28. 7. 2021

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Případ lodi Ever Given aneb Společná havárie

V druhé polovině března 2021 plnily stránky novin a informačních webů zprávy o zablokování Suezského průplavu lodí Ever Given provozovanou tchajwanskou společností Evergreen. Podle dostupných informací pak poté, co se loď podařilo vyprostit, 1. dubna 2021 japonský vlastník lodi, společnost Shoei Kisen, vyhlásila Společnou havárii.[1] Společná havárie je starobylý institut námořního práva, s jehož prvními kodifikacemi se lze setkat již v právu rhodském. V poměrech České republiky nejde obecně o institut příliš známý. Není pak divu, že zejména vlastníci zboží, které je také na palubě lodi Ever Given, mohou být důsledky vyhlášení Společné havárie pro ně nemálo překvapeni.

Co je společná havárie

Bez návaznosti na konkrétní právní řád či spíše na konkrétní smlouvu lze jen stěží precizně stanovit, co se rozumí pojmem společné havárie. Obecně různé zdroje, různé národní právní řády i různé smlouvy či smluvní podmínky obsahují více či méně odlišné definice a důsledky společné havárie. S určitou mírou zjednodušení lze však říci, že jim jsou zpravidla společné minimálně následující znaky a podmínky, resp. definice.

V poměrech České republiky lze nejlépe odkázat na zdařilou definici obsaženou v publikaci již zemřelého nestora námořního práva v České republice, JUDr. Miroslava Šubrta. Ten uvádí, že společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí. [2]

Podle Pravidla A Yorksko-Antwerpských pravidel je společná havárie závazkovým vztahem, v jehož rámci škody a náklady, které úmyslně vynaložil kapitán lodi k záchraně lodi a nákladu na moři jako společného námořního podniknutí vzniklého ze společného nebezpečí, mají být rozděleny na zachráněné majetkové hodnoty[3]. Podstatnými znaky tedy je, že loď a náklad se nacházejí ve **společném nebezpečí**, kapitán **úmyslně vynaložil majetkové výdaje** k jejich záchraně z takového nebezpečí, přičemž obětoval nebo poškodil jednotlivé jemu svěřené majetkové hodnoty nebo vynaložil náklady. Vynaložené náklady či oběti musí být nižší nežli by byly jinak hrozící škody a pokus o záchranu majetkových hodnot musí být úspěšný (tzv. princip no cure no pay). Principem pak je, že vynaložené náklady a škody nemají zatěžovat toho, jehož potkaly (např. jehož zboží bylo za účelem záchrany lodi a zbývajícího nákladu svrženo do moře), nýbrž mají být podle podílu hodnoty zachráněných majetkových hodnot rozděleny mezi vlastníky takových zachráněných majetkových hodnot. Stanovení podílů pak probíhá v rámci tzv. dispašního řízení.[4]

O úkonech společné havárie a jejich podniknutí rozhoduje kapitán lodi. Ten následně nejpozději v cílovém přístavu informuje provozovatele lodi o mimořádné události a učiněné oběti. Provozovatel lodi pak má rozhodnout o vyhlášení společné havárie a pověřit dispašera, který provede dispašní řízení.

Společná havárie **není vyloučena ani tím, že společné nebezpečí bylo způsobeno třetí osobou nebo některým účastníkem.** Yorksko-Antwerpská pravidla pak již neřeší škodní nároky proti případně odpovědné osobě a tyto bude třeba řešit podle použitelného práva.

Yorksko-Antwerpská pravidla

Nejčastější úpravou, která v praxi námořní dopravy bývá zejména ve vztazích mezi námořními dopravci a jejich zákazníky (speditéry či skutečnými vlastníky zboží), případně ve vztazích mezi provozovatelem lodi a vlastníky zboží (je-li smlouva o přepravě uzavírána přímo mezi nimi) používána na problematiku společná havárie jsou Yorksko-Antwerpská pravidla (dále jen „YAR“).

YAR jsou souborem pravidel, podobně jako např. Incoterms, která se stávají součástí smluvních práv a povinností stran tím, že jsou zahrnuty do smlouvy. Zpravidla se tak děje odkazem na obchodní podmínky ve smlouvě, které dále odkazují na YAR. Často odkaz na YAR bývá obsažen také na rubové straně konosamentu nebo rubové straně jiného přepravního dokumentu. Nicméně zda, kdy a případně za jakých podmínek se tzv. konosamentní podmínky stávají de facto smluvním ujednáním a ve vztahu mezi jakými subjekty je komplikovaná otázka závislá také na tom, jakým právním řádem se konosament či takovýto jiný přepravní dokument řídí. Není v mezích možností tohoto článku zabývat se i touto problematikou a lze zejména odkázat na jiné příspěvky k ní. [5]

Jde o soubor pravidel, která mj. určují které úkony a náklady ještě mají být považovány za společnou havárii a zohledněny v jejím rámci a která již nikoliv. Existuje pak několik úprav YAR, z nichž poslední je z roku 2016. Platí to znění YAR, které je uvedeno ve smlouvě, jinak poslední znění platné v době uzavření smlouvy. [6]

YAR se však použijí pouze mezi stranami, které je určitým právně závazným a platným způsobem učinily součástí smlouvy mezi nimi či případně i součástí smlouvy ve prospěch třetích osob apod. To se zpravidla v praxi děje ve vztahu mezi námořním dopravcem a jeho zákazníkem, ačkoliv i použitelnost tzv. konosamentních podmínek rejdařského (tzv. master) konosamentu může být problematická, zejména v závislosti na právním řádu použitelném na daný konosament.[7] Nebývá však minimálně v praxi České republiky bohužel obvyklé a zvykem, aby zasílatelé dále YAR činili součástí smlouvy (resp. na ně platně odkazovali) ve vztazích mezi nimi a jejich zákazníky. Praxe uvádění odkazu na YAR případně v tzv. zasilatelských (house) konosamentech bývá problematická. [8] Pokud nejsou YAR platně učiněny součástí smlouvy, bude nezbytné řešit problematiku společné havárie dle použitelného národního práva na smlouvu. Navíc, pokud zasílatel ve vztazích s námořním dopravcem řádně a platně akceptuje aplikaci YAR a již ji dále nepřenese a neupraví ve smluvních vztazích se svými zákazníky, bude na něm, aby nesl ze svého z toho pro něj plynoucí rozdíly. [9]

Národní právní řád použitelný na problematiku společné havárie

Na otázkou naplnění podmínek společné havárie a dispašního řízení se tedy použije v první řadě smluvní právo, jímž v praxi mezinárodní námořní dopravy zpravidla bývá YAR. Nebylo-li však žádné platné smluvní ujednání ohledně společné havárie, bude třeba použít národní právní řád stanovený dle pravidel mezinárodního práva soukromého. Takovýto národní právní řád se použije i jako subsidiární v otázkách, které smlouva (popř. tedy YAR) ohledně společné havárie neřeší.

Podle německé judikatury v případech, kdy všechny smlouvy o přepravě nepodléhají témuž právu (čl. 11 odst. 1 Nařízení (EU) Řím II.) nebo kdy smluvní strany nemají sídlo v témže státě (čl. 11 odst. 2 Nařízení (EU) Řím II.) je právem použitelným na společnou havárii právo státu, kde byla učiněna opatření společné havárie (čl. 11 odst. 3 Nařízení (EU) Řím II.) – OLG Düsseldorf (rozsudek z 26.2.2014 – 18 U 27/12) TranspR **2014,** 234 juris Rn 64. Pokud se mělo jednat o opatření podniknutá na volném moři, platí analogicky podle čl. 11 odst. 3 Nařízení (EU) Řím II. právo státu obvyklého pobytu rejdaře. [10]

Pochopitelně toto platí v případě, že by spor související se společnou havárií byl veden před soudy EU. Je pak přinejmenším otázkou, jak je takováto situace reálná v souvislosti se společnou havárií vyhlášenou na lodi Ever Given, kdy k události došlo v Egyptě, provozovatelem lodi byla společnost z Tchajwanu a jejím vlastníkem společnost japonská.

Právní úprava společné havárie v České republice

Problematika společné havárie je v České republice upravena podrobněji především v § 69 až 74 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě (dále jen „ZNP“). Nicméně, ve smyslu § 1 ZNP tento zákon upravuje podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky. To činí použití právní úpravy společné havárie v ZNP v praxi námořního obchodního práva fakticky nepoužitelnou.

Pokud by tedy bylo z jakýchkoliv důvodů snad na problematiku společné havárie v rámci mezinárodní námořní dopravy použitelné právo české a nejednalo by se o společnou havárii vyhlášenou na lodi plující pod českou vlajkou, lze nejspíše v jeho rámci uvažovat snad jen o případném použití ustanovení § 3014 občanského zákoníku, dle nějž platí, že obětuje-li se něčí věc v nouzi, aby se odvrátila větší škoda, dá každý, kdo z toho měl užitek, poškozenému poměrnou náhradu. Jak je zřejmé, jde o úpravu značně kusou a zcela nedostačující.

I proto lze v případech, které souvisí s prováděním či obstaráváním námořní dopravy, maximálně doporučit řádně problematiku společné havárie upravit smluvně, zejména pak v souladu s takovouto úpravou, jak je obsažena ve smluvním vztahu s příslušným rejdařem.

Obvyklé důsledky vyhlášení společné havárie ve vztahu k vlastníkům nákladu

Nejcitelnějšími důsledky pro vlastníky nákladu, který je přepravován lodí, na níž došlo k vyhlášení havárie pak bývá jednak povinnost uhradit tzv. dispašní příspěvek, tedy v rámci dispašního řízení stanovený příspěvek každého (tzv. zachráněného) účastníka plavebního společenství na škody způsobené tomu, v jehož neprospěch byla učiněna mimořádná oběť s cílem zabránit větším škodám na majetku dalších účastníků plavebního společenství. Před ukončením dispašního řízení však také zpravidla, v závislosti na právním řádu či smluvní úpravě použitelné na společnou havárii, bývá upravena i povinnost zpravidla kapitána lodi[11] (případně i jiných subjektů, jako např. dispašera, v závislosti na použitelném smluvním právu či národním právním řádu) nevydat zboží dříve nežli bude poskytnuta určitá jistina či záruka na úhradu v budoucnosti stanoveného dispašního příspěvku, případně různá odpovídající zástavní či zadržovací práva provozovatele lodi apod. To i proto, že dispašní řízení (a tím určení jednotlivých dispašních příspěvků v jeho rámci) obvykle trvá poměrně dlouhou dobu.

Takováto úprava bývá pro vlastníky zásilek velkým překvapením, a to zejména tehdy, když je např. jimi pověřený zasílatel na takováto rizika související s námořní či říční přepravou neupozornil a případně jim nenavrhl vhodná řešení pro zabránění či minimalizaci takovýchto rizik.

Majitelé tzv. zachráněných zásilek se pak diví z jakého důvodu mají poskytovat nějaká plnění, když jejich zásilka ani škodu neutrpěla a ani sami za žádnou škodu neodpovídají.

V praxi nejobvyklejším řešením takovýchto rizik bývá uzavření odpovídajícího tzv. zbožového pojištění, v jehož rámci je upraveno i plnění pojišťovny z titulu společné havárie, a to i s převzetím tzv. záruky za úhradu dispašního příspěvku.

Odpovědnost a nároky zasílatele ve vztahu k zákazníkům v případě společné havárie

V praxi České republiky jako vnitrozemského státu se zatím v menším počtu případů setkáváme s tím, že by vlastníci nákladu měli uzavřeny smlouvy o přepravě přímo s provozovateli námořních obchodních lodí či s námořními dopravci. Praxe je spíše taková, že vlastníci zásilek uzavřou smlouvu s odpovídajícím zasílatelem, který dále svým jménem uzavírá smlouvu s námořním dopravcem.

Smlouva mezi zasílatelem a námořním dopravcem pak v praxi většinou nepodléhá českému právu, a

není tedy ani v mezích tohoto příspěvku možné se blížeji zabývat dopady společné havárie na vztah mezi námořním dopravcem a zasílatelem. Obvykle ale mezi nimi bývá v rámci jejich smluvního vztahu podrobněji řešena také problematika společné havárie, včetně povinností týkajících se úhrady dispašního příspěvku. Zda a nakolik takovéto povinnosti budou tížit přímo zasílatele, však bude záležet přímo na konkrétní smlouvě uzavřené mezi ním a námořním dopravcem a zpravidla také na tom, zda i z pohledu této smlouvy a použitelného právního řádu bude možné na zasílatele nahlížet jako na vlastníka nákladu.

V poměrech České republiky však problematičtější bývá navazující vztah mezi zasílatelem a jeho zákazníkem jako (skutečným) vlastníkem nákladu a stanovení, zda je vůbec přímo vlastník nákladu pak povinen k úhradě dispašního příspěvku, zejména nezavázal-li se k tomuto vůči komukoliv platně výslovně smluvně. Otázkou pak i bývá odpovědnost zasílatele za škody vzniklé jeho zákazníkovi případným tzv. zadržením zásilky do doby vyřešení dispašního řízení a případně i za škody způsobené úhradou dispašního příspěvku. V dalších úvahách pak budeme vycházet z toho, že mezi zasílatelem a jeho zákazníkem byla skutečně uzavřena smlouva zasílatelská ve smyslu její úpravy v českém občanském zákoníku a nikoliv např. smlouva o přepravě či jiný druh smlouvy používané v oblasti přepravy.

Dle § 2475 občanského zákoníku platí, že způsob a podmínky přepravy zasílatel ujedná s vynaložením potřebné péče tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, které zasílatel zná. Povinnost pojistit zásilku má zasílatel, jen bylo-li to ujednáno.

Máme za to, že toto ustanovení je také limitem odpovědnosti zasílatelů za případné škody vzniklé jejich zákazníkům v důsledku vyhlášení společné havárie. Nakolik máme za to, že i rizika společné havárie jsou hlediskem, které je třeba vážit při volbě vhodného způsobu přepravy, s ohledem na další zájmy zákazníka. Pokud se po zohlednění komplexu zájmů zákazníka ukáže jako nejvhodnější právě volba takového druhu přepravy, v jehož rámci bude využito i přepravy námořní či říční, máme za to, že péčí zasílatele by mělo být také upozornění zákazníka na rizika a důsledky případné možné společné havárie, včetně poučení o možnostech jejich minimalizace, kam může spadat i vhodné pojištění zásilky. Stejně tak při sjednávání podmínek přepravní smlouvy by pak měl zasílatel s odpovídající potřebnou péčí, podle zájmů zákazníka, sjednávat i ujednání týkající se společné havárie. Tedy, pečlivě prověřit a případně pak vyjednat i tato ustanovení uzavírané smlouvy o (námořní) přepravě, případně volit námořního dopravce s vhodnější úpravou podmínek společné havárie odpovídající co nejvíce zájmům příkazce apod.[12]

Další otázkou však i je, zda a případně za jakých podmínek zejména v situacích, kdy osobou povinnou k úhradě dispašního příspěvku a případně k úhradě záruky za úhradu budoucího dispašního příspěvku ve vztahu k námořnímu dopravci je zasílatel, je tento dále oprávněn úhradu daných nákladů vymáhat po svém zákazníkovi. Zejména za situace, kdy problematika společné havárie nebývá dostatečně jasně řešena v samotné zasílatelské smlouvě, bývá zodpovězení této otázky v rámci českého právního řádu jako právního řádu použitelného na zasílatelskou smlouvu velmi problematické.[13]

V praxi bývá v tomto směru diskutována zejména možnost aplikace § 2480 občanského zákoníku, dle nějž platí, že kromě odměny zasílateli náleží i náhrada nákladů účelně vynaložených při plnění smlouvy.

Máme za to, že toto ustanovení je s ohledem na konkrétní okolnosti případu využitelné zejména tam, kde zasílatel řádně splnil své povinnosti dle § 2475 občanského zákoníku. V opačném případě může být jeho využití sporné, a to především s ohledem na případnou odpovědnost zasílatele za škodu spočívající v úhradě dispašního příspěvku či úhradě záruky za jeho budoucí úhradu pro potřebu uvolnění zásilky. Z tohoto pohledu bude třeba zohlednit i požadavek účelnosti vynaložených nákladů.

Máme za to, že přinejmenším pochybná může být účelnost takových nákladů, kdyby zasílatel sjednal takovou smluvní úpravu podmínek společné havárie, v jehož důsledku by případně stanovený či stanovitelný dispašní příspěvek byl neobvykle vysoký nebo podmínky pro poskytnutí záruky nepřiměřené a neobvykle tvrdé apod.[14]

Do úvahy může přicházet také využití § 3014 občanského zákoníku. Nicméně, zde bude podle nás záležet především na tom, zda zasílatele bude vůbec možné považovat za poškozeného. Navíc, jak se podává i z komentářové literatury, problémem může být také značná vágnost úpravy § 3014 občanského zákoníku a zejména úpravy stanovení výše tzv. příspěvku, na rozdíl např. od podrobné úpravy v YAR (jejichž použití může mít zasílatel sjednáno ve vztahu mezi ním a námořním dopravcem). [15] Komentářová literatura pak mluví o tom, že náhrada, a to jako náhrada újmy dle tohoto ustanovení je poskytována vlastníku obětované věci – tím pak zpravidla zasílatel nebude[16]. Navíc máme za to, že § 2480 občanského zákoníku by ve vztazích ze zasilatelské smlouvy nejspíše bylo třeba považovat za speciální ustanovení k obecné úpravě v § 3014 občanského zákoníku.

Zajímavou otázkou může být v praxi i problematika vymáhání vydání věci – zásilky zadržené do doby poskytnutí záruky na úhradu dispaše. Máme za to, že zde by bylo možné zohlednit i § 2466 občanského zákoníku, dle nějž neplní-li třetí osoba povinnost ze smlouvy, kterou s ní komisionář uzavřel, vymůže komisionář na účet komitenta splnění této povinnosti. Právo, které tomu odpovídá, může komisionář komitentovi postoupit, pokud s tím komitent souhlasí. Dle § 2482 občanského zákoníku se totiž na zasílatelství přiměřeně použijí ustanovení o komisi.

Máme za to, že právě jednání zasílatele v tomto případě na účet příkazce může dávat určitou odpověď na otázku povinnosti zákazníka na úhradu (poskytnutí) záruky ve vztahu k zasílateli. Podle našeho názoru však i zde bude třeba tuto povinnost korigovat zohledněním toho, zda zasílatel řádně splnil své povinnosti vyplývající zejména z § 2475 občanského zákoníku.

Závěrem

Otázky související s problematikou společné havárie ve vztazích mezi zasílateli a jejich zákazníky v poměrech České republiky mohou být poměrně komplikované a nejasné. Není ambicí a ani v možnostech příspěvku podrobně rozebrat veškeré možnosti řešení nejčastějších otázek a problémů s tím souvisejících. Cílem bylo alespoň nastínit možná východiska řešení nejčastějších problémů.

V praxi lze v každém případě zejména doporučit pokud možno otázky společné havárie velmi pečlivě řešit v samotné zasílatelské smlouvě, a to i s přihlédnutím a zohledněním takové úpravy mezi zasílatelem a námořním dopravcem.

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.,
advokátka, Associate Partner

Tel.: +420 236 163 710
e-mail: alice.bartkova@roedl.com

JUDr. Eva Kaas Zahořová, LL.M., Ph.D.,
advokátka, Senior Associate

Tel.: +420 236 163 710
e-mail: eva.kaas-zahorova@roedl.com

Ing. Petr Rožek, PhD.,
výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR

Tel.: +420 224 891 303
e-mail: Petr.Rozek@atlas.cz

Rödl & Partner

Rödl & Partner, advokáti, v.o.s.

Platnéřská 2
110 00 Praha 1

---

[1] Viz. např. >>> zde nebo viz.>>> zde.

[2] ŠUBRT, Miroslav: Společná havárie v námořní a ve vnitrozemské vodní plavbě, str. 23

[3] There is 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 the common maritime adventure.

[4] Viz. např. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, C.H.Beck, München, 5. Auflage 2018, Rn. 13-15

[5] Viz. A. Kubová Bártková, V. Handl, Odpovědnost zasílatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti konosamentních podmínek, Právo v přepravě a zasílatelství, 3/2020, str. 19-26

[6] Viz. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, C.H.Beck, München, 5. Auflage 2018, Rn. 2

[7] Viz. přiměřeně A. Kubová Bártková, V. Handl, Odpovědnost zasílatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti konosamentních podmínek, Právo v přepravě a zasílatelství, 3/2020, str. 19-26

[8] Viz. A. Kubová Bártková, V. Handl, Odpovědnost zasílatele v rámci obstarávání námořních přeprav ve vztahu k závaznosti konosamentních podmínek, Právo v přepravě a zasílatelství, 3/2020, str. 19-26

[9] Podobně např. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, C.H.Beck, München, 5. Auflage 2018, Rn. 17

[10] Viz. Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, C.H.Beck, München, 5. Auflage 2018, Rn. 21-23

[11] Viz. např. § 70 ZNZ

[12] Podle našeho názoru, s ohledem na obvyklou praxi v námořní přepravě, by za neobvyklou či nepřiměřeně tvrdou apod. nesjpíše nebylo možné považovat takovou úpravu problematiky Společné havárie ve smlouvě o námořní přepravě, která bez dalšího přebírá pravidla YAR a to zejména jejich poslední verzi. Nicméně, opak by podle nás mohl platit zejména, pokud se ve smlouvě o námořní přepravě obsažená úprava Společná havárie zásadně a to v neprospěch zákazníka námořního dopravce odchylovala od pravidel YAR.

[13] Není možné v mezích tohoto příspěvku se pak podrobněji zabývat situací, kdy by snad k úhradě dispašního příspěvku a event. za jakých okolností měl být přímo ve vztahu k námořnímu dopravci povinen vlastník nákladu a nikoliv zasílatel. Máme za to, že z pohledu vztahu mezi zasílatelem a jeho zákazníkem by otázky s tím související opět bylo třeba hodnotit s ohledem na odpovědnost zasílatele dle § 2475 občanského zákoníku.

[14] Viz. přiměřeně poznámka č. 12

[15] Milan Hulmák a kol., Občanský zákoník VI., C.H.Beck, 1.vydání, 2014, s. 2006-2010

[16] Jiří ŠVESTKA, Jan DVOŘÁK, Josef FIALA aj., Občanský zákoník, Svazek VI, Wolters Kluwer, Praha, 2014, komentář k § 3014

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- DEAL MONITOR
- DEAL MONITOR
- DEAL MONITOR
- Fotbaloví agenti vs. FIFA ve světle stanoviska generálního advokáta Soudního dvora Evropské unie
- Lichevní smlouva ve světle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2025, sp. zn. 28 Cdo 2378/2024
- DEAL MONITOR
- Reakce na článek: Komentář – smutná realita výmazů exekutorského zástavního práva z katastru nemovitostí
- Povinnost zajištění gramotnosti dle AI Aktu a její naplňování v praxi
- DEAL MONITOR
- Blíží se konference Next Gen Law Forum 2025
- Vyhoření. Z jiné perspektivy