

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Filip Novotný

**Pojištění v námořní nákladní přepravě
z mezinárodního hlediska – vybrané aspekty**

Insurance in maritime transport of goods from
international points of view – selected aspects

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Monika Pauknerová, CSc., DSc.

Katedra obchodního práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 6.6.2018

Prohlášení

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 166 579 znaků včetně mezer.

V Praze, dne 7.6.2018

Filip Novotný

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat paní prof. JUDr. Monice Pauknerové, CSc., DSc. za vstřícný přístup a cenné připomínky při tvorbě diplomové práce. Poděkování patří také mé rodině a přítelkyni za psychickou podporu.

OBSAH

ÚVOD	1
1 POJEM NÁMOŘNÍ PŘEPRAVY A JEJÍ DĚLENÍ.....	4
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY	4
1.2 SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI V ČESKÉ REPUBLICE	5
1.3 ZASÍLATELSKÁ SMLOUVA V PRÁVNÍM ŘÁDU ČESKÉ REPUBLIKY.....	8
1.4 PROVOZ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU V ČESKÉ REPUBLICE.....	11
1.5 NÁJEM DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU V ČESKÉ REPUBLICE	13
1.6 DĚLENÍ NÁMOŘNÍ PŘEPRAVY	15
1.6.1 Liniová námořní přeprava	15
1.6.2 Trampová námořní přeprava	17
1.7 DŮLEŽITÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY PRO OBLAST NÁMOŘNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY	19
1.7.1 Právní předpisy v českém právním řádu	19
1.7.2 Právní předpisy v evropském právu	22
1.7.3 Důležité právní předpisy mezinárodní legislativy.....	24
2 NÁMOŘNÍ POJIŠTĚNÍ.....	27
2.1 POJISTNÁ SMLOUVA V ČESKÉ LEGISLATIVĚ	28
2.2 ORGANIZACE PŮSOBÍCÍ V OBORU NÁMOŘNÍHO POJIŠTĚNÍ.....	32
2.2.1 Lloyd's.....	32
2.2.2 Mezinárodní asociace pojistitelů v Londýně (IUA)	35
2.2.3 Mezinárodní unie námořního pojištění (IUMI).....	36
2.3 POJISTNÁ SMLOUVA NÁMOŘNÍHO POJIŠTĚNÍ V ANGLICKÉM PRÁVU.....	37
2.3.1 Proces vzniku pojistných smluv námořního pojištění na londýnském pojišťovacím trhu	41
2.3.2 Význam pojišťovacího brokera	43
2.3.3 Pojistné.....	46
2.3.4 Informační povinnost	47
2.3.4.1 Předmluvní povinnost oznámit určité skutečnosti.....	48
2.3.4.2 Povinnost neuvádět zkreslené informace o podstatných skutečnostech	49
2.3.4.3 Podstatné skutečnosti	50
2.3.4.4 Opravná opatření jako následky porušení předmluvní informační povinnosti a „inducement“	51
2.4 ZÁVAZNÉ SMLUVNÍ POVINNOSTI A DALŠÍ PODMÍNKY V POJISTNÉ SMLOUVĚ.....	52
2.4.1 Závazné smluvní povinnosti	52
2.4.2 Další podmínky v pojistné smlouvě.....	54
2.4.3 Porušení ustanovení nezvyšujících riziko škody - § 11 IA 2015	54
2.5 POJISTNÝ ZÁJEM	55
3 DRUHY NÁMOŘNÍHO POJIŠTĚNÍ	58
3.1 POJIŠTĚNÍ PLAVIDEL – KASKO POJIŠTĚNÍ (H&M POJIŠTĚNÍ).....	58
3.1.1 Rizika a výjimky	59
3.1.2 Škody	61
3.2 POJIŠTĚNÍ ZÁSILEK (NÁKLADU/ZBOŽÍ) – CARGO POJIŠTĚNÍ.....	62
3.2.1 Rizika a výjimky	65
3.2.2 Trvání pojistné smlouvy a změna námořní plavby	67
3.3 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI REJDAŘE (P&I POJIŠTĚNÍ)	68
3.3.1 Rizika krytá P&I pojištěním a výjimky.....	68
3.3.2 P&I kluby	70
3.3.3 Mezinárodní skupina P&I klubů	71
ZÁVĚR	72
SEZNAM ZKRATEK	74
ZDROJE.....	75

ABSTRAKT	82
ABSTRACT	83
NÁZEV PRÁCE V ANGLICKÉM JAZYCE – TITLE IN ENGLISH	84
KLÍČOVÁ SLOVA.....	84
KEYWORDS.....	84
PŘÍLOHA.....	85

Úvod

Důležitost námořní nákladní přepravy pro celosvětovou ekonomiku je málokdy plně doceněna především těmi, kdo berou dostupnost zboží přepravovaného na moři jako jistotu. Podle statistik publikovaných Mezinárodní komorou pro námořní přepravu (ICS) je po moři přepravováno až 90 % objemu světového obchodu, což ročně činí více než 10 mld. tun zboží. Mnoho věcí naší denní spotřeby, včetně počítačů, vozidel či jídla, podniklo s největší pravděpodobností dlouhou cestu přes oceány na nákladní lodi. Není tedy nadsázkou námořní přepravu zboží charakterizovat jako krev potřebnou pro fungování celosvětové ekonomiky, bez níž by zkrátka nebylo možno provozovat mezikontinentální obchod či importovat a exportovat cenově dostupné suroviny. Bezsporně se jedná o nejrozšířenější, nejdůležitější a také nejstarší způsob přepravy na světě.

V současnosti je ve více než 150 zemích registrováno až 50 000 různých typů nákladních lodí, které jsou obsluhovány více než jedním milionem námořníků¹. Cena jedné nákladní lodě se může vyšplhat až na \$ 200.000.000. Vezmeme-li v úvahu hodnotu plavidel i hodnotu zboží přepravovaného na palubách lodí, pak ztráty, které mohou vzniknout, jsou veliké a mnohé subjekty nemusí být schopny splnit své závazky. Z důvodů rizik souvisejících s tímto odvětvím se stále mnoho lidí bojí tuto přepravu využít.

Podnikání v námořní nákladní přepravě je doprovázeno velkým rizikem. Ti, kteří poskytují tuto důležitou celosvětovou službu, tak mohou činit pouze s podporou pojištění proti neustále rostoucím rizikům a závazkům vznikajícím z provozování obchodu na moři. Bez ochrany, kterou poskytují různé druhy námořního pojištění, by velká část podnikatelů v námořní přepravě byla ohrožena zánikem. Námořní pojištění je základní podmínkou bezproblémového a bezpečného provozování námořního obchodu.

Předmětem diplomové práce po dohodě s vedoucí, paní prof. JUDr. Monikou Pauknerovou, CSc., DSc., je pojištění námořní nákladní přepravy z mezinárodního hlediska. Cílem této práce je metodou analýzy a komparace přiblížit čtenáři dosud v České republice málo probíraný institut námořního pojištění se zaměřením na nejdůležitější právní řád týkající se námořního pojištění – právní řád Velké Británie, a dále také vymezení základní kategorizace a podmínek jednotlivých druhů pojištění popsanych níže. Motivem pro zaměření této práce na právní úpravu Velké Británie je fakt, že mnoho firem zabývajících se mezinárodním obchodem využívá služeb pojistitelů působících na nadepsaném trhu pro krytí svých

¹ Key Facts. *Ics-shipping* [online]. London, 2017 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/key-facts>.

pojistných rizik, a to především z důvodu mnohem širší nabídky pojistných produktů oproti tuzemským pojišťovnám či z důvodu vytváření jednotlivých smluvních podmínek pojistného krytí přímo na míru pro konkrétní potřeby pojištěného, což je projevem vysoké profesionality ze strany těchto zahraničních pojistitelů. Právě tato možnost individualizace a míra znalosti trhu je důvodem, že i české firmy zabývající se mezinárodním obchodem raději pojišťují svá rizika v zahraničí nežli u českých pojišťoven.

Za tímto účelem je diplomová práce rozdělena na 3 kapitoly a čerpá z českých i zahraničních právních předpisů, odborné literatury, judikatury, komentářů, elektronických zdrojů, a především klauzulí sestavených na londýnském pojišťovacím trhu, které slouží jako inspirace pro většinu zahraničních právních řádů a jednotlivých obchodních podmínek pojišťovacích společností.

První kapitola se zabývá vymezením základních pojmů důležitých pro rámec této práce a zařazením námořní přepravy do oblasti přepravních a zasilatelských vztahů upravených v právním řádu České republiky. Následně uvádí základní kategorizaci a dělení námořní přepravy samotné. V závěrečné části se kapitola věnuje vymezení nejdůležitějších právních předpisů obsažených v českém právním řádu, mezinárodním právu a evropském právu.

V druhé kapitole se věnují obecné problematice námořního pojištění. V rámci této kapitoly je vysvětlena pojistná smlouva v české legislativě a pojistná smlouva námořního pojištění v anglickém právu. Při vymezení pojistné smlouvy námořního pojištění je věnována pozornost procesu vzniku těchto pojistných smluv na londýnském pojišťovacím trhu, významu pojišťovacího brokera, pojistnému, informační povinnosti, závazným smluvním povinnostem, dalším podmínkám pojistné smlouvy a pojistnému zájmu. V neposlední řadě se kapitola zabývá důležitými organizace působícími v oboru námořního pojištění. Za tímto účelem je v nadepsané kapitole právní úprava srovnávaná mezi Marine Insurance Act z roku 1906 (dále jen „MIA 1906“) a novým Insurance Act z roku 2015 (dále jen „IA 2015“), který je považován za nejdůležitější reformu anglického pojišťovacího práva od roku 1906.

Třetí kapitola se zabývá jednotlivými druhy námořního pojištění a pozornost je věnována pojištění plavidel, pojištění nákladu/zboží a pojištění odpovědnosti rejdaře. V oblasti pojištění plavidel práce ve své první podkapitole přibližuje relevantní standardizované klauzule, krytá rizika, výjimky z pojistného krytí a institut škody. V druhé podkapitole je následně blíže vysvětleno cargo pojištění, přičemž za tímto účelem jsou analyzovány a srovnávány standardizované klauzule Institute Cargo Clauses (dále jen „klauzule ICC“). Pozornost je věnována zejména krytým rizikům, výjimkám z pojistného krytí, době trvání pojistné smlouvy a důsledkům změny námořní plavby. V třetí podkapitole je zpracována oblast pojištění odpovědnosti rejdaře se zaměřením na rizika krytá P&I pojištěním a výjimky z nich. Pozornost je dále věnována charakteristice a struktuře P&I klubů, včetně jejich základních funkcí. V závěrečné části

podkapitoly je vysvětlen význam Mezinárodní skupiny P&I klubů, jakožto fóra vytvořeného za účelem sdílení pojistných nákladů P&I klubů.

1 Pojem námořní přepravy a její dělení

Cílem této kapitoly je vymezit základní pojmy důležité pro rámec této práce a zařadit námořní přepravu do oblasti přepravních a zasilatelských vztahů upravených v právním řádu České republiky s následným uvedením základní kategorizace a dělením námořní přepravy samotné. V závěrečné části se kapitola věnuje vymezení nejdůležitějších právních předpisů obsažených v českém právním řádu a také v mezinárodním právu a evropském právu.

1.1 Základní pojmy

Pro účely práce je nutno předně vymezit základní pojmy, které mají význam pro snazší pochopení textu samotného.

Služba – obecně lze tento pojem definovat jako „*lidský pracovní výkon, jímž bývá uspokojena potřeba druhého*“. Služby můžeme dělit například na služby obchodní, přepravní, dopravní, distribuční, rekreační, finanční apod.² Přepravními službami rozumíme systém činností, které souvisí s procesem přemístování hmotného zboží z jednoho místa do druhého.³

Přeprava – tento pojem představuje souhrn činností, zahrnujících vlastní proces přemístování, ale i služby s přemístováním související, jako například nakládku, vykládku, pojištění, celní záležitosti apod. Přepravu chápeme jako užitnou hodnotu dopravy.⁴ Cenou za přepravu je **přepravné** (námořné).

Doprava – jedná se o technologický proces, při němž dochází k pohybu dopravních prostředků po dopravní cestě. Provozovatelem dopravy je dopravce⁵ a přepravce („*customer*“)⁶ je zákazníkem dopravce. Dopravu můžeme dělit na železniční, silniční, leteckou, vodní (námořní a vnitrozemská/říční) či vnitrostátní, zahraniční a tranzitní.⁷

Zasilatelské služby – jedná se o soubor aktivit zasilatele, které představují obstarávání dopravních a přepravních výkonů a služeb. **Zasílatelem** rozumíme subjekt, který svým jménem a na účet příkazce (přepravce) obstarává pro jeho potřeby přepravu zboží.

² NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015. XV s. ISBN 978-80-7400-601-2.

³ Tamtéž str. XV

⁴ Tamtéž str. XV

⁵ V případě námořní přepravy označujeme dopravce jako námořního dopravce či rejdáře (*Carrier, Sea Carrier, Transport Operator, Transporter*) – zpravidla je definován jako provozovatel nebo majitel lodi.

⁶ V přepravních smlouvách je nejčastěji označován jako odesílatel (*Sender*) nebo příjemce (*Receiver/Consignee*). Velmi často se jedná o vlastníka přepravovaného hmotného zboží.

⁷ Slovník pojmů. *Logex.cz* [online]. [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.logex.cz/slovník-pojmu>.

Logistika – cílem logistiky je koordinace a optimalizace výrobních i nevýrobních procesů pomocí nejrůznějších opatření (plánování, skladování) tak, aby k vykonání tohoto procesu bylo třeba co nejméně materiálu, energie či lidské práce.⁸

Multimodální přeprava – představuje vzájemnou vazbu alespoň dvou dopravních oborů při přemísťování zásilky.⁹

Intermodální přeprava – jedná se o přepravu zásilky pomocí dvou či více dopravních oborů za podmínky, že zásilka se při přepravě nachází v unifikované přepravní jednotce.^{10 11}

Kombinovaná přeprava – jedná se o poddruh intermodální přepravy, při které se převážná část trasy uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři, přičemž počáteční část a závěrečná část přepravy probíhá po silnici a je co nejkratší.¹²

Přepravní řetězec – představuje přepravní systém, který na základě vzájemně koordinované spolupráce jednotlivých subjektů (zejména dopravců a přepravců) a v dopředu časově koordinované posloupnosti realizuje všechny dílčí přepravní fáze přepravy zboží od odesílatele k příjemci.¹³

Zásilka – jedná se o zboží přepravované od odesílatele k příjemci, splňující předem dohodnuté objemové, rozměrové a hmotnostní podmínky.¹⁴

1.2 Smlouva o přepravě věci v České republice

Právní úprava přepravní smlouvy je od roku 2014 součástí zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“ nebo také „obč.z.“), konkrétně ji nalezneme v části čtvrté, hlavě druhé v § 2550 až 2581. Patří mezi jeden ze čtyř smluvních typů, na základě kterých může být v tuzemsku přeprava prováděna, tedy smlouva o přepravě, zasílatelská smlouva, smlouva o provozu dopravního prostředku a smlouva o nájmu dopravního prostředku. Občanský zákoník přistoupil k úpravě závazků ze smluv o přepravě tak, že přepravní smlouvu rozdělil na pododdíl týkající se přepravy osoby (§ 2550 až 2554) a pododdíl týkající se přepravy věci (§ 2555 až 2571) a ve srovnání s předchozí úpravou obsaženou v § 610 a násl. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník a § 765 a násl. Zákona

⁸ Slovník pojmů. *Logex.cz* [online]. [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.logex.cz/slovník-pojmu>

⁹ NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015. XVI s. ISBN 978-80-7400-601-2.

¹⁰ Intermodal Transport Unit/ITU – jedná se například o uložení zásilky v kontejneru.

¹¹ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str. XVI.

¹² Tamtéž str. XVI

¹³ Tamtéž str. XVI

¹⁴ Tamtéž str. 2

č. 40/1964 Sb., občanský zákoník odstraňuje dvoukolejnost úpravy. Nadále se již nerozlišuje mezi podnikateli a nepodnikateli a ustanovení občanského zákoníku se použijí na všechny subjekty.

Právní úprava obsažena v občanském zákoníku je ovšem aplikovatelná pouze na přepravu realizovanou uvnitř území České republiky, tedy na případy, kdy se místo odeslání i místo určení nachází na území České republiky.¹⁵ Odlišná situace je v případě mezinárodního obchodu, tedy tehdy, kdy se místo odeslání a místo určení nachází na území dvou rozdílných států. V těchto situacích se česká právní úprava nebude aplikovat a závazky se budou řídit příslušnou mezinárodní úmluvou, která je závazná pro jednotlivé druhy přepravy.

Pro oblast námořní přepravy zboží se zejména uplatní Úmluva OSN o námořní přepravě zboží, sjednaná 31.3.1978 v Hamburku a publikována ve sbírce zákonů jako sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb. v důsledku podpisu této úmluvy ČSSR v New Yorku dne 6.3.1979. Použití Hamburské úmluvy je definováno z teritoriálního hlediska v čl. 2 a je vázáno celkem pěti možnými variantami.¹⁶ Jedná se především o situace, kdy se přístav nakládky či vykládky stanovený ve smlouvě o námořní přepravě nachází na území smluvního státu.

Základní obsahové náležitosti smlouvy o přepravě věci, která je důležitá pro rámec zaměření práce, obsahuje zákon č. 89/2012 Sb. v základním ustanovení § 2555, které stanoví, že „*smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné*“. Dopravci tedy vyplývá přímý závazek obstarat přepravu věci a odesílatel vzniká přímý závazek zaplatit částku přepravného.

Mezi další základní náležitosti smlouvy o přepravě věci, která je uzavíraná mezi přepravcem a odesílatelem, patří především ujednání identifikující věc, která má být na základě smlouvy přepravována (§ 2557 obč. z.), a ujednání identifikující místo odeslání a místo určení, což je důležité pro stanovení charakteru přepravy a rozhodného práva¹⁷. Je důležité zmínit, že tyto základní obsahové náležitosti jsou minimálním základem smlouvy a v praxi se bude smlouva skládat z mnoha navazujících konkrétnějších ustanovení, týkajících se například přesné identifikace příjemce zásilky¹⁸ či stanovení výše přepravného (v případě výslovného sjednání bezplatné přepravy by se jednalo o smlouvu inominátní)¹⁹ a určení dodací lhůty, ve které má být věc dopravena příjemci.

¹⁵ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). str. 61. ISBN 978-80-7478-630-3.

¹⁶ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str.153.

¹⁷ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 64.

¹⁸ Srov. např. § 2599 a násl. obč. z.

¹⁹ Srov. např. § 2564 a násl. obč. z.

Charakterem můžeme smlouvu o přepravě věci zařadit mezi smlouvy konsensuální, tedy smlouvy, u nichž se jejich účel realizuje již samotným uzavřením smlouvy. Konkrétně to tedy znamená, že pro uzavření smlouvy o přepravě věci nemusí dojít k převzetí věci dopravcem.²⁰ Nepřevzetí věci dopravcem může ovšem za splnění podmínek stanovených občanským zákoníkem znamenat zánik smlouvy o přepravě věci (§ 2555 odst. 2 obč. z.). Z důvodu obsažení zásady bezformálnosti právního jednání se také jedná o smlouvu, která nevyžaduje písemnou formu.

Nepovinná písemná forma a konsenzuální charakter smlouvy o přepravě věci je důvodem povinného písemného potvrzení (přepravní doklad/nákladní list) této smlouvy ze strany odesílatele i dopravce. Toto potvrzení má důležitý význam pro právní jistotu subjektů právního vztahu ohledně práv a povinností plynoucích z tohoto vztahu. Dle § 2556 obč. z. „odesílatel potvrdí dopravci na jeho žádost objednávku přepravy“, toto potvrzení je v praxi důležitým dokladem o uzavření smlouvy, tedy akceptaci objednávky přepravy ze strany dopravce. Nadepsaný paragraf dále stanoví, že „doprovce potvrdí odesílateli na jeho žádost převzetí zásilky“. Pro praxi toto potvrzení ze strany dopravce dokládá jednak převzetí zásilky dopravcem, ale je také písemným důkazem o existenci smlouvy o přepravě věci mezi odesílatelem a dopravcem.²¹ Je nutno podotknout, že v případě aplikace Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží je dokladem o uzavření smlouvy o námořní dopravě a převzetí nákladu konosament nebo jiný podobný dokument.²² Zvláštním druhem přepravního dokladu v české právní úpravě je tzv. náložný list, který je specifickým cenným papírem, se kterým je spojeno právo požadovat vydání zásilky po dopravci.²³ Cenným papírem rozumíme listinu, se kterou je právo spojeno takovým způsobem, že je po vydání cenného papíru nelze bez této listiny uplatnit ani převést.²⁴ Náložný list je povinen vydat dopravce, pokud si tuto povinnost strany ve smlouvě ujednaly a v této situaci tedy náložný list mimo jiné plní funkci obecného písemného potvrzení dle § 2556 obč. z.

Velmi důležitou součástí pododdílu týkajícího se přepravy věci jsou ustanovení o náhradě škody (§ 2566 a násl. obč. z.), která je *lex specialis* k obecné úpravě odpovědnosti za škodu obsažená v § 2909 a násl. obč. z. Odpovědnost dopravce za škodu na zásilce lze charakterizovat jako odpovědnost **objektivní**, nevyžaduje se tedy zavinění a dopravce odpovídá za zásilku od okamžiku převzetí až do jejího vydání. Rozsah odpovědnosti je ovšem omezen tzv. liberačními důvody stanovenými v občanském zákoníku.²⁵ Tyto musí prokázat sám dopravce. Mezi liberační důvody patří například situace,

²⁰ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 65.

²¹ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 67.

²² čl. 2 odst. 1 písm. d) Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží

²³ § 2572 a násl. obč. z.

²⁴ § 514 a násl. obč. z.

²⁵ § 2566 obč. z.

kdy dopravce nemohl škodu odvrátit ani při vynaložení odborné péče, či pokud škodu na zásilce způsobil vadný obal zásilky a dopravce na tuto vadu upozornil a uvedl ji v přepravním dokladu.²⁶ Je především nutno pamatovat na běh prekluzivních lhůt, které znamenají, že pokud bychom právo na náhradu škody u dopravce neuplatnili do 6 měsíců od vydání zásilky příjemci či pokud nebyla převzata do 6 měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud toto právo po uplatnění námítky promlčení nepřizná a oprávněný subjekt ztratí možnost domáhat se náhrady škody ve výši stanovené zákonem.

Mezi další práva a povinnosti **doprovce**, mimo výše nadepsaných, patří především právo dopravce provést přepravu prostřednictvím poddoprovce²⁷, právo za stanovených podmínek prodat zásilku vhodným způsobem na účet odesílatele (§ 2570 obč. z.), právo na poměrnou část přepravného dle přepravy již uskutečněné (§ 2565 obč. z.), právo ve formě zástavního práva k zásilce k zajištění nároků vyplývajících ze smlouvy (§ 2571 obč. z.), povinnost provést přepravu s odbornou péčí (§ 2558), povinnost provést inkasní úkon uvedený ve smlouvě a povinnost podat odesílateli zprávu o škodě na zásilce (§ 2568).

Mezi další práva a povinnosti **odesílatele**, patří také právo požadovat přerušování přepravy a vrácení zásilky (§ 2559 a násl. obč. z.) či povinnost předat dopravci listiny potřebné k provedení přepravy a povinnost poskytnout dopravci správné údaje o obsahu a povaze zásilky (§ 2557 obč. z.).

1.3 Zásílatelská smlouva v právním řádu České republiky

Právní úpravu zásílatelské smlouvy obsahuje zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v části čtvrté, hlavě druhé, díle pátém, který zařazuje zásílatelskou smlouvu mezi smlouvy příkazního typu, oddíle čtvrtém, konkrétně v ustanoveních § 2471 až 2482. V souvislosti s historickým rozvojem přepravy postupně docházelo k oddělení zásílatelské (speditérské) činnosti od samotného přímého provádění přepravy.²⁸ V důsledku systematického zařazení nadepsaného typu můžeme konstatovat, že se jedná o smlouvu o obstarání, tedy poddruh smlouvy komisionářské, kterou uzavírá komisionář s komitentem za účelem obstarání určité záležitosti za úplatu ze strany komitenta.²⁹

Je nutno také zmínit problémy, které v praxi přináší strohá právní úprava občanského zákoníku a rozlišování zásílatelské smlouvy a smlouvy o přepravě věci, a to konkrétně pro oblast odpovědnosti

²⁶ Smlouva o přepravě věci podle nového zákoníku. *Www.akccs.cz* [online]. 2014 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.akccs.cz/aktualne/smlouva-o-preprave-veci-podle-noveho-zakoniku/?fileList-filename=smlouva-o-preprave-veci-podle-noveho>

²⁷ Srov. § 1935 obč.z.

²⁸ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). str. 1606. ISBN 978-80-7478-638-9.

²⁹ § 2455 obč. z.

dopravce a zasílatele. Mnohdy proto není zcela jasné, zda se jedná o závazek zasílatelský či přepravní a ve výsledku zde nejsou žádné překážky pro to, aby se zasílatel deklaroval jako dopravce, a naopak dopravce jako obstaravatel přepravy u jiného dopravce. Zatímco zasílatel je odpovědný pouze za škody na převzaté zásilce při obstarávání přepravy, dopravce je odpovědný za újmu vzniklou v souvislosti se samotnou přepravou, konkrétně od převzetí do vydání zásilky.

V českém právním řádu není odpovědnost zasílatele nijak omezena, zatímco odpovědnost dopravce je omezena v případech mezinárodní přepravy mezinárodními úmluvami a při vnitrostátní přepravě kilogramovou vahou poškozené, zničené či ztracené zásilky.³⁰ Obhájení svého postavení jako zasílatele či dopravce může být tedy pro tyto subjekty nesmírně důležité z hlediska odpovědnostního a pro toto obhájení bude vždy rozhodný skutečný obsah převzatého závazku.

Základní závazky stran této smlouvy jsou obsaženy v ustanovení § 2471 obč. z., které stanoví, že „*zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu*“. Zasílatel tedy jedná při obstarání přepravy vlastním jménem, ale na účet příkazce. Písemná forma, stejně jak v případě smlouvy o přepravě věci, není požadována, ale pro praxi je rozhodně doporučována, zejména z důvodu dokumentace dohodnutého obsahu smlouvy. V souvislosti s nepovinnou písemnou formou občanský zákoník v § 2472 stanoví právo zasílatele požadovat na dopravci doručení písemného zasílatelského příkazu (příkaz k obstarání přepravy), ve kterém je blíže specifikováno zboží i místo odeslání a určení. Na rozdíl od náložního listu není cenným papírem. Zásadně se jedná o smlouvu úplatnou, když zasílateli náleží smluvní úplata. V situacích, kdy nedojde k sjednání výše odměny ve smlouvě, náleží zasílateli odměna ve výši obvyklé. Příkazce je povinen zaplatit zasílateli úplatu bez zbytečného odkladu po zajištění přepravy uzavřením příslušné smlouvy s dopravcem.³¹

Podobně jako dopravce může využít k přepravě věci poddopravce, i zasílatel má možnost využít k obstarání přepravy dalšího zasílatele, který je smluvním partnerem zasílatele (tzv. mezizasílatel).³² V praxi k využití mezizasílatele dochází například v situacích, kdy je část přepravy je prováděná v zahraničí či v případech různých zvláštních druhů přepravy. Typickým příkladem zvláštního druhu přepravy je provozování „*sběrné služby*“, v rámci, které se mezizasílatel zavazuje obstarat pro zasílatele

³⁰ SEDLÁČEK, Pavel a Michal FLORIÁN. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Právo prakticky. 11 s. ISBN 978-80-7552-573-4.

³¹ Švestka, J.; Dvořák, J; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V*. 2014 op. cit., str.1613.

³² § 2473 obč. z.

například svoz a rozvoz zboží z terminálu v zahraničí.³³ Ve všech případech bude ovšem odpovídat zasílatel, jako by přepravu obstaral sám, což vyplývá z § 1935 obč. z., který stanoví, že „*Plní-li dlužník pomocí jiné osoby, odpovídá tak, jako by plnil sám*“.

Charakteristickou možností zasílatele inspirovanou jak německou, tak rakouskou právní úpravou, je institut samovstupu zasílatele³⁴, který umožňuje zasílateli samotnému provést přepravu, kterou měl obstarat. Tato možnost ovšem nesmí odporovat smlouvě či být zakázaná ze strany příkazce. Podmínkou samovstupu je uzavřená zasílatelská smlouva a následné provedení přepravy samotným zasílatelem, čímž přejímá odpovědnost dopravce. Institut samovstupu tedy umožňuje zasílateli mít zásilku pod kontrolou a nabídnout svým zákazníkům širší rozsah služeb.³⁵

Velice důležitým institutem v rámci zasílatelství je v zákoně zakotvená povinnost „*potřebné péče*“³⁶, která se týká především způsobu a podmínek přepravy ujednaných zasílatelem tak, aby co nejlépe vyhovovaly zájmům příkazce, jež vyplývají ze smluvních ujednání, jeho příkazů nebo jež jsou všeobecně známé. Zasílatel tedy musí jednat jako profesionální subjekt a případná nesprávnost by mohla vést ke vzniku škody.³⁷

Další zákonnou povinností příkazce je povinnost poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a o všech skutečnostech potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, což je důležité zejména v případech nebezpečného zboží.³⁸ Důsledkem nesplnění této povinnosti je odpovědnost příkazce za škodu tímto způsobem zasílateli.

Zasílatel má vždy povinnost podat příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí nebo na ní již vznikla, a to, jakmile se o tom dozví. V opačném případě vzniká zasílateli povinnost nahradit škodu, která tímto neoznámením příkazci vznikla.³⁹

Ve stanovených případech může ve prospěch zasílatele vzniknout ručení příjemce zásilky za pohledávku příkazce vůči zasílateli. Toto ručení vznikne pouze pokud tehdy, pokud příjemce zásilky o této pohledávce věděl, anebo musel-li o ní vědět.⁴⁰

³³ Švestka, J.; Dvořák, J; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V.* 2014 op. cit., str.1609.

³⁴ § 2474 obč. z.

³⁵ SEDLÁČEK, FLORIÁN 2017 op. cit., str. 5.

³⁶ § 2475 obč. z.

³⁷ Švestka, J.; Dvořák, J; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V.* 2014 op. cit., str.1611

³⁸ § 2476 obč. z.

³⁹ § 2477 obč. z.

⁴⁰ § 2479 obč. z.

V zájmu zajištění závazků vůči příkazci má zasílatel zákonné zástavní právo k zásilce, a to dokud je zásilka u něj nebo u dalších osob, které ji mají u sebe jeho jménem, případně dokud má zasílatel listiny opravňující jej nakládat se zásilkou.⁴¹

1.4 Provoz dopravního prostředku v České republice

V případech, kdy není náklad přepravován na základě smlouvy o přepravě věci či smlouvě zasílatelské, je dalším použitelným smluvním typem smlouva o provozu dopravního prostředku (tzv. *charter*). Právní úpravu této smlouvy nalezneme v části čtvrté, hlavě druhé, dílu sedmém, oddílu druhém, konkrétně v § 2582 až 2585 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, který recipuje právní úpravu obsaženou v starém obchodním zákoníku.

Ve srovnání se smlouvou o přepravě věci je výše nadepsaný smluvní typ použitelný pouze na přepravu zboží, nikoli osob. Použitelnost ovšem není omezena ze vzhladu na zvolený způsob přepravy a dopravní prostředek (lze aplikovat na přepravu silniční, železniční, leteckou, vodní námořní a vodní vnitrozemskou). Smlouvu o provozu dopravního prostředku dělíme z hlediska vzájemných práv a povinností smluvních stran na tzv. **time charter**, u kterého je kladen důraz na způsobilost dopravního prostředku k uskutečnění cest po **sjednanou dobu**, a na tzv. **trip charter**, u kterého je důraz kladen na **samotné cesty** určené ve smlouvě.⁴²

Svým charakterem je smlouva o provozu dopravního prostředku nejbližší smlouvě o přepravě věci, rozdíl je spatřován v důrazu kladeném na odlišné prvky přepravy. Zatímco u přepravy věci je důraz kladen na péči dopravce o zásilku, včetně jeho odpovědnosti za škody na této zásilce způsobené, v případě smlouvy o provozu dopravního prostředku je důraz kladen na samotný provoz tohoto dopravního prostředku. Tento rozdíl velmi výstižně vyjasnil rozsudek Nejvyššího soudu ČR, ze dne 22. června 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009.

Základní závazky stran smlouvy jsou uvedeny v ustanovení § 2582 obč.z., které stanoví, že „*Smlouvou o provozu dopravního prostředku se provozce zavazuje přepravit náklad určený objednatelem a k tomu účelu vykonat alespoň jednu předem určenou cestu, anebo vykonat ve smluvené době větší počet cest, jak to objednatel určí, a objednatel se zavazuje zaplatit provozci odměnu*“. Smluvními stranami jsou tedy **provozce** a **objednatel**. Podobně jako v případě smlouvy o přepravě věci či smlouvy zasílatelské se nevyžaduje obligatorní písemná forma právního jednání a jedná se o smlouvu za úplatu. V případech neujednání výše odměny ve smlouvě samotné bude provozci příslušet odměna ve výši obvyklé v době

⁴¹ § 2481 obč. z.

⁴² Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 117.

uzavření smlouvy s přihlédnutím k jejímu obsahu, a to na základě ustanovení § 2585 obč.z. a § 2564 odst. 2 obč. z. Co se týká povinných obsahových náležitostí, musí strany smlouvy vždy:

- identifikovat dopravní prostředek,⁴³
- identifikovat jednu či více cest (trip charter),
- identifikovat smlouvenou dobu (time charter).

Na druhou stranu, povinně není potřeba sjednávat přesnou identifikaci nákladu či cest v případě tzv. time charteru.

Jak již bylo uvedeno výše, právní úprava smlouvy o provozu dopravního prostředku se především soustředí na úpravu řádné péče o dopravní prostředek, ve kterém bude náklad přepravován. Základní povinností provozce je proto zajistit způsobilost dopravního prostředku ke smlouvené cestě, a to vždy s ohledem na cestu, která má být s tímto prostředkem a daným nákladem vykonána a také s ohledem na zvláštní právní předpisy, které souvisí s konkrétním druhem přepravy (např. zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě).⁴⁴

Další zákonnou povinností provozce je zajistit použitelnost dopravního prostředku po celou smlouvenou dobu (u time charteru) nebo k jedné či více sjednaným cestám (u trip charteru). Následující povinností provozce je opatřit způsobilou posádku, která je schopna provést přepravu s potřebnou péčí.⁴⁵ Konečnou povinností provozce je nutnost opatřit dopravní prostředek pohonnými hmotami a dalšími věcmi.⁴⁶

V případě nesplnění výše nadepsaných povinností ze strany provozce dochází k jeho objektivní odpovědnosti za škodu, kterou tím objednateli způsobil. Pokud ovšem provozce prokáže, že nezpůsobilost nemohl předvídat ani při zachování potřebné péče, odpovědnosti je zproštěn.⁴⁷

Mezi práva objednatele zákon řadí právo postoupit smlouvený provoz dopravního prostředku jiné osobě, což představuje zvláštní právní úpravu k problematice postoupení pohledávky⁴⁸ a postoupení smlouvy.⁴⁹ Toto právo objednatele není ničím omezeno, vždy je potřeba ovšem dbát na obecná ustanovení občanského zákoníku, čímž poukazují zejména na úpravu § 1882 obč. z. Postupuje se pouze právo

⁴³ Srovnej rozsudek Nejvyššího soudu, sp. zn. 23 Cdo 3021/2009 (dopravní prostředek postačí určit druhově).

⁴⁴ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 120.

⁴⁵ Posádka disponuje potřebnými licencemi, povoleními či je dostatečně proškolená.

⁴⁶ Za další věci se považují například věci potřebné pro nakládku a vykládku nákladu.

⁴⁷ § 2583 odst. 2 obč. z.

⁴⁸ § 1879 a násl. obč. z.

⁴⁹ § 1895 a násl. obč. z.

požadovat smluvený provoz dopravního prostředku, žádná jiná práva. Zavázaným vůči provozci ze smlouvy tedy nadále zůstává objednatel.⁵⁰ S ohledem na dispozitivnost úpravy je možno právo objednatele postoupit smluvený provoz ze smlouvy vyloučit.

Z důvodu podobného charakteru smlouvy o přepravě věci a smlouvy o provozu dopravního prostředku zákon umožňuje přiměřené použití ustanovení dílu tykajícího se závazku ze smluv o přepravě, a to za podmínky, že provozce přejímá k přepravě náklad a povaha smlouvy to připouští.⁵¹ Otázkou nadále zůstává, zda z důvodů rozdílných charakterů nadepsaných smluv, právě s ohledem na odpovědnost za škody na zásilce, bude možno použít ustanovení § 2558 (povinnost odborné péče dopravce o zásilku) a ustanovení § 2566 a násl. (odpovědnost dopravce za škodu na zásilce).

1.5 Nájem dopravního prostředku v České republice

Právní úpravu smlouvy o nájmu dopravního prostředku nalezneme v části čtvrté, hlavě druhé, dílu druhém, oddílu třetím, pododdílu pátém, konkrétně v ustanoveních § 2321 až 2325 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Platná právní úprava v zásadě přejímá ustanovení starého obchodního zákoníku, nicméně se liší v úpravě některých jednotlivých záležitostí. Obchodní zákoník tento smluvní typ určoval pouze pro použití mezi podnikateli, což se platným občanským zákoníkem změnilo. Podstatný pro použití smlouvy o nájmu dopravního prostředku je pouze **předmět nájmu**.⁵² Je nutno také zmínit situaci, kdy je dopravní prostředek pronajat podnikatelem, jehož předmětem podnikání je pronajímání dopravních prostředků. V těchto situacích dochází ke kolizi ustanovení o podnikatelském pronájmu věcí movitých (§ 2316 až 2320 obč. z.) a zvláštních ustanovení o nájmu dopravního prostředku, jakožto zvláštního případu podnikatelského pronájmu věci movité. Neobsahují-li tedy ustanovení o nájmu dopravního prostředku vlastní úpravu, použijí se ustanovení o podnikatelském pronájmu věci movitých podpůrně. Není-li v pododdílu týkajícím se nájmu dopravního prostředku stanoveno jinak, použijí se podpůrně také obecná ustanovení o nájmu obsažena v § 2201 až 2234.

Dle § 2321 obč. z. se smlouvou o nájmu dopravního prostředku **pronajímatel** zavazuje přenechat nájemci na **určitou dobu** užívání dopravního prostředku a **nájemce** se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné. Aby bylo možno použít zvláštní ustanovení upravující nadepsaný smluvní typ, musí se jednat o nájem, kde:

- předmětem nájmu je dopravní prostředek,

⁵⁰ Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI.* 2014. str. 122.

⁵¹ § 2585 obč. z.

⁵² Švestka, J.; Dvořák, J.; Fiala, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V.* 2014 op. cit., str.1367.

- dopravní prostředek je pronajat za účelem jeho provozu,
- nájem je sjednán na dobu určitou.⁵³

Obtížná situace nastává v souvislosti s vymezením pojmu dopravní prostředek. Důvodová zpráva k občanskému zákoníku rozumí dopravním prostředkem jakékoli vozidlo, které slouží k přepravování nákladu nebo lidí.⁵⁴ Komentářová literatura se nicméně shoduje na tom, že dopravním prostředkem je nutné rozumět jakékoli technické zařízení sloužící k přemísťování osob či materiálu.

Povinností pronajímatele je odevzdat nájemci dopravní prostředek v ujednané době, případně bez zbytečného odkladu⁵⁵ po uzavření smlouvy, vždy však spolu s doklady potřebnými k legálnímu provozování dopravního prostředku.⁵⁶ Jedná se o konkretizaci obecného ustanovení § 2206 obč. z. Při odevzdání musí být dopravní prostředek způsobilý k provozu a k ujednanému způsobu užívání.⁵⁷ V případech nezpůsobilosti dopravního prostředku má nájemce právo odmítnout převzetí, případně jej za stanovených podmínek jej vrátit a žádat odstranění závady nebo odevzdání jiného dopravního prostředku, anebo žádat zrušení smlouvy.⁵⁸ Jedná se pouze o situace, kdy byl dopravní prostředek nezpůsobilý již v době jeho odevzdání.

V případě smlouvy o nájmu dopravního prostředku s nájemní dobou kratší než tři měsíce je nájem splatný po skončení užívání dopravního prostředku. Skončením užívání se rozumí faktický konec nájemního vztahu, nikoli pouze konec faktického užívání. U nájmu delšího než tři měsíce je nájemné splatné ke konci každého kalendářního měsíce. Dojde-li k prodlení s vrácením dopravního prostředku ze strany nájemce, je povinen platit nájemné až do doby vrácení, dle § 2319 odst. 2 či ustanovení týkajících se bezdůvodného obohacení.

Základní povinností nájemce obsaženou v § 2325 obč. z. je udržování dopravního prostředku ve stavu, v jakém jej převzal, a to na své náklady. Náklady mohou být uhrazeny nájemci pronajímatelem, pouze však v případě uplatnění nároku nájemcem v prekluzivní lhůtě 3 měsíce. Zákon nestanoví žádnou obligatorní formu pro uplatnění nároku na náhradu nákladů u pronajímatele, je tedy dovolena jak ústní, tak písemná forma. Nadepsaný paragraf je speciálním ustanovením k § 2205 písm. b) obč. z. a § 2207

⁵³ Určení doby nájmu je podstatnou náležitostí smlouvy o nájmu dopravního prostředku.

⁵⁴ Důvodová zpráva. *Obcanskyzakonik.justice.cz* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>.

⁵⁵ Srovnej rozsudek NS 32 Cdo 2484/2012 (vymezení lhůty „bez zbytečného odkladu“)

⁵⁶ § 2322 obč. z.

⁵⁷ Nutnost vybavit dopravní prostředek povinnou výbavou, pojízdnost dopravního prostředku, konkrétní požadavky na provoz stanovené zvláštními právními předpisy.

⁵⁸ § 2322 odst. 3 obč. z.

obč. z., ze kterých lze dovodit, že udržováním dopravního prostředku se bude rozumět provádění údržby a nezbytných oprav.

1.6 Dělení námořní přepravy

V případě námořní přepravy, jakožto komplikovaného dopravního oboru, se v průběhu let ustálily podmínky pro její dělení. Odborná literatura se v současné době shoduje na následujícím dělení:

- i. dělení dle obchodního zařazení plavidel;
 - a) námořní přeprava liniová (pravidelná),
 - b) námořní přeprava trampová (nepravidelná),
- ii. dělení dle prostoru (místa) provozování plavby;
 - a) dálná (resp. oceánská),⁵⁹
 - b) pobřežní (resp. kabotážní),
 - i. pobřežní malá (do 20 námořních mil od pobřeží),
 - ii. pobřežní omezená (do 50 námořních mil od pobřeží),
 - iii. pobřežní velká (do 200 námořních mil a více od pobřeží).⁶⁰

1.6.1 Liniová námořní přeprava

Liniová námořní přeprava zajišťuje pravidelné spojení dvou různých přístavů, vymezuje tedy konkrétní relace (linky) pro přepravu zboží, které jsou uvedeny v plavebních řádech.⁶¹ Liniová námořní přeprava se zpravidla používá pro přepravu kontejnerizovaného a kusového zboží na základě předem stanovených přepravních tarifů.⁶² Na těchto relacích zcela převládají tzv. celokontejnerové lodě, které jsou navrženy výhradně pro přepravu zboží v námořních kontejnerech. V souvislosti s tím je potřeba zmínit tzv. kontejnerizaci, tedy proces, ve kterém se v rámci přepravy zboží a jeho distribuce bez ohledu na dopravní obor stává klíčovým prvkem tzv. kontejner.⁶³ Tento proces se stal důležitým pro liniovou námořní přepravu, když výrazně snížil čas, který loď strávila v přístavech při nakládce a vykládce. Zároveň zvýšil tlak na rejdaře, aby se zabývali celým přepravním řetězcem (včetně vnitrozemské přepravy), což se projevilo v obrovském množství odchodů rejdařů z trhu, zároveň ovšem ve velkém množství fúzí a akvizic mezi liniovými rejdaři.

⁵⁹ Dálnou námořní přepravou rozumíme plavbu po mořích a oceánech bez jakýchkoli limitací týkajících se vzdáleností, směrů apod.

⁶⁰ Je zpravidla provozována jako mezinárodní námořní plavba.

⁶¹ tzv. „*Sailing Lists*“

⁶² NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str.19.

⁶³ Tamtéž, str. 20

V důsledku toho se liniová námořní přeprava stala nejvíce integrovaným námořním trhem. Integrace na trhu liniové námořní přepravy se děje pomocí různých seskupení, mezi které patří například tzv. „*pool*“⁶⁴, tzv. „*gentleman agreement*“, konsorcium, námořní liniová konference a aliance.

V případě „*gentleman agreement*“ se jedná o neformální seskupení rejdařů, v rámci, kterého spolupracují například na přepravních podmínkách či tarifech. Jedná se o první fázi integrace.⁶⁵

Za tzv. „*pool*“ považujeme relativně uzavřenou a vzájemně provázanou skupinu liniových námořních dopravců, v rámci, které si vzájemně poskytují lodní prostor na jednotlivých linkách či společně využívají kontejnerové terminály. V rámci tohoto seskupení mohou rejdaři provozovat přepravu také na společný účet, nicméně stále zůstávají samostatnými podnikatelskými subjekty.⁶⁶

Konsorcium se v mnoha prvcích podobá tzv. „*poolu*“, když jsou aktivity členů konsorcia v mnoha případech smluvně upraveny. Členové konsorcia tedy společně provozují námořní linky či organizují nákup a prodej lodního prostoru. Cílem je rozložení investičních nákladů při zachování samostatných podnikatelských identit jednotlivých rejdařů.⁶⁷

Dalším druhem seskupení liniových rejdařů je námořní liniová konference, která vzniká za účelem monopolního ovládnutí trhu. Jedná se v podstatě o kartel rejdařů, kteří provozují společnou liniovou přepravu. V rámci Evropské unie došlo v roce 2008⁶⁸ k zákazu tohoto druhu kartelového chování.⁶⁹

Aliance liniových rejdařů jsou hlavním způsobem jejich horizontální integrace a zároveň nejmodernější formou jejich spolupráce. Aliance mají význam zejména pro stanovení strategií sdružených rejdařů, dále zefektivňují využívání kapacity lodí či snižují provozní náklady lodí.

⁶⁴ tzv. „*Vessel Sharing Agreement*“

⁶⁵ Tamtéž, str. 35

⁶⁶ Tamtéž, str. 35.

⁶⁷ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str. 36.

⁶⁸ Nařízení rady (ES) ze dne 25. září 2006 č. 1419/2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho působnosti na kabotáž a trampovou dopravu

⁶⁹ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str. 36.

Podíl 6 největších liniových rejdařů na trhu v roce 2017⁷⁰

Společnost	Podíl na trhu
Maersk Line	16.6 %
MSC	14.5 %
COSCO Shipping	11.6 %
CMA CGM	11.5 %
Hapag-Lloyd	7.2 %
Ocean Network Express	6.7 %



Celkový podíl na trhu = 68.1 %

1.6.2 Tramповá námořní přeprava

Dalším druhem námořní přepravy je tzv. nepravidelná (charterová) námořní přeprava, která se zpravidla provádí na objednávku. Vyznačuje se především tím, že nemá předem stanoven plán plaveb (tzv. trampy), oblast provozování a tarify, které stanoví sazby přepravného.⁷¹ Nejčastěji se tento druh námořní přepravy používá pro přepravu hromadných substrátů, a to v *tekuté* podobě („*Tank*“)⁷² nebo v *suché* podobě („*Dry*“).⁷³ Tento druh námořní přepravy se provádí na základě charterových smluv, kterými se rejdař zavazuje přepravit náklad nebo k tomuto účelu poskytnout loď. Objednatel (charterer/nájemce) se zavazuje zaplatit určitý finanční obnos. V českém právním řádu plní funkci charterových smluv smlouva o provozu dopravního prostředku (smlouva o provozu lodi) či smlouva o nájmu dopravního prostředku (smlouva o nájmu lodi).

Velice důležitý dokument pro charterovou námořní přepravu, který je nutno blíže rozebrat, je tzv. **Charter Party (C/P)**. C/P je základním dokumentem, na základě kterého se přepravy provádějí a plní funkci potvrzení o existenci charterové smlouvy. Mimo to je zároveň dokladem o konkrétních právech, povinnostech a podmínkách ujednaných mezi stranami. V současnosti se Charter Party uzavírají

⁷⁰ BRANCH, Jordan, Natalie FORMAN a Edwin LOPEZ. 4 charts explain how the shipping industry changed in 2 years. *Supply Chain Dive* [online]. 2017 [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: <https://www.supplychaindive.com/news/ocean-shipping-industry-consolidation-charts-2017/447936/>.

⁷¹ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str. 41.

⁷² Ropa, zkapalněné plyny apod.

⁷³ Rudy, uhlí, dřevo, hnojiva, cement apod.

na formulářích, které jsou vydávány mezinárodními organizacemi,⁷⁴ což výrazně usnadňuje proces sjednávání smlouvy mezi stranami a snižuje riziko jejich nedorozumění.

Trampovou námořní přepravu je možno dále členit na:

- 1) trampy v **pravém** slova smyslu;⁷⁵
- 2) trampy určené pro **specializovanou** přepravu rud, uhlí či zkapalněného plynu;⁷⁶
- 3) trampy na **jízdu**, které se dále dělí na:
 - i. tramp na jednu jízdu („*Trip Charter*“),
 - ii. tramp na okružní jízdu („*Voyage Charter*“),
 - iii. tramp na dvě či více jízd ve stanoveném čase („*Consecutive Voyages*“),
 - iv. kontrakt na odvoz většího množství nákladu během určitého časového období („*Contract of Affreightment*“),
- 4) trampy na **čas**, které se dále dělí na:
 - i. tzv. Time Charter (T/C),
 - ii. tzv. Demise Charter,
 - iii. tzv. Bareboat Charter.

Tramp na jednu jízdu se provádí z přístavu X do přístavu Y na základě smlouvy o provozu lodi, zatímco tramp na okružní jízdu se zpravidla uzavírá na plavbu z přístavu X do přístavu Y a následně zpět do přístavu X. Rejdař se tedy v tomto případě zavazuje přepravit náklad z přístavu nakládky do přístavu vykládky, tam naložit jiný náklad a přepravit jej zpět do původního přístavu nakládky.⁷⁷ U tzv. „*Consecutive Voyages*“ se jedná o dvě či více plaveb mezi předem konkrétně určenými přístavy v určitém časovém období.

První typ trampů na čas, tedy tzv. T/C, se uzavírá formou smlouvy o nájmu lodi, jejíž podstatou je vykonání plaveb dle určení nájemce (charterera) během smluvně určené doby s určitou lodí. Na oplátku se nájemce zavazuje zaplatit odměnu pronajímateli lodě.

Velmi specifickým druhem nepravidelné námořní přepravy je tzv. Demise Charter, na základě, kterého má charterer právo po určitou dobu loď užívat a mít ji pod svou kontrolou. V podstatě se jedná o formu převodu „držby“ nad lodí,⁷⁸ kdy dochází zároveň k převodu posádky a lodi do služeb charterera.

⁷⁴ Například Baltická a mezinárodní námořní rada (BIMCO).

⁷⁵ Není vymezena operační oblast ani typ lodi.

⁷⁶ U tohoto druhu námořní přepravy mohou být vymezeny plavební relace.

⁷⁷ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. 2015 op. cit., str. 43.

⁷⁸ Tamtéž, str. 44

Ve smyslu české právní úpravy se jedná spíše o smlouvu o provozu dopravního prostředku, ovšem ne ve všech svých jednotlivostech.

Bareboat Charter je obdobou tzv. Demise Charter, ovšem loď je pronajata nájemci bez posádky, kterou si charterer musí zajistit sám. Charterer prakticky vstupuje do postavení rejdaře se všemi myslitelnými důsledky z toho vyplývajícími. Má tedy odpovědnost za vyplácení mezd posádce, odpovědnost za pojištění plavidla či hradí náklady na palivo.⁷⁹ Ve smyslu českého právního řádu se jedná o smlouvu o nájmu dopravního prostředku.

1.7 Důležité právní předpisy pro oblast námořní nákladní přepravy

1.7.1 Právní předpisy v českém právním řádu

Základním právním předpisem českého právního řádu je zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v účinném znění (dále jen „námořní zákon“), který upravuje základní podmínky provozování námořní plavby námořními plavidly pod státní vlajkou České republiky a zároveň práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. Další důležitou oblastí upravenou v námořním zákoně je úprava výkonu státní správy ve věcech námořní plavby, když stanoví, že státní správu a státní dozor vykonává ministerstvo dopravy. Ve vztahu k mezinárodním smlouvám závazným pro Českou republiku plní nadepsané ministerstvo funkci Námořního úřadu.

Námořní zákon dále upravuje právo a povinnost plout pod státní vlajkou České republiky a celý proces registrace námořního plavidla⁸⁰ do rejstříku České republiky (dále jen „námořní rejstřík“)⁸¹, včetně poplatkové povinnosti za tuto registraci.⁸² Právo a povinnost plout pod státní vlajkou České republiky vzniká okamžikem zápisu námořního plavidla do námořního rejstříku, případně na základě rozhodnutí o prozatímním povolení k plavbě, které vydává ministerstvo dopravy.

Dle námořního zákona je vlastníkem námořního plavidla fyzická nebo právnická osoba, která v okamžiku zápisu námořního plavidla do námořního rejstříku prokáže právní titul k vlastnictví námořního plavidla.

⁷⁹ Tamtéž, str. 45

⁸⁰ Námořním plavidlem námořní zákon rozumí námořní obchodní loď a námořní jachtu. Námořní obchodní loď definuje jako námořní plavidlo s vlastním pohonem určené k námořní plavbě za účelem přepravy nákladů nebo cestujících nebo přepravy nákladu a cestujících.

⁸¹ Námořní rejstřík je veřejný seznam, do kterého se zapisují údaje o námořních plavidlech, jejich vlastnících a jejich provozovatelích. Je veden ministerstvem dopravy.

⁸² Výše poplatku je stanovena v nařízení vlády č. 412/2000 Sb., o poplatku za právo plout pod státní vlajkou České republiky. Poplatek se určí součtem základního poplatku a poplatku za tonáž námořní obchodní lodě.

Provozovatelem námořního plavidla je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo místem podnikání na území České republiky nebo občan jiného členského státu EU nebo právnická osoba se sídlem nebo organizační složkou na území České republiky, jiného členského státu EU nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor. A to za podmínky, že námořní plavbu pod státní vlajkou ČR provozuje vlastním jménem a současně je vlastníkem námořního plavidla anebo je vlastníkem námořního plavidla zmocněna k provozování tohoto plavidla vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Základní povinnosti provozovatele námořního plavidla jsou uvedeny v § 24 námořního zákona, které stanoví, že provozovatel je povinen především:

1. provozovat námořní plavbu pod státní vlajkou České republiky pouze na základě zápisu do námořního rejstříku nebo rozhodnutí o prozatímním povolení k plavbě;
2. provozovat námořní plavbu v souladu s podmínkami obsaženými v námořním zákoně;
3. zajistit způsobilost námořního plavidla k plavbě po celou dobu jeho provozování;⁸³
4. zajistit bezpečnost lodě jmenováním velitele lodě, který je způsobilý ke kvalifikovanému vedení námořního plavidla;⁸⁴
5. zajistit obsazení lodě kvalifikovanou posádkou dle požadavků mezinárodní smlouvy závazné pro Českou republiku;⁸⁵
6. zajistit zásobování lodě vodou a potravinami;
7. neprodleně oznamovat ministerstvu dopravy veškeré případy narození, úmrtí nezvěstnosti, pádu přes palubu nebo vážné újmy na zdraví, k nimž došlo na námořním plavidle, a plnit další oznamovací povinnosti stanovené námořním zákonem;
8. mít po celou dobu provozování námořního plavidla uzavřeno a zapláceno pojištění pro případy:
 - i. pojištění odpovědnosti za škody z provozu lodě,
 - ii. pojištění za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání,
 - iii. pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací.

⁸³ Lod' je způsobilá k plavbě, pokud byla projektována, postavena a je udržována a provozována v souladu s požadavky námořní úmluvy a předpisy uznanými klasifikační společností.

⁸⁴ Základní povinnosti a oprávnění velitele námořního plavidla jsou uvedeny mimo jiné v § 33 a §34 námořního zákona.

⁸⁵ Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníku (STCW), 1978, oznámená pod č. 53/1995 Sb.

Námořní zákon dále podrobněji upravuje pojištění v případech námořních plavidel o hrubé prostornosti přesahující 300 tun, když stanoví, že pojištění odpovědnosti z provozu lodí je nutno sjednat ve výši, která musí pokrývat nároky:

- i. na náhradu škody způsobenou smrtí, újmou na zdraví nebo poškozením, zničením nebo ztrátou věci, ke kterým došlo na palubě lodi;
- ii. na náhradu škody, která vznikla porušením jiných než smluvních povinností za podmínky, že k nim došlo v přímé souvislosti s provozem lodi anebo záchrannou akcí;
- iii. na náhradu škody, která vznikla v souvislosti se zpožděním v přepravě nákladu;
- iv. vzniklé v souvislosti s vyzvednutím lodi či vyzvednutím, zničením nebo zneškodněním nákladu z lodě.

Podrobnosti ohledně minimálních limitů pojistného plnění jsou stanoveny ve vyhlášce č. 327/2011 Sb., o údajích poskytovaných v souvislosti s provozem lodě a ve zprávách a oznámeních o námořní nehodě nebo mimořádné události, o minimální výši sjednaného pojištění za škody z provozu lodě a o změně vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel. Minimální pojistné limity jsou určeny ve formě tzv. zvláštních práv čerpání (SDR).⁸⁶ Výše pojistného plnění je dále závislá na druhu nároku a hrubé prostornosti lodi vyjádřené v tunách.

Nutno je také zmínit přechodné ustanovení § 85 námořního zákona, které zmocňuje vládu a ministerstvo dopravy k vydávání nařízení a vyhlášek. Na základě těchto zmocnění došlo mimo jiné k vydání:

1. vyhlášky č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel;
2. vyhlášky č. 378/2000 Sb., o poplachové činnosti námořní obchodní lodi;
3. vyhlášky č. 450/2000 Sb., o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě;
4. vyhlášky č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi

⁸⁶ Zvláštní práva čerpání (SDR) jsou mezinárodním rezervním aktivem vytvořeným Mezinárodním měnovým fondem v roce 1969 jako doplněk k oficiálním měnovým rezervám členských států. Hodnota SDR je určována každodenně a je založena na košíku pěti důležitých měn – amerického dolaru, eura, čínské RMB, japonského jenu a britské libry. Doposud bylo ve formě SDR emitováno zhruba 32 mld. amerických dolarů. Special Drawing Rights. *IMF* [online]. 2017 [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: <http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>.

5. nařízení vlády č. 266/2009 Sb., o technických požadavcích na námořní zařízení.

1.7.2 Právní předpisy v evropském právu

Na území Evropské unie se v současnosti nachází až 1200 přístavů, EU také disponuje největší obchodní flotilou plavidel na světě. Dle statistik se až 90 % zahraničního obchodu EU děje na moři.⁸⁷ To samozřejmě znamená že na úpravu námořních záležitostí je v Evropské unii kladen vysoký důraz. Mezi nejdůležitější oblasti, kterým se Evropská unie věnuje, patří zejména oblast ochrany hospodářské soutěže (srov. kap. 1.6.1), oblast pracovních podmínek posádky, kvalifikace námořníků či oblast ochrany moří před znečištěním. Cílem předpisů EU je jednak zohlednit důležité mezinárodní dohody v právu Evropské unie a zároveň na úrovni EU přijímat dodatečná opatření.

Mezi nejdůležitější právní předpisy EU týkající se nadepsaných oblastí patří:

1. směrnice 94/58/ES o minimální úrovni výcviku námořníků,⁸⁸ která v právu EU zohlednila Úmluvu IMO o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW). V nadepsané směrnici je upravena problematika výcviku a způsobilosti pro vydání průkazu způsobilosti námořníka, pravidla pro ověřování těchto průkazů či pravidla pro komunikaci mezi členy posádky.;
2. směrnice 96/98/ES o námořním zařízení,⁸⁹ která v právu EU zohlednila úmluvu SOLAS. Tato směrnice upravuje problematiku vybavení obchodních námořních plavidel.;
3. směrnice 95/21/ES o státní přístavní inspekci,⁹⁰ která blíže upravuje povinnost pravidelných inspekcí v přístavech EU ze strany státu vlajky či příslušných přístavních orgánů;

⁸⁷ Námořní záležitosti a rybolov. *Eur-lex* [online]. [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/maritime_affairs_and_fisheries.html?root_default=SUM_1_CODED%3D02.

⁸⁸ Směrnice Rady 94/58/ES ze dne 22. listopadu 1994 o minimální úrovni výcviku námořníků, naposledy změněna směrnicí 98/35/ES, nahrazená směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/25/ES ze dne 4. dubna 2001 o minimální úrovni výcviku námořníků, ve znění směrnice 2002/84/ES, 2003/103/ES, 2005/23/ES a 2005/45/ES, a dále nahrazená směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků, ve znění směrnice 2012/35/EU.

⁸⁹ Směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení, ve znění směrnice 98/85/ES, Directive 2001/53/EC, směrnice 2002/75/ES, směrnice 2002/84/ES, směrnice 2008/67/ES, směrnice 2009/26/ES, nařízení č. 596/2009, směrnice 2010/68/EU, směrnice 2011/75/EU, směrnice 2012/32/EU, směrnice 2013/52/EU a směrnice 2014/93/EU.

⁹⁰ Směrnice Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o státní přístavní inspekci, ve znění směrnice 98/25/ES, 98/42/ES, 1999/97/ES, 2001/106/ES, 2002/84/ES, nahrazená směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci.

4. směrnice 94/57/ES,⁹¹ kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy. Tyto subjekty zná právní řád pod pojmem „*klasifikační společnosti*“;
5. směrnice 2002/59/ES,⁹² která byla přijata v souvislosti s havárií tankeru Erika v roce 1999. Tato směrnice upravuje kontrolní a informační systém pro provoz plavidel pod názvem SafeSeaNet. Dále stanoví povinnosti provozovatelům plavidel, týkající se nutnosti poskytnout příslušným orgánům potřebné informace pro účely vplutí do přístavu či zavádí automatické identifikační systémy jako součást povinné výbavy plavidla.;
6. nařízení č. 1406/2002,⁹³ které zřizuje Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost (EMSA). Úkolem nadepsané agentury je poskytování vědeckého a technického poradenství členským státům a Komisi či monitoring právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti. Důležitou pravomocí agentury je také kontrola znečišťování moří, zajištění sledování plavidel pomocí satelitu a podpora při přípravě nových právních předpisů.⁹⁴
7. směrnice 2009/21/ES,⁹⁵ která umožňuje účinnou kontrolu plavidel plujících pod státní vlajkou členského státu EU. Kontrola se zaměřuje na otázky dodržování mezinárodních právních předpisů.;
8. směrnice 2009/18/ES,⁹⁶ která stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod na moři.;

⁹¹ Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy, nahrazená směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy.

⁹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS, ve znění směrnice 2009/17/ES, směrnice 2009/18/ES a směrnice 2011/15/EU.

⁹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ze dne 27. června 2002, kterým se zřizuje Evropská agentura pro námořní bezpečnost, ve znění nařízení č. 1644/2003, č. 724/2004 a č. 100/2013.

⁹⁴ About us. *EMSA.EUROPA* [online]. [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>.

⁹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky.

⁹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES.

9. směrnice 2009/20/ES o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky,⁹⁷ která stanoví bližší pravidla týkající se povinnosti majitelů lodí je pojistit. Nadepsaná směrnice se vztahuje na plavidla o hrubé prostornosti 300 GT a více.

1.7.3 Důležité právní předpisy mezinárodní legislativy

Mezinárodní legislativa je základním zdrojem právní regulace námořní přepravy, která se projevuje v národní legislativě i v právu EU. Většina důležitých mezinárodních úmluv, které jsou základním pramenem mezinárodního práva vedle mezinárodních obyčejů, pocházejí z dílny Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“).⁹⁸ Tato organizace ovšem není výlučným zdrojem mezinárodních legislativy, jelikož na jejím vydávání se podílí i jiné organizace v čele s např. OSN. Mezi tři nejdůležitější mezinárodní úmluvy IMO patří:

1. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS),⁹⁹ která stanoví minimální požadavky na konstrukci, vybavení a provoz lodí s cílem zajistit nejvyšší možnou úroveň bezpečnosti;
2. Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, ve znění modifikovaném Protokolem z roku 1978 a Protokolem z roku 1997 (MARPOL);
3. Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků ve znění manilských dodatků z roku 1995 a 2010 (STCW).

Činnost IMO je možno rozdělit do tří základních oblastí. První oblast se zabývá bezpečností na moři. Do této oblasti patří mimo jiné úmluva SOLAS, úmluva COLREG¹⁰⁰ či úmluva CSC.¹⁰¹ Druhá oblast se týká ochrany moří před znečištěním. Do této oblasti patří mimo jiné úmluva MARPOL či úmluva

⁹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.

⁹⁸ Mezinárodní námořní organizace byla založena v roce 1948. Jedná se o specializovanou organizaci OSN. Základním úkolem je zvyšování bezpečnosti obchodní námořní dopravy a ochrana moří před znečišťováním.

⁹⁹ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1974, oznámená pod č. 52/1995 Sb. a Protokol 1978 k Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti lidského života na moři, 1974, oznámený pod č. 52/1995 Sb.

¹⁰⁰ Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972.

¹⁰¹ Mezinárodní úmluva o bezpečnosti kontejnerů (*International Convention for Safe Containers*) z roku 1972.

INTERVENTION.¹⁰² Třetí oblast se týká odpovědnosti a náhrady škody. Do této oblasti patří mimo jiné úmluva CLC¹⁰³ či úmluva LLMC.¹⁰⁴

Velice důležitou součástí mezinárodního práva je také regulace týkající se odpovědnosti námořního dopravce. Tyto odpovědnostní vztahy mají základ právě v mezinárodních úmluvách, které jsou charakteristické svým kogentním charakterem.¹⁰⁵ Mezi tyto úmluvy patří:

1. **Haagská pravidla** (Úmluva 1924),¹⁰⁶ která upravují otázky vystavování konosamentů a související otázky odpovědnosti námořního dopravce. Význam Úmluvy 1924 je i přes její stáří nepopíratelný. V roce 1968 došlo k přijetí protokolu, který nadepsaná Haagská pravidla doplňuje a pozměňuje a tvoří s ní jeden celek. Takto modifikovaný systém je označován jako **Haagsko-Visbyská pravidla**.¹⁰⁷ Tato modifikace přinesla zachování základního principu odpovědnosti rejdaře, došlo ovšem k zvýšení jeho limitu na dvojnásobek;¹⁰⁸
2. **Hamburská pravidla** (Úmluva 1978),¹⁰⁹ která nabyla účinnosti v roce 1992 na základě podpisu úmluvy dvacátým ratifikujícím státem. Žádný z ratifikujících států ovšem není námořní velmocí. Nadepsaná úmluva stanoví, že jakmile se některý ze států, který podepsal Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla, stane členským státem Hamburských pravidel, musí Haagská a Haagsko-Visbyská pravidla vypovědět.¹¹⁰ Ve své podstatě Hamburská pravidla, oproti starší právní úpravě, rozšiřují odpovědnost rejdaře;
3. **Rotterdamská pravidla** (2008),¹¹¹ vypracovaná Komisí OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRA). Tato pravidla do dnešního dne nevstoupila v platnost, jelikož z 20

¹⁰² Mezinárodní úmluva o zásahu na otevřeném moři v případech nehod způsobených ropným znečištěním (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*) z roku 1969.

¹⁰³ Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za znečištění ropnými látkami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z roku 1969.

¹⁰⁴ Úmluva o omezení odpovědnosti pro námořní nároky (*Convention on Limitation on Liability for Maritime Claims*) z roku 1976.

¹⁰⁵ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2015. S. 147.

¹⁰⁶ Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů podepsána v Bruselu 25. srpna 1924. Úmluva 1924 nabyla účinnosti až v roce 1931.

¹⁰⁷ Celý název zní Protokol o změně mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů podepsané v Bruselu dne 25. srpna 1924 ze dne 23. února 1968.

¹⁰⁸ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. Vydání. Praha: C. H. Beck, 2015. S. 151.

¹⁰⁹ Publikována jako sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb., o sjednání Úmluvy Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží, 1978.

¹¹⁰ Článek 31. Úmluvy OSN o námořní přepravě zboží.

¹¹¹ Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*).

potřebných ratifikací proběhly pouze 4. Tato pravidla mají za cíl vytvořit právní rámec, který bere v úvahu pokrok námořní přepravy oproti starším úmluvám.

2 Námořní pojištění

Obchodní činnost často kombinuje možnost výdělků s velkým rizikem ztráty, především v případech přepravy na relativně nebezpečném moři. Důležitým prostředkem chránícím podnikatele, kromě institutu odpovědnosti dopravce dle národní či mezinárodní legislativy, anebo institutu náhrady škody, je pojištění. Námořní pojištění vznikalo v 15. století v důsledku působení Lombardů, kteří přechali před válkami v severní a střední Itálii. Mnoho z nich přechalo do Anglie, tedy kolébky námořního obchodu a pojištění. Jelikož Lombardové byli bohatým obyvatelstvem, postupně se začali angažovat v podnikání, půjčování peněz či stavění lodí, a nakonec také v oblasti námořního pojištění.¹¹²

Původní formou pojištění či půjčky byl institut hypotéky na loď.¹¹³ Ve formě tzv. „*bottomry*“ se jednalo o transakci, na základě které si rejdař vypůjčil peníze za účelem provedení námořní přepravy a samotnou loď zastavil za účelem zajištění dluhu. Rejdař byl povinen vrátit půjčku pouze v případě bezpečného návratu plavidla zpět do přístavu vyplutí. Pokud loď ztroskotala, rejdař nemusel půjčku vracet. V případě tzv. „*respondentia*“ se jednalo v zásadě o stejný závazek, pouze s rozdílem, že jako zástava byl poskytován náklad, a ne samotná loď.¹¹⁴

V důsledku dalšího rozvoje námořní přepravy ve Velké Británii bylo námořní pojištění prvním druhem pojištění, které v rámci této jurisdikce a také celosvětově vzniklo. Původně mohl pojištění poskytovat kdokoliv, což často vedlo k situacím, že velké ztráty nebyly nahrazeny a v důsledku těchto problémů mohlo být pojištění poskytováno pouze společnostmi, které za tímto účelem získaly královskou listinu (tzv. „*royal charter*“), kterou ze začátku obdržely pouze dvě společnosti.¹¹⁵ Tyto 2 společnosti disponovaly monopolem v oblasti námořního pojištění po dobu téměř sta let, ovšem poptávka po námořním pojištění stále rostla a uvedené společnosti nedisponovaly dostatečnou kapacitou, což vedlo k vytvoření Lloyd's v roce 1688 a také tzv. P&I klubů.

Do dnešního dne je úloha britského pojišťovacího trhu pro oblast námořního pojištění klíčová, a proto se v rámci této kapitoly budu zabývat především právní úpravou obsaženou v Marine Insurance Act z roku 1906, změnami, které přinesl Insurance Act z roku 2015, ale také rozeberu českou právní úpravu pojistné smlouvy a vymezení nejdůležitější organizace působící v oboru námořního pojištění. V rámci MIA 1906 a IA 2015 se zaměřím na vymezení:

- a) pojistné smlouvy námořního pojištění,

¹¹² GÜRSES, Özlem. *Marine insurance law*. Second edition. New York, NY: Routledge, 2017. 2 s. ISBN 9781138669222.

¹¹³ Tzv. „*bottomry*“ či „*respondentia*“.

¹¹⁴ GÜRSES 2017 op. cit., str. 2.

¹¹⁵ „*Royal Exchange Assurance Corporation*“ a „*London Assurance Corporation*“.

- b) procesu vzniku pojistných smluv,
- c) významu pojišťovacího brokera,
- d) pojistného,
- e) předsmělní informační povinnosti,
- f) závazných smluvních povinností a podmínek v pojistné smlouvě,
- g) pojistného zájmu.

2.1 Pojistná smlouva v české legislativě

Pojistná smlouva v českém právním řádu je upravena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v části týkající se relativních majetkových práv v rámci dílu týkajícího se odvážných smluv. Podstatou odvážných smluv je, že prospěch či nepospěch smluvních stran závisí na nejisté události. V rámci pojistné smlouvy to znamená, že povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění bude záležet na zpravidla nahodilé a budoucí události označené v pojistné smlouvě. Pojistná smlouva je závazkem asynallagmatickým, tedy závazkem, u něhož není vzájemná vázanost plnění. V zásadě je pojistná smlouva uzavírána v písemné formě, pouze v případech pojištění sjednaných na dobu kratší než jeden rok postačí ústní forma. Pro další právní jednání týkající se pojistné smlouvy je vyžadována písemná forma, není-li stranami dohodnuto jinak.¹¹⁶

Pojistnou smlouvou se pojistitel zavazuje vůči pojistníkovi poskytnout jemu nebo třetí osobě sjednané pojistné plnění v případě vzniku nahodilé události a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné.¹¹⁷ Základním principem pojistné smlouvy, na kterém tato smlouva stojí, je princip nahodilosti pojistné události. Nahodilost se projevuje ve třech formách:¹¹⁸

1. není jisté, zda určitá událost nastane, a pokud nastane, nevíme kdy;¹¹⁹
2. není jisté, zda určitá událost nastane, a pokud nastane, víme kdy;¹²⁰
3. je jisté, že určitá událost nastane, ale neví se kdy.¹²¹

¹¹⁶ § 2773 obč. z.

¹¹⁷ § 2578 obč. z.

¹¹⁸ JANDOVIČ, Lucie. *Pojištění v novém občanském zákoníku: komentář : [§ 2756-2872]*. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. 12 s. ISBN 9788074005305.

¹¹⁹ Např. úraz či požár.

¹²⁰ Např. dožití se určitého věku.

¹²¹ Např. smrt.

V rámci pojistné smlouvy je nutno odlišit smluvní strany a osoby jiné než smluvní strany. Tento celek pak chápeme jako tzv. účastníky pojištění. Smluvními stranami jsou pojistitel a pojistník, dalšími účastníky pak pojištěný a oprávněná osoba.

Pojistitel je smluvní stranou, která se zavazuje poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění, nastane-li nahodilá událost sjednaná v pojistné smlouvě. Na rozdíl od starší právní úpravy se u pojistitele nadále nevyžaduje veřejnoprávní oprávnění k provozování pojišťovací činnosti udělované Českou národní bankou. Pojistnou smlouvu tedy může uzavřít i osoba bez tohoto oprávnění.¹²²

Pojistník je smluvní stranou, která s pojistitelem uzavřela pojistnou smlouvu. Je povinen platit pojistné.

Pojištěným se rozumí osoba, na jejíž život, zdraví, majetek nebo odpovědnost nebo jinou hodnotu pojistného zájmu se pojištění vztahuje.¹²³ Pojištěný nemusí být současně pojistníkem. S postavením pojištěného jsou spojeny povinnosti, z jejichž nesplnění mohou vyplývat negativní důsledky pro pojistníka. Pojištěný má například při sjednávání pojistné smlouvy povinnost pravdivě zodpovědět písemné dotazy pojistitele, které mají význam pro pojistitelovo rozhodnutí ohledně ohodnocení pojistného rizika a také toho, zda ho vůbec pojistí. V případě nedbalostního či úmyslného nepravdivého zodpovězení těchto důkazů, může pojistník od pojistné smlouvy odstoupit.

Oprávněnou osobou rozumíme subjekt, kterému v důsledku pojistné události vznikne právo na pojistné plnění. V zásadě je oprávněnou osobou pojištěný, ale ne vždy tomu tak musí být. Oprávněné osobě jsou zákonem uloženy povinnosti týkající se zejména pojistné události. Nastane-li událost, se kterou oprávněná osoba spojuje požadavek na pojistné plnění, je povinna tuto událost oznámit pojistiteli bez zbytečného odkladu a podat pravdivé vysvětlení o vzniku a rozsahu takové události. Specifickou kategorií oprávněné osoby je obmyslený, tedy osoba, které vzniklo právo na výplatu pojistného plnění v důsledku smrti pojištěného.

Jako úplatu za pojištění stanoví zákon pojistné, které může mít formu běžného pojistného¹²⁴ nebo jednorázového pojistného.¹²⁵ Pojistitel má právo na pojistné za dobu trvání pojištění¹²⁶ a toto právo vzniká dnem uzavření pojistné smlouvy. V závislosti na formě pojistného je splatné dnem počátku pojištění (jednorázové) nebo první den pojistného období (běžné).

¹²² JANDOVIČ 2014 op. cit., str. 9.

¹²³ § 2766 obč. z.

¹²⁴ Pojistné stanovené za pojistné období.

¹²⁵ Pojistné stanovené na celou dobu, na kterou bylo soukromé pojištění sjednáno.

¹²⁶ S výjimkami dle § 2765, 2810, 2793, 2782 obč.z.

Pro oblast pojištění je charakteristické velice důsledné uplatňování zásady rovného zacházení,¹²⁷ která stanoví, že pro určení výše pojistného nebo pro výpočet pojistného plnění nelze použít diskriminačních kritérií stanovených v zákoně, jako například národnost, pohlaví či rasový původ. V souvislosti se zásadou rovného zacházení je potřeba zmínit rozsudek SD EU, C-236/09 (Test-Achats) ze dne 1.3.2011, který judikoval, že od 21.12.2012 členské státy zajistí, aby použití pohlaví jako faktoru pro určení výše pojistného a pojistného plnění nevedlo k rozdílům u jednotlivých pojištěnců ve výši pojistného a pojistného plnění.

Důležitou podmínkou vyžadovanou k platnému uzavření pojistné smlouvy je existence pojistného zájmu, kterým rozumíme oprávněnou potřebu ochrany před následky pojistné události. Pojistný zájem se zkoumá u pojistníka, nikoliv u pojištěného. Chápeme jej jako objektivní kategorii, tedy potřeba ochrany by neměla vyplývat pouze ze subjektivního pocitu pojistníka, ale mělo by se jednat o objektivně definovatelnou a seznatelnou potřebu.¹²⁸ Neexistuje-li pojistný zájem, pojistná smlouva je neplatná¹²⁹ a v případě zániku pojistného zájmu za trvání pojištění samotné pojištění zaniká.¹³⁰

Zákon vymezuje i situace, ve kterých by měl být pojistný zájem dán, a to ve formě právních domněnek. Pojistník má pojistný zájem především na svém vlastním životě, zdraví a majetku. Vyvratitelné právní domněnky dále upravují situace, kde se jedná o pojištění života, zdraví nebo majetku jiné osoby než pojistníka. V těchto situacích je pojistný zájem podmíněn vztahem pojistníka k této osobě, anebo hrozbou přímé majetkové ztráty.¹³¹

Mezi podstatné obsahové náležitosti pojistné smlouvy patří:

1. určení smluvních stran a oprávněné osoby;
2. číslo smlouvy;
3. podrobné vymezení pojistné události a pojistného nebezpečí;¹³²
4. určení výše pojistného, jeho splatnosti a určení, zda se jedná o pojištění běžné nebo jednorázové;
5. určení pojistné doby;¹³³

¹²⁷ § 2769 obč. z.

¹²⁸ JANDOVÁ 2014 op. cit., str. 23.

¹²⁹ § 2764 obč. z.

¹³⁰ § 2765 obč. z.

¹³¹ § 2762 obč. z.

¹³² Možná příčina vzniku pojistné události.

¹³³ Doba, na kterou bylo soukromé pojištění sjednáno.

6. určení, zda se jedná o pojištění škodové¹³⁴ nebo obnosové;¹³⁵
7. vymezení odchylek od pojistných podmínek;
8. v pojištění osob způsob podílu na výnosech pojistitele.

Nedílnou součástí pojistné smlouvy jsou pojistné podmínky, které podrobněji vymezují například podmínky vzniku, trvání a zániku pojištění, pojistnou událost, výluky z pojištění, rozsah pojistného plnění včetně jeho splatnosti či konkretizují práva a povinnosti účastníků ve vztahu ke konkrétnímu pojištění.¹³⁶ Základní povinností pojistitele je seznámit zájemce o pojištění s pojistnými podmínkami, a to před uzavřením pojistné smlouvy.

K uzavření pojistné smlouvy dochází okamžikem přijetí nabídky na její uzavření, kterou činí pojistitel, pojistník či pojišťovací zprostředkovatel. Den, do kdy má být nabídka přijata, je určen navrhovatelem. Pokud však nedojde k tomuto určení, vyžaduje se přijetí nabídky do jednoho měsíce ode dne doručení nabídky druhé straně. Speciální možností přijetí nabídky je také včasné zaplacení pojistného ve výši uvedené v nabídce pojistníkem.¹³⁷

Samotné pojištění pak vzniká prvním dnem po uzavření pojistné smlouvy, ale může být také ujednáno, že pojištění vzniká již dnem uzavření pojistné smlouvy či až později,¹³⁸ což může mít význam v situacích, kdy má pojistník má pro určité období sjednanou jinou pojistnou ochranu a chce, aby nedošlo k souběhu s novou pojistnou smlouvou.¹³⁹

Po uzavření pojistné smlouvy je pojistitel povinen vydat pojistníkovi tzv. pojistku, tedy písemné potvrzení o uzavření pojistné smlouvy. Je nepochybné, že v případě písemné pojistné smlouvy není samotná pojistka významná, ovšem v případech ústní pojistné smlouvy je velice důležitým dokumentem, neboť je osvědčením o samotném uzavření smlouvy a jejím obsahu. Pojistná smlouva může mimo jiné stanovit povinnost předložit pojistku k uplatnění práva na pojistné plnění.

Občanský zákoník upravuje podrobně také zánik pojištění, když stanoví, že pojištění zaniká:

1. uplynutím pojistné doby;¹⁴⁰
2. nezaplacením pojistného;

¹³⁴ Soukromé pojištění, jehož účelem je náhrada škody vzniklé v důsledku pojistné události.

¹³⁵ Soukromé pojištění, jehož účelem je získání dohodnuté finanční částky v důsledku pojistné události ve výši, která je nezávislá na vzniku nebo rozsahu škody.

¹³⁶ § 2774 obč. z.

¹³⁷ § 2759 obč. z.

¹³⁸ § 2772 obč. z.

¹³⁹ JANDOVÁ 2014 op. cit., str. 58.

¹⁴⁰ § 2803 obč. z.

3. dohodou o zániku pojištění;¹⁴¹
4. výpovědí ze strany pojistitele nebo pojistníka;¹⁴²
5. odstoupením od smlouvy ze strany pojistitele nebo pojistníka;¹⁴³
6. dnem změny vlastnictví pojištěného majetku;
7. zánikem pojistného zájmu nebo pojistného nebezpečí, dnem smrti pojištěné osoby, dnem zániku právnické osoby bez právního nástupce, dnem odmítnutí pojistného plnění ze strany pojistitele.¹⁴⁴

2.2 Organizace působící v oboru námořního pojištění

2.2.1 Lloyd's

Organizace Lloyd's začala již v roce 1688 jako kavárna založená Edwardem Lloydem v Tower Street a postupně se stala místem, ve kterém se koncentrovala veškerá akce týkající se prodeje lodí a zboží přepravovaného na lodích, stejně tak se v tomto místě odpovídalo na inzerce ztracených předmětů a prchajících otroků. Kromě toho se tato kavárna stala také místem, ve kterém se potkávali lidé spojení s námořním obchodem a předávali si důvěrné a detailní informace týkající se tohoto obchodu.¹⁴⁵ V průběhu 30. let 18. století začalo již Lloyd's dominovat na trhu námořního pojištění, a to z nových prostor na Lombard Street, do kterých se přestěhovalo v roce 1691.¹⁴⁶ V těchto dobách byl trh námořního pojištění v rukou Royal Exchange Assurance Corporation a London Assurance Corporation z pouhé jedné desetiny, zbytek byl v rukou soukromých pojistitelů, zvláště těch, kteří se setkávali v kavárně Lloyd's. V průběhu roku 1774 došlo k pronájmu kanceláří v budově Royal Exchange, což definitivně ukončilo kavárenskou éru a Lloyd's se za dalších třicet let stalo dominantním hráčem na světovém trhu s námořním pojištěním.¹⁴⁷ Je nutno zmínit, že Lloyd's je společností založenou zákonem přijatým britským parlamentem v roce 1871, což má za následek, že ten, kdo není jejím členem nemůže uzavírat pojistné smlouvy ve jménu Lloyd's.

¹⁴¹ § 2802 obč. z.

¹⁴² § 2805 a násl. obč. z.

¹⁴³ § 2808 obč. z.

¹⁴⁴ § 2810 obč. z.

¹⁴⁵ GÜRSES 2017 op. cit., str. 3.

¹⁴⁶ Z historie Lloyd's. *Zlatakoruna* [online]. 2015 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.zlatakoruna.info/zpravy/z-historie-lloyd%C2%B4s>.

¹⁴⁷ GÜRSES 2017 op. cit., str. 3.

Lloyd's není v dnešní době jen pouhou organizací, ale je především společenstvím pojistitelů (členů)¹⁴⁸ a pojišťovacím trhem,¹⁴⁹ v rámci kterého lze pojistit téměř vše, včetně lodí, letadel, staveb, továren, rafinérií atd. Každý den je na trhu Lloyd's pokrýváno obrovské množství rizik majících původ ve všech částech světa, což přináší denně enormní příjmy za pojistné.¹⁵⁰ Lloyd's je tedy nutno rozdělit na dvě odlišné části, jednak na Korporaci Lloyd's¹⁵¹ a jednak na samotný pojišťovací trh.

Lloyd's má své zastoupení po celém světě, přičemž nemá žádné akcionáře ani nepřejímá odpovědnost za rizika, která pojišťují její členové. Lloyd's má dle informací publikovaných na internetu okolo 20 000 členů, kteří jsou seskupeni v přibližně 95¹⁵² syndikátech, jejichž velikost se různí. Mimo to Lloyd's zaměstnává přibližně 800 zaměstnanců po celém světě a přijímá obchod z více než 200 zemí, přičemž disponuje obchodními licencemi pro více než 75 států.¹⁵³

Pro londýnský pojišťovací trh v rámci Lloyd's je charakteristická zásada individuální a neomezené odpovědnosti, která spočívá v tom, že pojistitelé seskupeni v Lloyd's přejímají pojišťovací rizika na svůj vlastní účet a jsou plně odpovědní za to, že jsou pojišťované závazky kryty jejich majetkem.¹⁵⁴

Vrcholným řídicím orgánem Korporace Lloyd's je Rada (Council), jejímž základním úkolem je stanovení pravidel týkajících se přijímání nových členů (finanční předpoklady), řídicí struktury a pravidel upravujících fungování Lloyd's a pojistného trhu. Část svých funkcí může také přenést na jiné orgány. Rada je složena z 6 řádných, 6 externích a 6 nominovaných členů, přičemž řádní a externí členové jsou voleni členy Lloyd's a nominovaní členové musí být potvrzeni guvernérem Centrální banky Anglie a Walesu. Předseda a místopředseda je volen samotnou Radou ze svých členů.

Výkonným orgánem Korporace Lloyd's je Výbor, který je odpovědný za každodenní chod trhu. Výbor také tvoří různé metodické pokyny a monitorovací procesy, jejichž cílem je zajistit vysoký, a především bezrizikový standard fungování trhu.¹⁵⁵ Výbor se skládá z předsedy,¹⁵⁶ tří dalších výkonných členů, tří nevýkonných členů spojených s Lloyd's a pěti nezávislých nevýkonných členů.

¹⁴⁸ Organizace Lloyd's je řízená těmito členy. Členy mohou být právnické i fyzické osoby.

¹⁴⁹ Pojistné smlouvy námořního pojištění mohou být uzavírány na trhu v rámci Lloyd's nebo na londýnském trhu pojišťoven, který je řízen Mezinárodní asociací pojistitelů v Londýně (IUA). V souhrnu tyto dva trhy chápeme jako londýnský pojišťovací trh.

¹⁵⁰ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2015. s. 168.

¹⁵¹ Korporace Lloyd's, jakožto jedna z částí Lloyd's, dohlíží nad pojišťovacím trhem v rámci Lloyd's a zároveň ho podporuje a dbá o celkový rozvoj a obraz Lloyd's.

¹⁵² K 31. prosinci 2017.

¹⁵³ Tamtéž, str. 168.

¹⁵⁴ Tamtéž, str. 168.

¹⁵⁵ Lloyd's governance structure. *Lloyds* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z:

<https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance-and-management/lloyds-governance-structure>.

¹⁵⁶ Aktuálním předsedou je Bruce Carnegie-Brown.

Kromě dvou výše nadepsaných orgánů se Korporace Lloyd's skládá z mnoha komisí, mezi které patří riziková komise, komise pro dohled nad trhem, investiční komise, komise pro audit a tzv. panel pro střet zájmů, který se zabývá střetem zájmů mezi členy a jejich hlavními zástupci.¹⁵⁷

Již bylo řečeno, že jednotliví členové Lloyd's se sdružují v rámci syndikátů, které nemají právní osobnost. Jejich hlavní úlohou je provádění samotného pojišťování. Syndikáty jsou zakládány na roční bázi, jelikož jejich členové mají právo, ale ne povinnost, se na syndikátu účastnit i v dalším roce. Každý syndikát sám za sebe určuje, která rizika bude pojišťovat, vypracovává svůj vlastní obchodní plán, sjednává svá zajištění a vyřizuje nároky na pojistné plnění.¹⁵⁸ Syndikáty jsou spravovány tzv. hlavními zástupci,¹⁵⁹ což jsou společnosti, které spravují jeden nebo více syndikátů a jejichž hlavní odpovědností je zaměstnávat osoby zabývající se upisováním rizika, dohlížet na upisování a zabývat se každodenním managementem syndikátu.¹⁶⁰ Právě prostřednictvím hlavních zástupců syndikáty přijímají pojišťovací obchody. Hlavní zástupci mohou také zplnomocnit¹⁶¹ třetí osoby,¹⁶² aby přijímaly pojistitelná rizika jménem syndikátu. Tyto třetí osoby působí například v zámoří a představují distribuční kanál, který umožňuje pojišťovat v rámci Lloyd's.

Zatímco tedy úlohou syndikátů je pojišťování, úlohou členů Lloyd's je poskytování samotného kapitálu pro pojišťovací trh v rámci Lloyd's.

Dalším subjektem pojišťovacího trhu v rámci Lloyd's jsou pojistníci,¹⁶³ tedy společnosti, organizace, jiní pojistitelé a jednotlivci, kteří si přejí zmírnit následky potencionální pojistné události. Pojistníci mohou vstoupit na pojišťovací trh pouze prostřednictvím brokera nebo jeho zástupce.

Pro fungování pojišťovacího trhu v rámci Lloyd's je klíčová role brokera. Broker usnadňuje vyjednávání mezi pojistníkem a pojistitelem a aktuálně v rámci Lloyd's jich funguje 287. Detailněji je broker a jeho funkce popsána v oddílu 2.3.2.

¹⁵⁷ Tzv. „*managing agent*“.

¹⁵⁸ The Lloyd's market. *Lloyd's* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/what-is-lloyds/the-lloyds-market>.

¹⁵⁹ Tzv. „*managing agent*“.

¹⁶⁰ Lloyd's governance structure. *Lloyds* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance-and-management/lloyds-governance-structure>.

¹⁶¹ Na základě tzv. smlouvy o pověření.

¹⁶² Tzv. „*coverholders*“ nebo „*service company*“.

¹⁶³ Tzv. „*policyholder*“.

2.2.2 Mezinárodní asociace pojistitelů v Londýně (IUA)

Mezinárodní asociace pojistitelů v Londýně (dále jen „IUA“) byla založena dne 31. prosince 1998 spojením Asociace mezinárodního londýnského pojišťovacího a zajišťovacího trhu¹⁶⁴ a Institutu londýnských pojistitelů (dále jen „ILU“),¹⁶⁵ který fungoval již od roku 1884 jako asociace zastupující pojistitele.

Základní úlohou IUA v nynější době je řízení londýnského trhu pojišťoven, který funguje vedle pojišťovacího trhu v rámci Lloyd's. Hlavními prioritami jsou modernizace trhu a jeho propagace v mezinárodním měřítku, zlepšení efektivity podnikání, posílení vývoje odborných znalostí a inovací na londýnském trhu pojišťoven a posílení vztahů s brokery a dalšími zainteresovanými stranami.¹⁶⁶ IUA ovšem nedisponuje žádnou regulační pravomocí nad svými členy, což ji odlišuje od Lloyd's.

Členem IUA mohou být pouze právnické osoby a samotné členství je rozděleno do tří kategorií – řádné, asociované a přidružené.¹⁶⁷ V současné době má IUA 52 řádných členů.

Řádné členství označuje status, kdy člen disponuje hlasovacími právy a zapojuje se do řízení a činnosti asociace. Toto členství je určeno mezinárodním pojišťovacím a zajišťovacím obchodním společností, které disponují příslušnou licencí jejich domácího regulátora k provádění pojišťovacích a zajišťovacích obchodů.

Asociované členství označuje status, který je vhodný pro společnosti neobchodující v Londýně, které ale chtějí mít sdružení s IUA. Asociovaní členové se mohou například účastnit valné hromady, ovšem bez hlasovacích práv.

Přidružené členství bylo představeno v roce 2003, přičemž tito členové nedisponují žádnými hlasovacími právy. Mohou se ovšem podílet na činnosti různých komisí v rámci IUA.

Vrcholným orgánem IUA je Rada, která může mít až 20 členů a je volena členy IUA.¹⁶⁸ V rámci IUA také funguje velké množství komisí a podkomisí či pracovních skupin, které tvoří páteř celé asociace. Komise IUA pravidelně spolupracují se svými protějšky z Lloyd's.

¹⁶⁴ London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA).

¹⁶⁵ Institute of London Underwriters (ILU).

¹⁶⁶ About the IUA. *IUA* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09.

¹⁶⁷ Members. *IUA* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/Members/IUA_Member/About_the_IUA/Members.aspx?hkey=e1978a3f-b965-4c91-93cd-1f9f5192c877.

¹⁶⁸ Aktuálním předsedou Rady je Malcolm Newman.

Právě v rámci IUA a předtím v rámci ILU vznikají standardizované klauzule týkající se zboží či plavidel.

2.2.3 Mezinárodní unie námořního pojištění (IUMI)

Zrod Mezinárodní unie námořního pojištění (dále jen „IUMI“) lze vysledovat v druhé polovině 19. století, tedy době rychlého rozvoje mezinárodního obchodu a přechodu od plachetnicových lodí k parním plavidlům. Právě tento rozvoj vedl ke zvýšené poptávce po námořním pojištění a také k jakési formě sjednocení pravidel fungování mezinárodních trhů námořního pojištění. V roce 1870 poté došlo k recesi, která vedla k likvidaci mnoha pojišťoven, a právě tato recese měla za následek potřebu vytvoření instituce, ve které by mohly být diskutovány a přijímány principy důležité pro provádění mezinárodních pojišťovacích obchodů. Proto německé pojišťovny v roce 1874 vytvořily Svaz pro pojištění v mezinárodní dopravě,¹⁶⁹ který se později stal IUMI.¹⁷⁰

V dnešní podobě má IUMI sídlo v Hamburku a její hlavní funkcí je zastupování národních asociací námořního pojištění, které jsou členy IUMI¹⁷¹ a zvyšování standardu fungování mezinárodního trhu námořního pojištění.¹⁷² Kromě národních asociací námořního pojištění mohou být členy IUMI také tzv. profesionální partneři, kterými jsou firmy z oboru práva, odhadování škod, podnikové inteligence a poskytování softwaru.

Vrcholným orgánem IUMI je Rada, která se schází jednou za rok a skládá se z jmenovaných členů Rady, přičemž za každou členskou asociaci je jmenován jeden člen. Rada IUMI rozhoduje mimo jiné o financích, auditech a o strategii fungování unie. Kromě toho Rada volí prezidenta unie, viceprezidenta unie, členy technických komisí IUMI a také členy Nominační komise. Předsedou Rady je prezident unie.¹⁷³

Dalším orgánem v rámci IUMI je Výkonný výbor, který se zabývá administrací a řízením unie v souladu se strategií fungování tvořenou Radou. Kromě toho Výkonný výbor také jmenuje generálního tajemníka. Předsedou Výkonného výboru je prezident unie a množství místopředsedů je omezeno na šest. Prezident a místopředsedové jsou voleni na dva roky s možností být zvoleni na další dva roky.

¹⁶⁹ Tzv. „*Internationaler Transport – Versicherungs – Verband*“.

¹⁷⁰ History. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://iumi.com/about/history>.

¹⁷¹ V současné době má IUMI 43 členů v podobě národních asociací námořního pojištění.

¹⁷² Introducing IUMI. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z:

<https://iumi.com/about/introducing-iumi>.

¹⁷³ Structure. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://iumi.com/about/structure>.

Již bylo výše zmíněno, že prezident IUMI předsedá jak Radě, tak Výkonnému výboru, kromě toho je ale prezident také odpovědný za podepisování veškerých dokumentů jménem unie, koordinuje její veškeré aktivity a automaticky se stává členem veškerých technických komisí.

V rámci IUMI působí také Nominační komise, která se skládá z pěti až devíti členů volených Radou z různých členských asociací. Hlavním úkolem komise je nominace kandidátů na prezidenta a místopředsedy unie.

Generální tajemník, společně se sekretariátem IUMI, pomáhá prezidentovi a Výkonnému výboru s řízením denního chodu unie a také úzce spolupracuje s členskými asociacemi a přidruženými organizacemi na řešení politických otázek v rámci EU či Mezinárodní námořní organizace.

Kromě výše nadepsaných orgánů je nutno zmínit také technické komise působící v rámci IUMI, kterých je v současné době sedm. Mezi tyto technické komise patří například komise pro náklad či komise pro prevenci ztrát. Každá z komisí se zabývá svým specifickým oborem námořního pojištění a skládá se z minimálně tří členů z různých členských asociací. Členy poté volí Rada, přičemž jejich jmenování navrhuje jednotlivé členské asociace. Každá z komisí sleduje vývoj v rámci svého oboru, analyzuje trh, podmínky pojistného krytí, klauzule a navrhovanou legislativu. Kdykoliv mohou být vytvořeny také tzv. *ad hoc* komise.

Jelikož na trhu námořní dopravy působí velké množství různých organizací, je povinností IUMI s nimi udržovat kontakt. Za tímto účelem Výkonný výbor jmenuje tzv. styčné důstojníky, kteří zkoumají fungování organizace, ke které byli přiděleni a podávají zprávy o jejím fungování Výkonnému výboru.

2.3 Pojistná smlouva námořního pojištění v anglickém právu

Nejrozšířenější definice pojistné smlouvy námořního pojištění je obsažena v § 1 MIA 1906, který nadepsanou pojistnou smlouvu chápe jako ujednání, ve kterém se pojistitel zavazuje odškodnit (poskytnout pojistné plnění) pojištěného za pojistnou událost, která se stala při námořní dopravě, a to způsobem a v rozsahu dohodnutém, přičemž výměnou za poskytnuté pojistné krytí obdrží pojistitel pojistné.¹⁷⁴ Anglické právo tedy pojistnou smlouvu v oboru námořního pojištění chápe jako smlouvu o náhradě škody, jež je poskytována ze strany pojistitele¹⁷⁵ pojištěnému.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Tzv. „*premium*“.

¹⁷⁵ Tzv. „*insurer*“ nebo „*underwriter*“.

¹⁷⁶ Vnímání pojistné smlouvy námořního pojištění jako smlouvy o náhradě smlouvy bylo judikováno v *Brotherston v Barber* (1816) 5 M&S 418, *Castellain v Preston* (1883) 11 QBD 380, CA a *Rickards v Forestal Land, Timber and Railways Co Ltd* [1941] 3 All ER 62, HL.

Samotná pojistná smlouva je vyjádřena ve formě¹⁷⁷ námořní pojistky,¹⁷⁸ přičemž pojistka může být vystavena již v okamžiku uzavření smlouvy či později.¹⁷⁹ Pojistka jakožto písemné potvrzení o uzavření pojistné smlouvy vymezuje veškeré důležité podmínky a údaje o poskytnutém pojistném krytí. V praxi se pro tyto účely na pojišťovacím trhu v rámci Lloyd's používá tzv. MAR formulář, který je doplněn příslušnými standardizovanými klauzulemi a soupisem zvláštních ujednání týkajících se konkrétního pojištění. Pro pojišťovací trh mimo Lloyd's se obecně používá tzv. IUA formulář, který se ve srovnání s MAR formulářem liší pouze v podrobnostech. V individuálních případech, kdy pojistitel není sdružen v Lloyd's nebo IUA, se pro vypracování pojistky použije speciální forma vypracovaná konkrétní společností.

Pojištěný musí vždy prokázat pojistný zájem¹⁸⁰ na předmětu pojištění¹⁸¹ a předmětem smlouvy může být každé zákonné pojistné riziko v námořním pojištění.¹⁸² Pojistné riziko v námořním pojištění¹⁸³ chápe MIA 1906 jako situaci, kdy jakékoli plavidlo, zboží nebo jiné movité předměty jsou vystaveny nebezpečí na moři.¹⁸⁴ Anebo jako situaci, kdy jakýkoliv příjem nebo jakýkoli zisk ve formě dopravného, provize, zisku nebo jiné peněžité výhody či záruky na jakémkoliv zálohy, půjčky a výlohy je ohrožen vystavením plavidla, zboží nebo jiného movitého předmětu nebezpečí na moři. Třetí možností předpokládající pojistné riziko v námořním pojištění je situace, kde může nastat odpovědnost vlastníka či jiné osoby mající zájem na či odpovědnost za plavidla, zboží nebo jiné movité předměty, a to v důsledku nebezpečí na moři.¹⁸⁵ V žádném případě se ale nejedná o taxativní výčet pojistných rizik v námořním pojištění, proto v souvislosti s vývojem nových technologií mohou vznikat nová a komplikovaná pojistná rizika.

Námořní rizika,¹⁸⁶ která mohou být kryta pojistnou smlouvou námořního pojištění, jsou definována v § 3 MIA 1906 jako rizika vyplývající či související s námořní navigací, konkrétně nebezpečí

¹⁷⁷ SAFFARINI, Bahaeddin, *The marine Insurance handbook*. North Charleston, S.C.: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2016. 107 s. ISBN 9781533497338.

¹⁷⁸ Tzv. „*marine policy*“.

¹⁷⁹ § 22 MIA 1906.

¹⁸⁰ Tzv. „*insurable interest*“.

¹⁸¹ Tzv. „*subject matter insured*“.

¹⁸² GÜRSES 2017 op. cit., str. 7.

¹⁸³ Tzv. „*marine adventure*“.

¹⁸⁴ § 3 odst. 2 písm. a) MIA 1906.

¹⁸⁵ § 3 odst. 2 písm. c) MIA 1906.

¹⁸⁶ Tzv. „*maritime perils*“.

moře,¹⁸⁷ požár, válečná rizika, pirátství, zloději, zajetí a konfiskace lodí, vhození nákladu do moře,¹⁸⁸ úmyslné poškození lodě nebo nákladu,¹⁸⁹ omezení volného užívání přístavu vládou státu, ve kterém se přístav nachází a zadržení lodě či zboží policejní složkou v přístavu země, ve kterém se plavidlo nachází a jiná podobná námořní rizika. Mimo výše uvedená námořní rizika může pojistná smlouva námořního pojištění krýt i rizika vzniklá na vnitrozemských vodách či rizika vzniklá na souši, pokud souvisejí s námořní plavbou¹⁹⁰ či rizika vzniklá ze smluv o stavbě lodí.¹⁹¹ MIA 1906 představuje pouze obecný rámec pro vymezení námořních rizik, který doplňují jednotlivé standardizované klauzule týkající se zboží a plavidel.

Základní principem je, že škody vzniklé v důsledku námořních rizik musí být náhodné („*fortuitous*“), tedy nemohou být nevyhnutelné nebo úmyslné. Chybí-li nahodilost, neexistuje ani škoda, kterou by bylo možno krýt námořním pojištěním.¹⁹²

Opakem nahodilosti je okolnost, která musí nevyhnutelně nastat. V rámci námořního pojištění existují dva základní důvody, proč škoda musí nevyhnutelně vzniknout, jmenovitě tzv. „*debility*“ (doslovně ochablost) a nezpůsobilost k plavbě (tzv. „*unseaworthiness*“). Oba tyto stavy představují loď ve špatném stavu, přičemž „*debility*“ označuje stav mnohém horší než nezpůsobilost k plavbě.

Námořní pojistky můžeme členit na několik druhů, konkrétně na:

- 1) pojistky na dohodnutou hodnotu;¹⁹³
- 2) pojistky bez dohodnuté hodnoty;¹⁹⁴
- 3) pojistky na okružní jízdu;¹⁹⁵
- 4) pojistky na určitou dobu;¹⁹⁶
- 5) otevřené pojistky;¹⁹⁷

¹⁸⁷ Tzv. „*perils of the sea*“. Jedná se o veškerá nebezpečí příznačná pro námořní dopravu, především nehody, zajetí lodí nebo zboží piráty, ztráty způsobené kolizí apod. Podmínkou pro poskytnutí pojistného plnění je, že tato nebezpečí nemohou být odvrácena náležitou péčí a jedná se o nahodile vzniklé škody. Nebezpečí moře nezahrnuje běžné působení větrů a vln. Viz judikát *Mountain v Whittle* (1921) 6 LIL REP 378.

¹⁸⁸ Tzv. „*jettison*“.

¹⁸⁹ Tzv. „*barratry*“.

¹⁹⁰ § 2 odst. 1 MIA 1906.

¹⁹¹ § 2 odst. 2 MIA 1906.

¹⁹² BAATZ Yvonne. *Maritime law*. Fourth edition. Milton Park, Abingdon, Oxon: Informa law from Routledge, 2018. 470 s. ISBN 9781138037717.

¹⁹³ Tzv. „*valued policy*“.

¹⁹⁴ Tzv. „*unvalued policy*“.

¹⁹⁵ Tzv. „*voyage policy*“.

¹⁹⁶ Tzv. „*time policy*“.

¹⁹⁷ Ve formě tzv. „*floating policy*“, „*open cover*“ a „*open policy*“

6) jednorázové pojistky.

Pojistkou na dohodnutou hodnotu chápeme smlouvu, ve které byla hodnota předmětu pojištění výslovně sjednána, a to již v době uzavření smlouvy.¹⁹⁸ Z této sjednané hodnoty se následně mimo jiné vypočítává pojistné. Záměrem pojistky na dohodnutou hodnotu je vyloučit potřebu stanovení skutečné hodnoty předmětu pojištění v případě škody a také potřebu podrobného prokázání škody.¹⁹⁹ V praxi je prakticky většina pojištění plavidel uzavírána ve formě pojistek na dohodnutou hodnotu.²⁰⁰ Hodnota předmětu pojištění může být vyjádřena fixní sumou anebo odkazem na jiný způsob výpočtu.

Pojistkou bez dohodnuté hodnoty chápeme smlouvu, ve které nebyla blíže určena hodnota předmětu pojištění a podléhající maximální výši pojistného plnění v případě pojistné události je toto určení ponecháno na pozdější dobu, obvykle na okamžik uplatnění nároku na pojistné plnění ze strany pojištěného.²⁰¹

Pojistkou na okružní jízdu je pojistná smlouva, která je uzavřena na určitou plavbu z určitého místa do jiného určitého místa či míst.²⁰²

Pojistkou na určitou dobu rozumíme smlouvu, která je uzavřena na určitý časový interval, obecně na jeden rok. Je nutno zmínit, že pojistky na okružní jízdu a na určitou dobu mohou být společně zahrnuty v jedné pojistné smlouvě.²⁰³ V případech, kdy jsou v pojistce na určitou dobu vymezena pouze data zahájení a ukončení pojistného krytí bez vymezení konkrétních časů, je pojistné krytí poskytováno od 00:00 hodin dne zahájení pojistného krytí do 24:00 hodin dne ukončení pojistného krytí. Tento princip byl potvrzen v judikátu *Scottish Metropolitan Assurance Co v Steward* (1923) 15 LIL Rep 55.

Otevřené pojistky mohou být uzavřeny jednak ve formě 1) pojištění na určitou částku pojistné hodnoty až do jejího vyčerpání (floating policy)²⁰⁴ nebo ve formě 2) pojištění sjednaného na určitou předem vymezenou dobu nebo až do odvolání (open cover) a ve formě 3) pojištění bez omezení pojistné částky a doby (open policy).

Tzv. floating policy je velice výhodným druhem námořní pojistky pro pojištění opakujících se přeprav zásilek, přičemž je uzavřena na celkovou pojistnou hodnotu zásilky. Na jednotlivé zásilky jsou

¹⁹⁸ § 27 odst. 2 MIA 1906

¹⁹⁹ GÜRSES 2017 op. cit., str. 8.

²⁰⁰ Tamtéž, str. 8.

²⁰¹ § 28 MIA 1906.

²⁰² § 25 odst. 1 MIA 1906.

²⁰³ GÜRSES 2017 op. cit., str. 9.

²⁰⁴ § 29 MIA 1906.

vydávány pojistné certifikáty a deklarační,²⁰⁵ což jsou pojišťovnou vydávané dokumenty, které vyplňuje pojistník údajmi o přepravované zásilce a následně je podepíše a zašle pojišťovně.²⁰⁶

Tzv. open cover je vhodným produktem pro situace, kdy je přepravováno více zásilek v průběhu určité doby (konkrétně vymezená doba či až do odvolání). Po vymezenou pojistnou dobu je tedy každá přepravovaná zásilka pojištěna a vyúčtování se děje pro každou zásilku zvlášť.²⁰⁷ V zásadě slouží jako rámcová smlouva pro dlouhodobé pojišťování zásilek a jednotlivé zásilky jsou následně pojištěny na základě pojistných certifikátů a deklarácí.

Tzv. open policy je v zásadě obdobou výše nadepsaných otevřených pojistek, neobsahuje však limit pro souhrn pojistných částek. V praxi patří k nejpropracovanější formě pojistného krytí, když se pojištění nesjednává na dobu určitou, ale zůstává v platnosti až do vypovězení. Produkty pojišťoven ve formě tzv. open policy jsou zpravidla produkty velmi specifickými, časově prověřenými a upravovanými pro konkrétní potřeby pojištěného v rámci příslušných právních norem. Pojistné krytí v případě open policy je poskytováno pro vyjmenované komodity, pro přepravu jakýmkoli druhem dopravy, z kteréhokoli místa do kteréhokoli místa světa, s uvedenými maximy plnění (pojistná částka) pro jednotlivé zásilky v pohybu nebo na skladech, anebo dopravní prostředek. Tzv. open policy je tedy vhodným produktem pro majitele zboží přepravující pravidelně a opakovaně zásilky s pojistným zájmem a pojistným nebezpečím v mezinárodním obchodním styku.

2.3.1 Proces vzniku pojistných smluv námořního pojištění na londýnském pojišťovacím trhu

Pojistné smlouvy námořního pojištění mohou vznikat v Londýně jednak na pojišťovacím trhu v rámci Lloyd's, tak i na londýnském trhu pojišťoven. Samotný proces vzniku nadepsaných smluv se v rámci těchto dvou trhů neliší.

Samotný proces na londýnském pojišťovacím trhu se jmenuje „*open market placement*“²⁰⁸ a začíná u pojištěného, který pověřuje brokera získáním jedné nebo více nabídek na krytí pojistného rizika formou nabídkového formuláře.²⁰⁹ Samotný nabídkový formulář nezavazuje pojištěného ani pojistitele k žádnému konání.²¹⁰

²⁰⁵ NOVÁK, R., KOLÁŘ, P. *Námořní nákladní přeprava*. 1. vydání. Praha: C.H.Beck, 2015. s. 165.

²⁰⁶ ANDRLE, Pavel. *Dokumentární akreditiv v praxi*. 6., zcela přeprac. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2013. Finanční trhy a instituce. 199 s. ISBN 9788024748306.

²⁰⁷ Tamtéž, str. 165.

²⁰⁸ BAATZ 2018, op. cit., str. 442.

²⁰⁹ Tzv. „*quotation slip*“.

²¹⁰ BY F.D. ROSE, Stephen Watterson WITH THE ASSISTANCE OF GERARD MCMEEL a FOREWORD BY THE LORD CLARKE OF STONE-CUM-EBONY. *Marine insurance: law and practice*. 2nd ed. London: Informa Law, 2012. 113 s. ISBN 9781843119517.

Následně broker pojištěného vypracuje MRC formulář,²¹¹ se kterým obchází jednotlivé pojistitele. MRC formulář je standardní formou formuláře používaného v Londýně a obsahuje především vymezení předmětu pojištění, pojistného zájmu, doby pojištění, rizik a veškerých dalších podmínek pojištění, které bývají uvedeny v pojistce.²¹² MRC formulář byl zaveden v roce 2007, přičemž předtím neexistovala žádná standardizovaná forma, což bylo problematické z důvodu nedostatku informací ohledně podmínek pojistné smlouvy. Pojistitel, který je ochotný pojistit riziko parafruje a orazítkuje nadepsaný formulář, což představuje přijetí nabídky ze strany brokera pojištěného pojistitelem. Jelikož je londýnský pojišťovací trh tzv. upisovacím trhem, což znamená, že běžně se pojistitel podílí na krytí rizika pouze určitým procentem, broker obchází jednotlivé pojistitele až do okamžiku, kdy je riziko kryto ze 100 %.²¹³ Závazná smlouva vzniká parafováním a orazítkováním MRC formuláře, ledaže pojistitel projeví vůli nebyt tímto parafováním a orazítkováním vázán. Tímto okamžikem nemůže pojistitel zrušit smlouvu ani v důsledku toho, že pojistná událost vznikla před upsáním 100 % rizika.²¹⁴ Projev vůle ze strany pojistitele, že nechce být parafováním a orazítkováním vázán, není dostačující v případech, kdy parafruje MRC formulář pouze tužkou,²¹⁵ či v případech, kdy podškrtně svůj podpis,²¹⁶ nebo když uvede zkratku „TBE“²¹⁷ vedle svého podpisu. Soudy uvedly, že pro nadepsaný projev jsou vyžadována ještě další slova, která jednoznačně indikují vůli nebyt parafováním a orazítkováním vázán.

Následně, jakmile je upsáno 100 % rizika, což může trvat i několik týdnů, broker obvykle vypracuje tzv. podepisovací formulář.²¹⁸ Podepisovací formulář je ve své podstatě pouze přepsaný MRC formulář obsahující seznam upisovatelů s jejich upsanými procenty na celkovém riziku.²¹⁹ Tento dokument je zkontrolován a následně podepsán vedoucím upisovatelem.

Současně je broker povinen vypracovat také pojistku, která je souhrnem veškerých dohodnutých smluvních podmínek a dokud není vypracována, což může trvat i několik měsíců, pojistná smlouva samotná není přípustná jako důkaz u soudu.²²⁰ Vypracovaná pojistka je poté ještě zkontrolována subjektem Xchanging Ins-Sure Services (dále jen „XIS“)²²¹ nebo pojistkovým oddělením IUA oproti

²¹¹ Tzv. „MRC slip“.

²¹² F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 113.

²¹³ BAATZ 2018, op. cit., str. 442.

²¹⁴ Viz judikát *General Reinsurance Corp v Forsakringsaktiebolaget Fennia Patria* [1983] 2 Lloyd's Rep. 287.

²¹⁵ Viz judikát *Bonner v Cox* [2004] EWHV 2963 (Comm); [2005] Lloyd's Rep IR 569. The point did not arise on appeal [2006] 2 Lloyd's Rep 152.

²¹⁶ Viz judikát *Eagle Star Insurance Co Ltd v Spratt* [1971] 2 Lloyd's Rep 116.

²¹⁷ Viz judikát *ERC Frankona Reinsurance v American National Insurance Co* [2005] EWHC 1381 (Comm); [2006] Lloyd's Rep IR 157.

²¹⁸ Tzv. „signing slip“.

²¹⁹ F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 116.

²²⁰ § 22 MIA 1906.

²²¹ Tento orgán podepisuje pojistky uzavírané na pojišťovacím trhu v rámci Lloyd's.

originálnímu MRC formuláři a podmínkám fungování trhu a podepsána zaměstnancem, který má pravomoc zavazovat tímto podpisem jednotlivé upisovatele, což představuje poslední fázi celého procesu.²²² Je ale nutno podotknout, že broker nemusí být ten odpovědný za vypracování pojistky. Smluvní strany se mohou dohodnout, že pojistka bude vypracována jiným subjektem, například právě XIS, a to z důvodu urychlení celého procesu, zvláště pokud vypracování pojistky brokerem zabere dlouhou dobu.

V souvislosti s procesem vzniku pojistných smluv námořního pojištění je nutno také zmínit roli hlavního upisovatele.²²³ Obecně platí, že hlavní upisovatel je největším odborníkem v oboru pojištění, kterého se pojistná smlouva týká. V důsledku toho je vhodné, aby broker s MRC formulářem jako prvního kontaktoval právě tohoto pojistitele, jakožto odborníka na poptávaný druh pojištění. Právě parafování MRC formuláře takovým pojistitelem může usnadnit následné upisování rizika až do výše 100 %, jelikož je pravděpodobné, že další pojistitelé²²⁴ budou následovat tohoto prvního pojistitele. Hlavní upisovatel obecně může, ale není povinen upsat větší procento rizika než další pojistitelé.²²⁵ V případě existence hlavního upisovatele může pojistná smlouva obsahovat klauzuli hlavního upisovatele,²²⁶ která blíže upravuje pravomoc hlavního upisovatele měnit ujednání pojistné smlouvy a likvidovat škody vzniklé z pojistných událostí závazně i pro další upisovatele. Hlavní funkcí nadepsané klauzule je zjednodušení administrativy spojené s uzavíráním a spravováním pojistné smlouvy.²²⁷

2.3.2 Význam pojišťovacího brokera

Význam pojišťovacího brokera je v rámci probírané problematiky důležitý. Pro získání pojistného krytí na londýnském pojišťovacím trhu je nezbytnou podmínkou, aby pojištěný dosadil brokera, který za něj bude jednat ve věci uzavření pojistné smlouvy s pojistitelem, jelikož pojistitelé na tomto trhu nemohou provádět pojišťovací obchody přímo s jednotlivými pojistníky. Je nutno rozlišovat brokery z Lloyd's a brokery mimo Lloyd's. Na pojišťovacím trhu v rámci Lloyd's mohou operovat pouze ti makléři, kteří disponují příslušnou akreditací a brokeri mimo Lloyd's nemají k tomuto trhu přístup. Pokud chce broker mimo Lloyd's pojištit riziko na trhu v rámci Lloyd's, musí dosadit brokera s příslušnou akreditací od nadepsané organizace.

²²² F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 117.

²²³ Tzv. „leading underwriter“.

²²⁴ Tzv. „followers“.

²²⁵ BAATZ 2018, op. cit., str. 444.

²²⁶ Tzv. „leading underwriter clause“.

²²⁷ Judikováno v soudním sporu *Roadworks (1952) Ltd v J.R. Charman and Others* [1994] 2 Lloyd's Rep. 99.

Definici brokera nalezneme ve směrnici Rady ze dne 13. prosince 1976,²²⁸ kde je stanoveno, že brokerem je osoba, která s plnou svobodou volby spojuje v souvislosti s pojištěním nebo zajištěním na jedné straně osoby, které chtějí pojištění nebo zajištění uzavřít, a na druhé straně pojišťovny nebo zajišťovny, které vykonávají přípravné práce pro uzavření pojistných smluv a smluv o zajištění a případně pomáhají při správě a plnění těchto smluv, zejména v případě pojistné události.²²⁹ Dále je brokerem také osoba pověřená jednou nebo více smlouvami nebo pověřením jednat jménem a na účet nebo pouze na účet jedné nebo více pojišťoven, předvádět, navrhopvat nebo uzavírat pojistné smlouvy nebo pomáhat při jejich správě a plnění, zejména v případě pojistné události.²³⁰

Broker má právo na provizi²³¹ za sjednané pojištění, která je odečtena ve výši určitého procenta z pojistného před jeho vyplacením pojistiteli.²³²

Ve většině případů jedná broker na účet pojištěného, ale nejsou ani vyloučeny situace, kdy jedná i na účet pojistitele. V této situaci hovoříme o nevýhradním zastoupení.²³³ Například v soudním rozhodnutí *Woolcott v Excess Insurance Co Ltd*²³⁴ bylo uvedeno, že broker jednal na účet pojištěného, ale byl také zmocněn pojistitelem uzavírat za něj pojistné smlouvy a dodatky k nim.

Vztah mezi pojištěným a brokerem je závazkem smluvním, může ovšem existovat také bezplatné mimosmluvní zprostředkovatelství.²³⁵ V rámci smluvního závazku má broker implicitní povinnost řádné péče a přiměřené kvalifikace,²³⁶ za kterou má smluvní odpovědnost. Kromě nadepsaného má broker také souběžnou občanskoprávní povinnost řádné péče²³⁷, za kterou má deliktní odpovědnost. Broker je tedy odpovědný za řádnou péči a přiměřenou kvalifikaci smluvně i mimosmluvně, přičemž právě tato povinnost je nejdůležitější a základní ve vztahu ke všem navazujícím povinnostem.

Funkce brokera je důležitá především v předmluvní fázi, tedy v rámci procesu vzniku pojistné smlouvy, což bylo zmíněno výše, ale mnoho povinností je stanoveno také po uzavření pojistné smlouvy, především v souvislosti s likvidací škod vzniklých pojistnou událostí, kdy nároky vůči pojistitelům vznášá pojištěný prostřednictvím brokera, jakožto odpovědného subjektu za přípravu a vyřizování těchto nároků.

²²⁸ Směrnice Rady 77/92/EHS ze dne 13. prosince 1976 o opatřeních k usnadnění účinného výkonu svobody usazování a volného pohybu služeb u činnosti pojišťovacích agentů a makléřů (ze skupiny 630 ISIC), a zejména o přechodných opatřeních ohledně těchto činností.

²²⁹ Článek 2 odst. 1 písm. a) směrnice Rady 77/92/EHS.

²³⁰ Článek 2 odst. 1 písm. b) směrnice Rady 77/92/EHS.

²³¹ Tzv. „brokerage“.

²³² F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 67.

²³³ Tzv. „dual agency“.

²³⁴ Viz judikát *Woolcot v Excess Insurance Co Ltd (No 2)* [1979] 2 Lloyd's Rep 210.

²³⁵ F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 53.

²³⁶ Tzv. „duty to exercise reasonable skill and care“.

²³⁷ Tzv. „duty of care in tort“.

Jednou z důležitých povinností brokera v předmluvní fázi je také nutnost informovat pojistníka ohledně jeho povinnosti řádně prezentovat riziko. V důsledku toho je broker povinen:²³⁸

- 1) upozornit pojištěného na povinnost oznámit veškeré podstatné skutečnosti,
- 2) vysvětlit následky nesplnění této povinnosti
- 3) označit skutečnosti, které by měly být oznámeny jako podstatné,
- 4) s řádnou péčí zjistit skutečnosti, které by měly být oznámeny a pojištěný nepokládá tyto skutečnosti za ty, které je nutno oznámit.

Broker je mimo jiné také povinen vyhýbat se střetu zájmů, tedy situacím, kdy by jeho vlastní zájmy byly v rozporu se zájmy příkazce²³⁹ či situacím, kdy by zájmy jeho jiného příkazce byly v rozporu se zájmy původního příkazce. Zákaz střetu zájmů tedy neznamená, že broker nemůže nikdy jednat jménem a na účet více subjektů. Jeho povinností je ovšem informovat příkazce o zastupování další osoby jejíž zájmy by byly v rozporu se zájmy původního příkazce a získat jeho informovaný souhlas.²⁴⁰

Broker musí vykonávat svou činnost osobně a nechat se zastoupit může pouze tehdy, pokud to bylo ujednáno s jeho příkazcem. Porušení této povinnosti je porušením závazku a zakládá odpovědnost.²⁴¹

Další povinností brokera je povinnost jednat na základě instrukcí ze strany příkazce. V případech, kdy tuto povinnost poruší, bude zmocniteli odpovědný za škody vzniklé tímto porušením.²⁴²

Tento výčet povinností je pouze demonstrativní a další povinnosti brokera budou uvedeny také v rámci následujících kapitol této práce, jelikož se prolínají s jednotlivými instituty námořního pojištění a jejich vymezení v rámci tohoto oddílu by vedlo k zbytečnému opakování.

Již bylo zmíněno, že pověřený broker může dosadit dalšího brokera například za účelem pojištění rizika na pojišťovací trhu v rámci Lloyd's. V těchto situacích se rozlišuje mezi tzv. „*producing brokerem*“ a „*placing brokerem*“, přičemž toto rozlišení má význam především v otázkách odpovědnosti vůči pojištěnému i jednotlivých brokerů mezi sebou. V nadepsané situaci neexistuje smluvní vztah mezi pojištěným a *placing brokerem*, a proto *de lege lata* není smluvně ani mimosmluvně odpovědný vůči pojištěnému, jelikož povinnost řádné péče a přiměřené kvalifikace se aplikuje pouze ve vztazích mezi jednotlivými brokery navzájem a ve vztazích mezi pojištěným a *producing brokerem*.²⁴³ Představíme-li

²³⁸ Viz judikát *Jones v Environcom Ltd* [2011] EWCA Civ 1152; [2012] Lloyd's Rep IR 277.

²³⁹ Tzv. „*principal*“.

²⁴⁰ F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 64.

²⁴¹ Tamtéž, str. 59.

²⁴² Tamtéž, str. 58.

²⁴³ BAATZ 2018, op. cit., str. 447.

si situaci, kdy oba brokeri porušili své povinnosti, jediným východiskem bude v zásadě žaloba pojištěného na *producing broker*, který má následně nárok na regresní náhradu ze strany *placing broker*. Odpovědnost *producing broker* vůči pojištěnému je ovšem omezena pouze na povinnost řádné péče při dosazování *placing broker* a povinnost dávat mu vhodné pokyny.²⁴⁴ Nicméně existují i případy, kdy *placing broker* bude mimosmluvně odpovědný vůči pojištěnému, ovšem pouze v okamžiku, kdy pojištěný prokáže tzv. domněnku odpovědnosti. Domněnka odpovědnosti se považuje za prokázanou, když pojištěný věděl o zapojení *placing broker* a přímo s ním komunikoval o skutečnostech týkajících se pojištění.²⁴⁵

Lze shrnout, že trh námořního pojištění by se neobešel bez těchto odborných osob, které jsou mezičlánkem mezi jednotlivými střetávajícími se zájmy, neobešel. Role brokerů je pro tento trh naprosto klíčová, což se projevuje v množství úkolů, kterými jsou tyto osoby pověřeny. Broker je velkým pomocníkem pro subjekty poptávající pojištění svých rizik, jelikož pouze on zná do detailu jejich situaci a konkrétní potřeby.

2.3.3 Pojistné

Jelikož je anglické právo založeno na specifickém principu protiplnění (*consideration*), institut pojistného chápeme jako protiplnění ze strany pojištěného za poskytnuté pojistné krytí. Konstrukce pojistného je v rámci anglického práva zvláštní a jedinečná, a to především z důvodu vysokého významu brokerů.

Kostra anglické právní úpravy pojistného v námořním pojištění je založena na obyčejovém pravidle, které se postupně vyvinulo v institut kodifikovaný v § 53 odst. 1 MIA 1906. Tam je stanoveno, že pokud byl broker použit k uzavření pojistné smlouvy, je přímo odpovědný pojistiteli za zaplacení pojistného, ledaže bylo ujednáno jinak. Toto pravidlo je založeno na fikci, že broker zaplatil pojistiteli pojistné, ten toto pojistné půjčil brokerovi, a v důsledku toho je broker přímo odpovědný pojistiteli za zpětné zaplacení pojistného.²⁴⁶ Tato fikce dále zahrnuje domněnku, že pojištěný byl zbaven své povinnosti zaplatit pojistné pojistiteli v důsledku zaplacení pojistného brokerovi. Ve výsledku pojistitel nemůže žalovat pojištěného kvůli nezaplacení pojistného a tato žaloba by musela být podána proti brokerovi.

Broker je povinen zaplatit pojistné okamžikem ujednaným ve smlouvě, a pokud nebylo nic ujednáno, okamžikem uzavření pojistné smlouvy. Lze dohodnout, že pojistné bude placeno ve splátkách. Dojde-li k ukončení pojistné smlouvy, pojištěný je i přesto povinen zaplatit celé pojistné, ledaže bylo

²⁴⁴ BAATZ 2018, op. cit., str. 448.

²⁴⁵ Viz judikát *BP Plc v AON Ltd (No 2)* [2006] EWHC 424 (Comm); [2006] Lloyd's Rep IR 577.

²⁴⁶ BAATZ 2018, op. cit., str. 448.

výslovně ujednáno jinak. Ve prospěch pojištěného některé standardizované klauzule používané v námořním pojištění stanoví podmínky pro vratku nebo refundaci pojistného, například v případech výpovědi pojistné smlouvy.²⁴⁷ Obvykle také brokeri vkládají do pojistek výpovědní klauzuli, kterou se chrání proti důsledkům nezaplacení pojistného pojištěným. Kromě výpovědní klauzule disponuje broker také zástavním právem na pojistku, a to v situacích, kdy nedojde k zaplacení pojistného pojištěným anebo pokud pojištěný neuhradí své jiné závazky vůči brokerovi.²⁴⁸

Pravidlem je, že výše pojistného je smluvně ujednána, přičemž dle anglického práva smlouva nemůže být vynucována, pokud chybí ujednání ohledně podstatné náležitosti smlouvy.²⁴⁹ Dojde-li pouze k ujednání, že určitá suma má být zaplacena, a to bez přesného ujednání částky pojistného, platí že bude zaplaceno přiměřené pojistné.²⁵⁰ Stejně pravidlo se uplatní také v situacích, kdy je pojistná smlouva obnovena nebo prodloužena. Obdobné platí v okamžiku, kdy je v pojistné smlouvě ujednáno, že v případě určité události bude zaplaceno dodatečné pojistné, ale není ujednána jeho konkrétní výše. Problematika dodatečného pojistného je obsáhle upravena také ve standardizovaných klauzulích, které mohou být součástí pojistné smlouvy.²⁵¹

Z charakteristiky pojistné smlouvy a anglického právního řádu vyplývá důležitá povinnost pojistitele vrátit pojištěnému zaplacené pojistné.²⁵² V okamžiku, kdy riziko vymezené ve smlouvě vůbec nevznikne po jejím uzavření, nastává tzv. absolutní selhání principu protiplnění a pojistitel je odpovědný za vrácení pojistného přímo pojištěnému. Pojistné se vrací ovšem pouze, pokud nedošlo k žádnému podvodnému nebo nezákonnému jednání ze strany pojištěného nebo jeho brokera.²⁵³ Stejně platí pro případy zrušení pojistné smlouvy pojistitelem nebo případy, kdy pojištěný nemá pojistný zájem.²⁵⁴

2.3.4 Informační povinnost

Oblast informační povinnosti v anglickém právu doznala velkých změn přijetím IA 2015 v srpnu 2016, jakožto největšího reformního aktu v oblasti pojištění od přijetí MIA 1906. Před přijetím IA 2015 byla nadepsaná povinnost označena jako princip nejvyšší dobré víry²⁵⁵ a IA 2015 jej předefinoval na

²⁴⁷ Viz například čl. 25 klauzulí International Hull Clauses (1/11/03).

²⁴⁸ GÜRSES 2017 op. cit., str. 146.

²⁴⁹ F.D. ROSE 2012, op. cit., str. 161.

²⁵⁰ Tzv. „*reasonable premium*“.

²⁵¹ Viz například čl. 2 Institute Time Clauses (Hulls) (1/10/83) nebo čl. 3 Institute Time Clauses (Freight) (1/10/83).

²⁵² § 84 odst. 1 MIA 1906.

²⁵³ GÜRSES 2017 op. cit., str. 151.

²⁵⁴ § 84 odst. 3 písm. a) a § 84 odst. 3 písm. c).

²⁵⁵ Tzv. „*duty of utmost good faith*“.

princip řádné prezentace rizika.²⁵⁶ Princip nejvyšší dobré víry ovšem nadále platí a v důsledku změn se uplatní v předmluvní fázi i ve fázi po uzavření smlouvy, jakožto obecný princip pokrývající celý smluvní vztah.²⁵⁷ Na opačné straně se druhý zmíněný princip uplatní pouze v předmluvní fázi,²⁵⁸ přičemž je rozdělen na:

- 1) povinnost oznámit určité podstatné skutečnosti,²⁵⁹
- 2) povinnost neuvádět zkreslené informace o podstatných skutečnostech týkajících se pojištění.²⁶⁰

2.3.4.1 Předmluvní povinnost oznámit určité skutečnosti

V rámci předmluvní oznamovací povinnosti musí pojištěný dobrovolně sdělit každou podstatnou skutečnost, kterou zná nebo by měl znát, a to v uspokojivém rozsahu. V uspokojivém rozsahu je oznamovací povinnost pojištěného splněna, pokud je oznamovaná skutečnost dostatečně jasná a přístupná obezřetnému pojistiteli.²⁶¹ Pokud pojištěný neoznámí každou podstatnou skutečnost dle pravidla nadepsaného výše, oznamovací povinnost se přesto považuje za splněnou za předpokladu, že toto neoznámení upozorní obezřetného pojistitele na nutnost dalšího prověřování za účelem odкрыtí dalších podstatných skutečností, ale tento pojistitel neprovede další šetření (tzv. domnělé oznámení).²⁶² U oznamování je povinností pojištěného označit dokumenty, které jsou nejpodstatnější pro posouzení rizika.

IA 2015 dále uvádí domněnky, které stanoví, z jakých zdrojů fyzická osoba nebo právnická osoba určité skutečnosti zná. Fyzická osoba zná skutečnosti, které jsou jednak známy této fyzické osobě a jednak osobám, které jsou odpovědné za pojištění této fyzické osoby.²⁶³ Právnická osoba zase zná skutečnosti, které jsou jednak známy osobám tvořícím vrchní vedení právnické osoby, jednak osobám, které jsou odpovědné za pojištění této právnické osoby.²⁶⁴ Za osoby odpovědné za pojištění fyzické nebo právnické osoby se považuje jednotlivec, který se podílí na procesu obstarávání pojistného krytí na účet pojištěného,

²⁵⁶ Tzv. „*duty of fair presentation of the risk*“.

²⁵⁷ § 17 MIA 1906 stanoví, že pojistné smlouvy námořního pojištění jsou smlouvy založené na principu nejvyšší dobré víry. Obecně to znamená, že smluvní strany musí jednat otevřeně, spravedlivě a seriózně.

²⁵⁸ BAATZ 2018, op. cit., str. 450.

²⁵⁹ Tzv. „*duty of disclosure*“.

²⁶⁰ Tzv. „*duty not to misrepresent material facts*“.

²⁶¹ § 3 odst. 3 písm. b) IA 2015. Toto pravidlo zabraňuje, aby byl pojistitel zahlčován kvantem informací bez jakéhokoliv významu pro pojištění.

²⁶² § 3 odst. 4 písm. b) IA 2015.

²⁶³ § 4 odst. 2 IA 2015.

²⁶⁴ § 4 odst. 3 IA 2015.

příčemž je nerozhodné, zda se tento jednotlivec podílí na obstarávání pojistného krytí jako zaměstnanec pojištěného, broker nebo zaměstnanec brokera.²⁶⁵ Z uvedeného vyplývá, že touto osobou bude například manažer řízení rizika či jakýkoliv zaměstnanec, který se podílí na sestavování dat důležitých pro pojištění, anebo zaměstnanec, který se jakkoli podílí na jednáních o pojistném krytí.

Pro úplnost je dlužno zmínit, že pojištěný by měl znát skutečnosti, které by byly odhaleny přiměřeným prošetřením informací dostupných pojištěnému.²⁶⁶

Jelikož došlo účinností IA 2015 ke zrušení § 19 MIA 1906, zákonná úprava nyní neobsahuje oddělenou oznamovací povinnost brokera vůči pojistiteli, a proto tato povinnost bude postížena v rámci § 4 odst. 2 nebo § 4 odst. 3 IA 2015. Brokerova znalost podstatných skutečností tedy bude přičítaná pojištěnému a ten za ni ponese odpovědnost.

Jak MIA 1906, tak IA 2015 obsahuje výčet skutečností, které nemusí být oznámeny, pokud ohledně nich pojistitel nevznesl dotaz na pojištěného. Mezi tyto skutečnosti dle IA 2015 patří:²⁶⁷

- 1) skutečnosti, které snižují riziko,²⁶⁸
- 2) skutečnosti, které pojistitel zná,
- 3) skutečnosti, které by pojistitel měl znát,
- 4) skutečnosti, jejichž znalost ze strany pojistitele se předpokládá,
- 5) skutečnosti, jejichž oznámení se pojistitel vzdal.

2.3.4.2 Povinnost neuvádět zkreslené informace o podstatných skutečnostech

Povinnost neuvádět zkreslené informace o podstatných skutečnostech tvoří druhou větev předmluvního principu řádné prezentace rizika. V rámci tohoto principu je stanoveno několik domněnek, které určují, kdy určité oznámení je pravdivé nebo není. Pro tento účel je nutno rozlišovat 1) oznámení faktu a 2) oznámení určitého očekávání nebo přesvědčení.²⁶⁹ Přestože došlo přijetím IA 2015 ke zrušení ustanovení MIA 1906, týkajících se této problematiky, nová úprava je nadále postavena na stejných principech. Je proto podmínkou, aby každé oznámení podstatné skutečnosti ze strany pojištěného nebo

²⁶⁵ § 4 odst. 8 písm. b) IA 2015.

²⁶⁶ § 4 odst. 6 IA 2015.

²⁶⁷ § 3 odst. 5 IA 2015.

²⁶⁸ Jedná se například o skutečnost, že plavidlo kotví v přístavu se striktními bezpečnostními opatřeními.

²⁶⁹ §20 odst. 3 MIA 1906 v původní znění.

jeho brokera před uzavřením pojistné smlouvy bylo pravdivé.²⁷⁰ Oznamuje-li pojištěný skutečnost ve formě očekávání nebo přesvědčení, platí, že toto oznámení bylo pravdivé, pokud bylo učiněno v dobré víře.²⁷¹ Vedle toho oznámení faktu musí být pravdivé, pokud se skutečnost a to, co bylo oznámeno, se dle pojistitele podstatně neliší.²⁷² Jelikož se jedná o předsmulvňní povinnost, jakékoli oznámení zkreslené informace může být napraveno před uzavřením pojistné smlouvy

Jedním z důležitých soudních rozhodnutí týkajících se dobré víry je spor *Eagle Star Insurance Co Ltd v Games Video Co (GVC) SA (The Game Boy)*.²⁷³ V tomto sporu pojištěný (*The Game Boy*) zakoupil loď za účelem jejího přestavění na plovoucí kasino, přičemž ji pojistil na \$ 1.800.000. Zatímco bylo loď zakotvena v loděnici, došlo na palubě k explozi. Následně došlo ke konfliktu, když pojistitel tvrdil, že loď měla hodnotu \$ 100.000. Soud po provedení znaleckých posudků a výslechů svědků dospěl k závěru, že deklarovaná hodnota přesahující milion dolarů, jakožto oznámení určitého přesvědčení, nebyla v souladu s principem dobré víry ze strany pojištěného, a proto došlo k porušení povinnosti neuvádět zkreslené informace o podstatných skutečnostech, jelikož žádná okolnost, ani případné pronajmutí plavidla provozovateli kasina, by neopravňovalo ohodnocení lodě ve výši \$ 1.800.000.

2.3.4.3 Podstatné skutečnosti

Za podstatné skutečnosti, na které se vztahují nadepsané informační povinnosti, považujeme okolnosti, které by ovlivnily úsudek pojistitele ohledně nastavení pojistného či rozhodnutí, zda vůbec pojistí konkrétní riziko.²⁷⁴ Jmenovitě jde tedy o každou skutečnost, kterou by obezřetný pojistitel chtěl znát za účelem ohodnocení rizika.²⁷⁵ V těchto situacích nese důkazní břemeno pojistitel, který používá výpovědi expertů z jednotlivých odvětví trhu k prokázání faktu, že je některá skutečnost podstatná. Za účelem prokázání podstatnosti určité skutečnosti se provádí tzv. test pouhého vlivu,²⁷⁶ který lze v širším pojetí označit za tzv. test závažnosti.²⁷⁷ Test pouhého vlivu, jakožto užší pojetí testu závažnosti, se vyvinul v průběhu let ze soudní praxe, přičemž probíhaly různé pokusy týkající se určování závažnosti skutečností. Až soudním rozhodnutím *Pan Atlantic Co Ltd v Pine Top Insurance Co Ltd*²⁷⁸ došlo k autoritativnímu

²⁷⁰ § 20 odst. 1 MIA 1906.

²⁷¹ § 20 odst. 5 MIA 1906.

²⁷² § 20 odst. 4 MIA 1906.

²⁷³ *Eagle Star Insurance Co Ltd v Games Video Co (GVC) SA (The Game Boy)* [2004] EWHC 15 (Comm); [2004] 1 Lloyd's Rep 238.

²⁷⁴ § 18 odst. 2. MIA 1906.

²⁷⁵ BAATZ 2018, op. cit., str. 453.

²⁷⁶ Tzv. „*mere influence test*“.

²⁷⁷ Tzv. „*test of materiality*“.

²⁷⁸ *Pan Atlantic Insurance Co Ltd v Pine Top Insurance Co Ltd* [1995] 1 AC 501; [1994] 2 Lloyd's Rep 427.

rozhodnutí, že se v těchto záležitostech bude používat právě test pouhého vlivu. Výhodou této formy oproti ostatním je, že aby byla prokázána podstatnost určité skutečnosti ze strany pojistitele, není třeba zároveň prokázat, že tato určitá skutečnost by měla za následek nepříznivé ovlivnění úsudku pojistitele ohledně nastavení pojistného či uzavření pojistné smlouvy. Stačí tedy pouhý fakt, že pojistitel má zájem poznat určitou skutečnost.

Nová právní úprava v IA 2015 uvádí demonstrativní výčet podstatných skutečností.²⁷⁹ Jedná se o:

- 1) speciální nebo neobvyklé skutečnosti vztahující se k riziku,
- 2) jakákoliv zvláštní obava, která vedla pojištěného k vyhledání pojištění rizika,
- 3) cokoliv, co je považováno osobami zabývajícími se konkrétním druhem pojištění a konkrétním oborem obchodní činnosti za skutečnost, která by měla být oznámena v rámci předmluvní informační povinnosti.

Podstatné skutečnosti se obecně dělí do dvou kategorií, a to fyzická (hmotná) rizika a morální rizika.

Fyzická rizika zahrnují například charakteristiku přístavu a zpravidla se jedná o všechny patrné vlastnosti škodní expozice, jež zvyšují pravděpodobnost a závažnost škody.

Morální rizika jsou ve srovnání s fyzickými riziky komplikovanějším a kontroverznějším tématem. Morální rizika mohou zahrnovat cokoliv, co může naznačovat, zda je pojištěný vhodnou osobou k obchodování.²⁸⁰ Jedná se například o spáchání trestného činu, pokus podvést třetí osobu, předchozí porušení svých povinností a za určitých podmínek také o nezaplacení pojistného za jiné pojistné krytí.

2.3.4.4 Opravná opatření jako následky porušení předmluvní informační povinnosti a „inducement“

Oblast následků porušení principu řádné prezentace rizika byla před přijetím IA 2015 jednoduchá na pochopení, jelikož znala pouze opravné opatření²⁸¹ ve formě zrušení (anulování) smlouvy. IA 2015 tuto problematiku změnil a rozvinul podmínkami, které musí být splněny u jednotlivých následků porušení informační povinnosti.

Na tomto místě je potřeba se zmínit o tzv. „inducementu“, jakožto základní podmínce pro domáhání se opravného opatření v důsledku porušení informační povinnosti. „Inducement“

²⁷⁹ § 7 odst. 4 IA 2015.

²⁸⁰ BAATZ 2018, op. cit., str. 454.

²⁸¹ Tzv. „remedy“.

se prokazuje tzv. testem podnětu, který byl judikován v již zmíněném soudním rozhodnutí *Pan Atlantic Insurance*. Aby byl zmíněný test splněn, pojistitel musí prokázat, že skutečnost, která nebyla oznámena nebo byla zkreslená, byla tzv. podstatnou skutečností, a neoznámení nebo zkreslení této skutečnosti bylo podnětem pro pojistitele, aby uzavřel pojistnou smlouvu.

Porušení informační povinnosti je pro úplnost potřeba rozdělit na porušení úmyslné nebo nezodpovědné,²⁸² a na porušení, které nebylo úmyslné ani nezodpovědné.

Tyto dvě formy porušení jsou tzv. kvalifikačním porušením, které je další podmínkou, aby se pojistitel mohl domáhat opravného opatření. Nadepsané rozlišení je v neposlední řadě důležité pro aplikaci konkrétních zákonných opravných opatření. O úmyslné nebo nezodpovědné porušení se jedná, pokud pojištěný věděl, že porušuje svou informační povinnost, anebo pokud mu bylo lhostejné, že porušoval nebo neporušoval svou informační povinnost.²⁸³

Opravná opatření jsou uvedena v příloze č. 1 k IA 2015. Zde se mimo jiné stanoví, že pojistitel může zrušit pojistnou smlouvu pouze v případech úmyslného nebo nezodpovědného porušení informační povinnosti, přičemž v této situaci nemusí pojištěnému vracet pojistné. V případech, kdy porušení nebylo úmyslné ani nezodpovědné, bude opravné opatření záležet na tom, co by pojistitel udělal, kdyby nedošlo k porušení informační povinnosti.²⁸⁴

2.4 Závazné smluvní povinnosti a další podmínky v pojistné smlouvě

Ustanovení pojistné smlouvy mohou mít v určitých případech formu závazné smluvní povinnosti (tzv. „*warranty*“), přičemž její porušení pojištěným způsobuje veliké následky. Kromě „*warranty*“ může pojistná smlouva obsahovat i další podmínky (tzv. „*insurance conditions*“). Oblast závazných smluvních povinností a dalších podmínek doznala přijetím IA 2015 důležitých změn, zejména v oblasti jejich porušení. Obecně řečeno, nová právní úprava zmírňuje nerovnosti mezi pojištěným a pojistitelem, jakožto silnější stranou. Tyto změny lze pouze kvitovat, jelikož následky porušení nadepsaných ustanovení ve staré právní úpravě mohly vést až k nespravedlnostem vůči pojištěnému.

2.4.1 Závazné smluvní povinnosti

Dle § 33 odst. 1 MIA 1906 se závaznou smluvní povinností rozumí „*slib učiněný pojištěným, že určitá činnost bude nebo nebude vykonána, anebo že nějaká podmínka má být naplněna, případně*

²⁸² Úmyslné nebo nezodpovědné porušení informační povinnosti prokazuje pojistitel.

²⁸³ § 8 odst. 5 IA 2015.

²⁸⁴ Mohlo by například dojít ke zrušení smlouvy, a to za předpokladu, že by pojistitel prokázal, že by smlouvu v žádném případě neuzavřel.

potvrzení nebo odmítnutí určitého faktického stavu“. Každá závazná smluvní podmínka musí být doslovně splněna a není rozhodné, zda souvisí s pojistným rizikem nebo ne.²⁸⁵

Závazné smluvní povinnosti mohou mít formu nevýslovných povinností²⁸⁶ nebo výslovných povinností.²⁸⁷

Příkladem nevýslovných povinností je například v případech pojistek na okružní jízdu skutečnost, že plavidlo musí být způsobilé k námořní plavbě, a to na začátku této plavby.²⁸⁸ V případech výslovných povinností je pro určení skutečnosti, že se jedná o výslovnou závaznou smluvní povinnost důležité označení tohoto ustanovení slovy „warranty“ nebo „it is warranted“.²⁸⁹ Příkladem výslovné povinnosti je například ustanovení, které bylo zmíněno v nedávném sporu *Amlin Corporate Member Ltd*,²⁹⁰ ve znění „it is expressly warranted that the carrying vessel shall not sail or put out of Sheltered Port when there is a typhoon or storm warning at that port nor when her destination or intended route may be within the possible path of the typhoon or storm announced at the port of Sailing, port of destination or any intervening point“. Nicméně chybějící označení smluvní povinnosti slovy „warranty“ nebo „it is warranted“ ještě samo o sobě neznamena, že se nejedná o výslovnou smluvní povinnost.²⁹¹ Stejně tak ani označení ustanovení nadepsanými slovy nemusí nutně znamenat, že bude konkrétní povinnost chápána jako výslovná. V těchto situacích bude rozhodná interpretace ze strany soudu.

Kromě nadepsaného rozdělení rozlišujeme ještě také:

1. současnou závaznou smluvní povinnost,²⁹²
2. pokračující závaznou smluvní povinnost.²⁹³

Současná závazná smluvní povinnost vyžaduje její dodržení v určité vymezeném okamžiku, například pouze na začátku smluvního vztahu. Na druhou stranu, pokračující závazná povinnost vyžaduje dlouhodobější dodržování, například aby pojištěný najal na dobu několika měsíců profesionálního kapitána.²⁹⁴

²⁸⁵ § 33 odst. 3 MIA 1906.

²⁸⁶ Tzv. „*implied warranty*“.

²⁸⁷ Tzv. „*express warranty*“.

²⁸⁸ Tzv. „*warranty of seaworthiness of ship*“.

²⁸⁹ BAATZ 2018, op. cit., str. 460.

²⁹⁰ *Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corp* [2014] EWCA Civ 1135; [2014] 2 Lloyd's Rep 561.

²⁹¹ Viz judikát *HIH Casualty & General Insurance Ltd v New Hampshire Insurance Co* [2001] EWCA Civ 735; [2001] Lloyd's Rep IR 596.

²⁹² Tzv. „*present warranty*“.

²⁹³ Tzv. „*continuing warranty*“.

²⁹⁴ Viz judikát *Brownsville Holdings Ltd v Adamjee Insurance Co Ltd (The Milasan)* [2000] 2 All ER (Comm) 803; [2000] 2 Lloyd's Rep 458.

Dojde-li k porušení závazné smluvní povinnosti, pojistitel není odpovědný za škodu krytou pojistnou smlouvou, která vznikla po porušení této povinnosti pojištěným, ale pouze do doby, než je toto porušení napraveno.²⁹⁵ V mezidobí mezi porušením povinnosti a jejím napravením je tedy pojistné krytí přerušeno. Toto ustanovení změnilo dosavadní právní úpravu ve prospěch pojištěného, jelikož dříve porušení závazné smluvní povinnosti automaticky zbavovalo pojistitele jeho odpovědnosti. Důležité je, že za určitých okolností může pojistitel prominout nesplnění povinnosti,²⁹⁶ a to formou tzv. příslibu závazných ústupků.²⁹⁷

2.4.2 Další podmínky v pojistné smlouvě

Další podmínky obsažené v pojistné smlouvě (tzv. „*insurance conditions*“) mohou existovat ve dvou formách, tedy jako:²⁹⁸

1. jednoduchá podmínka,²⁹⁹
2. předchozí podmínka.³⁰⁰

Jednoduché podmínky jsou obdobou neurčitých/nepojmenovaných podmínek v anglickém obecném smluvním právu. Závažné porušení jednoduché podmínky opravňuje pojistitele zrušit pojistnou smlouvu. Méně závažné porušení zase opravňuje pojistitele žalovat na náhradu způsobené škody.³⁰¹

Předchozí podmínky mohou předcházet:

1. pojistné smlouvě, nebo
2. odpovědnosti pojistitele.

Dojde-li k porušení podmínky předcházející pojistné smlouvě, pojistná smlouva nevznikne. V druhém případě pojistná smlouva vznikne, ale pojistitel nebude povinen poskytnout pojistné plnění stanovené v pojistné smlouvě.³⁰²

2.4.3 Porušení ustanovení nezvyšujících riziko škody - § 11 IA 2015

Ustanovení § 11 je novinkou v anglickém právu, která v předchozí právní úpravě neměla obdoby. Toto ustanovení je důležité, jelikož v případě naplnění podmínek stanovených v rámci § 11 může

²⁹⁵ § 10 odst. 2 IA 2015.

²⁹⁶ GÜRSES 2017 op. cit., str. 124.

²⁹⁷ Tzv. „*promissory estoppel*“.

²⁹⁸ BAATZ 2018, op. cit., str. 462.

²⁹⁹ Tzv. „*mere condition*“.

³⁰⁰ Tzv. „*condition precedent*“.

³⁰¹ BAATZ 2018, op. cit., str. 462.

³⁰² Tamtéž, str. 463.

pojištěný nárokovat pojistné plnění, přestože porušil smluvní podmínky nebo závazné smluvní povinnosti a další podmínky pojistné smlouvy.³⁰³

Základní podmínkou je, že se ustanovení § 11 netýkají smluvních podmínek „definujících riziko jako celek“. Tato podmínka je zatím nejasná a předpokládá se, že bude předmětem soudních rozhodnutí v dohledné době.

Druhou podmínkou je, že porušené ustanovení vložené do smlouvy má za cíl zmírnit škodu určitého druhu, škodu v určitém místě nebo škodu v určitém čase.³⁰⁴

Dojde-li k naplnění nadepsaných podmínek, pojištěný musí ještě prokázat, že porušení ustanovení zmírňujícího riziko nemohlo mít za následek zvýšení rizika škody, která vznikla za daných okolností.³⁰⁵

Představme si tedy situaci, že součástí smlouvy je závazná smluvní povinnost týkající se protipožární ochrany (tzv. „*fire alarm warranty*“) a pojištěný ji poruší. Následně dojde ke škodě vzniklé vloupáním. Za normálních okolností, dle § 9 a § 10 IA 2015, by došlo k přerušení pojistného krytí v důsledku porušení závazné smluvní povinnosti. Díky užití § 11 IA 2015 ale pojištěný může prokázat, že porušení této povinnosti nemohlo mít za následek zvýšení rizika škody způsobené vloupáním, a proto bude moci nárokovat poskytnutí pojistného plnění.

2.5 Pojistný zájem

Pojistný zájem je jedním ze základních principů námořního pojištění vedle principu řádné prezentace rizika či principu odškodnění. Obecně platí, že jakákoliv osoba mající zájem na pojistném riziku v námořním pojištění má také pojistný zájem.³⁰⁶ Je důležité si uvědomit, že majetek, jakožto předmět pojištění, není pojistným zájmem. Pojistným zájmem v námořním pojištění je finanční zájem na předmětu pojištění, ve smyslu že pokud je majetek nepojištěný a zničen nebo poškozen, vlastník by musel najít vlastní finanční prostředky k jeho napravení či nahrazení.

³⁰³ SOYER, Baris a Malcolm A. CLARKE. *The Insurance Act 2015: a new regime for commercial and marine insurance law*. New York, NY: Informa Law from Routledge, 2017. 58 s. ISBN 9781138683303.

³⁰⁴ § 11 odst. 1 IA 2015.

³⁰⁵ § 11 odst. 3 IA 2015.

³⁰⁶ § 5 odst. 1 MIA 1906.

Pojistný zájem nebo alespoň předpoklad pojistného zájmu musí být dán v okamžiku uzavírání pojistné smlouvy a pojištěný jej musí dokázat³⁰⁷ v okamžiku vzniku škody na předmětu pojištění.³⁰⁸ Pojistná smlouva je absolutně neplatná, dojde-li k jejímu uzavření, aniž by existoval pojistný zájem.³⁰⁹

Nadepsané prokazování pojistného zájmu může být složité v případech pojištění nákladu/zboží, jelikož v těchto situacích dochází k postoupení práv z pojistky z prodávajícího na kupujícího. Kupující se proto může ocitnout v situaci, kdy jen těžko prokáže pojistný zájem v okamžiku vzniku škody. Za tímto účelem obsahují MIA 1906 a klauzule ICC ustanovení známé jako „lost or not lost“, které stanoví, že není-li škoda známa pojištěnému ani pojistiteli v době přechodu práv z pojistky, kupující/příjemce zboží může přesto nárokovat poskytnutí pojistného plnění.³¹⁰

Pojistný zájem lze dělit na:

1. pojistný zájem na zboží,³¹¹
2. pojistný zájem na kasku.³¹²

Mezi pojistné zájmy na zboží patří:

1. vlastnictví,
2. dopravné,
3. náklady na pojištění,
4. předpokládaný zisk,
5. dílčí vlastnictví,
6. anulovatelný zájem,³¹³
7. podmíněný majetkový zájem,³¹⁴

³⁰⁷ Povinnost dokázat pojistný zájem v okamžiku vzniku škody je prominuta v případě uzavření pojistné smlouvy ve formě tzv. PPI pojistky. Samotná existence takové pojistky je důkazem o existenci pojistného zájmu v tomto okamžiku. V žádném případě to neznamená možnost uzavřít pojistnou smlouvu bez pojistného zájmu.

³⁰⁸ § 6 MIA 1906.

³⁰⁹ § 4 odst. 2 MIA 1906. Jedná se o tzv. „*gaming or wagering contract*“.

³¹⁰ § 6 odst. 1 MIA 1906 nebo čl.11.2 ICC 2009.

³¹¹ Tzv. „*cargo interest*“.

³¹² Tzv. „*hull interest*“.

³¹³ Tzv. „*defeasible interest*“. Jedná se o pojistný zájem související s přechodem právního titulu ke zboží z prodávajícího na kupujícího.

³¹⁴ Tzv. „*contingent interest*“. Jedná se o pojistný zájem související s možností kupujícího odmítnout převzít zboží.

8. náklady na dopravu do cílového místa určení³¹⁵
9. provize agenta jednajícího na účet vlastníka zboží.³¹⁶

Mezi pojistné zájmy na kasku patří:

1. vlastnictví,
2. dílčí vlastnictví,
3. pojistné,
4. pojistný zájem charterera,
5. dopravné,
6. tzv. „*disbursements*“ (výplaty),³¹⁷
7. pojistný zájem hypotečního věřitele,³¹⁸
8. smluvní odpovědnost,³¹⁹
9. obecná odpovědnost vůči třetím osobám.

Obecná odpovědnost vůči třetím osobám (tzv. „*third-party liability*“) je velice důležitým pojistným zájmem, přičemž majitel lodi může tuto odpovědnost založit mnoha způsoby. Nicméně, pouze jeho kolizní odpovědnost (odpovědnost za kolizi plavidel) je kryta na obecném trhu pojištění, a to maximálně ve výši ¾ jeho celkové odpovědnosti. Mezi další důvody obecné odpovědnosti vůči třetím osobám patří například zranění/smrt posádky či odpovědnost za odstranění ztroskotané lodi. Tyto případy jsou kryty P&I kluby.

³¹⁵ Tzv. „*forwarding expenses*“. Uplatní se v okamžiku, kdy dojde k vyložení nákladu v jiném místě než v místě určení, například z důvodu stávky v přístavu určení. Tyto náklady se obvykle pojišťují na roční bázi a mohou se použít například Institute Strikes Clauses (cargo) 1/1/09.

³¹⁶ Tzv. „*commission*“. Agent jednající na účet vlastníka zboží si může nechat pojistit provizi, kterou očekává po bezpečném doručení zboží.

³¹⁷ Jedná se o pojistný zájem majitele lodi. „*Disbursements*“ jsou určité výdaje, které musí vynaložit kapitán lodi za účelem dokončení plavby.

³¹⁸ Tzv. „*mortgagees interest*“. Uplatní se v případech, kdy za účelem koupě lodi majitel zastaví svou jinou loď. Zástavní věřitel má poté pojistný zájem v rozsahu půjčky na koupi lodi.

³¹⁹ Tento pojistný zájem je pojišťován u P&I klubů.

3 Druhy námořního pojištění

Námořní pojištění se v námořní nákladní přepravě vyskytuje v různých podobách, konkrétně jej lze dělit na:

- 1) pojištění plavidel – kasko pojištění,³²⁰
- 2) pojištění zásilek (nákladu/zboží),³²¹
- 3) pojištění odpovědnosti rejdaře.³²²

Každý druh pojištění je předmětem úpravy standardizovaných klauzulí, které vznikají na půdě IUA za spolupráce s profesními organizacemi v rámci jednotlivých oborů pojištění, s výjimkou pojištění odpovědnosti rejdaře, které je regulováno pravidly vydávanými jednotlivými P&I kluby.

V rámci této kapitoly si blíže vymezíme základy nadepsaných druhů pojištění, krytá rizika, výjimky z pojistného krytí a další podmínky za použití relevantních právních předpisů a klauzulí.

3.1 Pojištění plavidel – kasko pojištění (H&M pojištění)

H&M pojištění je pojistným krytím pro plavidlo samotné a jeho mechanické části. Rozdělení na „*hull*“ (trup) a „*machinary*“ (mechanické části/motor) se odvozuje od přechodu z plachetnicových lodí na plavidla s parním pohonem v 19. století a souvisí s judikátem *The Inchmaree*,³²³ který bude podrobněji rozebrán v další části této práce. Později došlo k spojení „*hull*“ a „*machinary*“, což dalo vzniknout dnešní podobě tohoto druhu pojištění.³²⁴

Kasko pojištění je podrobně upravováno klauzulemi, které mohou tvořit součást pojistné smlouvy, přičemž mezi ně patří například:³²⁵

1. Institute Hull Clauses 1983 – Time (dále jen „IHC 1983“),
2. Institute Hull Clauses 1995 – Time (dále jen „IHC 1995“),
3. International Hull Clauses 2003 (dále jen „IHC 2003“),

³²⁰ Tzv. „*hull and machinery insurance (H+M insurance)*“.

³²¹ Tzv. „*cargo insurance*“.

³²² Tzv. „*protection and indemnity insurance (P&I insurance)*“.

³²³ *Thames v & Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser & Co, The Inchmaree* [1887] 12 App Cas 484.

³²⁴ BAATZ 2018, op. cit., str. 470.

³²⁵ Německou obdobou těchto klauzulí jsou DTV Hull Clauses 1978.

4. Institute Voyage Clauses (Hulls) 83 nebo 95.

Je nutno podotknout, že v absolutní většině případů je pojištění plavidel uzavíráno ve formě pojistky na určitou dobu, například 12 měsíců. Pojištění plavidla na okružní jízdu je nicméně také možné a používá se například v situacích, kdy je nová loď dopravována z loděnice kupujícímu či pokud je loď dopravována do loděnice za účelem opravy.

3.1.1 Rizika a výjimky

Vymezení pojistitelných rizik se v rámci nadepsaných klauzulí příliš neliší a v případě IHC 2003 zahrnuje:³²⁶

1. nebezpečí moře, řek, jezer a jiných vod,
2. požár a exploze,
3. násilnou krádež,
4. vhození nákladu do moře,
5. pirátství,
6. kontakt s dopravními prostředky a objekty v přístavech nebo docích,
7. zemětřesení,
8. vulkanické erupce,
9. úder blesku,
10. nehody při nakládce, vykládce,
11. kontakt s letadly a kosmickými předměty.

Na tomto místě je potřeba pojednat o nadepsaném soudním sporu *The Inchmaree*,³²⁷ který měl za následek vytvoření tzv. „*inchmaree*“ klauzule, která je zahrnuta v standardizovaných souborech uvedených výše. V 19. století došlo k již zmíněnému přechodu na parní pohon a vyvstala otázka, zda mechanické závady mají být zahrnuty pod tzv. „*perils of the sea*“, jelikož závady tohoto typu mohly nastat jak na moři, tak na souši. Dle zavedeného názoru nemohly být mechanické závady zahrnuty do pojmu „*perils of the sea*“, a proto nemohlo být ani poskytnuto pojistné krytí. Právě v důsledku reakce trhu na argumentaci soudu došlo ke vzniku „*inchmaree*“ klauzule, která poskytuje pojistné krytí

³²⁶ Čl. 2.1 IHC 2003.

³²⁷ V tomto sporu došlo k poškození mechanické pumpy kondenzovanou solí v důsledku proniknutí mořské vody trupem lodi.

v případech mechanických závad a nedbalosti posádky. Tuto klauzuli lze dohledat v čl. 2.2 IHC 2003 nebo v čl. 6.2 IHC 1983 a 1995 a kryje:

1. protřzení kotlů nebo rozbití hřidel s výjimkou nákladů na opravu těchto zařízení,
2. jakoukoliv skrytou závadu na trupu nebo strojích s výjimkou nákladů na opravu těchto vad,
3. nedbalost kapitána, důstojníků, posádky nebo pilotů,
4. nedbalost opravářů nebo nájemců lodi, za předpokladu, že tyto osoby nejsou pojištěným,
5. úmyslné poškození lodi kapitánem, důstojníky nebo posádkou,³²⁸

za předpokladu, že ke škodě nedošlo v důsledku nedostatku řádné péče pojištěného, majitele lodi nebo manažerů lodi.

Vymezená pojistitelná rizika se vztahují dle IHC 2003 nejen na loď samotnou, ale také na pronajaté příslušenství lodě a tzv. „*parts taken off*“.³²⁹

Standardizované H&M klauzule také kryjí ¾ kolizní odpovědnosti,³³⁰ oběti a výlohy společné havárie, záchranu na moři, poškození plavidla způsobené zásahem státní moci za účelem snížení rizika znečištění či náklady na odvrácení a snížení škody (tzv. „*sue and labour expenses*“).³³¹

Výjimky z pojistného krytí v rámci ¾ kolizní odpovědnosti zahrnují jakékoliv peněžní částky, které musí pojištěný zaplatit v ohledně.³³²

1. odstranění nebo zneškodnění překážek, vraku, nákladu nebo jiné věci,
2. nemovité věci či jakéhokoliv jiného osobního majetku,
3. nákladu nebo jiného majetku na pojištěném plavidle,
4. smrti, zranění nebo nemoci,
5. znečištění nebo kontaminace jakékoliv věci nebo životního prostředí.

Mezi obecné výjimky patří jakékoliv ztráty, škody, náklady nebo odpovědnost způsobené.³³³

1. válkou, občanskou válkou, revolucí, povstáním, vzpourou,

³²⁸ Toto ustanovení zahrnuje každé protiprávní jednání vědomě spáchané kapitánem, důstojníky nebo posádkou ke škodě majitele lodi nebo nájemce lodi.

³²⁹ Čl. 3 a 4 IHC 2003.

³³⁰ Kolizní odpovědnost lze pojistit na 4/4 díky čl. 38 IHC 2003.

³³¹ Čl. 6, 8, 5 a 9 IHC 2003.

³³² Čl. 6.4 IHC 2003.

³³³ Čl. 29, 30 a 31 IHC 2003.

2. zjetím, konfiskací, zadržením
3. torpédy, bombami, plovoucími minami,
4. stávkami či občanskými nepokoji,
5. teroristou,
6. osobou jednajícím z politického motivu,
7. jaderným výbuchem.

Ne všichni majitelé lodí požadují pojistné krytí za podmínek nadepsaných výše, a proto se pojišťují za užití omezených podmínek, jelikož ušetří značné náklady na pojistném.³³⁴ Mezi omezené klauzule na pojistném trhu patří například:

1. Institute Time Clauses – Hulls (Total Loss, General Average, and Three-Fourths Collision Liability),
2. Institute Time Clauses – Hulls (Total Loss Only).

Naopak některé osoby vyžadují ještě doplňkovou ochranu, kterou jim standardní znění klauzulí neposkytuje. Může se jednat například o podmínky:

1. Institute War and Strikes Clauses, Hulls – Time,
2. Extended Conditions (Institute Additional Perils Clauses – Hulls), které umožňují poskytnout pojistné krytí nákladů, které nejsou zahrnuty v rámci „*inchmaree*“ klauzule.

3.1.2 Škody

V tomto oddílu diplomové práce je nutno blíže rozebrat institut škody a jeho dělení v námořním pojištění, jelikož je má svá specifika a souvisí se samotnou charakteristikou pojistné smlouvy v námořním pojištění. Tento výklad je použitelný i pro další druhy námořního pojištění, nikoliv pouze pro pojištění plavidel.

Ve všech druzích námořního pojištění se rozlišují úplné škody (tzv. „*total losses*“) a dílčí škody (tzv. „*partial losses*“). Dílčí škodou rozumíme jakoukoliv škodu, která není úplnou³³⁵ a ne všechny pojistné smlouvy a klauzule dílčí škody kryjí (viz výše).

Úplné škody se v námořním pojištění dělí na:

³³⁴ SAFFARINI 2016, op. cit., str. 77.

³³⁵ § 56 MIA 1906.

1. celkovou skutečnou škodu,³³⁶
2. technickou úplnou škodu.³³⁷

Celková skutečná škoda nastává, pokud loď (obdobné platí pro zboží) je natolik zničená či poškozená, že už ani nemůže být považována za loď, anebo v případech, kdy není zničena, je nevratně ztracena v důsledku konfiskace či najetí na mělčinu.³³⁸

Technickou úplnou škodou rozumíme například situaci, kdy by byly náklady na opravu a záchranu lodi vyšší než hodnota lodi po provedené opravě/záchraně. Druhým příkladem je situace, kdy se celková skutečná škoda jeví jako nevyhnutelná.³³⁹ Aby mohla být škoda považována za technickou úplnou škodu, je ze strany pojištěného vyžadováno zaslání oznámení o opuštění pojistiteli (tzv. „*notice of abandonment*“). Oznámením o opuštění pojištěný informuje pojistitele, že mu chce loď postoupit, v důsledku čehož se pojistitel stává vlastníkem předmětu pojištění. Účelem tohoto oznámení je záchrana čehokoliv z předmětu pojištění pojistitelem v jeho prospěch a v neposlední řadě je podmínkou úspěchu pojištěného při nárokování technické úplné škody. Kdyby nedošlo k tomuto oznámení, pojištěný by byl odškodněn pouze za dílčí škody. V určitých situacích ovšem toto oznámení není vyžadováno, především pokud neexistuje žádná možnost, jak by pojistitel mohl získat prospěch.

3.2 Pojištění zásilek (nákladu/zboží) – cargo pojištění

Cargo pojištění je největším druhem pojištění, když 54 % procent³⁴⁰ celosvětových příjmů z pojistného pochází právě z pojištění zásilek.³⁴¹ Celkové zisky z pojistného na pojištění zásilek činí \$ 15.000.000.000, z toho 43 % tvoří zisky v Evropě, která je nejdůležitějším a největším trhem námořního pojištění (statistiky k roku 2016).

Zpravidla platí, že cargo pojištění je uzavíráno ve formě „*open cover*“ nebo „*open policy*“ (viz výše). Drtivá většina pojistných smluv na cargo je sjednáváno jako „*voyage policy*“.

³³⁶ Tzv. „*actual total loss*“.

³³⁷ Tzv. „*constructive total loss*“.

³³⁸ § 57 MIA 1906.

³³⁹ GÜRSES 2017 op. cit., str. 210.

³⁴⁰ H&M pojištění tvořilo 25 % celosvětových příjmů z pojistného.

³⁴¹ Global Marine Insurance Report 2017. Cefor [online]. [cit. 2018-06-02]. Dostupné z: [http://www.cefor.no/Documents/Statistics/IUMI%20Statistics/2017/18.09._11.55_Seltmann%20\(2009_17\).pdf](http://www.cefor.no/Documents/Statistics/IUMI%20Statistics/2017/18.09._11.55_Seltmann%20(2009_17).pdf).

Cargo pojištění je samozřejmě také předmětem mnoha standardizovaných klauzulí, mezi které patří zejména:³⁴²

1. Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82 nebo 01/01/2009 (dále jen „ICC (A) 82“ nebo „ICC (A) 09“),
2. Institute Cargo Clauses (B) 1/1/82 nebo 01/01/2009 (dále jen „ICC (B) 82“ nebo „ICC (B) 09“),
3. Institute Cargo Clauses (C) 1/1/82 nebo 01/01/2009 (dále jen „ICC (C) 82“ nebo „ICC (C) 09“),
4. Institute War Clauses (Cargo) 1/1/82 nebo 01/01/2009,
5. Institute Strikes Clauses (Cargo) 1/1/82 nebo 01/01/2009.

Revize nadepsaných klauzulí v roce 2009 přinesla především pojmové změny, když přizpůsobila jazyk dnešní době.

Důležitou roli při tvorbě pojistných klauzulí mají také obchodní svazy, které si v průběhu let vyjednaly variace ICC (A), (B) a (C) pro použití v jejich specifických odvětvích obchodu. Z tohoto důvodu existují speciální klauzule pro:

1. mražená jídla,
2. uhlí,
3. ropné produkty,
4. komodity jako kakao, káva, bavlna, cukr, čaj, kůže či kovy,
5. jutu, dřevo
6. kaučuk,
7. mražené maso,
8. oleje, tuky a semena.

Důležitý význam pro cargo pojištění mají obchodní doložky v zahraničním obchodě Incoterms 2010, které přesně vymezují, která strana kupní smlouvy je odpovědná za co. Tyto doložky byly vytvořeny

³⁴² Německou obdobou těchto klauzulí jsou German General Rules of Marine Insurance, Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973), DTV Strikes and Civil Commotions Clauses 1984, DTV Nuclear Energy Clauses 1984, DTV War Clauses 1984.

Mezinárodní obchodní komorou v Paříži za účelem zvýšení právní jistoty a snížení sporů v mezinárodním obchodě. V současnosti mezi 4 nejpoužívanější doložky patří:

1. Ex Works (Ze závodu) – odpovědnost za vše je na kupujícím. Prodávající je odpovědný pouze za dání zboží k dispozici kupujícímu v objektu prodávajícího, anebo v jiném místě jako závod či skladiště.
2. Free on Board (Vyplaceně loď) – prodávající je povinen dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím v ujednaném přístavu nalodění, anebo obstarat dodání zboží tímto způsobem. Okamžikem dodání zboží na palubu lodi přechází riziko a veškeré náklady na kupujícího.
3. Cost, Insurance and Freight (Náklady, pojištění a přepravné) – prodávající dodává zboží na palubu lodi nebo obstarává dodání zboží tímto způsobem, přičemž rizika přechází na kupujícího dodáním zboží na palubu lodi. Prodávající má povinnost sjednat přepravní smlouvu a hradit náklady a přepravné potřebné k dodání zboží do sjednaného přístavu určení. Prodávající dále sjednává pojištění nákladu/zboží, ovšem pouze ve výši minimálního krytí. Má-li kupující zájem na vyšším krytí rizika, musí si ho sám sjednat, případně si tuto potřebu ujednat s prodávajícím. Toto pravidlo lze uplatňovat pouze pro námořní nebo vnitrozemskou vodní přepravu.³⁴³
4. Delivered Duty Paid (S dodáním clo placeno) – prodávající splní dodání okamžikem daní zboží k dispozici kupujícímu celně odbavené pro dovoz na příchozím dopravním prostředku připravené k vykládce kupujícím v ujednaném místě určení. Prodávající je odpovědný za veškeré celní formality a odbavení zboží pro vývoz i dovoz. Náklady a riziko tedy nese prodávající do sjednaného místa určení.

Je nutno mít na paměti, že probíhají jednání o změnách Incoterms v roce 2020 a mezi navrhované změny patří například zrušení doložek Ex Works, Delivered Duty Paid nebo Free Alongside Ship. Dále se zamýšlí opět doporučit používání doložek Free on Board nebo Cost, Insurance and Freight pro kontejnerovou přepravu.³⁴⁴

³⁴³ Pravidla INCOTERMS 2010. *Businessinfo.cz* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/prezentace-incoterms-2010-27735.html#!&chapter=15>.

³⁴⁴ Incoterms 2020: Main Changes. *Global Negotiator* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: https://www.globalnegotiator.com/blog_en/incoterms-2020-main-changes/.

3.2.1 Rizika a výjimky

Na tomto místě je potřeba porovnat jednotlivé Institute Cargo Clauses, jelikož výčet v nich vyjmenovaných krytých rizik se liší. ICC (A) je tzv. „all risk“ (všechna rizika) krytím, ICC (B) poskytuje krytí taxativně vyjmenovaných rizik v čl. 1 a ICC (C) poskytuje krytí pouze 7 rizik vyjmenovaných také v čl. 1.

Všechny klauzule mají svá pro a proti, přičemž nejčastěji se používá „all risk“ krytí a nejméně ICC (C). Je důležité zmínit, že v ICC (B) ani ICC (C) není kryto riziko krádeže, a proto se používají především pro přepravu nákladu, u kterého není pravděpodobné, že bude ukraden (například štěrk).³⁴⁵ Důvodem pro použití ICC klauzulí s omezeným krytím může být také nižší pojistné účtované ze strany pojistitele, což může být pro mnoho vlastníků nákladu/zboží důležitý faktor. Při výběru vhodného pojistného krytí bude záležet vždy právě na jejich analýze konkrétního obchodního případu, jejich potřebách a také na odborném působení brokera jakožto zprostředkovatele mezi pojištěným a pojistitelem.

Níže naleznete stručný přehled rizik krytých jednotlivými klauzulemi:

Rizika	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
Najetí na mělčinu, dosednutí na dno, potopení, převrácení lodi	ANO	ANO	ANO
Převrácení nebo vykolejení dopravního prostředku na souši	ANO	ANO	ANO
¾ kolizní odpovědnosti	ANO	ANO	ANO
Kontakt lodi s objektem jiným než lodí	ANO	ANO	ANO
Vykládka v tíšňovém přístavu	ANO	ANO	ANO
Požár a exploze	ANO	ANO	ANO
Zemětřesení, vulkanická erupce, blesk	ANO	ANO	NE
Krádež, úmyslně způsobená škoda	ANO	NE	NE
Oběti společné havárie, vhození nákladu do moře, záchrana na moři	ANO	ANO	ANO
Smetení zboží/nákladu z paluby, jeho zvlhnutí	ANO	ANO	NE
Proniknutí mořské vody, vody z jezer a řek do plavidla, kontejneru, nákladového prostoru	ANO	ANO	NE
Úplná ztráta jakékoliv zásilky přepadnutím přes palubu nebo upuštěním během nakládky nebo vykládky	ANO	ANO	NE
Nedostatečné nebo nesprávné balení	NE	NE	NE
Škody způsobené zpožděním	NE	NE	NE

³⁴⁵ BAATZ 2018, op. cit., str. 480.

Všechny druhy klauzulí ICC obsahují výjimky z pojistného krytí a jsou vymezeny v čl. 4,5,6 a 7. Je důležité uvést, že pokud byla škoda způsobená určitým rizikem krytým pojistnou smlouvou, ale zároveň působila některá z výjimek v době vzniku škody, pojistitel nebude odpovědný za vyplacení pojistného krytí. Většina výjimek z pojistného krytí má kořeny v MIA 1906 nebo v již nepoužívané standardní pojistce „*SG policy*“, která byla předchůdcem MAR formuláře uvedeného výše. Mezi výjimky z pojistného krytí patří:

1. úmyslné nesprávné/podvodné jednání pojištěného,³⁴⁶
2. obvyklý váhový úbytek a obvyklé opotřebení předmětu pojištění, úbytky způsobené vytékáním,³⁴⁷
3. nedostatečné nebo nevhodné balení předmětu pojištění provedené pojištěným nebo jeho zaměstnanci,
4. ztráta nebo poškození předmětu pojištění způsobené skrytou vlastností, povahou přepravovaných zásilek³⁴⁸
5. škody způsobené zpožděním,
6. škody způsobené insolvenčí nebo platební neschopností rejdaře,
7. škody způsobené vědomým zničením předmětu pojištění,³⁴⁹
8. škody způsobené chemickými, jadernými zbraněmi a radiací,
9. škody způsobené nezpůsobilostí lodě k plavbě, pokud pojištěný o této nezpůsobilosti věděl
10. škody způsobené válkou, občanskou válkou, revolucí, povstáním, vzpourou,³⁵⁰
11. škody způsobené zajištěním, konfiskací, zadržením,
12. škody způsobené torpédy, bombami, plovoucími minami,
13. škody způsobené stávkami či občanskými nepokoji, anebo jednáním osoby z politického motivu.³⁵¹

³⁴⁶ Tato výjimka vychází z § 55 odst. 2 písm. a) MIA 1906.

³⁴⁷ Tato výjimka vychází z § 55 odst. 2 písm. c) MIA 1906.

³⁴⁸ Tzv. „*inherent vice*“.

³⁴⁹ Tato výjimka se uplatní pouze v ICC (B) a (C).

³⁵⁰ Škody uvedené pod čísly 10, 11 a 12 lze krýt díky Institute War Clauses (Cargo) 1/1/82 nebo 01/01/2009.

³⁵¹ Tyto škody lze krýt díky Institute Strikes Clauses (Cargo) 1/1/82 nebo 01/01/2009.

3.2.2 Trvání pojistné smlouvy a změna námořní plavby

Vymezení trvání pojistné smlouvy se v průběhu času vyvíjelo, přičemž v MIA 1906 bylo vymezeno slovy „z přístavu do přístavu“. V souvislosti s postupným přijímáním klauzulí se doba trvání změnila na „ze skladu do skladu“, čímž došlo k adaptaci doby trvání pojistné smlouvy moderním přepravním praktikám. Přijetím klauzulí v roce 2009 došlo k mírnému rozšíření, když čl. 8.1 ICC stanoví, že počátek pojištění začíná okamžikem prvního pohybu zboží/nákladu ve skladě za účelem přepravy. Na rozdíl od MIA 1906 je tedy kryta i silniční přeprava zboží/nákladu do přístavu, ze kterého bude loď vyplouvat.³⁵²

Ukončení pojistné smlouvy nastává splnění jedné ze čtyř alternativně vymezených podmínek obsažených v čl. 8.1.1 až 8.1.4 ICC (A), (B), (C) 09. Bude tedy vždy záležet, která z podmínek nastane jako první. Platnost pojistné smlouvy je tedy ukončena:³⁵³

1. okamžikem dokončení vykládky v cílovém skladu určeném dle přepravní smlouvy,
2. dokončením vykládky v jiném skladě než ve skladě dle obvyklé přepravní trasy,
3. uskladněním v jiném dopravním prostředku než v tom, dle obvyklé přepravní trasy,
4. uplynutím 60 dnů od dokončení vykládky předmětu pojištění z lodi v cílovém přístavu vykládky.

V souvislosti s rozsahem klauzulí ICC je potřeba blíže přiblížit také situace, kdy dojde ke změně námořní plavby. Jedná se o situace, kdy dojde ke změně místa určení s vědomím nebo bez vědomí pojištěného, či o situace, kdy dojde k odchýlení z předem vymezené trasy uvedené v pojistné smlouvě.

Nastane-li situace, kdy loď pluje do jiného místa určení bez vědomí pojištěného, například v důsledku její krádeže, pojistné krytí zůstává v platnosti bez jakýchkoliv změn.³⁵⁴

V případech změn místa určení s vědomím pojištěného pojistné krytí zůstane v platnosti, pokud pojištěný tuto změnu bezodkladně oznámí pojistiteli, přičemž zpravidla bude muset zaplatit i dodatečné pojistné.³⁵⁵

³⁵² Pojištěný, který nemá pojistný zájem na této části přepravy, je i přesto krytý pojistnou smlouvou na základě čl. 11.2 ICC (A), (B), (C) 09.

³⁵³ V této věci je důležitý judikát *Bayview v Mitsui* [2005] EWCA Civ 1605; [2003] 1 Lloyd's Rep 131. V tomto sporu musel soud rozhodnout, zda došlo k ukončení pojistného krytí. Jednalo se o tranzitní přepravu vozidel na ostrovy Turks & Caicos, přičemž byly pojištěny do města Santo Domingo v Dominikánské republice, kde mělo dojít k překládce. V Santo Domingo byly vzaty do celního skladu, ze kterého zmizely. Soud rozhodl, že se nejednalo o cílový sklad, a proto byla vozidla nadále pojištěna.

³⁵⁴ Čl. 10.2. ICC (2009).

³⁵⁵ Čl. 10.1. ICC (2009).

Pokud je loď odchýlená z předem vymezené trasy, pojistné krytí také zůstává v platnosti.³⁵⁶

Naopak zpoždění, jak je vysvětleno výše, znamená nemožnost nárokovat poskytnutí pojistného plnění. Toto je ovšem modifikováno v čl. 8.3 ICC (2009) a v případech zpoždění například z důvodu záchrany lidského života, plavidla či předmětu pojištění se pojistné plnění poskytne.

3.3 Pojištění odpovědnosti rejdaře (P&I pojištění)

P&I pojištění je třetím důležitým druhem pojištění a kryje odpovědnost rejdaře (námořního dopravce) za škody jím neúmyslně způsobené třetím osobám jako provozovatelem lodi.³⁵⁷ Toto pojištění je poskytováno P&I kluby, které jsou následovnicí organizací působících na principu vzájemnosti v 19. století. Historicky tyto kluby vznikaly na území Spojeného království, kde byly zakládány majiteli plavidel v důsledku legislativních změn týkajících se jejich odpovědnosti vůči třetím osobám. Od svého vzniku bylo toto pojištění tvořeno dvěma složkami, jmenovitě:

- „*protection*“ – v rámci této složky byla kryta odpovědnost rejdaře vůči posádce nebo odpovědnost za škody na majetku,
- „*indemnity*“ – v rámci této složky byla kryta odpovědnost rejdaře vůči vlastníkovi nákladu/zboží.

3.3.1 Rizika krytá P&I pojištěním a výjimky

Rizika krytá tímto pojištěním jsou vždy vymezena v pravidlech a směrnicích jednotlivých klubů. Ve stejných dokumentech jsou vymezeny také různé druhy podmínek, výjimek a omezení, stejně tak vnitřní předpisy důležité pro fungování klubu. V praxi jsou kryta zejména následující rizika:

1. ztráta/poškození/pozdní dodání zboží/nákladu,³⁵⁸
2. zranění či smrt osob na palubě lodi, anebo způsobení takové újmy třetím osobám,
3. náklady na repatriaci zraněného/nemocného/mrtvého člena posádky, nemocniční náklady, ztráta platů při nemoci a zraněních,
4. ztráta osobního majetku posádky v důsledku ztroskotání lodě nebo požáru na palubě,

³⁵⁶ Čl. 8.3. ICC (2009). Srovnej § 46 MIA 1906.

³⁵⁷ NOVÁK R., KOLÁŘ P. 2015 op. cit., str. 167.

³⁵⁸ Pojištěný vlastník nákladu/zboží bude odškodněn pojistitelem na základě cargo pojištění. Pojistitel bude následně nárokovat náhradu poskytnutých pojistných nákladů na rejdaři, čímž nastupuje P&I pojištění.

5. ¼ kolizní odpovědnosti,³⁵⁹
6. škody způsobené lodí v přístavech, průplavech a na moři,
7. náklady spojené s nelegálními pasažéry,
8. náklady vzniklé při odchýlení lodě z trasy při nemoci či zranění
9. výlohy při karanténě lodi,
10. odpovědnost za škody způsobené posádkou,
11. odpovědnost rejdaře za ropné znečištění a jiné druhy znečištění,
12. odpovědnost rejdaře za odstranění vraku lodi
13. celní pokuty nebo pokuty za znečištění,
14. další rizika vymezená v pravidlech jednotlivých klubů.

Zpravidla naopak pojistnému plnění nepodléhá:³⁶⁰

1. antidatování konosamentu ze strany rejdaře,
2. rejdařem úmyslně nesprávně či neúplně provedený popis nákladu/zboží v konosamentu,
3. pozdní nakládka nákladu/zboží,
4. úmyslné porušení přepravní smlouvy nebo ustanovení konosamentu rejdařem,
5. ztráty na námořném včetně škod vzniklých jeho neuhrazením,
6. předání nákladu/zboží bez předložení originálu konosamentu,
7. úmyslné navýšení úbytku nákladu/zboží,
8. škoda vzniklá v důsledku stávek, válek nebo občanských nepokojů,
9. škoda vzniklá přepravou nelegálního nákladu/zboží,
10. škody vzniklé opomenutím naložit náklad/zboží,
11. další výjimky uvedené v pravidlech jednotlivých klubů.

³⁵⁹ V rámci P&I klubů je možno krýt i 4/4 kolizní odpovědnosti.

³⁶⁰ NOVÁK R., KOLÁŘ P. 2015 op. cit., str. 167.

3.3.2 P&I kluby

P&I kluby nejsou tradičními pojišťovnami, jelikož na rozdíl od nich fungují na neziskové bázi. Jedná se o sdružení rejdařů, kteří ve výsledku působí zároveň jako pojištěný i pojistitel a představují členy klubu.³⁶¹ Tito rejdaři se sdružují za účelem vzájemného sdílení rizika.³⁶² Většina P&I klubů sídlí ve Spojeném království, ale nalezneme je také ve Skandinávii, USA, Japonsku, Luxemburgu či Bermudách. Upisování rizik, činnosti spojené s likvidací škod a obstarávání denního fungování klubu se děje prostřednictvím servisních společností určených klubem („*managers*“), které za tímto účelem zaměstnávají odborníky.

V čele klubů stojí představenstvo, které je voleno z jeho členů na funkční období zpravidla 3 let. Představenstvo se obvykle setkává několikrát během roku a je odpovědné za:³⁶³

1. určování rizik, která budou kryta,
2. určování výše příspěvků potřebných pro účetní rok,
3. plánování finanční strategie klubu, a především určování výše rezervního fondu,
4. dohled nad servisní společností spravující klub,
5. dlouhodobou strategii klubu.

Jedním z nejviditelnějších rozdílů oproti výše zmíněným druhům pojištění je neplacení pojistného. Členové klubu musí ovšem odvádět příspěvky (tzv. „*calls*“), které se prvně platí, když se rejdař stane členem, a následně každoročně dle pravidel klubu. V ojedinělých případech může představenstvo nařídít zaplacení dodatečných příspěvků, zejména pokud došlo k výraznému snížení peněžních prostředků v důsledku poskytnutí pojistného plnění. Pokud si člen přeje vystoupit z klubu, musí zaplatit tzv. zprošťující příspěvek. Kluby také provádí určité investiční operace za účelem získání prostředků do rezervního fondu.

Je nutno mít na paměti, že přijetí do klubu a udržení členství v klubu je zpravidla podmíněno dodržováním pravidel určených v pravidlech klubu, týkajících se klasifikace plavidel, a také dodržováním úmluv jako SOLAS či STCW.

Kluby v neposlední řadě poskytují svým členům řadu doplňkových služeb:

1. poskytování peněžních záruk při zadrženích plavidel,³⁶⁴

³⁶¹ Jeden klub má běžně několik stovek členů.

³⁶² Tzv. „*pooling of the risk*“.

³⁶³ BAATZ 2018, op. cit., str. 484.

³⁶⁴ Tzv. „*letter of undertaking*“.

2. zajišťování inspekcí nákladu/zboží před a po nakládce,
3. vytváření technických návodů pro balení a skladování určitého nákladu/zboží,
4. asistence při nehodách či kolizích,
5. poskytování právních porad či odborných konzultací.

3.3.3 Mezinárodní skupina P&I klubů

Mezinárodní skupina P&I klubů je asociací (není právnickou osobou) 13 nejdůležitějších P&I klubů.³⁶⁵ Úkolem skupiny je usnadnění diskuze mezi jednotlivými kluby týkající se relevantních otázek pro rámec P&I pojištění a zastupování klubu u organizací jako IMO, IUMI, IUA nebo EU.³⁶⁶

Pro fungování skupiny jsou důležité 3 smlouvy, které byly sjednány mezi jednotlivými kluby, jmenovitě:

1. Ústava skupiny – vymezuje základní cíle skupiny a procedury jmenování funkcionářů,
2. Dohoda mezinárodní skupiny (International Group Agreement) – vymezuje soutěžní pravidla mezi jednotlivými kluby a zajišťuje efektivitu dohody týkající se sdílení pojistných nákladů,
3. Dohoda o sdílení pojistných nákladů (Pooling Agreement) – vymezuje zásady sdílení pojistných nákladů, typy škod, které je možno sdílet, typy škod vyloučených ze sdílení a metody, na základě kterých se vypočítává podíl jednotlivých klubů.³⁶⁷

Právě dohoda o sdílení pojistných nákladů vystihuje podstatu skupiny, jelikož na jejím základě jednotlivé kluby sdílejí pojistné náklady na pojistné události, které převyšují \$ 10.000.000.³⁶⁸

V čele struktury skupiny stojí předseda a fungování skupiny zabezpečuje sekretariát řízený generálním sekretářem a výkonným ředitelem. Každodenní práce probíhá na půdě mnoha komisí a pracovních skupin.

³⁶⁵ Jedná se o kluby: The Swedish Club, UK P&I CLUB, SKULD, Britannia P&I, Steamship Mutual, Gard, The London P&I Club, West of England, NORTH, SHIPOWNERS, The American Club, Standard Club, Japan P&I Club.

³⁶⁶ The role of the Group. *IGP&I* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: <https://www.igpandi.org/article/the-role-of-the-group>.

³⁶⁷ Tato dohoda byla předmětem několika antitrustových šetření Evropské komise, naposledy v roce 2012, ovšem nikdy nebylo prokázáno porušení hospodářské soutěže.

³⁶⁸ BAATZ 2018, op. cit., str. 485.

Závěr

Námořní pojištění je nedílnou a významnou složkou podnikání v námořní nákladní přepravě, když zajišťuje jeho bezpečné fungování. V důsledku vnitrozemské polohy České republiky není námořnímu pojištění věnována dostatečná pozornost, přestože je například cargo pojištění klíčovou složkou podnikání v mezinárodním obchodě. Významné české obchodní společnosti obchodující se zahraničními státy mnohdy využívají zahraničních pojišťovacích služeb z důvodu jejich vysoké odbornosti, profesionality a kvality.

Právě odborná praxe ve společnosti exportující množství svých produktů do zahraničí mne vedla ke zpracování tématu námořního pojištění se zaměřením nejen na pojištění zásilek, ale také na pojištění plavidel a pojištění odpovědnosti rejdaře. Dle mého názoru si tato komplexní problematika zaslouží rozbor i v českém jazyce, jelikož není zdaleka okrajovou záležitostí ani v našich poměrech. Důvodem, proč se má práce soustředit z velké části na londýnský pojišťovací trh a právní řád Velké Británie je skutečnost, že právě tento trh a právní řád jsou zdrojem inspirace pro zbývající státy.

Cílem této práce bylo obor námořního pojištění blíže přiblížit a vysvětlit široké veřejnosti. To práce splňuje ve své druhé a třetí kapitole, poté co první kapitola vymezuje základní pojmy, zařazuje námořní přepravu do rámce přepravních a zasilatelských vztahů upravených v právním řádu České republiky a uvádí dělení námořní přepravy a výčet důležitých právních předpisů českého, mezinárodního a evropského práva.

Druhá kapitola blíže vysvětluje institut námořního pojištění prostřednictvím krátkého historického exkurzu, a především prostřednictvím analýzy a komparace britské právní úpravy obsažené v MIA 1906 a IA 2015. Charakteristika pojistné smlouvy námořního pojištění je v rámci této kapitoly blíže vysvětlena díky pojednání o procesu vzniku pojistných smluv a významu pojišťovacího brokera. Dle mého názoru je právě působení pojišťovacího brokera tím nejdůležitějším specifickým londýnského pojišťovacího trhu, když zajišťuje jeho vysokou profesionalitu a dovednost vyhovět i těm nejkomplicovanějším požadavkům klienta. Zvýšená pozornost je věnována také informační povinnosti pojištěného, která doznala přijetím IA 2015 důležitých změn ve smyslu zlepšení postavení pojištěného na úkor pojistitele. Kromě dříve zmíněného jsou v druhé kapitole vysvětleny také pojmy pojistné, pojistný zájem, závazné smluvní povinnosti a další podmínky pojistné smlouvy.

Třetí kapitola následně blíže vysvětluje námořní pojištění prostřednictvím analýzy tří základních druhů pojištění. V rámci podkapitoly týkající se pojištění plavidel jsou analyzovány především klauzule IHC 2003. Druhá podkapitola se pak zaměřuje na komparaci jednotlivých ICC klauzulí a provádí krátký

exkurz do úpravy doložek Incoterms 2010. Závěrečná část třetí kapitoly je věnována základní charakteristice P&I pojištění a P&I klubů, které jsou neziskovými sdruženími rejdařů.

Seznam zkratek

BIMCO – Baltická a mezinárodní námořní rada (*Baltic and International Maritime Council*)

C/P – Charter Party

EU – Evropská unie

Haagská pravidla, popř. **Úmluva 1924** – Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů přijatá dne 25. srpna 1924

Haagsko-Visbyská pravidla – Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů přijatá dne 25. srpna 1924 ve znění Protokolu ze dne 23. února 1968

Hamburská úmluva, popř. **Úmluva 1978** – Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží ze dne 31. března 1978

IA 2015 – Insurance Act (2015 c. 4)

ICC (A) 82 nebo **ICC (A) 09** – Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82 nebo 01/01/2009

ICC (B) 82 nebo **ICC (B) 09** – Institute Cargo Clauses (B) 1/1/82 nebo 01/01/2009

ICC (C) 82 nebo **ICC (C) 09** – Institute Cargo Clauses (C) 1/1/82 nebo 01/01/2009

ICS – Mezinárodní komora pro námořní přepravu (*International Chamber of Shipping*)

IHC 1983 – Institute Hull Clauses 1983

IHC 1995 – Institute Hull Clauses 1995

IHC 2003 – International Hull Clauses 2003

ILU – Institut londýnských pojistitelů (*Institute of London Underwriters*)

IMO – Mezinárodní námořní organizace (*International Maritime Organization*)

IUA – Mezinárodní asociace pojistitelů v Londýně (*The International Underwriting Association*)

IUMI – Mezinárodní unie námořního pojištění (*International Union of Marine Insurance*)

MIA 1906 – Marine Insurance Act (8 Edw. 7 c. 41)

Námořní zákon – zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě

Občanský zákoník, popř. **obč. z.** – zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

OSN – Organizace spojených národů

SDEU – Soudní dvůr Evropské unie

SDR – zvláštní práva čerpání (*Special Drawing Rights*)

T/C – Time Charter

XIS – Xchanging Ins-sure Services

Zdroje

Knižní zdroje:

1. ANDRLE, Pavel. *Dokumentární akreditiv v praxi*. 6., zcela přeprac. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2013. Finanční trhy a instituce. 199 s. ISBN 9788024748306.
2. BAATZ, Yvonne. *Maritime law*. Fourth edition. Milton Park, Abingdon, Oxon: Informa law from Routledge, 2018. ISBN 978-1-138-03771-7.
3. BY F.D. ROSE, Stephen Watterson WITH THE ASSISTANCE OF GERARD MCMEEL a FOREWORD BY THE LORD CLARKE OF STONE-CUM-EBONY. *Marine insurance: law and practice*. 2nd ed. London: Informa Law, 2012. 113 s. ISBN 9781843119517.
4. GÜRSES, Özlem. *Marine insurance law*. Second edition. New York, NY: Routledge, 2017. ISBN 9781138669222.
5. HODGES, Susan. *Cases and materials on marine insurance law*. Reprint. London: Cavendish Pub, 1999. ISBN 9781859414385.
6. JANDOVÁ, Lucie. *Pojištění v novém občanském zákoníku: komentář : [§ 2756-2872]*. V Praze: C.H. Beck, 2014. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-530-5.
7. NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.
8. POLÁČEK, Bohumil. *Kapitoly z mezinárodního dopravního práva II*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-424-9.
9. SAFFARINI, Bahaeddin, *The marine Insurance handbook*. North Charleston, S.C.: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2016. 107 s. ISBN 9781533497338.
10. SEDLÁČEK, Pavel a Michal FLORIÁN. *Vybrané otázky z přepravy a zasílatelství*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. Právo prakticky. 11 s. ISBN 978-80-7552-573-4.

11. SOYER, Baris a Malcolm A. CLARKE. *The Insurance Act 2015: a new regime for commercial and marine insurance law*. New York, NY: Informa Law from Routledge, 2017. ISBN 978-1138683303.
12. ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek V*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-638-9.
13. ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J; FIALA, J. a kol. *Občanský zákoník: komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-630-3.

Internetové zdroje:

1. About the IUA. *IUA* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09.
2. About us. *EMSA.EUROPA* [online]. [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: <http://www.emsa.europa.eu/about.html>.
3. BRANCH, Jordan, Natalie FORMAN a Edwin LOPEZ. 4 charts explain how the shipping industry changed in 2 years. *Supply Chain Drive* [online]. 2017 [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: <https://www.supplychaindrive.com/news/ocean-shipping-industry-consolidation-charts-2017/447936/>.
4. Důvodová zpráva. *Obcanskyzakonik.justice.cz* [online]. [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>.
5. Global Marine Insurance Report 2017. *Cefor* [online]. [cit. 2018-06-02]. Dostupné z: [http://www.cefor.no/Documents/Statistics/IUMI%20Statistics/2017/18.09._11.55_Seltmann%20\(200917\).pdf](http://www.cefor.no/Documents/Statistics/IUMI%20Statistics/2017/18.09._11.55_Seltmann%20(200917).pdf).
6. History. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://iumi.com/about/history>.

7. Incoterms 2020: Main Changes. *Global Negotiator* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: https://www.globalnegotiator.com/blog_en/incoterms-2020-main-changes/.
8. Introducing IUMI. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://iumi.com/about/introducing-iumi>.
9. Key Facts. *Ics-shipping* [online]. London, 2017 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/key-facts>.
10. Lloyd's governance structure. *Lloyds* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/governance-and-management/lloyds-governance-structure>.
11. Members. *IUA* [online]. [cit. 2018-04-19]. Dostupné z: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/About/Members/IUA_Member/About_the_IUA/Members.aspx?hkey=e1978a3f-b965-4c91-93cd-1f9f5192c877.
12. Námořní záležitosti a rybolov. *Eur-lex* [online]. [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/maritime_affairs_and_fisheries.html?root_default=SUM_1_CODED%3D02.
13. Pravidla INCOTERMS 2010. *Businessinfo.cz* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/prezentace-incoterms-2010-27735.html#!&chapter=15>.
14. Slovník pojmů. *Logex.cz* [online]. [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.logex.cz/slovník-pojmu>.
15. Smlouva o přepravě věci podle nového zákoníku. *Www.akccs.cz* [online]. 2014 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.akccs.cz/aktualne/smlouva-o-preprave-veci-podle-noveho-zakoniku/?fileList-filename=smlouva-o-preprave-veci-podle-noveho>.

16. Special Drawing Rights. *IMF* [online]. 2017 [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: <http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>.
17. Structure. *IUMI* [online]. [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://iumi.com/about/structure>.
18. The Lloyd's market. *Lloyd's* [online]. [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <https://www.lloyds.com/about-lloyds/what-is-lloyds/the-lloyds-market>.
19. The role of the Group. *IGP&I* [online]. [cit. 2018-06-04]. Dostupné z: <https://www.igpandi.org/article/the-role-of-the-group>.
20. Z historie Lloyd's. *Zlatakoruna* [online]. 2015 [cit. 2018-04-18]. Dostupné z: <http://www.zlatakoruna.info/zpravy/z-historie-lloyd%C2%B4s>.

Právní předpisy, mezinárodní smlouvy a související dokumenty:

1. Extended Conditions (Institute Additional Perils Clauses – Hulls)
2. Incoterms 2010
3. Institute Cargo Clauses (A) 1/1/ 09
4. Institute Cargo Clauses (A) 1/1/82
5. Institute Cargo Clauses (B) 1/ 1/ 09
6. Institute Cargo Clauses (B) 1/ 1/ 82
7. Institute Cargo Clauses (C) 1/ 1/ 09
8. Institute Cargo Clauses (C) 1/ 1/ 82
9. Institute Hull Clauses 1/ 11/ 95
10. Institute Hull Clauses 1/10/83
11. Institute Time Clauses – Hulls (Total Loss Only)
12. Institute Time Clauses – Hulls (Total Loss, General Average, and Three Fourths Collision Liability)
13. Institute Voyage Clauses (Hulls) 1/ 10/ 83
14. Institute Voyage Clauses (Hulls) 1/ 11/ 95
15. Institute War and Strikes Clauses (Hulls – Time) 1/10/83 nebo 1/11/95

16. Insurance Act 2015
17. International Hull Clauses 1/ 11/ 03
18. Marine Insurance Act 1906
19. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti kontejnerů (*International Convention for Safe Containers*) z roku 1972
20. Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), 1974
21. Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků ve znění manilských dodatků z roku 1995 a 2010 (STCW)
22. Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů přijatá dne 25. srpna 1924
23. Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů přijatá dne 25. srpna 1924 ve znění Protokolu ze dne 23. února 1968
24. Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za znečištění ropnými látkami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z roku 1969
25. Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, ve znění modifikovaném Protokolem z roku 1978 a Protokolem z roku 1997 (MARPOL)
26. Mezinárodní úmluva o zásahu na otevřeném moři v případech nehod způsobených ropným znečištěním (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*) z roku 1969
27. nařízení č. 1406/2002, které zřizuje Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost (EMSA)
28. nařízení vlády č. 266/2009 Sb., o technických požadavcích na námořní zařízení
29. nařízení vlády č. 412/2000 Sb., o poplatku za právo plout pod státní vlajkou České republiky
30. směrnice 94/58/ES o minimální úrovni výcviku námořníků
31. směrnice 95/21/ES o státní přístavní inspekci
32. směrnice 96/98/ES o námořním zařízení
33. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS
34. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou

se mění směrnice rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES

35. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky
36. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky
37. Směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy
38. Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972
39. Úmluva o omezení odpovědnosti pro námořní nároky (*Convention on Limitation on Liability for Maritime Claims*) z roku 1976
40. Úmluva Organizace spojených národů o námořní přepravě zboží ze dne 31. března 1978
41. vyhláška č. 327/2011 Sb., o údajích poskytovaných v souvislosti s provozem lodě
42. vyhláška č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi
43. vyhláška č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel
44. vyhláška č. 378/2000 Sb., o poplachové činnosti námořní obchodní lodi
45. vyhláška č. 450/2000 Sb., o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě;
46. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník
47. Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě
48. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Judikatura:

1. *Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corp* [2014] EWCA Civ 1135; [2014] 2 Lloyd's Rep 561
2. *Bayview v Mitsui* [2005] EWCA Civ 1605; [2003] 1 Lloyd's Rep 131
3. *Bonner v Cox* [2004] EWHV 2963 (Comm); [2005] Lloyd's Rep IR 569. The point did not arise on appeal [2006] 2 Lloyd's Rep 152
4. *BP Plc v AON Ltd (No 2)* [2006] EWHC 424 (Comm); [2006] Lloyd's Rep IR 577

5. *Brotherston v Barber* (1816) 5 M&S 418, *Castellain v Preston* (1883) 11 QBD 380, CA
6. *Brownsville Holdings Ltd v Adamjee Insurance Co Ltd (The Milasan)* [2000] 2 All ER (Comm) 803; [2000] 2 Lloyd's Rep 458
7. *Eagle Star Insurance Co Ltd v Games Video Co (GVC) SA (The Game Boy)* [2004] EWHC 15 (Comm); [2004] 1 Lloyd's Rep 238
8. *Eagle Star Insurance Co Ltd v Spratt* [1971] 2 Lloyd's Rep 116
9. *ERC Frankona Reinsurance v American National Insurance Co* [2005] EWHC 1381 (Comm); [2006] Lloyd's Rep IR 157
10. *General Reinsurance Corp v Forsakringsaktiebolaget Fennia Patria* [1983] 2 Lloyd's Rep. 287
11. *HIH Casualty & General Insurance Ltd v New Hampshire Insurance Co* [2001] EWCA Civ 735; [2001] Lloyd's Rep IR 596
12. *Jones v Environcom Ltd* [2011] EWCA Civ 1152; [2012] Lloyd's Rep IR 277
13. *Mountain v Whittle* (1921) 6 LIL REP 378
14. *Pan Atlantic Insurance Co Ltd v Pine Top Insurance Co Ltd* [1995] 1 AC 501; [1994] 2 Lloyd's Rep 427
15. *Rickards v Forestal Land, Timber and Railways Co Ltd* [1941] 3 All ER 62, HL
16. Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, ze dne 22. června 2010, sp. zn. 23 Cdo 5279/2009
17. Rozsudek Nejvyššího soudu, sp. zn. 23 Cdo 3021/2009
18. Rozsudek Nejvyššího soudu, sp. zn. 32 Cdo2484/2012
19. Rozsudek SDEU, C-236/09, ze dne 1.3.2011
20. *Scottish Metropolitan Assurance Co v Steward* (1923) 15 LIL Rep 55
21. *Thames v & Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser & Co, The Inchmaree* [1887] 12 App Cas 484
22. *Woolcot v Excess Insurance Co Ltd (No 2)* [1979] 2 Lloyd's Rep 210

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá problematikou pojištění v námořní nákladní přepravě. Námořní pojištění je důležitou součástí námořní přepravy a patří mezi nutné složky jejího bezproblémového fungování. Cílem práce je čtenáři blíže přiblížit a vysvětlit srozumitelným způsobem složitý obor námořního pojištění, a to za použití tuzemských i zahraničních právních předpisů, literatury a judikatury. Práce se soustředí zejména na anglickou právní úpravu, kterou lze považovat za nejrozvinutější v daném oboru. Důvodem volby tématu práce byl můj zvědavý zájem o obor námořního pojištění a přepravu obecně, když oba obory představují důležité součásti realizace mezinárodního obchodu.

První kapitola je věnována vymezení relevantních pojmů, zařazení námořní přepravy do rámce přepravních a zasilatelských vztahů a dělení námořní přepravy. Uvádí také základní právní předpisy důležité pro zvolené téma.

Druhá kapitola tvoří jádro celé práce, když blíže vymezuje pojetí samotné pojistné smlouvy v českém i anglickém právním řádu. V rámci této kapitoly je pozornost věnována také procesu vzniku pojistných smluv v anglickém právu a významu pojišťovacího brokera na londýnském pojišťovacím trhu. V neposlední řadě se kapitola zabývá pojmem pojistného, informační povinností, pojistným zájmem a závaznými smluvními povinnostmi či organizacemi relevantními pro obor námořního pojištění. Dříve zmíněné je provedeno na základě analýzy a komparace nové a staré právní úpravy námořního pojištění.

Třetí kapitola je neméně důležitá, jelikož provádí exkurz do jednotlivých druhů námořního pojištění. V první části se věnuje pojištění plavidel, ve druhé části pojištění nákladu/zboží a ve třetí části pojištění odpovědnosti rejdaře v rámci P&I klubů. Analýza jednotlivých druhů námořního pojištění je prováděna za použití relevantních pojistných klauzulí a pravidel P&I klubů.

Abstract

The thesis diploma is focused on the issue of insurance in maritime transport of goods from international point of view. Marine insurance is very important part of sea transport and belongs among the most important components of its smooth functioning. The objective of the thesis diploma is to introduce and explain the topic of marine insurance in comprehensive manner, using domestic and foreign law, literature and judicial decisions. The thesis diploma is focused on English law which is considered to be the most developed in this field. The reason I chose this topic is my personal interest in both marine insurance and sea transport, since I consider both fields to be very important part of international commerce.

The first chapter is dedicated to the definition of relevant terms, subsumption of sea transport into a legal framework of carriage and forwarding relations and division of sea transport. The first chapter provides as well a list of important legal enactments relevant to the topic of the thesis diploma.

The second chapter is the core of the work, since it provides closer explanation of the contract of insurance in Czech and English law. In terms of the second chapter the work pays attention to the process of formation of insurance contracts in English law, and to the importance of a broker in London market. Further, the work examines the term premium, insurable interest, warranties and insurance conditions, as well as important organizations relevant to the field of marine insurance. Before mentioned is executed using comparative and analytical method in relation to the old and new regulation of marine insurance.

No less important is the third chapter, as it examines thoroughly three types of marine insurance. The first part of the chapter is dedicated to the Hull&Machinery insurance. The second part of the chapter is aimed at Cargo insurance and the third part of the chapter examines Protection&Indemnity insurance. Analysis of the separate types of marine insurance is carried out using relevant insurance clauses and rules of Protection&Indemnity clubs.

Název práce v anglickém jazyce – Title in English

Insurance in maritime transport of goods from international points of view – selected aspects

Klíčová slova

Námořní pojištění, námořní přeprava, pojištění nákladu/zboží, pojištění plavidel, pojištění odpovědnosti rejdaře

Keywords

Marine insurance, sea transport, Cargo insurance, Hull&Machinery insurance, Protection&Indemnity insurance

Příloha

MARINE INSURANCE

OPEN POLICY No.

MARINE INSURANCE

The Undersigned have insured each in respect of the quota shown under their names for

and affiliated companies – vide separate list.

Duration of Cover : XXXX – XXXX
(first and last day included)

Unless this policy is cancelled three months prior to expiry by registered letter, same is considered to be prolonged from calendar year to calendar year.

Conveyance : All usual means of transport

Geographical limits : Shipments from all places of the world to all places of the world including storage.

Maxima : EUR XXXX per anyone conveyance
EUR XXXX per separated store
(or equivalent in other currency).

Contractual Basis : As per following pages and attachments.

1 Participating Underwriters

1.1 List of Underwriters participating in this Contract:

Leading Underwriter and its share:

Further Underwriters and their shares:

1.2 Litigation against Underwriters

- 1.2.1 The assured will, in case of legal disputes arising out of this contract, present their claim, restricted to its portion, only against the leading company.
- 1.2.2 All companies participating in this contract accept any verdict against the leading company, which has become valid as well as any compromise agreed by the leading company.
- 1.2.3 If the portion of the leading company is too low to apply for a revision to the next higher court, the assured are entitled and if demanded, by the leading and / or participating companies held, to extend their lawsuit to the second, if necessary also to the third and fourth company until the sum needed has been reached. If this warranty is not complied with, contents of article 1.2.1 are not applicable.

1.3 Competency of Court

Competency of court at the option of the assured. Germany or the place where the assured companies are domiciled. German or English law are applicable.

2 Assured Companies

2.1 The Insured

3 Contractual Basis

This policy is governed by the German General Rules of Marine Insurance ADS Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973) as well as all further rules and conditions mentioned typewritten.

Terms and conditions of this contract solely apply if under management of XXXXXX. The transfer of this contract to third parties is not permitted.

3.1 Ranking Order of Conditions

All typed conditions are paramount to the printed wording and clauses, as far as they are more favourable for the assured.

3.2 Printed Conditions and Clauses

- German General Rules of Marine Insurance, Special Conditions for Cargo (ADS Cargo 1973)
- Special Conditions for Open Policies
- Instructions to be followed in case of loss and/or damage
- War Clause
- Strikes, Riots and Civil Commotions Clause
- Classification and Age Clause
- Contingency and DIC Insurance Clause
- Radioactive Isotopes Clause
- Confiscation Clause
- Sanctions Clause

3.3 Validity

Contrary to article 9.1.2 of the Special Conditions for Open Policies the aforementioned clauses are valid until new wordings become operative and the insured has been notified. In case there is no agreement between the parties concerned, they are entitled to render Notice of Cancellation to become valid at the next expiry date.

3.4 International Conditions of Insurance

Instead of the German Conditions agreed upon, the use of other international clauses of marine insurance, especially the Institute Cargo Clauses or American Clauses, may form part of this contract if applied for by consignees or by contents of Letter of Credit. Where this is the case, the respective conditions of this contract remain in force but, for the benefit of the insured companies only.

4 Subject of Insurance

4.1 Interest Insured

Insurance is provided for account of whom it may concern in respect of goods of all kind, valued at invoice value including costs of insurance and such further costs which are incurred until the goods are taken over by the carrier, plus freight charges finally paid and including anticipated profit irrespective of percentage.

As far as the risk of transportation and / or storage does not rest with the assured according to trade terms, and further, where the assureds according to contractual agreement or as per trade terms are not bound to cover the marine / storage cover provided by this policy has a subsidiary character.

4.2 Nature of Goods Covered

All kind of XXXX as well as all other goods, which belong to the production / trade line of the insured companies by any common conveyance - sea, river, terrestrial transport and by air – shipped by or to the assured for their account as principals or as agents for others.

Goods and Voyages not Named

- 4.3 For goods and voyages, which have not been recorded in the premium schedule, arrangements regarding rates and conditions will have to be made from case to case before the risk attaches.

Intermediate Storage at Packers' Warehouses etc.

4.4

- Not applicable -

4.5 Movements within the Group

- Not applicable -

4.6 Movements within the Production Plant of the Assured

- Not applicable -

5 Extent of Cover

5.1 Form of Cover

ADS Cargo 1973 or Institute Cargo Clauses (latest version), the more beneficial conditions for the assured are in force.

Cover is provided to conditions as under:

5.1.1 Material XXXX:

All risks – Cover 'C' ADS Cargo 1973 (resp. ICC 'A') - incl. rust howsoever caused.

Material XXXX:

5.1.2

As per 5.1.1, but excluding rust unless caused by actual contact with seawater or other deleterious substances ex freshwater.

Material XXXX:

5.1.3 FPA – Cover 'A' ADS Cargo 1973 (resp. ICC 'C') - incl. loss of or non-delivery of whole packages as far as enumerated in freight documents, incl. the piracy risk according to cover 'C' ADS Cargo 1973.

Material XXXX:

5.1.4 FPA – Cover 'A' ADS Cargo 1973 (resp. ICC 'C') - but excluding loss of or non-delivery of whole packages and differences in weight, incl. the piracy risk according to cover 'C' ADS Cargo 1973.

Extension for Bulk Cargoes according to article 5.1.4

5.1.5 Cover provided as per articles 5.1.4 is including proven total loss, either due to misconduct, mal-performance or fraud by the warehouse keeper or by the forwarding agent. In case of such a total loss the insured is obliged to make a prompt report to the police / authorities and to provide full assistance to any criminal investigation. Loss in weight and inventory difference are not covered.

5.2 Rust-Warranty

Unless agreed otherwise only covered for goods shipped under deck or in box containers.

5.3 Bulk Cargo

Unless agreed otherwise bulk cargo such as coal, ore etc. are insured excluding theft, pilferage, loss, non- or wrong-delivery, robbery, embezzlement, loss of weight, self-combustion, always Cover 'A' ADS Cargo 1973 / ICC 'C', incl. the piracy risk according to cover 'C' ADS Cargo 1973.

5.4 Dangerous Cargo - Self-Combustion

- Not insured -

5.5 Deck Cargo

5.5.1 Spare-/ Shelter-Deck or Deck Houses

Goods which are carried in spare- or shelter-decks or in deck houses are not considered to have been shipped on deck in the sense of this insurance.

5.5.2 Deck-Cargo without Consent of the Assured

If goods are loaded on deck without consent of the assured cover agreed remains in force.

5.5.3 Deck-Cargo agreed

If goods are shipped on deck with the approval of the assured, cover is restricted to the risk of stranding (cover 'A' ADS Cargo 1973).

5.5.4 Deck-Cargo Disclosure

It is a condition that any shipment on deck must be declared to underwriters immediately.

5.5.5 Container on Deck

Cover as per conditions of this policy also if carried under a B/L with options for carriage on deck. No additional premium becomes payable.

The above is not applicable in respect of open-top containers or if the vessel exempts herself from all liability.

5.6 Returns – Interest of the Insured –

Goods for return are covered at the same condition as other goods.

The obligation of the assured to prove that the damage occurred during the voyage insured remains unaltered.

5.7 Household Removal

- Not applicable -

5.8 Political Risks

5.8.1 Strike, Riots etc.

Strikes, riots and civil commotions etc. are included as per Strikes Riots and Civil Commotions Clause.

5.8.2 Existence of Instruments of War (for terrestrial transport only)

Applicable only where war risk cover has been applied for - vide 5.8.3. This insurance covers the risks which result from the existence of mines, torpedoes, bombs and / or other instruments of war. Excluded are damages caused by new operations of war and damages caused by firing or dropping of such instruments of war in peacetime (in respect of ocean and air transports, vide article 5.8.3).

5.8.3 War, Mines and Torpedoes

Generally included for all shipments. Any additional war premium is included in the agreed premium rates.

These risks are covered in respect of all ocean and air voyages according to the War Clause.

5.8.4 Cancellation due to War

Article 9.3.1 of the Special Conditions for Open Policies applies to the marine risk only. With regard to the war risk, the rules of the respectively valid War Clause are applicable.

6 Risks and Claims not insured by this policy

6.1 Default of the Assured

Contrary to § 33 ADS 1919 the insurance is only excluding all claims which are caused by gross negligence or intend by the assured. This clause is not overruling article 18.

6.2 Insufficiency of Packing

In the event of a claim being made for loss or damage which is alleged to be caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject matter insured, assurers hereby agree that they will not use such alleged insufficiency or unsuitability as a defence against the claim in any case where the packing or preparation was carried out by a party other than the named assured and the insufficiency or unsuitability arose entirely without the named assured's privity or knowledge. For the purpose of this clause, "packing" shall be deemed to also include stowage in a container or lift-van.

In the event the assurers indemnify the assured in accordance with this clause, and then require that such packing be altered, the future benefit of this clause shall be inoperative on further like consignments where such requirements have not been complied with.

The above agreement is not to interfere with rights of subrogation against packers.

6.3 Loss and Differences in Weight

If not agreed contrary in this policy, ordinary differences in mass and weight are excluded.

6.4 Exclusion "Dirty Bombs"

Exclusion of perils arising from the use of chemical, biological or biochemical substances or electromagnetic waves as weapons which are dangerous to public safety ("dirty bombs") and change of nuclear-energy-exclusion.

As a supplement and amendment of any agreement to the contrary in this policy, the following is agreed:

Cover is not provided for the following perils:

6.4.1 Arising from the use of chemical, biological or biochemical substances or electromagnetic waves as weapons which are dangerous to public safety, irrespective of any other contributory cause;

6.4.2 Nuclear energy or any other ionising radiation

Disregarding the above conditions, losses in respect of the insured goods caused by radioactive isotopes (except nuclear fuel) are covered as far as such isotopes are made available, transported, stored or used for commercial, agricultural, medical, scientific or similar peaceful purposes.

Where the policy is based on other approved international conditions such as the Institute Cargo Clauses, the Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (CL 370, 10/11/2003) and / or respective American Clauses, same are considered to be valid.

7 Special Forms of Insurance

Where the commercial contract provides that the marine and / or storage risks have to be borne by the buyer or seller and the assured, as per terms of contract or statutory provision, is not obliged to insure the transportation risks, cover of this policy is of subsidiary character as follows:

7.1 Contingency Cover (Export) – Sellers Interest

7.1.1 Interest Insured

All sales for which the assured according to contractual agreement or as per trade terms are not bound to cover the marine / storage, cover provided by this policy and which have not been paid prior to loading.

7.1.2 The interest of the insured companies is covered whether holding title and ownership or not, e.g.

the buyer tries to avoid the commercial contract because:

- There is an LOI reducing and / or exempting the liability of the vessel
- The bank does not accept L/C documents unconditionally
- The seller fails to open an L/C prior to the sailing of the vessel
- Title or ownership passes back to the insured company

7.1.3 Extent of Cover

As per article 5 agreed for the various materials, but limited to an amount of EUR XXXX per claim except of the following claims:

7.1.3.1 Total loss together with the vessel or complete loss of cargo insured if caused by a peril covered under cover 'A' ADS Cargo 1973 or Institute Car- go Clauses 'C'.

7.1.3.2 General Average - York-Antwerp-Rules and / or applicable law.

7.1.4 FOB Risk

The FOB risk is covered as per warehouse to warehouse clause as per cover 'A' ADS Cargo 1973 respectively ICC 'C' including pre-shipment storage (vide article 8.1.3). This cover has a subsidiary character where this risk as per commercial contract has to be borne by the seller - vide INCOTERMS latest edition.

7.1.5 Non-Disclosure

The existence of this insurance must not to be disclosed to any third party.

7.1.6 Declaration

Vide article 15.1.

7.1.7 Claims

Documents to be submitted:

- Sales contract
- Sales invoice
- Copy of LC if existing
- Bill of Lading
- Evidence that buyer does not pay due to an occurrence covered by this insurance

7.1.8 Subrogation

All rights of the insured companies relating to the commercial contract are subrogated to Underwriters including the right to proceed against the buyer or other parties also in the name of the insured.

7.2 Contingency Cover (Import) – Difference in Condition Cover (DIC)

- Not applicable -

7.3 Domestic Transports and Storage

Domestic transports and storage will be treated as per article 7.1 and 7.2.

7.4 Requirements and Obligations

The assured is obliged to exercise all his rights agreed in the contract for delivery or fulfilment. If, due to a loss in transit, the assured does not succeed to receive the entire invoice amount, all available documentation and papers have to be submitted. If not possible the assured has satisfactorily to show that buyers or sellers have not paid any compensation. After that the claim is payable as per condition of this contract.

All rights of the insured companies relating to the commercial contract are subrogated to underwriters including the right to proceed against the buyer or other parties also in the name of the insured.

8 Insured Period

8.1 Attachment of Risk

Insurance cover attaches from the time and when the insured company have an insurable interest the goods leave the warehouse or place of storage for the commencement of the transit.

For purchases based on

a) Incoterms 2000

EXW, FOB, CFR, FAS, DAF, DES and DEQ

b) Incoterms 2010

EXW, FOB, CFR FAS, DAT, DAP

cover is subsidiary for the interest of the assured only.

8.1.1 Duration of Pre-Shipment Period

If the goods destined to be transported are taken over by the assured prior to the commencement of the actual transportation, this insurance attaches further to article 5.1 of ADS Cargo 1973 with the take-over.

8.1.2 Lash Shipments

- Not applicable -

8.1.3 Warehouse to Warehouse Extension - Export

Cover attaches to goods when they leave the mill / warehouse to commence the voyage insured.

8.1.4 Pre-Shipment Storage – Subsidiary –

- Not applicable -

8.1.5 Pre-Shipment and Transportation – Duration –

The duration is limited to max. X days in respect of unpacked goods and 30 days in respect of goods seaworthy packed with the warranty that same are always protected against climatic influences.

Freshwater / condensation only covered if packing is up to underwriters' requirement, always protected against climatic influences and stored in closed warehouses.

8.1.6 Pre-Shipment – Transfer of Rights –

In case damages are to be attributed to pre-shipment occurrences Insurer is subrogated all rights against the supplier and authorised to take all actions against them deemed to be necessary to recover, also in the name of the insured.

8.1.7 Pre-Shipment – Rights of the Assured –

The assured is entitled to claim from underwriters of the policy also for this type of damages irrespective of recovery chances.

8.1.8 Pre-Shipment – Obligations by the Assured –

It is an obligation for the assured to assist underwriters in all and every respect and also to follow their instructions.

8.1.9 Pre-Shipment Damage – Payment to the Seller –

Where the purchase price has not yet been paid or becomes payable at a later stage, steps should be taken to withhold payment up to the amounts needed to cover such damages.

8.1.10 Goods Prepaid prior to FOB or against FCR / § 33.2 ADS 1919

- Not applicable -

8.2 End of the Insurance

Cover ceases as per article 5.2 of ADS Cargo 1973 if nothing contrary has been determined under 8.2.1, 8.2.3 and / or 8.3.

Article 5.2 of ADS Cargo 1973 is replaced by the following wording:

- Article 5.2
The insurance terminates, whichever case shall first occur,
- Article 5.2.1
When the goods are delivered to the place at destination named in the sales contract.

-
- Article 5.2.2
When the goods following discharge at the port of destination are forwarded to a destination not agreed in the insurance contract.
 - Article 5.2.3
When intermediate storage arranged by the assured exceeds X days.
 - Article 5.2.4
Upon expiry of X days after discharge from delivering conveyance - termination of main voyage, also if used for distribution purposes.
Freshwater / condensation only covered if packing is up to underwriters' requirement, always protected against climatic influences and stored in closed warehouses.
 - Article 5.2.5
Upon transfer of title when the goods are sold on account of a loss arising from a risk insured against.
 - Article 5.2.6
Article 5.2.1 has priority, especially when the assured stores for intermediate storage purposes, such as distribution.
 - Article 5.2.7
In case insurance cover should be granted for storage facilities beyond the time limit and rules and regulations as described above, such facilities have to be declared monthly as to the goods and its value. An additional premium will be charged.
 - Article 5.2.8 - Goods to be insured
All storage insurance are granted only for goods which have been insured for the main voyage. All other goods are excluded from cover.

Damages occurred due to inherent vice or nature of the subject matter insured as well as its reaction to time and environment are not covered.

If warehouses are under control of the assured damages / losses occurring from wrong or short deliveries are not covered.

8.2.1 Shipments to XXXX

- a) X days cover for storage after discharge ex ocean vessel.
- b) For quantities still in store after expiry of the period under 8.2.1 a) lump-sum cover for EUR XXXX is granted for another X days without additional premium.

8.2.2 Machinery

- Not applicable -

8.2.3 Differentiation to Erection Insurance

- Not applicable -

8.3 Periods of Storage - also vide 8.2

Storage for longer periods than described in the ADS are to be declared prior to the commencement of the risk. This also applies in respect of an extension of the total length of time of X days after discharge ex ocean vessel at port of destination in connection with onward transportation (article 5.2.4 ADS Cargo 1973). An additional premium becomes payable. Cover ends irrespective of these conditions in any case latest X months after discharge at port of destination.

8.3.1 Intermediate Storage after Discharge for Distribution Purposes

Storage at such warehouses is included up to a period of max. X days. Prolongations against additional premium to be agreed.

8.4 Pre-Shipment

Pre-shipment voyages and onward transportation irrespective of their routing and conveyances used are always included until FOB ocean vessel.

8.5 FOB-Deliveries

Only valid for the interest of the assured in respect of export shipments.

8.5.1 In extension of article 5.2.1 ADS Cargo 1973 cover ceases only after the goods have been stowed on board of the ocean vessel at port of shipment and when the hatches have been closed.

8.5.2 Pre-shipment storage at port of shipment covered up to max. X days, if required for completion of cargo. In all other instances an extension must be applied for if period exceeds X days.

8.5.3 Where goods have been sold against L/C confirmed and irrevocable the FOB-cover

according to the conditions of this contract is extended until that

time where the Letter of Credit has been honoured against presentation of shipping documents within the normal time needed by the bank.

Where the Letter of Credit has only been honoured against a reserve it is necessary to inform underwriters immediately. Cover will then be transformed into full cover as per this policy. This also applies where a clean B/L has only been issued against submission of an LOI to owners / charterers.

8.6 Interruption by War

In case the goods are discharged as a consequence of war risks (§ 35 III ADS 1919) this insurance remains in force unchanged. This discharge is to be declared to underwriters immediately (article 2.2 ADS Cargo 1973). Also vide 5.8.2 - 5.8.4.

9 Means of Transport

9.1 Classification and Age Clause

It does not affect the cover if shipments take place with second class vessels contrary to the stipulations of articles 3.1 and 3.2.1 ADS Cargo 1973.

9.2 Amendment of Article 3.2.1 ADS Cargo 1973

Cover is granted for transports with all usual means of transport which are suitable to carry the insured goods.

9.3 Alteration of Transportation

- Not applicable -

10 Insured Disbursements and Costs

10.1 Loss mitigation – after damages / losses covered have occurred –

Costs incurred with agreement of underwriters to prevent or lessen losses / damages are covered up to the insured value. Charges of surveyors are also recoverable if it turns out later that the claim as such does not fall under the cover of this policy.

10.2 Label Clause

In case of damage affecting labels, capsules or wrappers, this company, if liable therefore under the terms of this policy, shall not be liable for more than an amount sufficient to pay the cost of new labels, capsules or wrappers, and the cost of reconditioning the goods, but in no event shall this company be liable for more than the insured value of the damaged merchandise.

10.3 Reconditioning of Packing

Reconditioning if necessary due to damages covered under this policy is included as long as same is necessary to protect the goods for the remainder of the insured voyage.

10.4 Both-to-Blame Collision and New Jason Clause

It is also agreed that this policy covers the assured for his portion of liability according to the Both-to-Blame Collision Clause if part of the B/L to the same extent as for any other claim covered as per policy conditions. In case there is a claim made by the carrier according to the a/m clause, the assured is obliged to inform underwriters who in turn are entitled to defend their assured at their expense against such a claim. The same applies in respect of the New Jason Clause.

10.5 Transit Clause

In case the voyage insured is for reasons beyond the control of the assured frustrated, interrupted and / or terminated, all additional expenses involved thereby by the assured, which are necessary to forward the goods to destination originally intended or to a substitute place of delivery are recoverable.

10.6 Container Damage Clause

On subsidiary and first loss basis damages to containers are covered provided that the insured is compelled by any third party to pay for such damages to achieve final delivery of cargo insured. For such damages to containers the insured may neither be responsible nor liable. The sum insured is limited to EUR XXXX per vessel but maximum EUR XXXX per year.

Against additional premium the assured shall be entitled to ask for an increase of the agreed sums.

10.7 Import Duty

The assured will, in all cases, use reasonable efforts to obtain abatement or refund of duties paid or claimed in respect of goods lost, damaged or destroyed. It is further agreed that the assured shall, when these insurers so elect, surrender the merchandise to the customs authorities and recover duties thereon as provided by law, in which event the claim under this policy shall be only for a total loss of the merchandise so surrendered and expenses.

This insurance on duty and / or increased value shall terminate at the end of the import movement covered under this policy (including the Warehouse to Warehouse if incorporated therein), but nothing contained in this clause shall alter or affect any coverage granted elsewhere in the policy during the storage or transit subsequent thereto.

10.8 General Average

Underwriters are also to pay any contribution which the assured is obliged to pay in connection with General Average, the statement of which has been made up according to law or according to the York Antwerp Rules. In case the contributory value is higher than the insured value, underwriters are to pay fully up to the amount insured. Contrary to article 1.5.1.1 (ADS Cargo 1973) the rules in respect of underinsurance are so far deleted.

Underwriters are also reimbursing costs for general average deposits. The general average deposit receipt is to be sent to underwriters blank endorsed. In case of refunds, same are to be transferred to underwriters immediately.

In case general average contribution together with the actual claim for the cargo exceeds the insured value, underwriters also cover beyond this value, but not exceeding the policy maximum.

10.9 Transit Fees

Where goods insured under this policy travel in transit inside the European Community (EC), this insurance also covers import duty and other levies which may occur in connection with a claim even if the insured value would be exceeded thereby.

Irrespective of the extension the claim calculation is always based on the insured value. All costs and expenses which are not incurred due to such a claim will have to be deducted.

10.10 Airfreight Charges

- Not applicable -

10.11 Costs for Clearing of Debris

This clause does not apply in connection with war and strike risks (Vide also article 16.9)

10.11.1 In addition to article 1.5 ADS Cargo Insurance 1973 also costs for clearing of debris incurred in connection with a claim covered under this policy will be paid.

The above will be paid in addition to the sum insured (vide 16.9.6), subject to

- that the assured acted prudently under prevailing circumstances, or
- that the expense became due in consequence of instructions by the authorities,

or

- that these expenses resulted from instructions given by underwriters.

This policy also pays if the authority based on the law arranges for goods destroyed or damaged to be salvaged, removed or destroyed for account of the assured.

10.11.2 Underwriters are not to pay for additional expense to prevent or to eliminate pollution of the air, water or soil.

10.11.3 This policy only pays if there is no other insurance existing for this type of loss.

10.11.4 A subrogation of rights in respect of damaged or destroyed goods to Under- writers for payments made as per 10.11.1 does not takeplace.

Especially Underwriters are not liable for the existence of damaged or de-
stroyed goods as per article 7.11 ADS Cargo 1973.

10.12 Brands Clause

In case of damage to goods bearing a Brand or Trade Mark, or the sale of which carries or implies a guarantee of the supplier or the assured or the buyer under whose Brand or Trade Mark the goods have been shipped, the salvage value of such damaged goods shall be determined after the removal of all Brands or Trade Marks. Contents in any containers on which the Brand or Trade Mark can- not be removed shall be transferred to plain bulk containers.

The cost of removing Brands or Trade Marks shall be borne by these assurers, but in no event shall these assurers be liable for more than the insured value of the damaged goods.

10.13 Additional Freight

In consideration of the premium charged, this policy shall pay additional expenses for freight incurred to the extent and subject to the conditions as set forth below:

10.13.1 In the event additional freight charges be incurred by the assured in returning cargo to country of origin or for transhipment to substituted destination, by reason of any one of the following:

- a) Total or partial frustration of the voyage (except as may be construed due to war perils or warlike operations) due to the act of any government or agency, thereof, such act having its inception subsequent to the sailing of the vessel;
- b) Inability to complete delivery to consignee due to exchange and / or im- port restrictions or regulations imposed by Governments, their agents or an international organization, provided such restrictions or regulations be imposed subsequent to the sailing of the vessel.

10.13.2 In the event additional freight expenses are incurred by the assured forward- ing the goods to port of destination named in the policy (or other port of des-

tinuation in lieu thereof) arising out of liberties granted under the bill of lading or contract of affreightment.

- 10.13.3 Excluding any freight expense incurred due to refusal of consignee to accept the merchandise and / or non-payment of draft by consignee due to failure on the part of the assured to ship the goods in accordance with the specifications of the consignee.
- 10.13.4 Unless otherwise agreed, the amount insured in respect of additional expense shall be the actual amount of return freight charges which would have been charged to return the goods to the original port of shipment.
- 10.13.5 It is understood and agreed that this insurance also applies to import shipments purchased on CIF terms.
- 10.13.6 The insurance granted under this section shall insure only to the named assured within policy.

11 Maxima

11.1 Liability of Underwriters

Maxima mentioned on the cover page of this policy are always the maximum liability of underwriters.

11.2 Agreed Maxima

11.2.1 Maximum per anyone conveyance EUR XXXX

11.2.2 Maximum separate storage EUR XXXX

12 Obligation and Responsibility of the Assured and Insured

12.1 Declaration in Freight Documents

In case the carrier inserts a reserve in the B/L because the nature / condition of the goods deviates from the declaration made to the carrier or if the insured is asked to sign a letter of indemnity, same must be disclosed to underwriters immediately (vide 7.1).

12.2 Recoveries

The insured and / or the assured are bound to secure all rights against third parties in connection with loss / damage and to safeguard same by necessary action, e.g. holding the carrier responsible etc.

12.3 Loading Supervision

Underwriters are entitled to ask for packing / pre-shipment / loading supervision on shipments for which the assured is bearing the risk. X % of costs are borne by the policy, X % by the Insured (also vide 19.6).

12.4 Discharge Supervision / Hatch Opening Survey

At the opinion of insurers. Costs are for the account of the policy.

12.5 Exceeding Maximum

In case these sums are exceeded in other instances then as per article 7.2 of Special Conditions for Open Policies the same are only covered after mutual agreement prior to commencement of the risk.

12.6 Goods and Voyages not Named

For goods and voyages, which are not named in this policy insurers have to be informed from case to case before the risk attaches.

12.7 Blank insurance Certificates

Where blank-endorsed insurance certificates – in hardcopy or digital form - are handed to the assured, same binds themselves to act as under:

To use these insurance certificates only in conformity with this contract and, also, to consider the maximum values as per this policy.

To indemnify underwriters for any losses incurred by wrongful use of those blank certificates as far as the error falls under the responsibility of the assured.

To return those blank forms if requested to do so by underwriters.

13 Insured value and claim value

13.1 Insured Value

The insured value is: DDU Invoice + X %
FOB Invoice X %
CFR Invoice X %
CIF Invoice + X %

or, if not available the insurable value of the goods is their ordinary trade value or, if there is no such special value, the common value current at the place of shipment at the time the risk attached, plus the charges which have to be borne for final delivery, the freight paid independent of delivery plus imaginary profit up to X % as well as duties, if declared before attachment of the risk.

13.2 Imaginary Profit as per 13.1

The Assured is entitled to request the coinsurance of an imaginary profit up to X % of the invoice value for the benefit of receivers. Higher values have to be agreed prior to attachment of the risk. An additional premium may have to apply.

13.3 Insured Value - Without Invoice -

In case that no invoice has been issued, the invoice value is replaced by the normal trading value or common value applicable at place of origin at the time of shipment, which, if necessary, has to be assessed by experts.

13.4 Claim Value

If nothing contrary is agreed in the following, article 7 of ADS Cargo Insurance 1973 is applicable.

Under the terms of this policy recoverable is:

13.4.1 (Bought and) Already Sold and Invoiced Goods prior to Discharge

The invoice value plus freight, duties and all other transport related expenses up to final destination. For purchases an imaginary profit up to X % for the benefit of receivers is recoverable. An imaginary profit for sales, however, is only recoverable if there is a contractual obligation behind. Notwithstanding article 7.3.1 ADS Cargo 1973 in case of a partial loss the invoice value represents the applicable sound value.

13.4.2 Returns

- Ex purchases the invoice value
- Ex sales the cost price

13.4.3 Goods not Invoiced

The reproduction costs at the day of the insured event less saved costs. The claim value is limited to the sales value at the day of the insured event.

13.4.4 Replacement and Warranty Deliveries – Free of Charge –

Current market value plus repair and freight charges.

13.4.5 Costs of Return Journey

Reproduction costs at the day of the insured event.

13.4.6 Consignment Deliveries

The reproduction or replacement costs at the day of the insured event, but not more than the sales value at the day of the insured event.

13.4.7 Self Repairs

- Not applicable -

13.4.8 Repairs by Contractors

Claims will be settled as per repair bills approved by surveyors.

14 Premium

14.1 Basis of Premium Calculation

Premiums will be computed according to the schedule attached to this policy.

14.2 War, Mines, Torpedos

The war risk premium has been included in the cargo premium shown in the premium schedule – vide 5.8.3 and 23.1.

For shipments to and fro destinations which appear as "Severe Risk" in the JCC-Cargo-Watch-List, however, notice must be given to insurers. An additional premium will become applicable

14.3 Overage Premium

For shipments on vessels older than X years insurers are entitled to charge an additional premium according to the age of the vessel.

The Classification and Age Clause has to apply.

14.4 Dangerous Cargo

The Error and Omission Clause as per article 3.2 of the Special Conditions for Open Policies is not applicable.

15 Declaration

15.1 Declaration of Turnover

Monthly within X days for the preceding month:

- a) For FOB and CFR shipments incl. contingency cover.
- b) For all transports by rail / road / barge within the geographical limits of Europe.

15.2 Declaration from Case to Case

Individual declarations to be made from case to case for all shipments sold on CIF basis.

15.3 Error and Omission Clause

The error- and omission-clause according to article 3.2 of the Special Conditions for Open Policies is not valid where it has been expressly stated that the declaration is to be made prior to the commencement of the risk and / or where special agreements are to be made prior to the commencement of the risk.

15.4 Declaration prior to Attachment of the Risk

Transports of dangerous goods and other risks for which no premium has been agreed, have to be declared prior to attachment of the risk.

In case of doubt the date as per official mail stamp is paramount unless declaration has been made by phone, fax or e-mail.

16 Claims

16.1 Instructions

The attached instructions are to be obeyed.

16.2 Assessment

For assessment of damages surveyors named in the insurance certificate or in the list handed over to the assured are to be employed. As an exception, it is not harmful if other surveyors are employed.

16.3 Payment of Loss

Losses shall be payable no later than X days after filing proof of loss and proof of interest in the property hereby insured.

Claims payable in the same currency in which declarations have been made.

16.4 Presumptive Loss / Overdue Means of Conveyance

If X days lapse after anticipated arrival of the carrying conveyance and no news has been received then the goods insured under this policy will be considered lost. Underwriters agree to pay the insured value of the missing items.

If the goods are located after the time limitation noted above the assured may still avail themselves of the protection afforded by the Brands and / or Labels and / or Control of Damaged Goods Clause noted elsewhere in this policy.

Notwithstanding the above, in the event the goods are located in an undamaged condition the assured has the option to accept the goods (returning underwriters payment less any Sue and Labor Expenses (vide 10.1) and / or particular charges), or assist underwriters in disposing of the goods, said proceeds will be for the account of underwriters.

16.5 Surveys

In case where claims are considered not to exceed EUR XXXX it is not compulsory to employ a surveyor.

16.6 Casualty during handling of goods

In terms of 5.1 it is considered to be a stranding case where due to an accident during loading, trans-shipment or discharge operations goods get damaged or lost.

16.7 Hidden Damages (Material Seaworthy Packed in Packages or Coils)

In case the outer packing does not give reason to suspect damages by wetting, underwriters grant a grace period of max. X days after arrival at the insured place of destination for reporting of such a claim.

Final assessment of such claims may be deferred until a later date as agreed with the surveyor to be appointed by underwriters.

This clause does apply only for the interest of the assured or co-insured company.

16.8 Container Clause

This policy is to pay for shortage of contents (meaning the difference between the number of packages per shipper's and / or supplier's invoice and / or packing list and / or any other accepted document of the assured's trade and / or business, loaded or alleged to have been laden in the container and the count of packages removed there from by the assured and / or their agent), notwithstanding the container seals may appear to be intact.

16.9 Consequential Losses

Not applicable for contingency / sellers interest.

16.9.1 Subject of the Insurance

16.9.2

Contrary to paragraph 1.4.2 ADS Cargo 1973 consequential losses are included if same result from cargo damage which is basically covered as per condition of the cargo policy.

16.9.3

Contrary to 1.4.1.1 and 1.4.2 ADS Cargo 1973 consequential losses are also covered if not directly connected with cargo damage, e.g. if a carrier (forwarding agent, carrier, warehousing company, river transport, railway, aircraft, ocean vessels) or their agents have liability according to the usual wording of contracts with

them.

16.9.4 Interest Insured

16.9.4.1

Covered are only the interests of the assured. Interests of the insured are also claims of cargo interests against the assured for damages as per article 16.9.1 which are brought forward by the cargo interests as a consequence of non-compliance with a condition of the contract of delivery.

16.9.4.2

From case to case the assured may request the extension to include all persons if they have an interest on the cargo insured.

16.9.5 Exclusions

Excluded are damages caused by:

16.9.5.1

If delivery term's guarantees are not commonly used.

16.9.5.2

If liability is extended by contract beyond legal liability, especially if penalties form part of such a contract unless they are especially accepted by underwriters against additional premium.

16.9.5.3

Claims directly resulting from the misuse of advance payments, refunds and collection on delivery.

16.9.5.4

In connection with custom duties or other taxes / levies imposed by authorities.

16.9.5.5

In connection with the refunding or granting of subventions as per EU market rules.

16.9.5.6

Issues falling under the criminal law in respect of taxation, levies, fines and enforcements or which have a punitive character.

16.9.5.7

Third party claims of all kind as per the public liability law or other financial claims which may be raised against the assured, e.g. personal injury, environmental damages (especially contamination of air, water or soil).

Title in respect of lost or damaged goods and ownership in respect of these goods are not transferred with the claim settlement to underwriters. Underwriters especially do not accept any rights or obligations in relationship to the assureds or third parties due to the existence or the condition of the goods lost and / or damaged.

16.9.5.8

Claims which are directly or indirectly connected with a failure or malfunction of computer systems, software, programs and / or microchips, integrated function and / or other electronic systems, also without direct connection with computers.

16.9.6

Underwriters' liability is limited to the insured value of the cargo, max. however XXXX EUR.

16.10 Loss Payees

- Not agreed -

17 Forwarding Agent Clause

It is harmless for the assured to accept waivers of liability or limitation of liability if they are contained in the common conditions of forwarding agents, carriers, stockholders, railroad administration and / or ocean carriers.

18 Responsibility Clause

Only the following count as legal representatives:

- For Joint Stock Corporations,
 - Registered cooperatives and associations.
 - The Board of Directors and Members of the Executive Board.

- For Limited Liability Companies
 - The managing directors.

- For Limited Commercial Partnerships
 - The general partners.

- For Civil-Law Associations
 - The partners and senior management.

- For One-Man Businesses
 - The proprietor.

- For Companies under foreign law
 - The relevant group of persons.

- For Private Individuals
 - Only the owner.

19 Loss Prevention

19.1 Plastic Sheeting

All products whether packed or unprotected are to be fully covered by plastic foil - sufficiently overlapping - and taped after completion of stow.

Respective instructions are to be incorporated in purchase and shipping instructions.

Cover is not prejudiced if in spite of instructions as above are not complied with by third parties involved with shipping.

Not applicable in case alien cargo is stowed underneath.

19.2 Shipping at Low Temperatures

Special instructions from case to case.

19.3 Packed Material

Packing recommendations of X should form part of all purchase contracts.

19.4 Ram-Neck Taping of Hatch Covers

To be incorporated in all charter parties for full cargoes / hatches. If purchased CFR to be incorporated in the purchase order.

19.5 Shipping and Purchase Contracts

Both contracts should contain a clause:

- a. Shipping
It is a provision of this charter party that the vessel is fully P&I covered - premium paid.
- b. Purchase
It is a condition of this contract that the vessel selected by the seller has full P&I cover - premium paid - and further, that any overage premiums are for their account.

19.6 Loading and Discharge Supervision

According to 12.3 and 12.4 insurers are entitled to arrange for loading and discharge supervisions.

19.6.1 Loading supervision to be arranged for:

XXXX

19.6.2 No loading supervision requested for

XXXX

19.6.3 Discharge supervision

To be arranged for all shipments with more than XXXX MT and where already a loading survey was compulsory – vide 19.6.1.

20 Alteration of Contract

20.1 Documentation

Alterations will be documented by replacement pages unless for special reasons it is necessary to issue an official addendum. Such changes become valid with the date inserted on such replacement pages.

20.2 Alteration of Insurers

The leading and / or participating companies may be exchanged and / or the distribution of the proportionate shares can be changed without the necessity to give notice of cancellation.

21 Information Protection Clause

The assured agree that underwriters are transferring information which originate out of this policy and / or the normal handling of this policy (premiums, claims, changes in the risk / policy situation) to re-insurers for judgement of the risk and to handle the re-insurance as well as to their organization in respect of risk calculation and claim settling.

The assured further agree that the insurance companies have a collection of information in respect of general contract conditions, methods of accounting and claims record.

If applied for, the assured are entitled to ask for additional information regarding such dates.

19 Further Agreements

19.1 Profit Commission – Calculation Scheme

./ Loss carried forward	EUR -
Premium without war	EUR
X % therefrom	EUR
Less paid claims	EUR -
Less pending claims reserves	EUR -

Profit / Loss (-)	EUR

If profit, X % profit commission	EUR
	=====

19.2 Profit Commission

Where the policy record is yielding good results a profit commission may become payable according to the calculation scheme shown in article 22.1.

A profit commission will only be granted if the premium amount (without war) will be at least EUR XXXX p.a.

In case the contract has been cancelled by the assured there will be no profit commission for the last year of contract.

20 Premiums

20.1 Premium Schedule – effective with XXXX

--	--	--	--	--

21 Glossary

