

ZÁKONNÉ ZÁSTAVNÍ PRÁVO VE VZTAHU KE SPOLEČNÉ HAVÁRII: KOMPARATIVNÍ POHLED ČESKÉ A AMERICKÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY V OBECNÉ ROVINĚ

MARITIME LIEN AND PLEDGE IN RELATION TO GENERAL AVERAGE: COMPARATIVE VIEW OF CZECH AND AMERICAN LEGAL FRAMEWORK

Vojtěch Vrba¹

<https://doi.org/10.24040/pros.07.05.2021.ssp.324-337>

Abstrakt

Příspěvek pojednává o některých akcesorických institutech k tzv. společné havárii jak je zná česká a americká právní úprava. Analýze je přitom podrobena zejména textace jednotlivých zákonných právních norem, v americké úpravě pak i úprava mimozákonná.

Klíčová slova

námořní právo, společná havárie, zástavní právo, zadržovací právo, maritime lien

Abstract

The presentation deals with matters of accessoric institutes to general average according to Czech and American legal framework. Analysis is primarily focused on legislative framework, American part of the issue contains the analysis of other, non-Act sources as well.

Keywords

Maritime law, general average, pledge on cargo, retention right, maritime lien

Úvod

Společnou havárií se rozumí specifický mechanismus náhrady škody, resp. díky současnému pojetí náhrady škody spíše mimořádných nákladů, spojených s riziky neodmyslitelně spjatými s lodní dopravou. Tento text se zabývá výhradně problematikou

¹ Mgr. Vojtěch Vrba je interním doktorandem na právnické fakultě Západočeské univerzity v Plzni, a to v programu „Teoretické právní vědy“, specializace „Občanské právo“. Věnuje se ve svých statích zejména soukromoprávní problematice v kontextu právních dějin a námořního práva.

spoločné havárie v lodní doprave námořní. Stranou zůstává problematika v dopravě vnitrozemské plavby, obsažená v českém právním řádu v zákoně o vnitrozemské plavbě.²

V českém prostředí se společnou havárií komplexněji zabývala v obecné rovině pouze autorská dvojice Poláček-Dostalík,³ velmi stručně o ní pojednávají některé učebnice mezinárodního práva či mezinárodního obchodu⁴ a v roce 2007 jí byla věnována přehledová publikace⁵, která ovšem obsahuje zejména znění platných norem mezinárodního práva a českou úpravou se příliš nezabývá.

Pro studium americké úpravy představuje bránu zejména učenice od Schoenbauma.⁶ Bohužel, v českém prostředí není výběr dostupné literatury příliš bohatý, proto lze odkázat převážně na odborné anglickojazyčné články od různých autorů, kteří se zabývají společnou havárií obecně.⁷

Společná havárie

Její první – a nejuniverzálnější – definici přináší již Digesta v knize 14, titulu druhém:

„Pokud je zboží vyhozeno pro všechny, pak se mají všichni také příspěvkem podílet na náhradě.“⁸

V mezinárodněprávní rovině lze nalézt definici v tzv. Yorsko-Antverpských pravidlech – dokumentu, který je pravidelně aktualizován Comité Maritime International⁹ a

² Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

³ DOSTALÍK, P. – POLÁČEK, B. Lex Rhodia de iactu a společná havárie. In: Právněhistorické studie, roč. 47, 2017, č. 1. ISSN 0079-4929, s. 5-25; dále DOSTALÍK, P. Nakládání s cizí věcí v soukromém právu. Leges: Praha, 2020. 151 s. ISBN 978-80-7502-398-8.

⁴ POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II. Wolters Kluwer: Praha, 2016. 456 s. ISBN 978-80-7552-424-9; ROŽEK, P. Námořní doprava. Institut Jana Pernera: Pardubice, 2007. 79 s. ISBN 978-80-8653-039-0; HANÁK, F. Společná havárie v plavbě vnitrozemské. Československá obchodní komora: Praha, 1969. 78 s.

⁵ ŠUBERT, M. a kol. Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě. ICC Česká republika: Praha, 2007. 80 s. ISBN 978-809-0329-799.

⁶ SCHOENBAUM, T. J. Admiralty and maritime law. West Academic Publishing: St. Paul, MN, 2019. 1034 s. ISBN 978-16-3459-688.

⁷ FUJIMOTO, K. The Essentials of General Average. In: The Annals of the Hitotsubashi Academy, roč. 5, 1954, č. 1, s. 1-21; MUKHERJEE, P. K. The Anachronism in Maritime Law that is General Average. In: World Maritime University Journal of Maritime Affairs, roč. 4, 2005, č. 2, s. 195–209. ISSN 1654-1642.

⁸ BLAHO, P., a kol.: Digesta seu Pandectae/Digesta neboli Pandekty: Fragmenta selecta/Vybrané části. Karolinum: Praha, 2015. 704 s. ISBN 978-80-2463-063-2, s. 625.

⁹ York Antwerp Rules, v aktuálním znění (poslední revize 2016). Dále jen „YAR“.

původně vzešel ze série konferencí v druhé polovině devatenáctého století.¹⁰ Definici obsahuje v prvním odstavci pravidla A:

*„O společnou havárii se jedná pokud, a pouze pokud, je způsobena či utrpěna jakákoliv mimořádná škoda či jiný výdaj úmyslně a rozumně za účelem obecného bezpečí nutného k zachování majetku, jež je předmětem společného námořního podniku.“*¹¹ Podnik zde nelze žádným způsobem chápat ve vztahu k „podnikání“ a „podnikateli“ podle §§ 420 a 421 Občanského zákoníku¹². Spíše ve smyslu rčení o tom, že cestovatel „podniká“ dalekou cestu.

Z definice lze extrahovat tři základní určující markanty, které musí existovat, aby existovala společná havárie:

1. Existuje nebezpečí či zkáza, která je bezprostřední.
2. Existuje škoda, která je učiněna volně a s účelem obecného prospěchu.
3. Nebezpečí či zkáze je tak zabráněno.¹³

Pokud splní společná havárie tyto definiční znaky, pak se postupuje tak, že je škoda rozvržena poměrně mezi všechny zúčastněné na námořním podniku.¹⁴

Současná česká úprava je obsažena v §§ 69-74 zákona o námořní plavbě¹⁵. Klíčovou je její definice, kterou obsahuje § 69 odst. 1 a 2:

„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. Společnou havárii se rozumějí škody, které vzniknou úmyslným a účelným způsobením škody pro záchranu majetkových hodnot ze společného námořního nebezpečí.“

(...)

„Společná havárie se rozvrhuje mezi loď, přepravné a náklad poměrně podle jejich hodnoty na vrub provozovatele loď a vlastníka nákladu, kteří jsou povinni nést poměrnou část škody ze společné havárie.“

¹⁰ FUJIMOTO, s. 6.

¹¹ „There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.“

¹² Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Dále jen „OZ“.

¹³ SCHOENBAUM, s. 818.

¹⁴ YAR, pravidlo A, odst. 2.

¹⁵ Zákon č. 61/2000 Sb., Zákon o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Dále jen „ZNP“.

V jádru tak jde o společnou odpovědnost za škodu zúčastněných na provozu lodní dopravy – vlastníků přepravovaného zboží a provozovatele – způsobenou za účelem zmírnění či odvrácení dopadů specifického druhu nebezpečí. Povinnost k náhradě škody pak stihá každého povinného poměrně vzhledem k hodnotě majetku, který měl na palubě, resp. k výši přepravného a dalších příjmů a výdajů v případě provozovatele.

V americkém „*admiralty law*“¹⁶ je konstrukce existence institutu společné havárie typicky anglosaská. Základ lze najít v § 1305, odst. 2 Carriage of Goods by Sea Act¹⁷. Ten však žádnou definici neobsahuje – pouze odkaz, že ustanovení charter parties a konosamentů týkající se společné havárie jsou přípustná. Precedenční judikatura tak reálně dovedla přímou použitelnost Yorsko-Antverpských pravidel. K jejich jednotlivým principům je však přihlíženo mírně odlišně než celosvětově.¹⁸

Vzhledem k častému investičnímu účelu přepravovaného zboží (dnes přepravuji textil, abych ho dále prodával, dříve jsem mohl tímto způsobem přepravovat třeba víno¹⁹) a podnikatelskému způsobu provozování dopravy se časem vyvíjí v souvislosti s pohledávkou ze společné havárie její běžné zajištění prostřednictvím zadržovacího nebo zástavního práva k nákladu svědčícího přepravci.

Zástavní a zadržovací právo v případech společné havárie

O „původnosti“ zadržovacího práva svědčí jeho výskyt v Justiniánském Corpus Iuris Civilis, resp. v Digestách, shrnujících úpravu druhého a třetího století.²⁰ V akcesoritě dluhu z nesplaceného přepravného lze tyto praxe dohledat nejpozději v devátém století v Basilikách,²¹ ve vztahu ke společné havárii se pak objevují v průběhu šestnáctého a

¹⁶ O admiralty law a maritime law viz SCHOENBAUM, s. 89 a násl.

¹⁷ Carriage of Goods by Sea Act, 46 USC, 1936. Dále „*COGSA*“.

¹⁸ SCHOENBAUM, s. 818-819.

¹⁹ Viz tzv. Olerónská pravidla, čl. VIII. The Rules of Oleron (circa 1266). In: Admiraltylawguide.com [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné na internetu: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>.

²⁰ Digesta, kniha 14, 2. tit., fr. 2, předmluva a odst. 6, SCOTT, S. P. The Civil Law: The Enactments of Justinian: The Digest or Pandects – Book XIV. In: The Roman Law Library, <http://www.justinien.net> [online]. Grenoble: Iustinianus Project, 2015 [cit. 2020-05-16]. Dostupné na internetu: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14_Scott.htm#II; srov. PARDESSUS, J. M. Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle. L'Imprimerie Royale: Paris, 1828. 615 s., s. 70.

²¹ PARDESSUS, s. 172-173.

sedemnástého storočia v súvislosti se španielskou a portugalskou expanziou.²² V súčasnej verzii Yorského Antverpských pravidiel tento akcesorický vzťah nenajdeme. Jeho existencie sa predpokladá vzhľadom k národným úpravám, ktoré jej obvykle obsahujú.

Český ZNP obsahuje odkaz na zástavné právo vo svojom § 70 ods. 1, kde lze čítať, že „*K zajištění nároků ze společné havárie má provozovatel loď zástavní právo k nákladu, který je lodí přepravován.*“

Zástavné právo radí česká úprava systematicky medzi vecná práva k cudzím veciam a ako takej je upravuje primárne v § 1309 a násl. OZ. Americká úprava oproti tomu vychádza z pojetia námorného zástavného práva ako špecifického – a špeciálneho – inštitutu, ktorý a priori nevychádza z obecné úpravy. Jeho definície, vytvorená uvedeným precedentsom a precedentsy na ne naviazujúcimi, tak musí byť chápaná do maximálnej miery samostatne.

Odvíja sa v prvej rade od ustanovenia § 31301 zákona o námornom zástavnom práve.²³ Spoločné havárie sa dotýkali jeho pôvodní §§ 971-975, dnes identifikovateľné ako § 31301, ods. 1-5.²⁴ Podľa nich sa zástavné právo k nákladu vzešlé ze spoločné havárie radí medzi „prioritné“ zástavné práva.²⁵ Ostatní vymezujú základní procesní náležitosti s námorným zástavným právom spjaté.

Samotnou smérodajnou definíciou tak prináša súdny rozhodnutie vo veci *Agathe* z roku 1895.²⁶ Loď *Agathe* sa plavila z Mobile v Alabame do škótskeho Dundee. Na palube viedla tovar, ktorý si kúpil pán Martin. Pri uzatváraní kúpnej smlouvy si strany ujednaly, že až dorazí loď do Škotska, zaplatí Martin za tovar prepravné, proti predložení charter party a priloženého konosamentu. Keďže pán Martin nechcel riešiť vec sám, vyslal svoje dva zástupcov, Fleminga a Barryho, aby sa o vec postarali.²⁷

Když oba páni dorazili do prístavu, setkali sa s kapitánom *Agathe*, ktorý je informoval o tom, že je okrem prepravného ešte potreba zaplatiť podiel na spoločnej havárii. Je však ochotný celú vec uzavrieť tak, že im tovar vydá za sumu zodpovedajúcu vyčíslenému podielu na spoločnej havárii a prepravnému. Páni súhlasili, peniaze zaplatili a tovar prevzali.

²² SINGH, S. A Comment on the Concept of Maritime Lien. In: Journal of the Indian Law Institute, roč. 48, 2006, č. 4, s. 572-576. ISSN 0019-5731, s. 572-573.

²³ United States Maritime Lien Act, 46 USC, 1910 (nov. 1920). Dále „USMLA“.

²⁴ SINGH, s. 573.

²⁵ §31301, ods. 5 USMLA.

²⁶ The *Agathe*, 71 F. 528, 530.

²⁷ The *Agathe*, 71 F. 528, 529.

Následně zaplacenou částku vymáhali na panu Martinovi, kterému se to hrubě nelíbilo a zažaloval provozovatele *Agathe*.²⁸

Soud mimo jiné konstatoval, že existuje-li právní nárok na určitou sumu, spjatou se společnou havárií, pak se nemůže nikdo dostat do rozporu s právem v případě, že za vydání zboží vyžaduje sumu takové výše.²⁹ Tím dovodil existenci a formu tzv. „*maritime lien*“, tedy námořního zástavního práva.

Srovnání obou pojetí zástavního práva

Společné markanty obou úprav je třeba hledat zejména v nejobecnější rovině. Jak podle české, tak podle americké úpravy se jedná o práva věcná – práva, která jsou svou povahou svázána s věcí. Sledují její osud, s věcí zanikají, přecházejí a ze zákona, resp. práva, k ní vznikají.³⁰ Podle české právní úpravy vykazuje zástavní právo osm klíčových znaků.

V první řadě jde o zajišťovací právní institut.³¹ To otevírá bránu ke všem jeho dalším určujícím znakům a zároveň ho v nejobecnější rovině vymezuje oproti jiným obdobným právům. Z povahy věci je námořní zástavní právo také zajišťovacím institutem, jakékoliv jsou jeho odlišnosti.

Druhým klíčovým znakem zástavního práva po jeho zajišťovací povaze je to, že se jedná o věcné právo – právo k věci.³² Vyplývá to z jeho systematického zařazení v zákonné úpravě. Získává tak všechny atributy věcných práv – tedy zejména možnost uplatnění vůči všem bez výjimky. Díky žalobním nárokům *in rem* se dá i námořní zástavní právo považovat za právo věcné. Nároky *in personam* ve vztahu k námořnímu zástavnímu právu hrají až druhořadou roli, ačkoliv je lze také uplatňovat.³³

Třetím znakem zástavního práva je jeho publicita. Má-li mít účinky *erga omnes*, je bezpodmínečně nutné, aby jej všichni mohli zjistit. V českém prostředí se to děje díky jeho obligatornímu uveřejňování ve veřejných seznamech, pokud není skutečnost, že na věci vázne zástavní právo seznatelná jinak, např. označením.³⁴ Americká úprava námořního zástavního

²⁸ *The Agathe*, 71 F. 528, 529-530.

²⁹ *The Agathe*, 71 F. 528, 530.

³⁰ Srov. SINGH, s. 572.

³¹ VYMAZAL, L. Zástavní právo. Wolters Kluwer: Praha, 2019. 589 s. ISBN 978-80-7598-516-3, s. 11.

³² VYMAZAL, s. 12.

³³ SCHOENBAUM, s. 828.

³⁴ VYMAZAL, s. 13.

práva oproti tomu takto striktní není – zápis do veřejného seznamu je pouze možností, nikoliv povinností.³⁵ Právo lze zapsat do evidence u National Vessel Documentation Center ve Falling Waters v Západní Virginii.³⁶ Vyjevuje se tak silná podobnost se zadržovacím právem – ačkoliv je poznatelné komukoliv, kdo do něj zkusí zasáhnout – např. zákazník, kterému vlastník nákladu své zboží prodal a on si ho hodlá odnést z přístavního skladiště. Kapitán jej buď upozorní na existenci námořního zástavního práva, nebo ho o něm dříve či později nejspíše zpraví provozovatel plavidla. Na zboží ovšem žádné označení nebude a neexistuje žádný veřejný seznam, který by právo musel evidovat.

Čtvrtý znak lze shledat ve faktu, že zástavní právo je vždy právem k cizí věci. Vlastnictví zástavy nepřechází na zástavního věřitele.³⁷ Ten pouze získává k věci, která je předmětem zástavy, určitý modus chování, uplatnitelný za konkrétních podmínek. Do jisté míry jsou si v tomto směru obě úpravy velmi blízké. Americká úprava je ale přesto samotným moderním jednáním poněkud odlišná – prodej povoluje a priori ve vztahu k lodi, prodej zboží či přepravované věci není obvyklý – a právo jej také neupravuje.³⁸ Má tak zejména možnost zastavenou věc zadržet a vyžadovat za ní nějakou formu úpisu – např. tzv. *average bond*, dlužní úpis ze společné havárie.³⁹

Pátým znakem je akcesorita jeho existence – se zánikem dluhu, na který se váže, samo zaniká.⁴⁰ Tak je tomu bez výhrad i u námořního zástavního práva podle americké právní úpravy, a to lhostejno, zda se váže k lodi či nákladu a z jakého důvodu vzniklo.⁴¹ U zboží, resp. přepravované věci, zaniká taktéž jeho bezvýhradným předáním příjemci, což je specialitou a zaslouží pozornost zejména ze strany kapitána lodi.⁴² České právo o takto specifické situaci mlčí a z obecné úpravy ji dovodit nelze.

Znak šestý tvoří subsidiarita zástavního práva. Jeho realizace je možná teprve v momentě, kdy není uspokojena zajištěná pohledávka.⁴³ U námořního práva to lze konstatovat pouze ve vztahu k soudnímu prodeji lodí, nikoliv nákladu. Navíc, jak k lodi, tak

³⁵ SCHOENBAUM, s. 422.

³⁶ SCHOENBAUM, s. 422.

³⁷ Srov. VYMAZAL, s. 12.

³⁸ SCHOENBAUM, s. 440.

³⁹ SCHOENBAUM, s. 828.

⁴⁰ § 1376 OZ.

⁴¹ SCHOENBAUM, s. 445.

⁴² SCHOENBAUM, s. 446.

⁴³ VYMAZAL, s. 17.

k nákladu, vzniká zadržovací právo v momentě, kdy vzniká dluh – tedy, v okamžiku, kdy dojde ke společné havárii.⁴⁴

Předposlední, sedmý znak, tvoří princip legality u některých druhů zástavních práv. U nich nedojde k jejich platnému vzniku, dokud nejsou právem předepsaným postupem zapsány do veřejného rejstříku. Americká úprava tento prvek zcela postrádá – s výjimkou možnosti zapsat právo do evidence u National Vessel Documentation Center.⁴⁵ V české úpravě se ovšem jedná o obligatorní znak pouze některých práv – a zákonné zástavní právo z případů společné havárie takovým právem není. Jeho vznik bude naopak velmi podobný vzniku zástavního práva námořního – vznikne pravděpodobně v okamžiku události kvalifikovatelné jako společná havárie.

Poslední znak obecného českého zástavního práva a tím pádem i zástavního práva ze společné havárie tvoří konkrétnost věci, zatížené takovým právem.⁴⁶ Požadavek konkrétnosti splní jak zboží na palubě, sepsané a popsané v konosamentu, tak zboží nebo náklad vymezený jakýmkoliv jiným dokumentem. V tomto bodě se tak obě úpravy shodnou. Pro obě úpravy je také shodné, že výše dluhu nebude v momentě vzniku zástavního práva konkrétní. Český zákonodárce v takovém případě stanovuje jedinou povinnost, a to aby bylo alespoň možné zjistit způsob, jakým bude výše dluhu stanovena⁴⁷ – a tou je zákonem upravené dispašní řízení⁴⁸. Podmínka se však váže zejména k platnosti vzniku samotného práva – a jelikož titulem u práva ze společné havárie je zákon, musíme hledat, pokud možno co nejkonformnější výklad s omezením daným OZ.

První vážnější komplikace přichází ve chvíli, kdy se ptáme, vůči komu obě zástavní práva působí. Zatímco české zástavní právo *ex lege* působí vůči všem – prodat věc, na které vážně zástavní právo lze, byť stanoveným způsobem, komukoliv,⁴⁹ americká úprava je komplikovanější. Ačkoliv zůstává věcněprávní ve smyslu toho, že právo „lpí“ na věci, mnohem blíže má k českému právu zadržovacímu.⁵⁰ Obvykle totiž nedojde k prodeji nákladu třetí osobě, ale k jeho zadržení do doby, než dlužník zaplatí svůj originální dluh ze společné

⁴⁴ SCHOENBAUM, s. 422.

⁴⁵ SCHOENBAUM, s. 422.

⁴⁶ VYMAZAL, s. 18.

⁴⁷ § 1309, odst. 1 OZ.

⁴⁸ Upravené v §§71-72 ZNP.

⁴⁹ § 1359 OZ.

⁵⁰ SCHOENBAUM, s. 411-412.

havárie – ostatne jako tomu bylo i v případě již zmiňovaného precedentního rozhodnutí ve věci Agathe.⁵¹

Na druhou stranu, není neobvyklé, že místo prodeje věci, je celá záležitost řešena jiným, velmi obvyklým způsobem. Stává se totiž zcela běžně, že se celý proces týkající se vyčíslení nákladů společné havárie protáhne nezřídka až na více než rok. Vlastník, zbaven možnosti manipulace s nákladem, který je často zbožím, se může provozovateli plavidla buď sám, nebo prostřednictvím ručitele, upsat tzv. *general average bondem* – tedy dlužním úpisem ze společné havárie.⁵² Ten pak osvědčuje právo domáhat se dluhu vzešlého z konkrétního případu společné havárie. Přesto se do něj uvádí, jakého zboží, resp. jakého konkrétního nákladu se řízení o společné havárii týká.⁵³ V první řadě to má praktické odůvodnění v tom, že je to hodnota zboží, ze které se počítá příspěvek na společnou havárii.

Na druhou stranu, pokud jde o loď a ne zboží – na ní právo lpí do té míry, že i s jejím prodejem v dobré víře přejde.⁵⁴ V praxi to znamená, že se věřitel může domáhat splacení dluhu na novém majiteli. Je otázka, jestli se dá dovodit takto analogický přechod práva právě i u samotného zboží. Vzhledem k tomu, že velmi často je přepravované zboží vymezeno v konosamentu, který je obchodovatelný, pak z podstaty věci dochází mnohem častěji ke změně vlastníka samotného zboží než lodi. Je tak žádoucí, v rámci zachování principu lpění, aby pokud právo přechází s lodí, přecházelo i se zbožím. Vyžaduje to samotná věcná povaha (*in rem*) práva.

Na podobnou notu je třeba se ptát, zda lze uspokojit dlužníka samotným prodejem předmětu, na němž právo lpí. Ostatně právě to je hlavním markantem, rozlišujícím v české úpravě, zda se jedná o právo zadržovací nebo zástavní. Pokud by provozovatel prodal loď zatíženou zástavním právem, a hodlal by splatit dluh z utržených prostředků, čímž by směřoval k tomu, aby právo zaniklo, plnil by v tu chvíli cizí dluh – dluh nového majitele, který loď v dobré víře převzal. Vzniklo by tak bezdůvodné obohacení na straně věřitele ve vztahu k původnímu majiteli, zástavní právo by ovšem zaniklo se zánikem dluhu. Takto lze ale uspokojit pouze námořní zástavní právo k lodi samotné.⁵⁵ Definitivní uspokojivou odpověď lze nalézt opět pouze argumentací týkající se povahy práva. Dluh takto splnit bez

⁵¹ Viz Beverly Hills National Bank & Trust Co., Appellant, v. Compania De Navegacione Almirante S.a., Panama, Appellee, 437 F.2d 301 (9th Cir. 1971); E. J. DuPont de Nemours & Co. v. Vance, 60 U.S. 162 (1856), The Agathe, 71 F. 528.

⁵² SCHOENBAUM, s. 828.

⁵³ Viz Příloha 1.

⁵⁴ SCHOENBAUM, s. 422.

⁵⁵ SCHOENBAUM, s. 440.

výhrad lze i ve vztahu ke zboží, jelikož se jedná primárně o právo *in rem*, s prvky *in personam*, které jsou ovšem věcné povaze podřízeny, dojde-li k zániku dluhu a s ním i zástavního práva.⁵⁶

Závěr

Jak je vidět, americká úprava se podobá v mnohém spíše českému právu zadržovacímu než zástavnímu. Hlavní výhodou i nevýhodou takového přístupu je jeho zdánlivá neakceschopnost. Pokud si věřitel volí zajišťovací institut, jsou pro něj nejrelevantnější dvě okolnosti: míra donucení dlužníka plnit a míra možnosti co nejrychlejšího uspokojení věřitele. Rozdíl mezi oběma je velmi dobře patrný právě u zástavního a zadržovacího práva. Zatímco právo zadržovací nutí spíše dlužníka plnit, zástavní právo se vyznačuje maximální okamžitou likviditou dluhu.

Zadržovací právo je tak vhodnější u závazků, ze kterých má dlužník získat buď nezastupitelnou věc, nebo věc jinak – např. ekonomicky – jedinečnou. Vidina rekonstruované čínské vázy z dynastie Čang ve vlastním obývacím pokoji spíše, než ve skladišti v Moldauhafenu vede dlužníka k tomu, aby plnil. Stejně tak vidina značkových bot Converse dovezených z Bangladéše, na kterých stojí jeho podnikání v malém exkluzivním butiku v pražských Holešovicích.

Zástavní právo naproti tomu umožňuje bez ohledu na dlužníka jednoduše zástavu zpeněžit, a to i do značné míry bez ohledu na tržní hodnotu věci. Hodí se tak zejména k zajištění věcí zastupitelných, u kterých je schopen dlužník nalézt náhradu, má-li plnit v budoucnu i další dluhy. Zrovna u podnikání v přepravě takové hledisko platí dvojnásob – v momentě, kdy dopravce rozprodává přepravovaný náklad jako na běžícím pásu, ztrácí pověst dobrého podnikatele a s ní svou hodnotu. Takový následek by byl na místě v momentě, kdy by tímto neuváženým způsobem sanoval svá vlastní neuvážená rozhodnutí. Ovšem přesně takovými rozhodnutími nejsou ta, která vedou ke společné havárii.

Naopak – společná havárie se vztahuje zpravidla na náklady vzniklé v souvislosti s neodvratným, byť občas i očekávatelným, nebezpečím. Její samotná podstata tkví v minimalizaci ekonomického dopadu na všechny zúčastněné. Díky americké praxi, kdy je

⁵⁶ SCHOENBAUM, s. 412.

navíc zástavní právo obratem nahrazováno „*average bondem*“, pak dochází ke zvýšení ekonomické schopnosti jak přepravce, tak příjemce. První má svou pohledávku stále zajištěnu, druhý může ony boty Converse s klidem v Holešovicích prodat a zaplatit svůj podíl. Pokud by boty prodal samotný dopravce v Moldauhafenu některému z hamburských kšeftářů, sice by udržel ekonomickou schopnost svou – onen malý podnikatel z Holešovic by však dost možná přišel o měsíční tržbu a bůh ví, jaké dopady by to na něj mohlo mít.

Přesto má zástavní právo v přepravě určitě svůj význam – ve vztahu k samotnému přepravnému. U něj nejde o minimalizaci ekonomických dopadů. Není-li zapláceno, nemůže přepravce v extrémním případě provozovat svůj podnik a příjemce se příslovečně směje. Je pak na místě, aby pro dopravce neúčinný náklad prodal, získal tak prostředky na sanaci dluhu a zbytek prostředků přenechal tomu, komu náleží. U případů společné havárie je ovšem taková praktika krajně nevhodná – místo minimalizace ekonomické zátěže takovou zátěž převaluje. A to rozhodně nemá být jejím účelem.

SEZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZŮ

Beverly Hills National Bank & Trust Co., Appellant, v. Compania De Navegacione Almirante S.a., Panama, Appellee, 437 F.2d 301 (9th Cir. 1971).

BLAHO, P., a kol.: *Digesta seu Pandectae/Digesta neboli Pandekty: Fragmenta selecta/Vybrané části*. Karolinum: Praha, 2015. 704 s. ISBN 978-80-2463-063-2.

Carriage of Goods by Sea Act, 46 USC, 1936.

DOSTALÍK, P. – POLÁČEK, B. *Lex Rhodia de iactu a společná havárie*. In: *Právněhistorické studie*, roč. 47, 2017, č. 1. ISSN 0079-4929, s. 5-25.

DOSTALÍK, P. *Nakládání s cizí věcí v soukromém právu*. Leges: Praha, 2020. 151 s. ISBN 978-80-7502-398-8.

E. J. DuPont de Nemours & Co. v. Vance, 60 U.S. 162 (1856).

FUJIMOTO, K. *The Essentials of General Average*. In: *The Annals of the Hitotsubashi Academy*, roč. 5, 1954, č. 1, s. 1-21.

HANÁK, F. *Společná havárie v plavbě vnitrozemské*. Československá obchodní komora: Praha, 1969. 78 s.

MUKHERJEE, P. K. The Anachronism in Maritime Law that is General Average. In: World Maritime University Journal of Maritime Affairs, roč. 4, 2005, č. 2, s. 195–209. ISSN 1654-1642.

PARDESSUS, J. M. Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle. L'Imprimerie Royale: Paris, 1828. 615 s.

POLÁČEK, B. Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II. Wolters Kluwer: Praha, 2016. 456 s. ISBN 978-80-7552-424-9.

ROŽEK, P. Námořní doprava. Institut Jana Pernera: Pardubice, 2007. 79 s. ISBN 978-80-8653-039-0.

SCOTT, S. P. The Civil Law: The Enactments of Justinian: The Digest or Pandects – Book XIV. In: The Roman Law Library, <http://www.justinien.net> [online]. Grenoble: Iustinianus Project, 2015 [cit. 2020-05-16]. Dostupné na internetu: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14_Scott.htm#II.

SCHOENBAUM, T. J. Admiralty and maritime law. West Academic Publishing: St. Paul, MN, 2019. 1034 s. ISBN 978-16-3459-688.

SINGH, S. A Comment on the Concept of Maritime Lien. In: Journal of the Indian Law Institute, roč. 48, 2006, č. 4, s. 572-576. ISSN 0019-5731.

ŠUBERT, M a kol. Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní dopravě. ICC Česká republika: Praha, 2007. 80 s. ISBN 978-809-0329-799.

The Agathe, 71 F. 528, 530.

The Rules of Oleron (circa 1266). In: Admiraltylawguide.com [online]. [cit. 2017-05-21]. Dostupné na internetu: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>.

United States Maritime Lien Act, 46 USC, 1910 (nov. 1920). Dále „USMLA“.

VYMAZAL, L. Zástavní právo. Wolters Kluwer: Praha, 2019. 589 s. ISBN 978-80-7598-516-3.

York Antwerp Rules, v aktuálním znění (poslední revize 2016).

Zákon č. 61/2000 Sb., Zákon o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha 1.:

RICHARDS HOGG LINDLEY
AVERAGE ADJUSTERS & MARINE CLAIMS CONSULTANTS

AVERAGE BOND (FORM A)

To

Owner(s) of the

Voyage and date:

Port of shipment:

Port of destination/discharge:.....

Bill of Lading or waybill number(s):.....

Quantity and Description of Goods:

.....

Invoice Value (attach copy):

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proper proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We also agree:

(i) to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value;

(ii) to make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be properly due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof;

(iii) that any period of prescription whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued.

RECEIVER OF GOODS:

ADDRESS:

.....



.....

.....

TEL NO: FAX NO: E-MAIL:

AUTHORISED SIGNATORY: DATE:

Average Adjusters are:- **Richards Hogg Lindley Ltd., Liverpool**
St. Nicholas House, Old Churchyard, Chapel Street, Liverpool L2 8TX
Tel: 0151- 227 2175 Fax: 0151- 227 2179 / 0151- 231 1492
e-Mail: info-liverpool@rhl-ctc.com Website: www.rhlg.com
A trading division of CTC Management Ltd.
Registered office: Essex House, 12-13 Essex Street, London, WC2R 3AA
Registered in England No. 2215196

- 65 -

PRÁVNE ROZPRÁVY ON-SCREEN III. – Sekcia súkromného práva

online vedecká konferencia - 7. máj 2021



Obsah článku podlieha licenci Creative Commons Attribution 4.0 International Licence CC BY (Vojtěch Vrba).