

horních, ručí všechny dle svých podílů a jen když se nedají určití podíly v poškození, ručí všechny závody rukou nedílnou s výhradou stejnoměrného postihu za jednotlivými závody horními na vzájem (§§ 1302 a 896 o. o. z.).

g) Nárok na náhradu škody horní promlčuje se ve 30 letech (jinak tvrdí spisovatel Frankl).

Co se týče poškození budov a jiných staveb, stanoví § 106 hor. zák., že majitel hor není práv za škodu, byla-li dotyčná stavba zřízena v poli důlním teprve po jeho udělení bez vrchnostenského přivolení ke stavbě, I jest úřední povolení ke stavbě právním podkladem k rozřešení otázky náhrady škody v té míře, že stavby, k nimž nevyhledává se vůbec úředního povolení (jako jsou zdi ohradné), může zřídit na pozemku pán stavby na vlastní nebezpečí, kdežto držitel hor ručí za veškeru škodu oněch staveb, které se svolením vrchnosti zřízeny byly třeba po propůjčení pole důlního. Majitel hor, jehož dlužno pozvati ku stavební komisi vedle předpisů řádu stavebního, povinen jest námitky své tím určitěji přednésti při této komisi, ač-li stavba sama dle § 47 čes. st. ř. (a podobně i v jiných řádech stavebních) neprohlásí se z úřední povinnosti na základě důvodů veřejnoprávních za nepřijatelnou; i má majitel hor při odkázanou na pořad práva provésti, ježto by jinak musila býti stavba nebo zařízení bezpodmínečně respektována a bylo by nutno nahraditi každou škodu ve smyslu zásad stanovených pro poškození pozemků. Nastoupí-li majitel hor pořad práva, má žalobou vésti důkaz o tom, že by provedení stavby mělo v zápleti poškození jeho soukromých práv, totiž obmezení nabytého práva k těžbě. Je-li žaloba jeho zamítnuta, je to tak, jako by byl právo své promlčel (viz str. 176 bosenského zák. hor., rozh. spr. s. dv. ze dne 20. ledna 1886 č. 3011, sb. »Budwinski« č. 2878, ze dne 2. října 1889 č. 3287, sb. »Budwinski«, č. 4874 a rozh. ze dne 4. února 1872 čís. 14.930, časop. »Gerichtshalle« r. 1872 č. 16, a ze dne 10. dubna 1872 č. 3645, časop. »Gerichtshalle« r. 1872 č. 49 a podrobné výklady Lederera str. 86—116).

Poškození stojatých a tekoucích vod posuzuje se celkem stejně, jako poškození vlastnictví pozemkového. Toliko Lederer (str. 117—128) obmezuje náhradní povinnost vzhledem ku zvláštní právní povaze vody na ty případy, že by dolováním poškozeno bylo bezprostředně vlastnictví pozemkové a jen nepřímo voda jakožto jeho součást, takže jen v tomto případě nahraditi jest v penězích škodu vodní jakožto část způsobené škody na pozemku v duchu zásad platných o náhradě škod pozemkových.

Nastane-li vlastní přímá škoda vodní následkem opatření, jimiž se voda ze směru svého odvede, nebo přeruší, přetne-li se tedy dolováním zřídlo vodní a následkem okružního pohybu vody v pozemcích poškozena nebo dokonce zničena jest nějaká studna, léčivý pramen, rybník nebo i voda tekoucí, netřeba dávatí náhrady ani in natura ani v penězích, ježto voda v pozemku nenáleží nikomu (jest res nullius) a naproti přirozeným zákonům komunikace není možno nikomu poskytnouti soukromoprávního nároku na vydání vlny vodní nebo jisté zásoby vodní (rozh. spr. s. dv. ze dne 5. února 1879 č. 228, sb. »Budwinski« č. 417; opáčně rozh. spr. dv. soud. ze dne 5. října 1889 č. 1927, sb. »Budwinski« č. 4861).

Škody námořské (havarie).

I. Pojem.

Havarie jest souborem všech škod a mimořádných výloh, kteréž stihly loď a náklad od počátku až do ukončení námořního nebezpečí

s cestou spojeného. Nauka o havarii vytvořena jest dle ústavu práva římského (*lex Rhodia de jactu*), kterýž stanoví zásadu, že loď, zboží a náklad nésti musí škodu a útraty spojené se záchraněním lodi a zboží před hrozícím nebezpečím. Dle platného práva námořského rozeznává se havarie všeobecná (*grossa o commune, avarie commune*) a zvláštní (*seplice o particolare, avarie particuliere*). Všeobecná obsahuje všechny škody a jich nutné následky úmyslně způsobené lodi nebo zboží ve společném nebezpečí k odvrácení nebo zmírnění hrozící pohromy, jakož i dále obsahuje všechny mimořádné výlohy učiněné k tomu účelu. Havarie zvláštní pojímá pak všechny ostatní výlohy způsobené na lodi nebo zboží buďto náhodou neb úmyslně v případě nutnosti. Havarie tedy spočívá vždy toliko na faktu a tím liší se příkře od námořského pojištění vždy na smlouvě se zakládajícím.

Vhození zboží do moře (*Seewurf*) má mnoho společných známek s havarií, není však s ní úplně totožným a nevyplňuje nikterak podstatu havarie. Společnou oběma jest ta podstatná náležitost, aby loď nebo nákladu skutečně hrozilo nebezpečí; tak ku př. ocitne-li se loď na písčíně, lze ji zhusta jen tím způsobem zachrániti, že musí se tíže její zmírniti vyhozením zboží a předmětů přes okraj lodi do moře. Vhození zboží do moře předpokládá však zpravidla nebezpečí pro celou loď, kdežto havarie jest tu, jestliže nehodami nebo nahodilými událostmi (bouří) poškozena byla loď nebo náklad nebo část jeho nebo vzrostly-li zvláštní výlohy. Havarie objímá tedy nejširší pojem všech námořských nehod, kdežto výrazem »vhození zboží do moře« označuje se jen prostředek sloužící ku odvrácení svrchovaného nebezpečí námořského; vhození zboží do moře předpokládá výlučně vyvržení předmětů přes okraj lodi, kdežto havarie odůvodněna jest netoliko tímto způsobem, nýbrž i škodami jinými.

II. Všeobecná havarie t. j. ona, která obsahuje všechny výlohy a škody způsobené proto, aby zachráněna byla loď a náklad jako celek, má svůj základ v zásadě obč. zákonníka (§ 1043). Dle tohoto § musí být poměrně nahrazena škoda tomu, kdo v případě nouze obětoval své vlastnictví k odvrácení větší škody pro jiné, od těch, kdož z toho měli prospěch; § 1043 odvolává se i co do nebezpečí na moři zákonů námořských. Zákon v první řadě žádá, aby tu bylo skutečné nebezpečí, tedy ne snad nebezpečí domnělé nebo smyšlené, bez rozdílu, zda bylo způsobeno náhodou, vinou třetího nebo vinou účastných. Může-li býti řeč o vině, jest vinník osobně zodpovědným. Všeobecnou havarii dělívalme někdy též v malou či obyčejnou (ordinární), t. j. soujem obyčejných výloh spojených s námořskou cestou i beze zvláštních nehod a v havarii velkou či kromobyčejnou (extraordinární), t. j. vlastní havarie v nejužším slova smyslu, kterážto způsobena bývá nehodami zvláštními. Lodník jest povinen — pokud možným to jest v jednotlivých případech a zřetelem k nebezpečí — dříve než vyhodí zboží do moře, lodní poradu vykonati a poříditi úplný protokol o poškozených nebo vyvržených předmětech. K lodní poradě přibrati sluší interesty na lodi přítomné. Náležitosti pojmu a zjištění havarie jest odvrácení nebo aspoň zmírnění nebezpečí. Oběť nesměla být úplně bezvýslednou; musily být tedy zachráněny všechny nebo některé osoby a ohrožený náklad lodi. Jsou tři náležitosti havarie obecné: společné nebezpečí, odvrácení nebezpečí úmyslným obětováním zboží a předmětu, úplné nebo částečné zachráně-

lodi a nákladu. Nedostává-li se jedné z těchto náležitostí, jest tu pouze částečná havarie, při níž není kontribuce škody, nýbrž při kteréž posuzovati se musí nárok na náhradu škody dle zásad práva civilního.

III. Zvláštní zásady.

1. Předměty zachráněné, avšak v pozdější havarii opětně ztracené se nenahraží a nahraží se jen poměrně, byly-li toliko poškozeny.

2. Zásoby válečné a potraviny, zavazadla a mzda mužstva jsou prosty kontribuce.

3. předměty složené na palubě nebo neseznamenané v knize skladní nenahradí se, přijdou-li na zmar; jsou-li zachráněny, příspěti musí dle své ceny odhadní.

IV. Zjištění havarie předsevezme se v místě konečné plavby nebo v přístavu jiném, nelze-li v cestě pokračovati. Rozhodnutí vynese soud rozhodčí, který jmenuje ze znalců příslušný rakouský úřad konsulární. Důkazy o havarii provedou se námořským protestem (zjištěním) a cestovními i nákladními dokumenty znějícími na loď a náklad. Řízení znalců není vázáno nijakými určitými pravidly. Cena lodí počítá se za účelem vyměření kontribuce dle tohoto stavu, v jakém přišla, s připočtením náhrady za škody havarií přivozené, jelikož jen na tento způsob aspoň přibližně vyšetřena by byla cena lodí v čase nehody. Míra kontribuce však jest v různých státech různá. Rakousko ukládá podobně jako Codice di commercio, dále jako francouzský a holandský zákon polovici kontribuce lodí a zboží; naproti tomu žádá však celou kontribuci nákladu po předchozím odečtení zboží a celních výloh. Úhrnná škoda rozvrhne se dle poměru kontribucí povinných hodnot tím způsobem, že se nahradí škoda nákladu zcela, škoda lodí po odpočtení třetiny za upotřebení; výsledek tohoto rozdělení prohlásí znalci v konečném rozpočtu, který má moc výroku soudu rozhodčího, a jest možné odvolání z něho, avšak poskytuje bez ohledu na odvolání právo k exekuci zjišťovací a byla-li dána kauce, i uhražovací.

V. Rozdělení a vyplacení příspěvků.

1. Lodník zodpověden jest za vydobytí příspěvků na havarii. U obyčejné velké havarie má místo rozdělení nastalé škody na pána lodí vzhledem k lodi samé, na interesenty vzhledem k nákladu a na dopravovatele vzhledem ku zboží, takže k náhradě škody přispívá loď, náklad a zboží; kdežto při malé, obyčejné havarii, tedy při škodách náhodných jako ku př. přeražení stožáru vichřicí, zničení jednotlivého předmětu střelbou, škodu nésti má jen předmět poškozený; pravidelné útraty plavby, poplatky přístavní nese dopravovatel.

2. Vlastník může se havarie zbýti tím, že postoupí věc, z níž má dáti příspěvek a musí — najdou-li se opět věci vyvržené, odvésti zpět náhradu po odečtení výloh spojených s opětným nabytím věcí. Zákon žádá zpravení vlastníka a zřízení jeho zástupce; rakouský Lloyd předpisuje ve svých statutech jednatelům svým dopodrobna způsob, jakým mají se účastniti při skrývání, odhadu a prodeji zboží, náležitého prozkoumání listin a poškození lodí a nákladů, jak pečovati mají o vyslechnutí kapitánů pro zájmy pojištění a jak snažiti se mají o docílení smírného narovnání. Ve účastněných kruzích opět a opět shledati lze snahy o sdělení společného práva mezinárodního ohledně havarie pro všechny námořské státy, kteréžto však úplnou cestu dosud si neproklestily.

Škody válečné viz Škody vojskem způsobené.