifikantní je i terminální část ust. čl. 38, která zapovídá krádeže během svrhávání. Jak palčivý musel být problém, když na něj bylo reagováno takto explicitně. Jaké zboží, které se vyhazovalo se mohlo krást? Pravděpodobně šlo nečastěji o potraviny a víno. Jiné zboží, které by mělo potenciál být zcizeno by muselo být relativně malé a cenné, což by jej na druhou stranu vylučovalo ze svržení pro nízkou účinnost a zbytečné způsobení vyšší škody. Lze dokonce předpokládat, že velitel lodi mohl i sám zakročit, pokud vystrašení

---

<sup>707</sup> Tedy 300 drachem, při hmotnosti stříbrné drachmy 4,3 g odpovídá dnešní hodnotě 15.000 Kč, což je však podhodnoceno, neboť současná cena stříbra je ovlivněna jednak efektivní těžbou a absencí poptávky vycházející z mincoven.

<sup>708</sup> SKŘEJPEK, Michal. *Digesta sou Pandectae, tomus I. liber I-XV fragmenta selecta*. Praha : Karolinum, 2015. ISBN 978-80-246-3063-2; str. 624, D 14,2.

<sup>709</sup> ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodin Nautikos*, str. cclix.

<sup>710</sup> Tamtéž, str. cclix.



obchodníci začali v bouři vyhazovat i cenné předměty, jejichž ponechání na lodi nemělo valného negativního vlivu na plavební schopnosti lodě. V římském právu by ovšem nemohlo dojít k tomu, aby norma námořního, resp. obchodního práva obsahovala, neorganickou a jen námořní praxí související normu trestního práva.

Z dostupných pramenů není zřejmé, zdali je text *Nomos Rodion* úpravou neznámého textu, jenž je zároveň předmětem kapitoly *De lege Rhodia de Iactu*,<sup>711</sup> nebo naopak, případně zdali byl původní text záznamem obchodních a námořních zvyklostí a do řecké i římské právní praxe se dostal nejprve jako obsah smluvních ujednání, na jejichž pomezí se normy obchodního práva (*Merchant law*) většinou nacházely. Jednotlivá ustanovení *Nomos Rodion* se evidentně přizpůsobovala společenské poptávce a řešila sice relativně kazuistickým, ale stále elegantním způsobem reálné problémy existující v námořní dopravě. Ve skutečnosti, že římské právo procesní podrobilo pravidla námořního obchodu<sup>712</sup> legislativnímu „reverznímu inženýrství“ a naroubovalo na něj své procesní postupy, je možné spatřovat spíše přesvědčení příslušných úředních osob, že podřízení sporů vyplývajících z obchodní činnosti, resp. námořního obchodu systému římského práva alespoň po procesní stránce zajistí nezbytnou kontrolu státu nad spory z námořního obchodu a plavby a tím i prosazování ekonomicko politických záměrů. Z takového postupu lze dedukovat i jinak logicky opodstatněnou rezignaci legislativních orgánů římského státu na pokusy o nahrazení rhodských pravidel jinými. Zákon nabídky a poptávky musel neúprosně likvidovat jakákoli oktrojovaná a uměle vygenerovaná řešení založená na jiném principu, než společná havárie. Nakonec tedy mohlo dojít k tomu, že římská administrativa vytvořila konstrukt, který měl pro koncové uživatele všechny vnější atributy společné havárie, ač by vnitřní mechanismy byly odlišné a složitější. Naštěstí nemá tato okolnost podstatného vlivu na témata a cíle této práce. Nezpochybnitelným přínosem římské právní praxe na společnou havárii je samotný vznik výrazu „havárie“, ve většině evropských jazyků.<sup>713</sup> Původní výraz „*a varea*“ označující způsob náhrady škody se vyvinul nejprve v jednotlivých mediteránních formách vulgární latiny do notoricky známého výrazu „*avaría*“, který dle oblíbeného slovníku středověké latiny<sup>714</sup> je výdajem nebo ztrátou, zvláště v souvislosti s plavbou.

---

<sup>711</sup> Srov. *Digesta* 14.2.

<sup>712</sup> Ať již se nazývaly *Nomos Rodion* nebo *Usu della Riviera*; viz kapitola 6, str. 93 a dále.

<sup>713</sup> *haverei* – němčina, *average* – angličtina, *avaría* – italština, *avería* – španělština, *avarie* – francouzština, *haveri* – švédština, *averij* – holandština

<sup>714</sup> Srov. *Avaria, Jactus mercium qui navis levandae causa fit simul que jactu rae computatio*; viz DU CANGE, Carolo Dufresne Domino. *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, tomus I.* str. 475.

## 10. Vznik společné havárie

Námořní plavba je obecně činností, při které zákonitě vznikají situace vylučující aplikaci omezujících či příkazujících pravidel standardně platných v běžném lidském životě, tedy na pevnině. Námořní plavba, zvláště je-li zároveň trvalou výdělečnou činností, vytváří pro normy mezilidského chování nároky, s nimiž se standardní „suchozemské“ normy vyrovnávají jen s obtížemi nebo vůbec. Vodní prostředí je zcela odlišné od souše, ať již fyzikálními, sensorickými či jinými vlastnostmi moře jako média, nebo z jiných důvodů vyplývajících z podstaty námořní plavby zvláště v období do poloviny 19. stol., např. uzavření kolektivu posádky, fyzická nemožnost opuštění plavidla a komunikace s jinými subjekty, nutnost přizpůsobovat jednání přírodním podmínkám v podstatně větší míře, než je tomu na zemi apod.

### 10.1. Případová studie

Velmi plasticky bývá důvod existence společné havárie a její vznik vykládán na kursech<sup>715</sup> pro zájemce o složení zkoušky velitele námořní jachty, kde se užívá příklad antické lodi vezoucí náklad kvádrů z paxoského mramoru. V koutku sedí fénický kupec, mne si nervózně bradku a drží bedničku s vzácnými vonnými esencemi, která má větší hodnotu než zbytek nákladu. Pokud se část mramoru vyhází do moře, když loď začne nabírat vodu, zachrání se tím nepochybně spolu s lodí i drahocenná bednička.<sup>716</sup> Ač se jedná o drastické, pro účely andragogické však nezbytné zjednodušení, jedním z cílů této práce je tuto „hypotézu“ potvrdit. Obsahem této kapitoly by tedy měl být rozbor a identifikace provozně praktických a odborných požadavků, které tvořily společenskou objednávku, na jejímž základě byla společná havárie vytvořena a osvědčila se. Dále popsané okolnosti v podstatě určovaly obsahově hypotézu vznikající normy, zatímco zmíněné společenské požadavky na racionální formu úpravy pak její dispozici.

### 10.2. Historické a společenské okolnosti vzniku

Byť i nejstručnější popis rozvoje neolitické kykladské kultury, a na ní volně navazujících mínojské, mykénské a posléze klasické řecké antické společnosti uspořádané

---

<sup>715</sup> Obsah Přednášek MUDr. Mgr. Igora Piňose CSc., emeritního lodního lékaře Československé námořní plavby a jediného zkušebního komisaře všech oborů zkoušek velitelů námořní jachty v ČR.

<sup>716</sup> Podstatnou okolností je tedy i fakt, že u některého zboží je pozitivní efekt na stabilitu či plovatelnost lodě vzhledem k hmotnosti zanedbatelný.

v městských státech<sup>717</sup> by zásadním způsobem přesáhl přijatelný rozsah kapitoly i celé these. Akceptujeme fakt, že přibližně v letech 2000–1450. stol. př.n.l. existovalo v oblasti východního Středomoří, a především Egejského moře rozvinuté společenství s centrem na Krétě, vykazující řadu znaků vyspělé a institucionalizované civilizace.<sup>718</sup> Na Mínojskou pak navázala kultura Mykénská, jejíž úpadek velmi pravděpodobně alespoň částečně souvisel se ztrátou schopností ovládat námořní provoz.<sup>719</sup> Následovalo několik set let období, o kterém nejsou k dispozici dostatečné písemné prameny, ani rozsáhlejší archeologická evidence. Přibližně začátkem 8. stol. př. n. l. pak začíná tzv. archaické období, na které navazuje klasické období končící nástupem Říma.

Již v Mykénském období přitom dochází k zakládání osad a kolonií v prostoru Egejského moře, včetně ostrova Rhodu a lze tedy předpokládat potřebu pravidelného styku, přepravy osob a zboží.<sup>720</sup> I pokud považujeme stav mezi mykénskou a pozdější athénskou námořní praxí a tradicí za diskontinuitní, můžeme najisto postavit, že nejpozději právě přibližně začátkem 8. stol. př. n. l. objektivně existovaly v regionu východního Středomoří relativně stabilní politicko-ekonomické podmínky,<sup>721</sup> vhodné pro rozvoj námořního obchodu a podnikání vůbec. I podrobným studiem průběhu historického vývoje regionu nelze shledat žádné okolnosti, které by bylo možno považovat za extrémní impulsy pro rozvoj námořní plavby, obchodu a konstrukce lodí nad rámec existující dlouhodobé tradice.<sup>722</sup>

Souvislost s tématem práce má však především rozvoj námořní plavby a lodního stavitelství. Logicky lze předpokládat, že již v prostředí mínojské kultury existovala v rámci dosazené úrovně dělby práce skupina lidí, kteří se na stavbu lodí, resp. provozování námořní plavby a námořního obchodu specializovali, a byli schopni tento obor dále rozvíjet. Poptávka po smluvní přepravě pak vytvářela prostředí pro inovativní progres, a především zájem na

---

<sup>717</sup> V této souvislosti je signifikantní obdobný rozvoj námořního obchodu i práva v době rozkvětu italských městských států – námořních republik.

<sup>718</sup> KRATOCHVÍL, Zdeněk. Kultury egejské oblasti v textech a obrazech, webová kniha. In: [www.keros.cz](http://www.keros.cz) [Online] [cit. 2.6.2020] Dostupné z

<[http://142521.w21.wedos.ws/domains/keros.cz/index.php?title=Hlavn%C3%AD\\_strana](http://142521.w21.wedos.ws/domains/keros.cz/index.php?title=Hlavn%C3%AD_strana)>

<sup>719</sup> SANDARS, N.K. *The Sea People: Warriors of the ancient Mediterranean 1250-1150*. London : Thames and Hudson, ISBN 1978. 0-500-02085-Xstr. 68 a dále.

<sup>720</sup> O přítomnosti národa „*Ahhiyawa*“, tedy Achájců a válečníka označovaného jako „*Attarsiya*“, rozuměno Atreus, případně člen jeho klanu na území Malé Asie existují spolehlivé chetitské záznamy BRYCE, Trevor. *Kingdom of the Hittites*. Oxford : Oxford University Press, 2005. ISBN 9780199279081; stránky 365-368.

<sup>721</sup> Občasné válečné konflikty námořní obchod v období starověku většinou nijak drasticky nenarušily, a naopak dávaly vzniknout novým obchodním příležitostem, např. prodej zajatců do otroctví.

<sup>722</sup> Ani z absolutní absence pramenů a nálezů nelze usoudit, že by v jakkoli dramatickém období byla námořní plavba v oblasti Kyklad zásadním způsobem omezena. Mohlo docházet k omezení stavby větších, investičně náročných lodí, nicméně stavba lodí v rozměrech umožňujících manipulaci s konstrukčními díly bez složitější mechanizace je dodnes např. v Maroku nebo v Ománu stratifikovaná a nevyžaduje stabilní zázemí, rozsáhlé lidské a materiální zdroje či infrastrukturu.

řešení problémů vznikajících v souvislosti se zvyšujícím se objemem námořního obchodu a plavby obecně.

### 10.3. Technické a nauticko geografické okolnosti vzniku

Přírodním základem pro existenci společné havárie jsou fyzikální příčiny a okolnosti svržení nákladu u lodě za plavby.<sup>723</sup> Osobám s určitou úrovní nautických znalostí nemůže uniknout v řadě kodifikací a odborné literatuře uváděné odlehčení<sup>724</sup> lodi, jako cíl a záměr jednání – svržení zboží. Jistá nepřesnost a nepřiléhavost tohoto zjednodušení může souviset s faktem, že námořní obchod a plavba vůbec jsou z běžného života extrémně vydělenými multioborovými disciplínami,<sup>725</sup> zahrnující i obory navzájem nesouvisející. Realita nautiky se diametrálně liší od obecných představ<sup>726</sup> o tématu u laické veřejnosti. Stabilita tělesa v kapalině, resp. chování lodního trupu, jeho reakce na vlnění, vliv větru, rozložení hmotnosti nákladu, vliv kapalných nákladů s volnou hladinou a další fenomény spojené s pohybem lodi na hladině jsou předmětem samostatného vědního oboru.<sup>727</sup> Pro účely naší úvahy lze velmi zjednodušeně konstatovat, že podstatou roli hrají umístění hmotového těžiště lodi, těžiště výtlačku a jejich vzájemná poloha, resp. vzdálenost.

Dvě typické situace nouze vyplývající ze situace nepřízně počasí mohly spočívat buď ve ztrátě stability hrozící uvolněním nákladu, a z toho plynoucí další snížení stability až k převrácení lodě,<sup>728</sup> nebo ve vzniku netěsností obšívky lodního trupu vlivem torzního, podélného ohybového, nebo jiného namáhání tělesa trupu plavbou ve vlnách. V prvním případě může odlehčení lodi svrháváním nákladu pomoci většinou jen v případě, kdy se náklad nachází nad hmotovým těžištěm lodi,<sup>729</sup> případně toto hmotové těžiště posunuje níže a tím zvyšuje metacentrickou výšku, resp. stabilitu lodě. Typickým takovým případem mohlo

---

<sup>723</sup> Srov. COLREG, pravidlo 3, písm. i).

<sup>724</sup> Srov. např. POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. *Lex Rhodia de lactu a společná havárie*; str. 5; v textu *Ordinamenta de Trani*, v čl. I. jde o „lepší záchranu zboží“ v čl. XXVI. o tíseň; totéž platí o *Chartě* v čl. VIII., i o aktuálně platném ZNP či York Antwerp Rules 2004, či knize čtrnácté, titulu druhém *Digest*.

<sup>725</sup> Velitelé námořních jachet absolvují testy zahrnující navigaci, geometrii, geografii, meteorologii, nautiku, fyziku kapalin a plynů ve vztahu k pohybu plavidla ve vodě, námořně právní propedeutiku a zdravotědu; vzdělání důstojníků a velitelů námořních obchodních lodí je pak pětiletým magisterským či inženýrským, velmi náročným studiem.

<sup>726</sup> Obdobnou obecně rozšířenou a mylnou představou je, že v noci se lodě zastavují a nejedou, protože je tma a kapitán by neviděl.

<sup>727</sup> COMSTOCK, John. *Principles of Naval Architecture*. New York: Society of Naval Architects and Marine Engineers, 1967. ISBN 9997642556; str. 827 a dále; NICOL, George. *Ship Construction and Calculations*. Glasgow: Brown, Son and Ferguson, Limited, 1974; stránky 290-485.

<sup>728</sup> Taková situace obecně hrozí při postavení lodě podélnou osou kolmo na směr vln, tedy při snížení manévrovací schopnosti, nebo chybě v ovládní lodi; dále pak při extrémních podmínkách, při stavu moře Bf 8-9 a výše, kdy se tvoří zalamující se vlny.

<sup>729</sup> Tedy osou podélné periodické rotační oscilace lodního trupu.

být svržení nákladu uloženého na palubě, např. živých zvířat. Naopak v případě průniku vody do lodě může vyklizení nákladních prostorů nejen odlehčit lodi a zpomalit tak průnik vody do trupu, ale především může vůbec umožnit místo průniku lokalizovat a přijmout opatření v souladu s dobrou námořní praxí.<sup>730</sup> Odlehčení lodi tedy bylo v některých případech nechtěným,<sup>731</sup> a v některých nepodstatným následkem svržení. Nepochybně však vždy mělo pozitivní psychologický efekt na posádku. Dlouhodobě a empiricky získané znalosti a zkušenosti ve stavbě lodí se právě v místě a době, kdy existovaly i ostatní podmínky pro vznik a rozšíření postupu společné havárie realizovaly v obchodní námořní praxi. V námořním muzeu v Chanii na Krétě je vystavena replika mínojské lodě. Z nautického hlediska se vyznačuje moderním tvarem trupu a několika charakteristickými znaky, které v době bronzové představovaly pokroková řešení. Je to především balastní zátěž z kamenů, opracovaných do vhodného tvaru, vyvýšené stanoviště kormidelníka a v neposlední řadě prakticky řešená pohyblivá takeláž k ovládnutí příčného oplachtění skládajícího se z jediné hlavní plachty. Stěžeň je přitom jednoduše demontovatelný. Pohon alternativně doplňovala řada veslařů. Tato replika absolvovala s amatérskou posádkou v roce 2004 plavbu po Egejském moři, navštívila řadu ostrovů, obeplula Peloponnésos, proplula Korintským průplavem a doplula úspěšně zpět na Krétu.<sup>732</sup>

Balastní zátěž se skládala z nahrubo otesaných kamenů, tak velkých, aby je bylo možno bez obtíží z lodi vyložit, případně je v lodi přemísťovat. Tvar trupu s oblým dnem bez výrazného kýlu konvenoval s praxí, kdy se lodě po plavbě i mimo sezonu vyťahovaly na břeh. Nebylo tedy konstrukčně možné umístit zátěž v dostatečně vertikální vzdálenosti od hmotového těžiště naložené lodi, což způsobovalo jisté omezení ve stabilitě lodi, resp. její odolnosti proti převrácení při větším náklonu.<sup>733</sup> Výše uvedené charakteristiky plavidel se v jiných, předcházejících kulturách neobjevily kumulovaně, a ač lze mít za to, že jednotlivě byly tyto konstrukční prvky používány i dříve, (v tomto ohledu můžeme konstatovat tíživý nedostatek historických pramenů) je zřejmé, že na ekonomických úspěších společenství obývajících prostor východního Středomoří, obchodních stycích i jejich vojenských výbojích měla zásadní podíl schopnost relativně spolehlivé přepravy po moři. Právě tato spolehlivost a

---

<sup>730</sup> Srov. povinnost velitele lodi dle ust. § 33 odst. 1, písm. f) ZNP „provést veškerá opatření nutná k odvrácení škody hrozící osobám, lodi a nákladu“.

<sup>731</sup> Případy, kdy se po svržení zvýšila stabilita lodi, ale snížila její celková hmotnost, a tedy i objem části trupu ponořené pod hladinu, což za některých okolností může být nežádoucí.

<sup>732</sup> Rozhovor autora s pracovníkem námořního musea Neorio Moro, které se v Chanii nachází v bývalých benátských loděnicích v bezprostřední blízkosti přístavu.

<sup>733</sup> Takové uspořádání odpovídalo i absenci oceánského typu vlnění a obecně nižší výšce vln v Egejském moři.

pravidelnost byla sine qua non podmínkou pro vytváření trvanlivých a racionálních obchodních pravidel.

Postupem času se v klasickém období proporce lodí přizpůsobily účelu přepravy zboží. Rozměry obchodních lodí omezené jen konstrukční koncepcí a použitým materiálem se pohybovaly od cca 12 m do 40 a více metrů délky.<sup>734</sup> Podstatnou veličinou byla pro provozovatele kapacita nákladu, která mohla dosahovat několika set tun. Průměrná rychlost činila u shora zmíněné repliky mínojské lodi 3-4 kn. Výzkumy a experimentální archeologie, resp. stavba a provozování kopií nalezených vraků z doby pozdější prokázaly, že např. Kyrenia II<sup>735</sup> byla schopna plout na plachetní pohon v úhlu 60° proti větru<sup>736</sup> rychlostí 2 kn a se zadobočím, případně zadním větrem až 6 kn.<sup>737</sup>

#### 10.4. Geografické a meteorologické vlastnosti Egejské oblasti

Průměrná vzdálenost mezi kykladskými ostrovy, respektive místy vhodnými na nich k přistání tedy cca 40 Nm bylo tedy možné urazit za jeden den. Odlesňování egejských ostrovů i samotného pevninského Řecka v Attice i na Peloponésu, probíhající již v minojském období napovídá i k určitému stupni industrializace a masovosti lodní výroby, vyvolané právě rozvojem námořního obchodu. Plavidla podobné koncepce, tedy primárně poháněná vesly s doplňkovými plachtami, schopná plavby v omezených podmínkách a běžně vytahovaná na břeh se pak udržela v této oblasti až do 15. stol. a jejich tvar dodnes zachovávají některé mediteránní typy lodí. Normotvorný vliv podnebí a geografického uspořádání v době vzniku společné havárie spočíval ve vytvoření podmínek k rozvoji námořního obchodu jako soustavné, pravidelné činnosti.<sup>738</sup> Egejské moře je pro takovou plavbu velmi příjemné specifickým rozmístěním ostrovů, které jsou snadno rozpoznatelné podle profilu, a které jsou navzájem na dohled od sebe. Ze Saronického zálivu tak lze doplout např. do Smyrny po nabytí jistých zkušeností v podstatě bez mapy a bez navigačních pomůcek, výhradně dle zapamatovatelných orientačních bodů.<sup>739</sup>

---

<sup>734</sup> CASSON, Lionel. *Ships and Seafaring in ancient times*. str. 101 a dále.

<sup>735</sup> Kopie postavená podle velmi dobře zachovaného vraku římské lodi z doby cca 300 let př.n.l.

<sup>736</sup> WHITWRIGHT, Julian. *Potential Performance of Ancient Mediterranean*. Southampton : The International Journal of Nautical Archaeology, 2011, Sv. 40; str. 7.

<sup>737</sup> Přibližně 3,6 km/h

<sup>738</sup> Srov. s obsahem ust. § 2 zákona č. 455/1991 Sb. živnostenského zákona.

<sup>739</sup> Typicky, vyplujeme-li z Athinai podél pobřeží Atiky na východ, jakmile mineme Poseidonův chrám na mysu Sounio, vidíme před sebou ostrovy Megalonisi, Kea a Kythnos. V průlivu mezi pevninou a ostrovem Megalonisi obvyklý severní vítr zesiluje přibližně o 5–10 kn oproti okolí. Takto se jedno z rizikovějších míst jižního Egejského moře nachází v blízkosti pevniny a chráněného Saronického zálivu.

Plavba v oblasti východního Středomoří je výrazně ovlivněna pro jednotlivé roční doby typickým počasím. Meteorologická situace v oblasti východního Středomoří se za posledních několik tisíc let podstatně nezměnila. Monzun v oblasti západního Indického oceánu způsobuje periodický vznik tlakových výší nad střední Asií. Tyto cyklony se pak pohybují setrvačností monzunu směrem na západ, a v průběhu jarních a letních měsíců způsobují v oblasti východního Středomoří převládající severní větry tzv. *Meltemi*. Ty na Kykladech převládají od června do října s vrcholnou formou v srpnu. Síla větru obvykle nepřesahuje 7-8 Bf<sup>740</sup> a v noci téměř utichá, čímž dnes tvoří sezonní optimální podmínky pro rekreační plavbu přes Egejské moře západovýchodním směrem. Plavba v egejské oblasti poloostrova Peloponnésos má nádavkem tu příjemnou vlastnost, že v průběhu plavební sezony je častým průběhem denního vývoje počasí polední změna z mírného jižního větru zvaného „*Bouka Doura*“ na severní „*Meltemi*“. Vzhledem k uzavřenému charakteru moře a četným ostrovům jen velmi vzácně překračuje výška vln 5 metrů. Rozhodně se však nedá konstatovat, že meteorologické podmínky v Řecku zajišťují výhradně příjemnou a bezpečnou plavbu, neb jinak by potřeba řešit problematiku svrženého zboží vůbec nevznikla. Od konce listopadu do dubna se vyskytují bouře, a počasí bývá k plavbě vhodné jen občas a nepředvídatelně. Vzácně se může objevit i tornádo, a jiné krajně nepříjemné meteorologické jevy. Některé z nich se nápadně podobají antickým religionistickým vyobrazením bohů větru.<sup>741</sup> Na řadě míst na pobřeží Egejského moře jsou tradičně známy velmi specifické předzvěsti různých změn počasí.

Krom shora uvedeného byla podstatnou podmínkou pro rozvoj námořního obchodu i existence trvalé poptávky a reálná potřeba transportu produktů mezi ostrovy, neb na většině z nich se nacházely specifické přírodní zdroje.<sup>742</sup> Většina ostrovů má navíc charakteristické tvary profilu často uváděné na navigačních mapách z 19. stol. Plavba v takovém regionu pak umožňuje značné zlepšení navigačních schopností, když je umožněna náměrová navigace. Lze tak uzavřít, že Egejské a posléze i celé Středozemní moře představovalo pro místní společnost téměř ideální prostor pro rozvoj námořního obchodu a tvorbu jeho pravidel dle potřeb jeho účastníků.

---

<sup>740</sup> Kolem 55–70 km/h, srov. HEIKELL, Rod. *Greek Waters Pilot*. str. 237.

<sup>741</sup> Nápadná je podoba některých atmosférických jevů (např. white squall) s některými vyobrazeními boha větrů Aiola.

<sup>742</sup> Naxos, mořské houby, Mílos, mramor a obsidián, Keros (import votivních soch k rituální destrukci),

## Závěr

Veškeré shora popsané podmínky a okolnosti vzniku významných norem námořního práva obecně tvořily prostředí, které přirozeně vytvářelo společenskou poptávku po normotvorbě, resp. stabilní a obecně přijatelné úpravě náhrady škod záměrně způsobených za plavby. Poněkud entropický a darwinistický charakter obchodní činnosti pak působil jako environmentální selektivní faktor, který různá řešení nežádoucích situací buď vyřazoval jako nefunkční, případně prosazoval jako životaschopná, resp. vyhovující účastníkům smluvních vztahů v prostředí námořního obchodu. Takto mohly být generovány podstatné prvky hypotézy budoucí normy, když bylo nutno opakovaně řešit problémy související s následky jednání velitele lodi v nouzové situaci, a konsekvence ztráty zboží, případně škody na plavidlu. Dispozice, tedy určení obsahu jednání účastníků vykrystalizovala, kdy se některý z postupů užívaných dopravci ukázal jako natolik přijatelný pro všechny zainteresované strany, že se postupně v námořní obchodní praxi jako oblíbený prvek živelně šířil. Rozhodně je možno vyloučit, že by princip společné havárie byl výstupem činnosti jakéhokoli orgánu tehdejší státní moci.<sup>743</sup>

Nejjednodušším řešením situace se svrženým zbožím bylo vrácení nebo vzdání se přepravného a odmítnutí jakéhokoli dalšího plnění s odkazem na nutnost záchrany životů a vyšší moc, případně analogií ke zkáze zboží při ztroskotání. Plausibilní mohla být i varianta nevrácení dopravného, neb služba byla poskytnuta a škoda byla zapříčiněna vyšší mocí. Za takových podmínek ovšem logicky vznikala tlak na přednostní umístění nákladu do míst, ze kterých se běžně nevyskládňuje ke svržení. Taková poptávka pak vytvoří přetlak řešený zvýšením ceny přepravného v určené, tzv. bezrizikové části nákladového prostoru, případně s podmínkou, že zboží nesmí být v nouzi svrženo, což však nutně vytváří komplikace např. při transportu rozměrnějších předmětů, které zasahují do obou tarifně rozdělených prostorů a pod. Stejně závažné kontroverze mohly v takovém případě vznikat při zjišťování hodnoty nákladu a přepravného pro účely vyměření celních a daňových poplatků.<sup>744</sup> Doplnkem shora zmíněného řešení může být přednostní svrhávání nejlevnějšího zboží, případně

---

<sup>743</sup>*Když do téže lodi různí kupci navezli různé druhy zboží, a kromě toho se vezlo mnoho cestujících, svobodných i otroků, za prudké bouře bylo nutno svrhnout zboží přes palubu; tak vznikly otázky; zda škodu mají nést všichni, i ti, kdo vnesli takové zboží, jež loď nezatížilo, jako drahokamy, perly a na jaký podíl se má (náhrada) poskytnout? a zda také svobodní mají něco dát? a kterou žalobou se má tato věc vyřídit? (Paulus Dig. 14,2,2,2)*

<sup>744</sup> Srov. GLOTZ, Gustav. *Ancient Greece at Work: An Economic History of Greece from the Homeric Period to the Roman Conquest*. Georg Olms Verlag, 1987. ISBN 3 487 07928 3; kapitola „Legal Condition of Trade“ str. 296 a dále.



proporcionálního svrhávání všem obchodníkům.<sup>745</sup> Jinou, neujavší se a zapomenutou variantou mohla být náhrada svrženého zboží rovným dílem, na čemž neoprávněně benefitovali vlastníci zboží v nejvyšší hodnotě. Vice versa mohla být testována i varianta, kdy vlastníci dopravovaného zboží přispívali na svržené podle objemu nákladového prostoru, který měli pronajaty. To už mohlo být uspořádání, které se principiálně blížilo společné havárii jako systémově spravedlivému uspořádání.

Na základě všeho shora uvedeného lze konstatovat, že s největší pravděpodobností společná havárie se vyvíjela z jednoduchých ad hoc dohod, iniciovaných předchozími zkušenostmi se svrhnutím, v záměru uspořádat náhradu škody logickým a pro všechny účastníky přijatelným způsobem. Dopravce, který takové smluvní podmínky nabízel, musel mít oproti ostatním konkurenční výhodu u pravidelných a racionálně uvažujících zájemců o přepravu. Postupem času se vygenerovaly a ustálily nejzákladnější principy takového postupu, tedy záměrný a účelný charakter oběti svržení a náhrada všech benefitujících ze záchran, dle hodnoty jejich prospěchu. Jako neformální, ústní, smluvní doložka se toto pravidlo mohlo šířit spolu s osobami, které je používaly a vzhledem ke své atraktivitě a racionalitě jej mohla v průběhu několika let, až desítek let přijmout většina podnikatelů v námořní dopravě ve východním Středomoří. Obsah shora zmíněné prapůvodní jednorázové dohody mohl velmi dobře vycházet ze situace, popsané v úvodu této kapitoly (Féničan a paxoský kameník). Moment, kdy je obětí svržením části nákladu zachráněna mimořádná hodnota, nepoměrná hodnotě svržené věci, by měl logicky motivovat velitele, případně provozovatele lodi, aby subjekt, který bez vynaložení snahy či prostředků profitoval z události záchranou rozsáhlých hodnot, uhradil ze svého zisku škody ze svržení, které pro vlastníka zboží mohly být velmi významné. Je dobře možné, že k takovému jednání docházelo opakovaně i dobrovolně, když emocionální pohnutí z ukončení plavby a realizace výhodného obchodu vytvářely pro takové jednání vnější podmínky. „Fénický obchodník“ musel navzdory svému naturelu vnímat objektivní důvody k vděčnosti jak vůči veliteli lodi za její řádné vedení a záchranu, ale právě i „paxoskému kameníkovi“, který jej odevzdáním svého zboží ke svržení a zkáze zachránil i se vším majetkem. V takovou chvíli mohl inteligentní velitel lodi pojmout nápad postupovat takto i příště a nejlépe avizovat takový postup i vlastníkům nákladu.

Ti transportující levnější zboží byli rádi, že jim bude v případě svržení bez dohadů a sporů nahrazeno. Ti s cennějšími a zároveň lehčími komoditami vítali, že od příčetného

---

<sup>745</sup> Srov. čl. X Wisby Stadslag van Sciprechte; TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty*, vol. IV. str. 401.

velitele nehrozí bezhlavé svržení nákladného zboží bez účinku na plavbyschopnost lodi. Velitel se logicky musel snažit svrhnout spíše levnější zboží, jednak aby ztráty, na které bude společně s ostatními přispívat byly co nejmenší, a dále aby hodnota zachráněného zboží snížila poměr hodnoty dopravného nebo lodě v rozvrhu příspěvků. Není pochyb o tom, že strom praxe života je podstatně košatější, než jakákoli teorie, a jednotlivé případy sdílení těsných nákladních prostorů starověkých plavidel kuriozními komoditami, které byly tu více, tu méně vhodné ke svržení mohly být podstatně zajímavější než zde popsány. Osoby, které se pravidelně účastnily na tak náročném podnikání však nepochybně disponovaly přirozenou inteligencí,<sup>746</sup> a mohly být dobře schopny k takovému uspořádání dojít racionální úvahou.

Zajímavou, byť poněkud nepodstatnou otázkou je profesní autorství této normy. Na základě známých faktů lze do užšího výběru kandidátů zařadit velitele lodi a vlastníky nákladu. Samotný vlastník, případně provozovatel lodi, pokud zároveň sám neplnil funkci velitele, takovou osobu jmenováním do funkce k nakládání s lodí zmocnil. Předmětnou úvahu komplikuje schematická paušalizace. Nepochybně totiž existovala již v dobách možného vzniku společné havárie výrazná stratifikace podnikatelů v námořním obchodu dle úspěšnosti a vlivu. Nepochybně docházelo k případům, kdy celou loď využíval jeden vlastník zboží a společná havárie principiálně ztrácela smyslu. Stejně tak si určité subjekty dokázaly zajistit výhodnější přepravní podmínky oproti ostatním. Pouze méně úspěšným a méně vlivným obchodníkům by tedy zavedení společné havárie bylo jednoznačně ku prospěchu. Taková skupina ovšem nebyla schopna projektovat výraznější ekonomickou sílu, a tedy ani schopnost prosazovat své zájmy. Takto je velmi pravděpodobné, že autory této normy, resp. osobami, které normu trvalým užíváním upravovali k logice a dokonalosti, byli velitelé námořních obchodních lodí. Výlučnost norem námořního práva, a zvláště společné havárie spočívá krom jiného i v demokratickém charakteru tvorby a původu těchto pravidel, když byly tvořeny „dělníky moře“<sup>747</sup> a nikoli skupinami glosátorů a teoretiků ve studovnách a skriptoriích klášterů, nebo panovníkem, resp. fiskálními autoritami, které nijak nezajímal obsah dohod účastníků námořní obchodní činnosti, ale otázka kdo, kdy a kolik zaplatí na clech a daních.

Dalším cílem práce bylo prokázání přímé úměrnosti mezi mírou zapojení osob z námořní praxe na legislativních a justičních aktivitách, a kvalitou výstupů takových aktivit.

---

<sup>746</sup> Ve smyslu schopnosti řešit problémy.

<sup>747</sup> Tato bohulibá tradice byla součástí rakouského právního řádu ještě koncem 19. století; viz Nařízení, vydané od ministra obchodu, ježto se týče přibírání přisedících z plavectva a obchodnictva námořského ku poradám úřadův námořských, částka XXXV. ze dne 5.7. 1874; 102/1874 str. 354. Alex, historische Rechts und gesetzetexte online. *Österreichische Nationalbibliothek*. [Online] 2011. dostupné na <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=rbo&datum=18740004&seite=00000354&zoom=2>

Shora uvedená zjištění logicky potvrzují thesí postupně formovaný závěr o blahodárném vlivu účasti takových osob. V případě vzniku společné havárie byly osoby adresátů normy nejen do jisté míry i spoluautory celého poměrně komplikovaného právního konstruktů, zahrnujícího účast většího počtu osob s řadou proměnných, ale i jeho posuzovatelů a hodnotitelů nadanými přirozenou pravomocí takovou normu buď ignorovat, nebo naopak užívat a respektovat. Na rozdíl od dob minulých, kdy se orgány státní správy angažovaly v tvorbě právní úpravy procesů spojených s námořní plavbou jen zřídka, dochází v současné době k prosazování trendů zcela opačných. Muži moře se v dnešní době účastní tvorby zákonů povětšinou jen formálně, prostřednictvím různých sdružení, korporací a organizací a povětšinou pouze s právy připomínek a komentářů. Nadto jsou zhusta připomínkováni legislativních návrhů realizována orgány státní správy, které disponují rozsáhlými pravomocemi nad připomínkujícími osobami. Spolu s tím přichází neúprosně i iracionální nárůst objemu předpisů a povinností a další negativní jevy spojené s institucionalizací natolik specifického oboru lidské činnosti, jakým je námořní plavba. Odborná obchodní veřejnost však odolává tomuto náporu etatismu tradičně elegantním způsobem různými soubory smluvních podmínek, které nahrazují zákonné úpravy jednotlivých států, a vázanost jimi je pro účastníky věcí dobrovolného přijetí smluvních podmínek a nikoli státního přímusu, obsluhovaného administrativním aparátem.

## Seznam použitých zkratk

ZNP	zákon č. 61/2000 Sb. o námořní plavbě
NOZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
TrZ	zákon č. 40/2009. Sb., trestní zákoník
OZO	zákon č. 946/1811 Sb. obecný zákoník občanský, znění platné do 31.12.1965
MS	rukopis
UNCLOS	Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu ( <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> ), vyhlášená sdělením Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy Organizace Spojených národů o mořském právu č. 240/1996 Sb. Schváleno (Vydáno): 10.12.1982; Účinnost od: 21.07.1996; Uveřejněno v č. 71/1996 Sbírký zákonů na straně 3002.
COLREG	novelizovaná Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři – COLREG 72 přijatá Shromážděním Mezinárodní námořní organizace – IMO, a schválená Ministerstvem dopravy a spojů ČR, dne 2.12.1997, pod č.j.: 26 033/97-O 140. Vyhlášeno sdělením č. 263/1995 Sb. Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), 1972; Schváleno (Vydáno): 20.10.1972; Účinnost od: 15.07.1977; Registrováno v částce 68/1995 na straně 3654.
SOLAS	Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři; vyhlášena sdělením č. 52/1995 Sb. Ministerstva zahraničních věcí o sjednání SOLAS, 1974, a o přístupu ČSSR k Protokolu 1978 k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři, 1974; Schváleno (Vydáno): 01.11.1974; Účinnost od: 18.08.1980; Registrováno v částce 10/1995 na straně 518; sukcese ČR do Úmluvy a do Protokolu dnem 1.1.1993;
Nomos Rodion	Lex Rhodii, Nomos Rodion Nautikos, rhodské námořní právo
Charta	Charte de Oléron
Ordinamenta	Ordinamenta et Consuetudo maris, edita per Consules Civitatis Trani
Tabula	Capitula latina nobilis et Ordinationes curiae maritimae civitatis Amalphe, que in vulgari sermone dicuntur la Tabula de Amalphae
Assízy	Assises Maritimes dou Reaume de Jerusalem
Patent	Tereziánský navigační patent
Rheinregeln	Regeln der Internationalen Vereinigung der Rheinschifffahrtsregister
YAR04	York Antwerp Rules 2004
Gul	Zákoník sněmu v Guli (Gulathingslog)

## Seznam použité literatury

- ABBOT, Charles. *Treatise of the Law relative to merchant ships and seamen*. London: Butterworth, 1808.
- Admiralty Navigation Manual vol. I*. London: His Majesty Stationery Office, 1938.
- ANDERSON, R.C. *Rigging of the ships in the days of spritsail topmast, 1600-1720*. New York: Dover Publications, 1927.
- APULIA, WILLIAM OF. *Gesta Roberti Wiscardi – Deeds of Robert Guiscard*, transl. Graham A. Loud. *Latin library*. [Online] <http://www.thelatinlibrary.com/williamapulia.html>.
- ASHBURNER, Walter. *Nomos Rodion Nautikos – Rhodian Sea Law*. New Jersey: Law Book Exchange, 2001. ISBN 978-1-58477-179-9.
- BAGROW, Leo. *History of Cartography*. Transaction Publisher, 2010. ISBN 978-1-41282518-4.
- BARETTI, Giuseppe. *Dizionario Italiano ed Inglese*. Livorno: Tipografia di G.P. Pozzolini, 1828.
- BOURGIN, Georges. *Nouvelles Scientifiques, Annales d'histoire économique et sociale, N.3*. 1929.
- BROWN, Allen R. *The Normans*. Suffolk: Boydell and Brewer, 1984. ISBN 0-85115-359-363.
- BRYCE, Trevor. *Kingdom of the Hittites*. Oxford: Oxford University Press, 2005. ISBN 9780199279081.
- CARTNER, John A.C. *International Law of the Shipmaster*. London: Informa, 2009. 978-1-84311-807-7.
- CASAREGI, Giuseppe Maria. *Consolato del mare colla spiegazione*. Lucca: Sebastiano Domenico Cappuri, 1720.
- CASSON, Lionel. *Ships and Seafaring in ancient times*. London: British Museum Press, 1994. ISBN 71411735.
- CLEIRAC, Estienne. *Les us et Coutumes de la Mer*. Rouen: Jean Berthelin, 1671.
- COE, William R. 1912. *Law and Practice of the General Average in the United States*. New York: privately printed, 1912.
- COMSTOCK, John. *Principles of Naval Architecture*. New York: Society of Naval Architects and Marine Engineers, 1967. ISBN 9997642556.
- CORNAH, Richard. *Guide to General Average. Charles Taylor*. [Online] <https://www.ctplc.com/media/72233/A-Guide-to-General-Average.pdf>.

- DODDS, Don. *Modern Seamanship*. New York: Gramercy Books, 1995.
- DOUGLAS, David. *William of Poitiers: the Deeds of William, Duke of the Normans and King of the English*. London: English Historical Documents 1042-1189, 1959.
- DU CANGE, Carolo Dufresne Domino. *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, tomus I*. Paris: Institutii Regii Franciae Typographi, 1840.
- DU CANGE, Carolo Dufresne Domino. *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, tomus II*. Paris: Didot Freres, 1845.
- DUCKWORTH, Lawrence. *Law affecting general and particular Average*. London: Effingham Wilson, 1905.
- DVOŘÁK, Jan a kol. *Občanské právo hmotné I. Obecná část*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-325-5.
- EDBURY, Peter. *John of Ibelin and the Kingdom of Jerusalem*. Boydell Press, 1997.
- Naval Encyclopaedia comprising a dictionary of nautical words and phrases*: L.R. Hamersly, 1881.
- KANDLER, Pietro. *Fasti, Sacri e Profani di Trieste e dell'Istria*, Trieste: Tipografia Weiss. 1849.
- FLETCHER, R.A. *Saint James's catapult: the life and times of Diego Gelmírez of Santiago de Compostela*. Oxford: Clarendon Press, 1984.
- FOX, Uffa. *Sailing, Seamanship and Yacht Construction*. New York: Dover Publication, 2003. ISBN-486-42329-8.
- GAR, Tomasso. *Archivio Storico Italiano ossia Raccolta di Opere e Documenti app. 8*. Firenze: Gio. Pietro Vieusseux, 1844.
- GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*: Aleš Čeněk, 2007. ISBN 978-80-7380-023-9.
- GLOTZ, Gustav. *Ancient Greece at Work: An Economic History of Greece from the Homeric Period to the Roman Conquest*: Georg Olms Verlag, 1987. ISBN 3 487 07928 3.
- GREILSAMMER, Myriam. *Documents relatifs a l'histoire des croisades – Tome XVII, Le livre au roi*. Paris: Académie des inscriptions et belles-lettres, 1995.
- GRIERSON, Phillip. *Byzantine Coins*: University of California, 1982.
- GRUBER, Josef. *Základy námořního práva československého*. Praha: vlastním nákladem, 1922.
- HEIKELL, Rod. *Greek Waters Pilot*. Cambridgeshire: Imray Laurie Norie and Wilson, 2011. ISBN 978 184623 334 0.
- HLEDÍKOVÁ, Zdeňka. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost. 2. vyd.* Praha: Lidové Noviny, 2007.

- HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část, 1. vydání*. Praha: C.H. Beck, 2014.
- CHIBNALL, Marjorie. *Normans*. London: Wiley and Sons, 2006.
- JAL, A. *Glossaire Nautique, Repertoire polyglote de Termes de marine anciens et modernes*. Paris: Chez Firmin Didot Frères, 1848.
- JAL, A. *Archéologie Navale, Tomé II*. Paris: Arthus Bertrand. 1840.
- JOHANSSON, Marcus. *Islamiska Mynt*. Stockholm: Stockholms Universitet, 1997.
- JORANSON, Einar. *Inception of the Career of the Normans in Italy; Legend and History, Speculum Vol. 23, No. 3*. 1948.
- KANDLER, Pietro. *Fasti, Sacri e Profani di Trieste e dell'Istria*, Trieste: Tipografia Weiss. 1849. str. 45
- KEHR, Paul Fridolin. *Italica Pontifica, IX*. Berlin: 1962.
- KIESELBACH, Theodore. *Ursprung der roles d'Oléron und des Seerechtes von Damme – Hansische Geschichtblätter, band XII*. Leipzig: Duncker und Humblot, 1906.
- KIRINOVIČ, Milan. *Námořní právo*. Praha: Nezávislý novinář, 1991.
- KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. Praha: C.H.Beck, 1995. 80-7179-028-1.
- KRIEGER, Karl Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Roles D'Oleron*. Koeln: Boehlau Verlag, 1970. ISBN 3-412-2580-9.
- KRUIT, Jolien. *General average, legal basis and applicable law: the overrated significance of the York Antwerp rules*. Paris: Paris Legal Publishers Uitgeverij Paris, 2017.
- KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. a kol. *Mezinárodní právo soukromé, 8. vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2015.
- LACARRA J.M. *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid: 1948.
- LARSON, Laurence Marcellus. *Kings Mirror – Konnung Skuggsjá*. London: Humphrey Milford, 1917.
- LAURIERE, M. *Ordonnances des Roys de France de la troisième race, vol. IV*. Paris: Imprimerie Royale, 1723.
- LECLERCQ, H. *Third Lateran Council (1179)*. New York: Robert Appleton Company, 1910.
- LEE, Sidney. *Dictionary of National Biography, vol. 27*. London: Smith, Elder and Co., 1891.
- LOUD, G.A. *Latin Church in Norman Italy*. Cambridge: University Press, 2007. ISBN 978-1-107-32000-0.
- LOWNDES, Richard. *Law of General Average*. London: Stevens and Sons, 1888.
- LUNARI, M. *Signorien und Furstentumer, Lexikon des Mittelalters, Bd. 7*. 1894.

- M'CULLOCH, J.R. *Dictionary, practical, theoretical and historical of Commerce and Commercial Navigation*. Philadelphia: A. Hart, 1852.
- MACUR, Josef a kol. *Zásada projednací v civilním soudním řízení*. Brno: Masarykova Universita, 1997.
- I.R. GOVERNO CENTRALE MARITTIMO. 1843. *Editto Politico di Navigazione Mercantile Austriaca*. Trieste: I. Papsch Tipografo dell I.R. Governo, 1843.
- MARSDEN, Reginald G. *Digest of cases relating to shipping admiralty and insurance law from the reign of Elisabeth to the end of 1897*. London: Bradbury and Agnew, 1899.
- MILES, Edmund. *An epitome, historical and statistical, descriptive of the Royal naval service of England*. London: Ackerman, 1841.
- MOTT, Lawrence. *Development of the Rudder, A.D. 100–1600*. London: Chatham Publishing, 1997. ISBN 0-89096-723-7.
- NICOL, George. *Ship Construction and Calculations*. Glasgow: Brown, Son and Ferguson, Limited, 1974.
- NISIO, Saverio. *Degli Ordinamenta et Consuetudo Maris di Trani*. [Online] Dostupné na [https://trani.gocity.it/library/allegati/3\\_letture\\_ordinamenta.pdf](https://trani.gocity.it/library/allegati/3_letture_ordinamenta.pdf).
- NORWICH, John Julius. *The Normans in the South 1016–1130*. London: Longmans, 1967.
- OLESON, Peter John. *Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*. Oxford: University press, 2008. ISBN 9780199734856.
- PANTERA, Pantero. *L'Armata Navale con Vocabolario*. Roma: Egidio Spada, 1614.
- PARDESSUS, Jean Marie. *Collection de Lois Maritimes Antérieures Au XVIIIe Siècle. tomé 6*. Paris: Imprimerie Royale, 1845.
- PARDESSUS, Jean Marie. *Collection de Lois Maritimes, vol. 4*. Paris: Imprimerie Royale, 1837.
- PARK, James Allan. *System of the Law of Marine Insurances 7th ed*. London: Butterworth and son, 1817.
- PARKINSON, Jeremy. *Atlantic France, North Biscay, to the Spanish border*. London: RCC Pilotage Foundation/Imray, Laurie, Norie et Wilson, 2010. ISBN 978-184623-280-0.
- PARSONS, Theophilus. *Treatise on Law of Shipping and the Law and Practice of Admiralty, vol. I*. Boston: Little, Brown and Company, 1869.
- PARSONS, Theophilus. *Law of Shipping and the Law and Practice of Admiralty, vol. II*. Boston: Little, Brown and Company, 1869.
- PAUKNEROVÁ, Monika. *Mezinárodní právo soukromé*. Praha: Aleš Čeněk, 2015. 978-80-7239-321-3.



- KUČERA, Zdeněk. PAUKNEROVÁ, Monika. RŮŽIČKA, Květoslav. ZUNT, Vlastislav. *Úvod do práva mezinárodního obchodu*. Praha: Aleš Čeněk, 2003. 80-86473-32-5.
- POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Praha: Wolters Kluwer, 2016.
- WHITWRIGHT, Julian. *Potential Performance of Ancient Mediterranean*. Southampton: The International Journal of Nautical Archaeology, 2011, Sv. 40.
- PREFÁT Z VLKANOVÁ, Voldřich. 1947. *Cesta z Prahy do Benátek*. Praha: Vesmír, 1947.
- REDDIE, James. *Historical veiw of the Law of Maritime Commerce*. 1841.
- RILEY-SMITH, Jonathan. *Feudal Nobility and the Kingdom of Jerusalem, 1174-1277*. New York: Palgrave Macmillan, 1974. ISBN 978-1-4039-0616-8.
- RUSSO, Renato. *Barletta. La storia*. Barletta: Rotas, 2004. ISBN 88-87927-47-2.
- SANDARS, N.K. *The Sea People: Warriors of the ancient Mediterranean 1250-1150*. London: Thames and Hudson, ISBN 1978. 0-500-02085-X.
- SHEPHARD, James. *Les Roles d'Oleron: Etude des Manuscripts et edition du text*. Poitiers: Universite de Poitiers, 1985.
- SHEPHARD, James. *Les Origines des Roles D'Oléron, Graduation Thesis*. Poitiers: University de Poitiers, 1983.
- SHEPHARD, James. *Roles d'Oléron: A Lex mercatoria of the Sea? Comparative Studies in Continental and Anglo-American Legal History*. Berlin: Duncker and Humblot, 2005.
- SKŘEJPEK, Michal. *Digesta sou Pandectae, tomus I. liber I-XV fragmenta selecta*. Praha: Karolinum, 2015. ISBN 978-80-246-3063-2.
- SOKOL, Anthony. *Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy*. Annapolis: United States Naval Institute, 1968.
- SPINELLI, Trojano. *Saggio di tavola cronologica de' principi e più raguardevoli ufficiali che anno signoreggiato, e retto le Provincie, che ora compongono il Regno di Napoli, dalla seconda venuta de' Longobardi in Italia fino*. Napoli: Giuseppe Bisogni, 1762.
- STARÝ, Jiří. *Zákonem necht' je budována zem*. Praha: Herrmann a synové, 2013. ISBN 978-80-87054-33-8.
- STEEL, David. *Elements and Practice of Rigging and Seamanship, vol. 1*. London: 1794.
- STEVENS, Robert. 1833. *Treatise on Average and adjustment of losses in marine insurance*. Boston: Lilly, Wait, Colman and Holden, 1833.
- STRAKA, Oldřich. *Colreg 72*. Praha: Oldřich Straka, 2006.
- STRAKA, Oldřich. *Námořní jachting*. Praha: 2012.

- STURDER, Paul. *The Oak Book of Southampton 1911, reprint*. London: Forgotten Books, 2015. ISBN 978-1-332-34663-9.
- ŠUBRT, Miroslav a kolektiv. *Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě*. Praha: ICC Česká republika, 2007.
- ŠUBRT, Miroslav. Společná havárie. *Bulletin České společnosti pro dopravní právo*. 2002, Sv. 2.
- TOREMAR, Marcus. *Legal Position of the Ship Master; Master thesis*. Göteborg: Göteborg University, 2000.
- THORNLEY, P. Wilfred. *History of Law Merchant and negotiability*. London: Gray's Inn Press, 1904
- TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. I*. London: Longman and Co., 1871.
- TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. II*. London: Longman and Co., 1873.
- TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. III*. London: Longman and Co., 1874.
- TWISS, Travers. *Black book of the Admiralty, vol. IV*. London: Longman & Co., 1876.
- UNWIN, Tim. *Wine and the Vine, Historical Geography of Viticulture and the Wine Trade*. London: Rutledge, 1996. ISBN 0-415-14416-7.
- VOLPICELLA, Luigi. *Gli antichi Ordinamenti di mare della citta di Trani*. Potenza: 1852.
- VRBA, Vojtěch. Společná havárie a její středověký právní život v Baltském moři. *Právněhistorické studie*. 2018, Sv. 48/2.
- WEINTRIT, Adam. *Advances in Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. CRC Press, 2019. 9780367357603.
- YOUNG, Arthur. 1863. *Nautical Dictionary, 2nd edition*. London: Longman, 1863

## Seznam citovaných a použitých internetových zdrojů

McDANIEL, Michael S., A Cargo Nightmare Prize Contender. In: Cargolaw. [cit. 22.4.2020]  
Dostupné z <[http://www.cargolaw.com/2008nightmare\\_msc\\_sabrina.html](http://www.cargolaw.com/2008nightmare_msc_sabrina.html)>

Allianz Global Corporate and Speciality, Safety and Shipping Review 2019. In: Allianz AGCS. [Cit. 22.4.2020] Dostupné z  
<<https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2019.pdf>>

Encyclopedia Britannica. Heslo „particular average“. [cit. 22.4.2020] Dostupné z  
<<https://www.britannica.com/topic/particular-average>>  
Online encyklopedie. Heslo „MV Cemfjord“, včetně seznamu odkazů. [cit. 27.4.2020]  
Dostupné z <[https://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_Cemfjord](https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Cemfjord)>

Poor decision making led to the Cemfjord's capsizing reveals MAIB investigation report. In: International Institute of Marine Surveying. [Online]. 16.4.2016 [cit. 22.4.2020]. Dostupné z  
<<https://www.iims.org.uk/poor-decision-making-led-cemfjords-capsizing-reveals-maib-investigation-report/>>

19-meter wave sets new record - highest significant wave height measured by a buoy. In: World Meteorological Organization Press Releases. [Online]. 13.12.2016 [cit. 2.5.2020].  
Dostupné z <<https://public.wmo.int/en/media/press-release/19-meter-wave-sets-new-record-highest-significant-wave-height-measured-buoy>>

The Government of the Republic of Estonia, Final report on the MV ESTONIA disaster of 28 September 1994, Pursuant to an agreement concluded between Estonia, Finland and Sweden a "Joint Accident Investigation Commission" for the investigation of the capsizing of the passenger vessel MV ESTONIA; [Online]. [cit. 2.5.2020]. Dostupné z  
<<https://onse.fi/estonia/>>

2019 Merchant fleet. In: UNCTAD Handbook of statistics. [Online]. 10.12.2019 [cit. 22.4.2020]. Dostupné z

<https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>>

WONG, Raymond T.C. Piracy – Does it give rise to a claim for General Average? In: Institute of Seatransport [Online]. [cit. 2.5.2020]. Dostupné z <[http://seatransport.org/wp-content/uploads/2019/06/SV\\_87-Piracy-Does-it-give-rise-to-a-claim-for-General-Average-1.pdf](http://seatransport.org/wp-content/uploads/2019/06/SV_87-Piracy-Does-it-give-rise-to-a-claim-for-General-Average-1.pdf)>

Vessel Tracking. Emma Maersk. [Online]. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<http://www.vesseltracking.net/article/emma-maersk-container-ship>>

Association of Average Adjusters. [Online]. [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <<https://www.average-adjusters.com/>>

Association Mondiale de Dispatcheurs / International Association of Average Adjusters [Online]. [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <<http://www.amdadjusters.org/>>

United Nations Treaty Collection. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Status k 31.5.2020. [Online]. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec)>

CORNAH, Richard. Guide to General Average. Richards Hogg Lindley Limited, Average Adjusters, Marine Claims Consultants. *www.rhlg.com*. stránky 1 – 10; [Online] [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://www.ctplc.com/media/72233/A-Guide-to-General-Average.pdf>>

CORNAH, Richard. YORK ANTWERP RULES 2016 A SUMMARY OF THE CHANGES. Richards Hogg Lindley Limited, Average Adjusters, Marine Claims Consultants. *www.charlestaylor.com*; [Online] 10.5.2016 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<http://www.charlestaylor.com/media/407923/york-antwerp-rules-2016.pdf>>

Incoterms rules. ICC International Chamber of Commerce. In: <https://iccwbo.org>; [Online] [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>>

INCOTERMS. In: online magazín EPRAVO.CZ. 2012. ID: 15828; *www.epravo.cz*; [Online] 25.2.2012 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://www.epravo.cz/top/clanky/incoterms-15828.html>>

Terms and Conditions of Carriage. MAERSK 2018; [Online] 2018 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://terms.maersk.com/>>

SAFETY 4 SEA. The problems of ship breaking in India: An overview. In: *SAFETY 4 SEA*. [Online] 11.6.2018. [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <[https://safety4sea.com/the-problems-of-ship-breaking-in-india-an-overview/?\\_\\_cf\\_chl\\_jschl\\_tk\\_\\_=8a2e4b3f1af7edcc6587568f8829a2ec6f5c5e58-1588426738-0-Ad4eUuhApChB121HSg-y-kL0IUczq3G18u9K7oyLdlgMRYRcU4LewSp9bmfvRX6vB1W5FhMwiJw3EJxJuKbR1QjDEsdG65czfLCXsox\\_2p.](https://safety4sea.com/the-problems-of-ship-breaking-in-india-an-overview/?__cf_chl_jschl_tk__=8a2e4b3f1af7edcc6587568f8829a2ec6f5c5e58-1588426738-0-Ad4eUuhApChB121HSg-y-kL0IUczq3G18u9K7oyLdlgMRYRcU4LewSp9bmfvRX6vB1W5FhMwiJw3EJxJuKbR1QjDEsdG65czfLCXsox_2p.)>

TEWARI, Namita. India eyes 60 per cent share of global ship recycling business. In: *The Economic Times. Shipping/Transport*. [Online] 25.12.2019 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z <<https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping-/-transport/india-eyes-60-per-cent-share-of-global-ship-recycling-business-higher-gdp-contribution-mandaviya/articleshow/72964082.cms>>

India, EU new alert Pollutants at. 2016. Science for Environment Policy. *EU new alert Pollutants at India biggest ship recycling yard*. Thematic Issue 55 [Online] EU, 2016. Dostupné z <[https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/pollutants\\_india\\_ship\\_recycling\\_yard\\_heavy\\_metals\\_petroleum\\_hydrocarbons\\_55si3\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/pollutants_india_ship_recycling_yard_heavy_metals_petroleum_hydrocarbons_55si3_en.pdf)>

SKŘIVÁNEK, Miloš. První byla Republika. In : *Historie námořní plavby*. [Online] [cit. 22.5.2020]. Dostupné z: <<http://www.namorniplavba.cz/cnp/352.html>>

Web rodiny Kolowrat-Krakowských. *Kolowrat-Krakowští*. [Online] [cit. 27.5.2020]. Dostupné z: <<http://www.kolowrat.cz/cs>>

Intermediari Assicurativi. *Prova di fortuna*. In: Glossario Assicurativo [Online] 30.5.2012 [cit. 27.5.2020]. Dostupné z:

<<https://www.intermediariassicurativi.it/glossario/P/prova-di-fortuna.html>>

E-shop lodní výbavy a výstroje. Classic Boat Supplies. *Fixed eye wooden block with becket, kladka s okem a čepem*. [Online] [cit. 2.4.2020]. Dostupné z: <<https://shop.classic-boat-supplies.com.au/blocks-pulleys/wooden-blocks/fixed-eye-wooden-block-with-becket-harken/>>

Online encyklopedie. Heslo Tarí. [Online] [cit. 12.4.2020]. Dostupné z:

<<https://it.wikipedia.org/wiki/Tar%C3%AC>>

Indictions tables. In: *Skypoint*. [Online] [cit. 12.4.2020]. Dostupné z:

<<http://www.skypoint.com/members/waltzmn/MSDating.html#Indiction>>

CAPPELLETTI. Le chiese d'Italia, XXI, 47; VANIA, Cenno storico della citta di Trani (Barletta, 1870). In: Catholic Encyclopaedia [Online]. [cit. 1.6.2020]. Dostupné z: <[https://en.wikisource.org/wiki/Catholic\\_Encyclopedia\\_\(1913\)/Diocese\\_of\\_Trani\\_and\\_Barletta](https://en.wikisource.org/wiki/Catholic_Encyclopedia_(1913)/Diocese_of_Trani_and_Barletta)>

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. In: *Assets publishing service UK* [Online]. [cit. 1.6.2020]. Dostupné z:

<[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/228988/8243.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/228988/8243.pdf)>

MOELLER, Charles. "Assizes of Jerusalem." In: *The Catholic Encyclopedia*. Vol. 2. New York: Robert Appleton Company, 1907. [Online] [cit. 2.6.2020] Dostupné z

<<http://www.newadvent.org/cathen/02001a.htm>>

KRATOCHVÍL, Zdeněk. Kultury egejské oblasti v textech a obrazech, webová kniha. In: *www.keros.cz* [Online] [cit. 2.6.2020] Dostupné z

<[http://142521.w21.wedos.ws/domains/keros.cz/index.php?title=Hlavn%C3%AD\\_strana](http://142521.w21.wedos.ws/domains/keros.cz/index.php?title=Hlavn%C3%AD_strana)>

## Seznam citovaných judikátů

Sheppard v. Wright, 1 Shower (UK)

P.C. (ed. 1876) 18 (Cases in Parliament Resolved and Adjudged, Upon Petitions and Writs of Error, rozhodnutí House of Lords). MARSDEN, Reginald G. *Digest of cases relating to shipping*, str. 580.

Royal Exchange Shipping Co. v. Dixon (UK)

56 L. J. Q. B. (Law Journal Queens Bench) 266; 12 App. Cas., 11: 56 L. T. 206; 35 W. R. 461; 6 Asp. JW. C. 92—H. L. (K.); Court of Appeal 18.5.1885

Barnard v. Adams (USA)

US Supreme Court 1850; 51 U.S. (10 How) 270, [syllabus Online] [cit. 5.5.2020]. Dostupné z <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/51/270/>>

The Longchamp

Mitsui & Co Ltd and others (Respondents) v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG and another (Appellants) [2017] UK Supreme Court 68; Case ID UKSC 2016/0164; In: Supreme Court UK [Online]. [cit. 7.5.2020]. Dostupné z <<https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2016-0164.html>>

Wilson v. Bank of Victoria (UK)

1867, 36 L.J., Q.B. 89; L.R. 2 Q.B. 203; 16 L.T. 9; 15 W.R. 693

Harrison v. Bank of Australasia (UK)

1872, H.L.J., Ex. 36; L.R. 7 Ex. 39; 25 L.T. 914; 20 W.R. 385; 1 Asp M.C. 198

Rossiter v. Chester (USA)

Asher Rossiter and Charles G. Wicker v. John Chester and Henry T. Stringham. 1841; 1 Doug. 154; In: Reports of Cases Argued and Determined in the Supreme Court of the State of Michigan. [1843-1847] Dostupné online z <<https://books.google.cz/books?id=1i5FAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false>>

Gillet v. Ellis (USA)

Illinois Supreme Court, Jonathan Gillett and others, appellants, vs. Joel Ellis, appellee, 11 Ill. 579; June 1, 1850; *Appeal from Cook County Court of Common Pleas*.

Hallett v. Wigram (UK)

19 Law J. Rep. (N.S.) C.P. 281, Court of Common Pleas. 1850 9 CB 580



## Seznam citovaných článků z periodik

CONIGLIO, G. La società di Trani e gli ordinamenti. *Archivio storico publiese*. 1981, Sv. 24.

HARLAFTIS, Gelina. *Research in Maritime History No. 28 New Directions in Mediterranean Maritime History*. St. John: International Maritime Economic History Association, 2004.

POLÁČEK, Bohumil. 2014. Společná říční havárie. *Acta universitatis brunensis – Evropské mezinárodní právo soukromé teorie vs. praxe*, Brno: Masarykova Universita, 2014, Sv. 522

POLÁČEK, Bohumil a DOSTALÍK, Petr. *Lex Rhodia de Iactu a společná havárie*. Praha: Univerzita Karlova, 2017, *Právněhistorické studie* 47/1,

## **Anotace**

Společná havárie, vznik a vývoj v souvislostech námořní praxe

Tématem práce je společná havárie, konkrétně vznik a vývoj institutu společné havárie, vliv specifických podmínek a okolností námořní plavby na proces rozvoje tohoto institutu mezinárodního, resp. námořního a mořského práva z pohledu námořní praxe a vývoj jejích právních úprav; Práce analyzuje okolnosti a proces vzniku a postupného vývoje institutu společné havárie, interpoluje pravděpodobné podstatné skutečnosti a souvislosti ovlivňující tento proces. Z hlediska mezinárodního práva soukromého a námořního práva jsou hodnoceny kromě shora uvedeného i související problémy mezinárodněprávního charakteru, jako je určení příslušnosti justičních orgánů, určení adresátů norem, harmonizace norem a metody realizace záměrů zákonodárců. Recentní česká právní úprava je stručně analyzována z teoretického právního hlediska a dále je konstatován její vývoj a návaznost na právní řád Rakousko-Uherska. Ze základních historických pramenů práva společné havárie jsou stručně popsány Rhodský námořní zákon, Digesty, Basilika, Ordinamenta di Trani, Tabula Amalfitana, Ordre de Jerusalem a konečně Chartre de Oléron.

Klíčová slova

[společná havárie], [mezinárodní právo soukromé], [námořní právo]

## **Abstract**

General Average, its origin and development within the context of seamanship and navigation

Rigorous thesis focuses on General Average and above all, putting its origin and evolution to context of legal history and theory, understanding its elements both from Seamanship and Law point of view, and/or procedures of navigations participants. The thesis also evaluates probable circumstances of General Average emergence and development from perspective of International Private Law. Thesis analyses conditions and circumstances of General Average historical emergence, interpolates relevant and essential facts involving it. Furthermore the thesis puts to context essential issues of international law, court procedures, jurisdiction, methods and measures implementing objects of legislator. Recent czech codification is theoretically analysed and relation to Austro-Hungarian body of Laws is represented. Sea Laws, Digesta, Ordinamenta and other codifications are collated.

Keywords

[General Average] [International Private Law] [Maritime Law]