

Prof. Dr. Karel Hermann-Otavský:

Abandon v československém právu námořním.

Námořní právo dopravní vyznačuje se téměř ve všech zákonodárstvích moderních zvláštní úpravou právní odpovědnosti podnikatele dopravy za jednání pomocných osob, jichž ku provedení dopravy používá. Zejména jest v tom směru speciální úpravě podrobena ručení loďaře čili rejdaře za jednání kapitána. V našem, československém námořním právu máme sice již soukromoprávní normy vlastní proveniencie, t. j. zákon z 15. dubna 1920 čís. 316 Sb. o vlajce a rejstříku lodí námořních, avšak otázky odpovědnosti loďaře za osoby pomocné není se v nich dotčeno, i nezbyvá, než sáhnouti tu podle zákona z 28. října 1918 čís. 11 Sb. k právu posavadnímu, a to, jak vyplývá z ustanovení § 39 zákona výše citovaného z 15. dubna 1920, k posavadnímu právu rakouskému.¹⁾ V době před převratem byly pak v Rakousku v platnosti jakožto základní normy soukromého práva námořního jednak t. zv. politický edikt Marie Terezie z 25. dubna 1774 (obsahující ponejvíce právo veřejné), jednak však i ustanovení druhé knihy francouzského Code de commerce, resp. italského jeho překladu («Codice di commercio»). Zákoník ten zaveden byl v Přímoří a v Dalmacii v r. 1811 Napoleonem a zůstal, pokud jde o právo námořní, přes výslovné své zrušení v Terstu a Přímoří v plat-

¹⁾ Vzejí tu může otázka, zda neplatí podle přejímacího zákona také po případě normy dřívějšího námořního práva uherského, které, třeba v podstatě obsahově souhlasné, přece by v jednotlivostech a v aplikaci vykazovaly rozdíly. I bylo by pak z hlediska názoru toho dalším problémem, které momenty mají býti rozhodnými pro podřízení konkrétních poměrů pod normy námořního práva proveniencie jednak rakouské, jednak uherské. Rozhodovati by tu musily zásady práva t. zv. interlokálního s použitím zejména obdoby z norem mezinárodního práva soukromého. — Avšak díky předpisu § 38 zák. z 15. dubna 1920 č. 316 Sb. lze považovati problém tento za bezpředněčný; neboť se zřetelem ku všeobecnému znění předpisu toho samého i marginalní jeho rubriky možno spatřovati v něm obecnou disposici o právních pramelech č. sl. práva námořního vůbec, odstraňující co do přejatého práva námořního dualismus norem zákonem z 28. října 1918 zachovaný. Širokému výkladu tomuto svědčí také důvody praktikability, neboť ušetří nás nemalých obtíží, jež by, jak nelze pochybovati, vzházely při názoru opačném.

nosti jakožto právo obyčejové, v Dalmacii pak platil v tom směru důsledkem toho, že tam nebyl, pokud se týče druhé knihy, vůbec odstraněn.²⁾

I jest tudíž, pokud jde o právní odpovědnost loďáře za kapitána, ve právu našem předpisem rozhodujícím ustanovení čl. 216 Code de commerce, ač ve znění původním, jež bylo podkladem pro italský překlad v rakouských zemích zavedený. Jest to stručné ustanovení, kteréz, jsouc předpisem speciálním, předchází pro obor námořního poměru dopravního též občanskoprávní normě § 1316 třetí díleí novellou upraveného.

Původní text čl. 216 C. de com. pro nás rozhodný obsahuje dva odstavce. Mají toto znění:

»Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.«

»La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret.«³⁾

Předpis tento, jež byl pro Francii pozdějšími zákony poněkud pozměněn a třemi obsáhlejšími odstavci doplněn,⁴⁾ obsahuje dvojí dispoici od obecných norem odchylnou, tedy dvojí speciální ustanovení soukromého práva námořního, a to: 1. zavádí naprosté, t. j. na vlastním zavinění nezávislé ručení vlastníka lodi za činy kapitána; 2. obmezuje ručení to potud, že dává vlastníku lodi možnost sprostiti se ručení toho t. zv. abandonem lodi a dovozného.

Kdežto speciální předpis odst. 1. přiřaduje se jakožto rozšíření zásady § 1316 obč. z. k jistému počtu norem našeho práva zostřujících ručení podnikatelů za osoby jimi v podniku používané, zavádí norma o abandonu instituci našemu soukromému právu jinak neznámou, záležející v tom, že loďář zbavuje se určitých závazků z dopravy resp. za příležitosti její mu vzešlých tím, že

²⁾ Viz R. Pollak v Z. f. deutschen Zivilprocess sv. 23 str. 258.

³⁾ V »Codice di commercio« zní ustanovení to takto: »Qualunque proprietario di bastimento è civilmente responsabile pei fatti del capitano in ciò che concerne il bastimento e la spedizione. La responsabilità cessa coll'abbandono del bastimento e del nolo.«

⁴⁾ Pozměny resp. doplnění textu nastaly ve Francii zákony z 14. června 1841 a z 12. srpna 1885.

»abandonuje« čili zůstává, t. j. jistým způsobem přepouští loď a dovozní věřitelům.

Abandonem dochází výrazu zásada o b m e z e n ě h o r u č e n í podnikatele plavby za jednání kapitána resp. posádky, zásady to pronikající v právech námořních v různých právních formách čili t. zv. soustavách obmezeného ručení rejdářova. Základem jest tu zřetel k podnikateli plavby, jenž vypraviv loď a svěřiv ji kapitánu resp. posádce jest sám vzdálen bezprostředního vlivu a dohledu co do provádění plavby a byl by tudíž příliš příkře postižen neobmezenou odpovědností za veškeré činy těchto osob; odpovědností takovou by trpěla podnikavost co do námořní plavby a tím i obecné zájmy národohospodářské jak konsumentů, pokud se jich potřeby dovozem krýti mají, tak i producentů v oborech produkce s plavebními podniky souvisejících.

Povšechně rozeznávají se tyto typy obmezeného ručení loďařů:

1. Soustava abandonu: v oblasti románských práv námořních;
2. soustava t. zv. exekuční čili t. zv. věcného ručení loďaře: v oblasti německého nám. práva;
3. soustava objemově obmezeného ručení osobního: Anglie;
4. soustava kombinovaná z abandonu a systému exekučního: Severní Amerika.⁵⁾

Při všech těchto různých typech osvědčuje se obmezenost ručení loďařova jistým vztahem k jeho t. zv. námořnímu jmění (fortune de mer) jakožto k objektu, buďto kterým se ručí, nebo jehož hodnotou resp. objemem se ručení určuje, anebo jehož zůstavením (abandonem) se dlužník ručení svého sprošťuje.

Činíme si tuto úkolem podrobiti přehledné úvaze instituci a b a n d o n u, právní to ústav stejně zajímavý jak prakticky důležitý, a to tím způsobem, že přihlédneme postupně k subjektům

⁵⁾ Srv. Schreckenthal, D. österreich. öffentliche u. Privatseerecht (1906), str. 90 násl.; Danjon, Traité de droit maritime sv. 2. (1912), str. 218 násl.; Lyon-Caen a Renault, Traité de droit commercial, sv. 5 (1911), str. 152 násl.; Prodromidès, Des restrictions légales à la responsabilité des propriétaires de navires (1918), str. 69 násl.; MacLachlan, Treatise on the Law of Merchant Shipping, (1911) str. 126 násl.; Cosack, Handelsrecht (1910) § 36.

při něm zúčastněným, k jeho předmětu, k podmínkám a formě jeho výkonu, jakož i ku právním jeho účinkům, ovšem jen v užším rámci odpovídajícím místu úvaze této vymezenému.

I. Zúčastněné subjekty.

Bude tu rozeznávati 1. toho, kdo jest k abandonu oprávněn resp. ho vykonává (abandonant), 2. toho, jemuž se abandonuje, totiž věřitel, jehož pohledávka má abandonem vzítí za své (abandonatář⁶⁾) a 3. toho, kdo dal činem svým podnět pro vznik pohledávky proti abandonantovi, t. j. kdo založil ručení, jehožto důsledků se abandonant chce abandonem sprostiti.

Ad 1. Čl. 216 C. de com. jmenuje jakožto osobu k abandonu oprávněnou, jak vyplývá ze srovnání odst. 1. s odst. 2., »tout propriétaire de navire«, tedy každého vlastníka lodi.

Jak jest vykládati tento pojem? Doslovně jde tu pouze o vlastníka lodi v technickém smyslu, takže jednak byl by každý vlastník lodi jako takový k abandonu oprávněn, zejména tedy i tenkrát, kdyby nebyl podnikatelem plavby, jednak by nebyl k abandonu oprávněn nevlastník lodi, třebaš by plavbu provozoval. V právu francouzském jest otázka ta spomou.⁷⁾ Nelze zajisté pochybovati, že čl. 216 vychází, podobně jako již Ordonnance de la marine z r. 1681,⁸⁾ při obratu »propriétaire de navire« z případu obvyklého zvláště v dobách starších, že podnikatelem plavby jest sám vlastník lodi; svěřiv ji kapitánu a posádce, nemá bez obmezení odpovídati za činy jejich vykonané za plavby, jež dělá se v jeho nepřítomnosti a bez možnosti jeho bezprostředního dohledu; avšak stejná ratio legis nutká zajisté uznati naprostou odpovědnost u pouhého výstrůjce lodi, t. zv. armateur,⁹⁾ arci rov-

⁶⁾ Název užívaný některými autory francouzskými («créanciers abandonataires»).

⁷⁾ Srv. Danjon str. 277 násl., Lyon-Caen a Renault str. 183 násl., Prodromides str. 384 násl.

⁸⁾ Znění předpisu, o němž jde, sdělují Lyon-Caen a Renault sv. 5 str. 154

⁹⁾ O pojmu »armateur« viz tamtéž str. 134. Český název »výstrůjce« zvolil Košťál: Konossament a jeho význam v organizaci obchodní (1916) str. 27. Němci tu mluví o »Ausrüster«. — Náš zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních nepřijal tento název, nýbrž mluví o »provozovateli«, poněvadž nesejde při ustanoveních sem hledících (§ 1 odst. 4,

něž s přípustností abandonu s jeho strany. Ovšem dlužno pak vedle toho podle znění čl. 216 uložití totéž ručení (s právem abandonu) také i vlastníku lodi plavbu neprovozujícímu, nýlřz přepustivšímu loď k provozování plavby osobě jiné, jež může býtí jejím nájemcem, usufruktuářem aneb v jinakém právním poměru s vlastníkem lodi.¹⁰⁾

Pro československé námořní právo nalézáme další oporu k odpovědi v podstatě souhlasné na otázky tu dotčené v ustanoveních zákona z 15. dubna 1920 čís. 316 Sb. o vlajce a rejstříku lodí námořních. V § 24 odst. 1. zákona toho prohlašuje se za loďaře (rejdaře) »vlastník lodi, jenž jí užívá buď sám anebo skrze osobu jinou k námořní plavbě výdělkové« a klade se v odst. 2. oproti pouhému »provozovateli«, užívajícímu k tomu účelu lodi mu nenáležející. O tomto provozovateli pak se stanoví (§ 24 II), že »platí v poměru k osobám třetím i k úřadům za loďaře«, a dodává se, že vlastník scil. neľoďař může tu nárokům privilegovaných lodních věřitelů odpírati jen, bylo-li užívání lodi vůči němu bezprávné a provinil-li se věřitel v době nabytí pohledávky nedostatkem poctivosti a víry. Ustanovení tato převzatá v podstatě z § 510 něm. zák. obch. poskytují pro naše právo, pokud pouhého provozovatele rovná v poměru ku třetím osobám loďaři, t. j. vlastníku lodi provozujícímu plavbu, oporu pro bezpečné kladné řešení otázky, která ve francouzské doktríně nedochází odpovědi jednotné, totiž zdali jest i pouhý provozovatel zavázán podle čl. 216 I C. de com. z činů kapitána, i když ho nestihá vlastní vina. Rozumí se pak, že, postaví-li se pouhý provozovatel vlastníku na roveň co do ručení podle čl. 216 odst. 1., dlužno mu propůjčiti stejně také právo abandonu, jímž ručení toto jest kvalifikováno. Ve francouzské doktríně jest však sporno, kterých objektů se abandon pouhého provozovatele (výstrůjce, armateur) týká, zdali totiž podléhá také loď sama jeho abandonu či je-li vyhrazena abandonu vlastníka. A pro odpověď na tuto otázku, kterou zabýváti se nám bude hned níže pod čís. II., přináší výše cit. ustanovení § 24 II. druhé věty č. sl. zák. z r. 1920, jak seznáme, ne sice přímé řešení, avšak přece oporu významnou.

§ 5 č. 3 a § 24 odst. 2) na faktu vystrojení lodi nevlastníkem, nýbřz na jeho provozování plavby.

¹⁰⁾ Viz Danjon sv. 2. str. 283, Prodromidès str. 384 spolu s doklady ze soudní praxe.

Jest se tázati, kdo jest subjektem práva abandonu při loďarstvu (rejdařstvu). Toto jest societou sui generis, nikoli korporací; vzniká společným podnikáním plavby se strany spoluvlastníků lodi a vykazuje svou právní strukturou, jak se staletým vývojem vytvořila, důležité rozdíly vůči obchodním formám společností dopravních. Rejdařstvo nemá jako takové firmu ve smyslu obchodního zákona a nekvalifikuje se vůbec jakožto společnost obchodní.¹¹⁾ Code de commerce mluví prostě o »propriétaires du navire«, též o »copropriétaires«. Subjekty práv a závazků jsou jednotliví spoluloďaři a ručí za »závazky loďarstva« pro parte (§§ 889, 1203 obč. zák.), pokud tu není podmínek ručení solidárního (na př. podle čl. 280 obch. z.). Rovněž žalovati a žalování býti mohou jen spoluloďaři jako takoví; loďarstvo není ani pro formální právo jednotkou.

Zmocněnec »loďarstvo« zastupující jest t. zv. loďař korrespondent (armateur gérant, též armateur titulaire).¹²⁾ V nedostatku zvláštního zmocnění nelze pokládati ho, ani když jest zároveň spoluloďařem, za oprávněna disponovati právy ostatních, pokud by dispoice ty přesahovaly obyčejný provoz loďarského podniku, a nebude tudíž lze přiznati mu právo vykonati jménem jich abandon. K celkovému abandonu potřebí tedy souhlasné vůle všech, majorita by tu nestačila; arci může každý ze spoluloďařů abandonovati svůj podíl jak na lodi, tak i na dovozném, při čemž věřitelé podrží nároky proti spoluloďařům abandonu neúčastným.¹³⁾

Zmíniti jest se ještě o případě, kdy loďař resp. spoluloďař jest zároveň kapitánem. Tu nepodléhá pochybnosti, že dlužno mu odepřiti právo abandonu co do závazků z vlastních jeho skutků, ježto tu vůbec nejde o ručení za osoby jiné. Avšak i pokud se jedná o závazky vzházející proň z činů posádky, dlužno rozhodnouti záporně, ježto nedostává se tu oné ratis legis odůvodňující instituci abandonu: t. j. účel zmírniti neobmezenou o sobě právní odpovědnost loďaře se zřetelem k tomu, že jsa vzdálen ne-

¹¹⁾ Srv. Schreckenthal str. 85.

¹²⁾ Srv. § 5 č. 3. a § 18 č. 2. č. sl. zákona o vlajce a rejstříku l. nám.
— Angličané tu mluví o »ship's husband«.

¹³⁾ Viz: Lyon-Caen a Renault str. 170, Prodromidès str. 397.

mohl uplatňovati vlastní péči a dozor k osobám plavbu obstarávajícím. Ve francouzské doktríně se tu odpovídá opačně¹⁴⁾ s odůvodněním, že »capitaine-proprétaire« jest se zřetelem ke svým zřízencům v téže situaci jako »armateur«. Tomu jest sice, pokud jde o právní povahu vztahu toho, přísvedčiti, avšak spolu zdůrazniti, že tu nejde o otázku vztahu ke zřízencům, nýbrž k věřitelům, a vůči těmto nedostává se tu, jak již výše podotčeno, důvodu přípustnost abandonu opodstatňujícího.¹⁵⁾

Posléze dlužno si ještě položit otázku, zdali má právo abandonu jen vlastník lodi resp. porovozovatel při plavbě výdělkové, tedy jen loďař resp. provozovatel v přesném smyslu § 24 čl. zák. z 1920 o vlajce a rejstříku lodí námořních. Právně-politický účel instituce abandonu, jak byl výše výtčen (viz svrchu str. 336.), svědčí tomu, přiznati právo to i podnikateli plavby nevýdělkové resp. vlastníku lodi k plavbě takové provozovatelem užívané (»yachty«, navire de plaisance), neboť naprosto neobmezené ručení by také tu nepřímou bylo na úkor podnikavosti v oboru plavby takové resp. odvětvím produkce s účely jejími souvisícími.¹⁶⁾ Arci uvádí se zase naproti tomu, že předpisy 2. knihy Code de commerce platí vůbec pouze pro loď plavby výdělkové, jak tomu svědčí již nadpis knihy té »Du commerce maritime.¹⁷⁾ Také poukazuje se k tomu, že při plavbě nevýdělkové nelze mluvit o dovozném (fret) jakožto objektu abandonu.

Než tato druhá námitka seslabuje se úvahou, že i při výdělkové plavbě nedostává se někdy dovozného (na př. plavba za účelem rybolovu), námitka pak prvá tím, že Code de com. hledí arci v popředí ku plavbě výdělkou sloužící, že však tím není vyloučeno použití zásad v něm obsažených na plavbu námořní vůbec, pokud obmezení na plavbu výdělkovou nevyplývá přímo ze zákona nebo z povahy věci. Mimo to lze přiznati i nevýdělkovému plavci výhradu abandonu tím spíše, že nejsou to vždy jen plavby vo-

¹⁴⁾ Danjon str. 336, Prodromidès, str. 403 k pozn. 2.

¹⁵⁾ Francouzský zákon z 14. června 1841 (námořním právem rakouským nerecipovaný) dodal ve čl. 216 jako 3. odstavec větu: »Toute-fois, la faculté de faire l'abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire.«

¹⁶⁾ Srv. výše úvod po pozn. 4.

¹⁷⁾ Lyon-Caen a Renault str. 84, 157; Prodromidès str. 463. — Opačně Danjon str. 303.

luptuární, jež tu v úvahu přijdou, nýbrž i plavby rázu vědeckého; výzkumného, expedice záchranné a pod.

Ad 2. Dluhy, pro které resp. vzhledem k nimž může loďař svou závaznost obmeziti resp. vyloučiti abandonem, tedy dluhy »abandonatární«, jsou závazky vzešlé jemu podle znění čl. 216 »z činů kapitána«. Sporno bylo ve francouzské doktríně i praxi již vzhledem k původnímu znění Code de com., zdali slovem »faits« rozuměti jest pouze delikty kapitánovy či také právní jednání, zejména smlouvy za loďaře uzavřené; snahy loďařů o extensivní výklad místa toho došly ve Francii úspěchu zákonem ze 14. června 1841, jímž dostalo se článku 216 textování širšího, zahrnujícího výslovně jak delikty, tak jednání kontraktní.¹⁸⁾ V rakouském právu rovněž vzešla tato kontroverze a hájen výklad užší pojímající slovo »činy« jen jakožto jednání kulposní a dolosní.¹⁹⁾ Spíše však dlužno, pokud jde jak o dřívější právo rakouské, tak i o právo naše, přijmouti výklad širší; franc. zákon z r. 1841 tu arci nemůže býti oporou, avšak svědčí výkladu tomu znění zákona nečinící rozdílu; »činem« kapitánovým jest zajisté nejenom jeho delikt, nýbrž i právní jednání.

Arci jde tu však vesměs jen o závazky, »týkající se lodí a výpravy«; i nenáleží sem závazky vzešlé loďaři třeba z jednání kapitána, nemá-li vztahu k této jeho vlastnosti resp. ku plavbě. Rovněž sem nenáleží závazky loďařovy, které sice vznikly plavbou lodí nebo za plavby, ale nemají ráz ručení za kapitána resp. posádku, závazky to, jež bývají v doktríně označovány jakožto závazky »osobní«, arci ve smyslu zvláštním, totiž tom, že jest loďař z nich zavázán neobmezeně, nemaje v příčině jich prostředku abandonu.

Sem náleží zejména závazky podstoupené za plavby nebo z příčiny její ve jménu loďařově, avšak pomocnými osobami jinými než kapitánem nebo členy posádky, nebo sice osobami právě jmenovanými, avšak nikoli ve výkonu jejich normálních funkcí, nýbrž na základě zvláštního příkazu loďařova, dále závazky vzešlé sice z činů kapitána nebo posádky, avšak za účasti loďařovy, nebo z jednání osob těchto, které loďař schválil nebo v pří-

¹⁸⁾ V odst. 1. čl. 216 vsunuta za slovo »capitaine« (srv. text výše v úvodu) tato slova: »et tenu des engagements contractés par ce dernier.«

¹⁹⁾ Schreckenthal str. 88.

čině kterých se vůči věřitelům »zaručil«, t. j. závaznost svou zvláště uznal.²⁰⁾

Věřitelé mohou arci ve případech těchto »osobních« závazků požadovati plnění neobmezeně, nejsouce vydání abandonu a jeho důsledkům, nejsou tudíž věřiteli abandonatárními.

Ad 3. Osoby, v příčině kterých jest ručení loďaře (resp. provozovatele) abandonem zmírněno, jsou nejprve, a to nesporně, kapitán, dále pak, což jest na sporu, též členové lodní posádky.

Čl. 216. C. de com. mluví pouze o kapitánu, i hájí se tudíž zejména názor připouštějící abandon jen při ručení za činy členů posádky kapitánem zvolené, jinak pak jen, pokud lze kapitánovi přičísti v příčině jednání tu v úvahu přicházejících jakési zavinení.²¹⁾ Naproti tomu připouští názor jiný právo abandonu naprosto se zřetelem k tomu, že co do členů posádky kapitánem zvolených jde tu vlastně o ručení za vinu kapitána, co do osob pak loďařem samým zjednaných lze se dovolati argumenti a majori ad minus z ručení za kapitána.²²⁾

Pokládáme toto druhé mínění za správné, třebaš nelze co do osob posádky kapitánem zvolených odůvodnění jeho schváliti: vždyť kulposní neb dolosní jednání zřízence neprokazuje již o sobě culpam in eligendo toho, kdo ho zjednal. Opřítí lze však názor ten prostě již o čl. 216, vykládá-li se v souvislosti s následujícím hned článkem, jenž se stal téměř bezpředmětným v důsledku předpisů provádějících deklaraci Pařížskou (1856) o zrušení lapačství (la course).²³⁾ Čl. 217 stanovil totiž jakožto výjimku ze zásady o ručení loďaře v čl. 216 upraveném (srv. slova: »ne seront t o u t e f o i s responsables«), že loďaři lodí válečně vyzbrojených neručí za delikty spáchané posádkami, leč do výše složené kauce; i jest z toho patrno, že se tu zvláštní podmínkou obmezuje určitý okruh případů ručení loďařova, jež by o sobě ná-

²⁰⁾ Srv. *Prodromidès* str. 506 násled.

²¹⁾ *Lyon-Caen a Renault* str. 160.

²²⁾ Tíž autoři praví na uved. místě: »Mais ne serait-il pas exorbitant et inique que le propriétaire d'un navire fût tenu indéfiniment à raison des faits de simples matelots, alors qu'il n'est que sur sa fortune de mer de ceux du capitaine?« — Podobně též *Prodromidès* str. 492.

²³⁾ Praktickým mohl by se státi totiž pouze oproti státům, které nevzdaly se lapačství. Viz *Lyon-Caen a Renault* sv. 5, str. 191 násled., *Sirey Code de com.* str. 487 ku čl. 217.

ležely pod čl. 216, ale ze zvláštních důvodů se tu upravují jinak. Tím odůvodněn jest pak závěrek, že pod čl. 216 zásadně náleží také ručení loďaře za činy posádky vůbec, bez rozdílu, zdali jest zjednána loďařem samým či kapitánem.

II. O předmětu abandonu.

Čl. 216 II C. de com. mluví prostě o »abandon du navire et du fret«. Jak již výše v úvodu zmíněno, jde tu o objekty tvořící, jak se obvykle říkává, »námořní jmění« (fortune de mer, fortune flottante) loďaře, vůči němuž se pak ostatní jmění označuje jakožto jmění pozemní (fortune de terre). Arci dlužno si uvědomiti při tom, že »jměním námořním« v tomto smyslu nemíní se absolutně určený souhrn majetkových objektů, tvořících v celkovém majetku loďaře pevně vytčený okruh, jenž podléhal by (na rozdíl od ostatního jmění) zvláštním normám resp. zvláštnímu právnímu osudu, tvoře jakési námořní peculium loďařovo. Jmění námořní v našem smyslu má povahu jinou; jde tu totiž o pojem ryze relativní: okruh jeho určuje se vždy jen se vztahem k určité plavbě loďařem podniknuté a zahrnuje loď a dovozně této plavby se týkající. Provozuje-li loďař podnik svůj několika loďmi, vytvoří loďe ty společnou, souhrnnou »fortune de mer«, nýbrž každá z loďí jest (spolu s dovozným plavby její se týkajícím) samostatným jměním námořním, a vždy jen vzhledem k závazkům vzcházejícím loďaři z ručení jeho za kapitána resp. posádku v té které plavbě, a sice jest jměním námořním v tom smyslu, že zůstavením (abandonem) lodi té (a příslušného dovozného) se loďař těchto určitých závazků sprostuje.

I jest ta která loď s dovozným vůči závazkům loďaře vzešlým z plavby konané jinou jeho loďí jměním pozemním (fortune de terre), a má tudíž loďař konající plavby větším počtem loďí tolikové různé lodní jmění námořní ve svém majetku, kolik loďí má, resp. kolikráté mu vzešly závazky k abandonu ho oprávnující.²⁴⁾ To platí dokonce i při různých sukcesivních plavbách téže lodi, jevíc se zejména co do dovozného jinou plavbou téže lodi získaného: toto jest jměním námořním, t. j. podléhá abando-

²⁴⁾ Viz Danjon str. 361 násl.

nu, vždy jen pro dluhy vzešlé loďaři z plavby, jíž se dovozně týče.

Spoluloďař abandonuje pouze část lodi a dovozného naň připadající. (Srv. výklad výše pod čís. 1. str. 339.)

Ve francouzské doktríně ventiluje se otázka, která doba jest rozhodnou pro stav »námořního jmění« (t. j. lodi a dovozného), v jakém je možno resp. dlužno abandonovati.

Hájí se jednak názor, že abandonovati jest loď ve stavu při zakončení plavby, z níž vznikly závazky abandonantovy, a dovozně z plavby abandon bezprostředně předcházející.²⁵⁾ Přednost jest dáti úsudku, že nejenom pro loď, nýbrž i pro dovozně abandonu podléhající může rozhodovati jen doba zakončení cesty, z níž vzešly závazky, pro které se abandon provádí;²⁶⁾ názor ten plně vyhovuje též ryze relativní povaze »fortune de mer« výše vytčené.

I musí se tudíž věřitelé abandonatární spokojiti se stavem, v jakém byla loď při zakončení dotyčné cesty, třebaš činí stav ten loď nyní bezcennou, ano třebaš jde jen o její trosky. Rovněž »neručí« abandonující loďař za nahodilé zhoršení lodi nebo její zničení nastanuvší po zakončení plavby, t. j. sproštuje se i tu abandonem od svých závazků; naproti tomu při zničení lodí jím samým způsobeném nebo zavinilém nelze stejně rozhodovati, nýbrž abandonant tu bude musiti takovéto znehodnocení nésti, t. j. zůstane do hodnoty zhoršení resp. do hodnoty lodi zničené věřitelům abandonatárním zavázán.

Na místo lodi zničené nastupují též co do abandonu event. nároky abandonantovy proti třetím osobám zničení zavinivším o náhradu; rovněž přistupují k lodi jako další objekt náhradní nároky takové pro zhoršení lodi od doby zakončené cesty. Co do náhrady pojistné neplatí však takováto successio in locum rei.²⁷⁾

Pochybnosti některé naskytají se co do předmětu abandonu,

²⁵⁾ Viz Lyon-Caen a Renault str. 170 (stran lodi), str. 171 (stran dovozného).

²⁶⁾ Danjon (str. 367 násl.) odůvodňuje to zejména tím, že historický rozvoj i logická úvaha vedou k tomu, by každá výprava posuzovala se za podnik zvláštní s vlastním aktivem a passivem. Pro francouzské právo dovolává se autor také čl. 216. odst. 4., jenž však u nás neplatí, jsa pozdějším dodatkem.

²⁷⁾ Viz Lyon-Caen a Renault str. 177 násl.

provozuje-li plavbu nevlastník. Ručení podle čl. 216 I, arci s právem abandonu dle odst. 2., stihá tu jak vlastníka nelodáře, tak i provozovatele (srv. výše str. 338.); jest však otázkou, co má abandonovati vlastník, co provozovatel? Hájí se názor,²⁸⁾ že pro oba jest předmětem abandonu jak loď, tak i dovozně, při čemž se, abandonuje-li jeden z nich, poměr mezi nimi upraví postížitými nároky přizpůsobenými jeho kause; jiní²⁹⁾ zastávají naproti tomu, že abandonovati může každý z nich jen to, co mu náleží, tedy vlastník loď, provozovatel dovozně. Mínění tomuto přísluší přednost důslednosti; arci však právě v československém právu zasahuje sem ustanovení § 24 II zák. z 15. dubna 1920 č. 316 Sb. výše citované, dle něhož vlastník lodi používané osobou jinou ku plavbě snášeti musí důsledky co do »věčného ručení« poctivým privilegovaným věřitelům lodním i tenkrát, když bylo jeho lodi provozovatelem bezprávně použito. Zajiště jest ve shodě se zásadou v tomto předpisu pronikající, dopustí-li se, v týchž alespoň mezích, t. j. vůči poctivým věřitelům, také abandon lodi se strany provozovatele, arci s výhradou event. vlastníkových nároků vůči provozovateli, pokud by se opírali mohly o právní poměr mezi nimi.

III. Výkon abandonu po stránce formální.

Stručné ustanovení čl. 216 odst. 2 de C. com. poskytuje málo opory pro odpověď k otázce v nadpisu dotčené; přece však vyplývá z něho tolik, že ručení lodářovo v odst. 1. stanovene »přestává abandonem« lodi a dovozného (cesse par l'abandon), tedy prostým jeho výkonem. Nynější ve Francii platný text čl. 216 překročuje mez lakonického znění původního, pravě, že každý vlastník lodi »může, ve všech případech, sprostiti se závazků výše (t. j. v 1. odst.) dotčených abandonem lodi a dovozného«. Zajiště, že jest širším tímto textem blíže jen vymezen smysl již stručného znění původního.

I jest abandon lodářovým právem; on může, ale nemusí ho použiti; nepoužije-li abandonu, trvá plná, neomezená jeho odpovědnost za činy v odst. 1. dotčené. Ovšem jde tu o »právo«, je-

²⁸⁾ Danjon str. 295 násl.

²⁹⁾ Lyon-Caen a Renault str. 183 násl., Prodrôme str. 392.

muž neodpovídá sice nijaká právní povinnost osob jiných, jehožto výkonem však se hluboce zasahuje v zájmy resp. práva účastníků nucených nésti právní změny zásahem tím nastávající; jde zde totiž o t. zv. právo utvářecí resp. o t. zv. právní fakultu loďařovu, docílití abandonem právního účinku liberace ze závazků abandonu podléhajících.³⁰⁾

Po zákonu není výkon tohoto práva poután určitou formou; i dlužno, jako v právu francouzském, také u nás požadati za dostatečný jakýkoli projev loďařů vyjadřující abandonní jeho dispoziční v příčině určité lodi resp. určitého dovozného.

Jest se tázati, zdali jest k účinnosti abandonu zapotřebí souhlasu věřitelů-abandonatářů, zejména »přijetí« abandonu s jejich strany, třebaš aspoň konkludentního. Jest to otázka těsně související s kontroverzí o právní povaze abandonu, kterouž uvážiti bude níže pod čís. IV.; tolik však jest zdůrazniti již nyní, že zákon (čl. 216) nezmiňuje se nikterak o podmínce souhlasu věřitelů resp. nějaké jejich »akceptaci« a že také již obecný význam názvu »abandon« svědčí spíše povaze projevu jednostranného.

Vznikají však další otázky: Působí tu již projev o sobě, tedy pouhá jeho deklarace, či jest potřebí, by projev ten k věřitelům, o něž jde, došel, nebo dokonce, by věřitelé o obsahu jeho zvěděli? Odpovídající k těmto otázkám, nesmíme pustiti ze zřetele hluboké zasažení, jaké abandon v zájmovém okruhu věřitelů sebou přináší: vždyť tito se při nejmenším značně obmezují co do uplatnění svých pohledávek, ba začasté efektivně svých pohledávek pozbývají. I nebude lze spokojiti se s tím, by účinky abandonu nastaly za všech okolností již pouhým projevem loďaře; naproti tomu za nedostatku předpisů o výkonu jeho nelze již z obecných norem dovozovati nutnost rekognice věřitelů nebo i jen dojití projevu abandonního k nim. Máme za to, že nedostačí sice pouhý projev, jenž stal se způsobem věřitelů utajeným, že však není potřebí, by loďař musil pečovati o to, aby všem věřitelům, z nichžto třebaš o některých v době zakončení plavby nemá ani přesné znalosti, abandon oznamoval, nesa snad i risiko dopravy a doručení projevu toho. Stačí po našem soudu, když abandon projeven tak,

³⁰⁾ O právech »utvářecích« (*«Gestaltungsrechte»* podle terminologie Seckelovy) viz výklad u Tuhra, *Der allg. Theil d. bgl. Rechtes*, sv. 1. str. 161 násl.

že věřitelé o něm zvěděli neb aspoň při normální dbalosti zvěděti mohli.³¹⁾ Důkazní břímě ponese tu loďař potud, že bude na něm, by dokázal buď znalost věřitelovu o abandonu (zejména na př. tím, že abandon vůči němu projevil), neb aspoň publicitu projevu odůvodňující úsudek, že věřitel o projevu tom zvěděl. Na věřiteli bude břímě průvodní o tom, že přes projev resp. publicitu jeho o abandonu ani nezvěděl ani nemusil zvědět — důkaz to ovšem velmi nesnadný. I přibližuje se tím soustava abandonní ve faktickém svém výsledku značnou měrou soustavě naprostoého obmezeného ručení, činíc výsledek ten závislým prakticky pouze na projevu abandonu normálně, řádně publikovaném nebo tomu kterému věřiteli sděleném.

Lhůta pro abandon není předepsána; tento může státi se účinně i vůči pohledávce soudně uplatňované, ano i ve stadiu exekučním; arci nebude se pak vztahovati na náklady, které vzešly věřiteli výkonem práva jeho před účinným projevem abandonu.

IV. Právní účinky a povaha abandonu.

Čl. 216. C. de com. mluví v původním textu o zániku loďařova ručení abandonem (*La responsabilité cesse*). Novellovaný text mluví o sprostění loďaře (*Il peut... s'affranchir*). Smysl je patrně v obou případech týž: abandonem nastává sprostění dlužníka (loďaře). Arci jest tento sprostující, tedy vůči věřiteli, o nějž jde, negativní účinek, připoután k podmínce »abandonu«, t. j. zůstavení, přenechání lodi resp. dovozného, jest tedy kausálně spjat s jakýmsi, jak se zdá, pozitivním účinkem aktu toho.

Oba tyto účinky abandonu, i pokud bychom je právnicky rozeznávali, nastávají ipso jure et uno actu; na věnek vystupuje význačněji účinek liberatorní; tento jest též hlavním účelem této instituce, která se charakterisuje jakožto právní forma obmezeného ručení loďařova v románském námořním právu se vytvořivší. Liberatorní účinek tento, třeba jest konstruktivně v těsném spěti s účinkem pozitivním, má přece potud převahu, že nastává i tenkrát, když pozitivní onen účinek in concreto vůbec nemůže mít

³¹⁾ Jinak francouzská doktrina, jež pokládá za nutné oznámení abandonu aspoň jedinému věřiteli, resp. přijetí jeho, a kdyby odporoval, soudní rozhodnutí o jeho účinnosti. Srv. *Lyon-Caen a Renault* str. 185, *Prodromides* str. 693.

praktického významu, na př. z důvodu toho, že loď vzala docela za své okolnosti nespadaající na vrub abandonantův, a pohledávka dovozného jest nedobytnou. I tu lze »abandonovati« loď, ač z ní zbývají již jen trosky na dně mořském, jakož i dovozné, jehož inkasso jest illusorním.

Co do otázky, v čem záleží právnicky onen, jak jsme ho označili, pozitivní účinek resp. obsah abandonu, rozclázejí se názory v doktríně. Základní spor jest tu o to, zda-li má abandon v tom směru povahu *t r a n s l a t i v n í*,³²⁾ tedy zdali jde tu o převod objektů abandonu na abandonatáře, (při čemž zejména jest závažným názor spatřující v abandonu *datio in solutum* a vyžadující tudíž konsensu věřitele resp. věřitelů) anebo zda-li se tu určité objekty prostě zůstávají úhradě jistých věřitelů, za vyloučení ostatního jmění dlužníkovy z tohoto právního osudu. Tu pak zase vzhází otázka, zda-li se tím vyhrazuje věřitelům abandonatárním nějaké zvláštní, privilegované právo uhrazovací nebo dokonce právo zástavní a jakým postupem mohou pak dojíti uspokojení.

Jak již výše pod č. III. (str. 346.) naznačeno, nelze v zákoně najítí opory pro translativní povahu abandonu a jednati by se tu mohlo manajvýše o nabytí práv ze zřizovacího aktu jednostranného resp. »*ex lege*«. Arci však v zákoně vůbec nenalzáme podkladu pro jakés zvláštní právo věřitelům z abandonu vzházející, a ani z jednostranné intence abandonanta nedá se právo takové odvoditi. I nenabývá tudíž věřitel abandonatární na objektech abandonovaných, jak dlužno usouditi, nijakého práva a pokud snad jest privilegovaným věřitelem lodním, zůstávají práva jeho abandonem nedotčena. Není ovšem vyloučeno, že by mohl abandon *in concreto* míti právní dosah další: Tak na př. když by se stal výslovně vzhledem k určitému věřiteli, resp. pohledávce jeho, tak že by pak obsahoval loďařovo uznání dluhu; ano dokonce by bylo lze »abandon« odítí v roucho aktu translativného na př. tím, že se objekty jeho aktem souhlasné vůle na věřitele abandonatárního převádějí. Nehledíme-li však k takovýmto zvláštním případům, nezjednává abandon věřitelům abandonatárním ani práv

³²⁾ Tak *Lyon-Caen a Renault* str. 131, 181 násl. Opačný názor zastávají *Danjon* str. 438 násl., *Prodromidès* str. 693 násl.

Hájení obviněného v budoucím trestním řízení československém.

k objektům abandonu, ani však nějakého privilegovaného právního postavení, nýbrž abandon značí onou svou »positivní« stránkou jen tolik, že objekty abandonované se označují, precisují, určují jakožto »fortune de mer«, t. j. předměty uhražovacímu (resp. též zajišťovacímu) úchopu věřitelů vydané, kdežto co do ostatního jmění (fortune de terre) jest každý krok námořního věřitele loďařova co do uspokojení ze jmění toho vyloučen. A pouze v tomto určení resp. ohraničení jmění námořního vůči jmění pozemnímu pro ty které námořní dluhy (abandonatární) záleží t. zv. pozitivní význam resp. obsah abandonu. Positivní svou stránkou jest tudíž abandon určením loďařova jmění námořního, stránkou negativní pak sprostěním dlužníka (loďaře) od veškerého právního postupu abandonatárních věřitelů, pokud by se týkal úhrady z jiného jmění než námořního. Stran úhrady z námořního jmění zůstává pohledávka věřitele resp. závazek loďařův abandonem o sobě nedotčen. Eventuelní zbytek ze jmění námořního po úhradě věřitelů přebývající připadá resp. zůstává loďaři po případě provozovateli.

O postupu abandonatárních věřitelů k úhradě z jmění námořního a vzájemném jich poměru platí za nedostatku norem speciálních zásady všeobecné, jichžto použití dává vzejítí leckterým pochybnostem. Také v doktríně francouzské projednávají se tu zajímavé některé kontroverze. Úvalhu však o těchto otázkách nezbývá než odkázati na místo jiné.

Prof. Dr. Frant. Storch:

Hájení obviněného v budoucím trestním řízení československém.

Zkratky. Osn. = Zatímný návrh obecné části trestního zákona 1921. Ř. tr. voj. = řády tr. pro společnou brannou moc rak.-uh. a pro zemskou obranu rak. z 1. července 1912, čís. 130 a 131 ř. z. Něm. osnovy 1908, 1909, 1920 = Entw. einer Str. Pr. O. Aml. Ausg. 1908; Entw. einer neuen Str. Pr. O. 1909 (vlád. předl.); Entw. ... eines Ges. über den Rechtsgang in Strafsachen ... Veröffentl. auf Anordn. des Reichsjustizminist. 1920.

I.

Srovnáváme-li rak. ř. tr. z r. 1873 s jeho předchůdci z r. 1850 a 1853, musíme uznati, že znamenitě rozšířil obor působno-