

Prosinec 2012

2

Vydání

E-bulletin dopravního práva

Obsah

- I. Dodání zboží bez předložení konosamentu
- II. Subrogace nároků
- III. Soudní rozhodnutí
- IV. Příště

I. DODÁNÍ ZBOŽÍ BEZ PŘEDLOŽENÍ KONOSAMENTU

Předkládané téma bylo zvoleno aktuálně s ohledem na stále se množící případy uplatňovaných nároků na vydání zboží vůči českým zasílatelům (dopravcům), kteří vydávají zboží přepravované po moři, popř. multimodální přepravou po moři a po souši, aniž byl ze strany příjemce na území České republiky předložen při vydání zásilky originál konosamentu (námořního nákladního listu). Důvodem takového postupu, jenž hrozí ve svém důsledku povinností k náhradě nemalé škody, jsou buď (i) snaha zrychlit oběh zboží před důležitými svátky (Vánoce, Velikonoce), nebo (ii) dlouhodobě dobré vztahy s příkazci, nebo i (iii) prosté podceňování hrozícího nebezpečí.

Že se nejedná o výjimečné postupy dokládá např. tvrzení rejdaře před Nejvyšším soudem v Hongkongu, žalovaného na náhradu škody za zásilku vydanou bez konosamentu, který doložil, že svému partneru (příkazci) vydal zásilku v posledním roce bez předložení konosamentu celkem ve 128 případech. Snaha prokázat, že se jednalo o obvyklou praxi, však nebyla soudem shledána odůvodněnou a opodstatněnou, ačkoli četnost případů ve vzájemných vztazích svědčí o zavedené praxi mezi stranami, což však ještě neznamená, že takový postup není contra legem.

1)

Konosament

Otázkou významu, funkce a druhů konosamentů jsme se zabývali již v předcházejícím e-bulletinu č. 4/2010 (House-konosamenty, jejich podstata a použití). Obecně lze říci, že konosament je cenný papír, s nímž je spojeno právo jeho držitele na vydání zásilky, dispoziční právo k zásilce (právo zastavit přepravu, určit jiného příjemce, změnit trasu přepravy a další), přičemž konosament vychází z mezinárodních úmluv týkajících se námořní přepravy, jako jsou Haagská pravidla (čl. 3), Haagsko-Visbyská pravidla nebo Hamburská pravidla (čl. 1). V tuzemském právu odpovídá konosamentu tzv. náložný list dle § 612 a násl. obchodního zákoníku. V tomto smyslu je námořní nákladní list – konosament cenným papírem.

Tzv. Rotterdamská pravidla neboli Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela či z části po moři z roku 2009 ve svém článku 47 předpokládají, že zboží může být vydáno i bez předložení konosamentu, ale tato praxe nebyla dosud oficiálně potvrzena, neboť předmětná pravidla byla zatím podepsána 24 zeměmi, aniž došlo k požadovanému počtu ratifikací a je otázkou, zda Rotterdamská pravidla nabudou v budoucnosti účinnosti.

Námořní, zejména pak zaoceánská přeprava doznala za uplynulá desetiletí významného zrychlení a lze konstatovat, že oběh zboží předstihl oběh průvodních dokumentů, které se k němu vztahují. Moderní kontejnerové lodě absolvují vzdálenost mezi Evropou a východním pobřežím Spojených států za osm až devět dní, z Arabského zálivu do Spojených států pak obří tankery s ropou doplouvají za zhruba 23 dny. Není výjimkou, že před Suezským průplavem je část ropy z tankeru odčerpána a za ním následně do tankeru znovu načerpána. Konosamenty přitom poštovní přepravou, zpracováním v bankách, volnými (mimopracovními) dny a rozhodovacími postupy v obchodních společnostech i finančních ústavech „obíhají“ pomaleji, než samo zboží. Často se pak stává, zejména při liniových přepravách uhlí, bauxitu, obilí a ropy, že dochází k jejich přeprodeji, a to ať již současně se změnou osoby vlastníka (příjemce), tak i se změnou přístavu vykládky. Nezřídka v přípravě přeprav ropy dochází při spekulativních prodejkách ke změně vlastníka až 30krát v průběhu jediného transportu.

2)

Vydání zboží bez předložení konosamentu

Jak výše uvedené mezinárodní úmluvy v oblasti námořního práva, tak tuzemská úprava náložního listu předpokládají, že zboží může být dopravci vydáno výhradně proti předložení originálu konosamentu. Je však běžnou praxí, že dopravce ve snaze nebránit převzetí zboží, jehož přeprava byla dokončena, nebo též veden snahou uvolnit lodní prostor pro další přepravu, vydá náklad bez předložení konosamentu proti tzv. slibu odškodnění příjemce, označovanému také jako záruka příjemce (Letter of Indemnity, Empfängerrevers apod.). Příjemce tímto jednostranným prohlášením slibuje odškodnění dopravci v případě, že by po vydání zboží slibujícímu (příjemci) požádal o vydání zboží někdo jiný, přičemž by takový požadavek odůvodnil právě předložením originálu konosamentu vztahujícího se ke zboží. Nemožnost vydat zboží jeho oprávněnému příjemci, který se prokázal originálem konosamentu, by pak na straně dopravce vedla k povinnosti k náhradě škody, přičemž tato povinnost má právě být zajištěna na straně dopravce přijetím slibu odškodnění ze strany osoby, již dopravce zásilku již předtím vydal.

Není jistě nutno zdůrazňovat, že na straně dopravce vyvstává značné riziko spojené nejen s nejistým rozsahem škody, kterou musí oprávněnému příjemci nahradit (aniž by se v takovém případě mohl dopravce dovolávat omezujících ustanovení své odpovědnosti), platnosti či dobytosti nároků z takového slibu odškodnění vyplývajících, riziko zániku osoby slibujícího v podobě její likvidace či konkursního řízení, předluženosti apod. Není proto výjimkou, že dopravce předávající zboží příjemci bez předložení originálu konosamentu požaduje takový slib odškodnění podpořit buď bankovní zárukou, ručením třetího subjektu, poskytnutím jistoty (zástavy) apod.

- Nebezpečí při vydání zboží bez předložení konosamentu

Vydá-li dopravce zboží, aniž mu byl předložen konosament, jedná se o vydání zásilky neoprávněnému příjemci (tzv. falešná dodávka), z právního pohledu představující totální ztrátu zboží. Lze jistě jen stěží obhájit postup dopravce, který při plném vědomí skutečnosti, že osoba, již je zásilka vydávána, se nemůže prokázat originálem nákladního listu, vydání uskuteční;

dopravce tedy jedná hrubě nedbale, ne-li zcela úmyslně. Na jakém základě by dopravce byl schopen obhájit svou „nevědomost“ při vydání zásilky neoprávněné osobě, lze jen stěží odhadnout. Naopak, úmysl tuto zásilku neoprávněnému příjemci vydat, je zcela zřejmý. Tato situace se jistě nemůže rovnat případu, kdy dopravce neoprávněně vydá zásilku příjemci, jenž se prokáže falešným, tedy padělaným dokumentem (konosamentem), nebo se vydává za oprávněného příjemce, jímž není. Vydá-li tedy dopravce zásilku proti tzv. slibu odškodnění, jedná zcela vědomě a bere v úvahu riziko, že oprávněný příjemce disponující konosamentem může označit toto jednání za úmyslné, hraničící s trestní odpovědností.

Zejména anglické soudy jsou k případům vydání zásilek neoprávněným příjemcům velmi nekompromisní. Ačkoli při projednávání takových případů se i před těmito soudy odhalí pro zahraniční obchod jistě nelichotivá praxe, kdy např. v případě „Sagona“ (A/S Hansen-Tangens Rederi III proti Total Transport Corporation, 1 Lloyds Law Reports 1984, strana 194) kapitán lodi jako svědek vypověděl, že za 14 let na moři ještě nikdy neviděl konosament, odmítají angličtí soudci šířeji vykládat též nejrůznější ustanovení konosamentů, zbavující přímo či nepřímo dopravce odpovědnosti v případě, že je zásilka vydána jinému příjemci. Konosamentní podmínky, zbavující dopravce odpovědnosti pro případ tzv. „vzniku škody po vydání zásilky“, nejsou vykládány jako ztráta ve skutečném slova smyslu, ale jako „misdelivery“, tedy vydání zásilky neoprávněnému příjemci popř. nedoručení zásilky určenému příjemci.

Tzv. Protection & Indemnity Clubs vydal doporučující znění slibu odškodnění, který by měl dopravce ochránit proti neúměrným nárokům v případě, že vydá zásilku bez předložení konosamentu.

Byly vypracovány záruční dopisy týkající se následujících situací

- vydání zboží bez předložení originálního konosamentu
- vydání zboží bez předložení originálního konosamentu ve spojení s bankovní garancí
- vydání zboží v jiném přístavu než stanoveno v konosamentu
- vydání zboží v jiném než v konosamentu stanoveném přístavu ve spojení s bankovní garancí
- vydání zboží v jiném než v konosamentu uvedeném přístavu bez předložení originálu konosamentu
- vydání zboží v jiném než v konosamentu uvedeném přístavu a bez předložení originálu konosamentu, ve spojení s bankovní garancí.

Je však nutno zdůraznit, že soudně nejsou taková ujednání, která by umožňovala vydání zásilek bez předložení originálního konosamentu, uplatnitelná ani dostatečně obhajitelná a zejména anglická soudní praxe, určující na poli námořní přepravy základní principy jak v Evropě, tak v USA, se striktně staví proti takovým praktikám. Anglická soudní praxe vychází ze zásady, že „antidatované nebo falešné konosamenty jsou rakovinou mezinárodního obchodu“. Jak vyplývá např. z odůvodnění rozsudku ve věci Standard Chartered Bank proti Pakistan National Shipping Corporation, 1 Lloyds Law Reports 1998, je konosament v mezinárodním obchodě vystavován s účelem, aby se každý, kdo ho drží v ruce, mohl spolehnout na údaje v něm uvedené, ať už jde o příjemce, bankéře nebo postupníky. Banka přijímací konosament podepsaný jménem vlastníka lodi jako jeden z dokumentů v rámci dokumentárního akreditivu spoléhá na věrohodnost a pravdivost takového dokumentu. Poctivý mezinárodní obchod vyžaduje, aby ten, kdo dává konosament do oběhu, tak činil pouze za předpokladu, že takový konosament obsahuje věrohodně informace.

- „Zavedená praxe stran“ při vydávání zásilek

I z výše uvedených příkladů je zřejmé, že vydávání zásilek bez předložení originálního konosamentu není v námořní přepravě zas až tak neobvyklou věcí. Naskytá se proto i otázka, zda vydávání zásilek bez předkládání konosamentu nemůže znamenat již „zavedenou praxi stran“, jak stanovuje např. § 266 odst. 3 českého obchodního zákoníku.

Ačkoli anglické soudy takovou praxi zásadně vylučují, jak bylo uvedeno v předchozí části, nelze odlišný pohled na tuto skutečnost vyloučit, přičemž s možností vydání zásilky bez předložení originálu konosamentu počítají i nově přijatá tzv. Rotterdamská pravidla z roku 2009, byť značná část zemí s výraznou námořní přepravou takovou možnost silně kritizuje.

Zejména v tankerové přepravě připouští řada konosamentů námořních dopravců „poloautomatické“ vydávání zásilek bez předložení originálních konosamentů, a to zvláštní klauzulí (jako např. konosamenty SHELLTIME, BEEPEEVOY, ExxonMobilVOY). Vůči tomuto postupu existují i velmi silné argumenty, odkazující přímo na trestněprávní rovinu takového ujednání, vycházejícího přímo z úmyslu stran vydáváním garančního dopisu, popř. slibu odškodnění přímo „poškodit“ oprávněného držitele (vlastníka) konosamentu.

Obecně lze říci, že **neexistuje žádná povinnost dopravce vydat zásilku proti předložení garančního dopisu, popř. slibu odškodnění** a přímé ujednání stran o takové možnosti či zanesení takového postupu smluvním ujednáním do konosamentu neznamena ještě odstranění rizika povinnosti náhrady škody pro dopravce, popř. přímo trestněprávní odpovědnosti účastníků takové dohody. Jak vyplývá z celé řady soudních rozhodnutí, není kapitán lodi povinen vyhovět požadavku osoby, která vyžaduje vydání zásilky, aniž předložila originální konosament, jen z důvodu zavedené praxe, či z důvodu vážnosti odůvodnění, které tato osoba uvádí. Nelze aprobovat praxi, kdy by kapitáni lodí byli povinni brát na sebe rizika pozdější náhrady škody v neomezeném rozsahu, popř. trestněprávní odpovědnost, nehledě na negativní dopad takové praxe na mezinárodní obchod a pravidla mezinárodní (námořní) přepravy.

Existují přirozeně nejrůznější smluvní ujednání, která zbavují dopravce odpovědnosti za náhradu škody v případě (předem předpokládaného) vydání zásilky bez předložení originálního konosamentu (jak doloženo např. výše v podobě dokumentů Protection & Indemnity Clubs), jakož i v případě nejrůznějších „privátních“, zejména dlouhodobých přeprav probíhajících mezi stejnými smluvními partnery. Přesto lze jen znovu upozornit (zejména s ohledem na poměrně zásadní rozhodnutí soudů) na riziko takových dohod, které spíše upravují podmínky vydání zásilky při nepředložení originálního konosamentu (proti poskytnutí záruční listiny apod.), než aby přímo zakládaly povinnost dopravce takový postup akceptovat, či jej skutečně zbavovaly veškeré odpovědnosti. Obvyklé znění takové konosamentní doložky obsahuje následující podmínky:

„Nedorazí-li konosament do přístavu vykládky dříve než loď, může vlastník lodi uvolnit zásilku, aniž mu byl předán originál konosamentu. Nájemce lodi se tímto zavazuje odškodnit vlastníka pro případ uvolnění zásilky bez předložení originálního konosamentu za předpokladu, že vlastník lodi nejednal nedbale nebo zlovolně. Slib odškodnění ze strany nájemce lodi ve prospěch vlastníka lodi nemusí být zajištěn bankovní garancí a bude mít následující znění ………“.

- tzv. „blanko-konosament“

Zkušenost s odpovědností nastalou v případě „Sagona“ (viz výše) vedla ke změně praxe při vydávání zásilek bez předložení originálního konosamentu. K tomu byl využit institut tzv. blanko-konosamentu. Kapitál lodi vystaví dva originální konosamenty a předá je odesílateli v přístavu nakládky, třetí konosament v originální podobě uloží v zapečetěné obálce a ponechá jej u sebe po celou dobu přepravy. Tento konosament však neobsahuje ani jméno příjemce, ani

přístav určení. V okamžiku příjezdu do přístavu je již osoba příjemce známa. Kapitál předá oprávněnému příjemci blanko-konosament, ten jej doplní – vystaví na svoji osobu a obdrží zásilku proti předání tohoto konosamentu zpět kapitánu lodi. Tato praxe vychází ze skutečnosti, že Haagsko-Visbyská pravidla ve svém článku 3 nepožadují, aby konosament uváděl jméno příjemce či název místa vykládky.

Přesto není ani tento zajišťovací způsob vydávání zásilky zcela bezpečný.

Závěr

S ohledem na skutečnost, že soudní praxe převážné většiny zemí vydávání zásilek bez předložení konosamentů striktně odmítá, lze jen znovu poukázat na vysoké riziko spojené s takovou praxí. I v České republice je v řadě případů vydána zásilka příjemci, aniž byl poskytnut jakýkoli garanční dopis či slib odškodnění, přičemž se vychází z dlouholeté praxe stran a z víry, že konosament bude následně předán. Nejsou však již řídké případy, kdy zásilka je vydána, ale (např. čínský) odesílatel zásilky požaduje její vrácení, popř. předání jiné osobě, neboť kupní cena zboží nebyla ze strany kupujícího (příjemce) uhrazena. Dopravce (český zasílatel) může pak hovořit o štěstí, pokud uhradí (čínskému) držiteli konosamentu pouze nesplacenou či skutečnou hodnotu zásilky, aniž jsou mu účtovány vícenáklady, ušlý zisk, popř. musí čelit riziku trestního stíhání.

I v případě vydání záruční listiny (slibu odškodnění) však nejsou řídké případy, kdy po jeho vydání a uplatnění nároků z něj nelze řádně identifikovat osobu, která tento dokument vydala, taková osoba se brání tvrzením o nedostatečném právním postupu (obraně) dopravce proti skutečnému vlastníku konosamentu. Vznikají tak jen těžce řešitelné spory o skutečnou výši náhrady, a to v řízeních vedených daleko od sídla osoby, která zásilku od dopravce bez předložení konosamentu převzala, za použití právních řádů, které jsou často pro postavení dopravce (zasílatele) navýsost nepříznivé.

Významné riziko prohlášení případně vydaného slibu odškodnění (garančního dopisu) za neplatný dokument lze demonstrovat např. na ustanovení čl. 17 odst. 2 Hamburských pravidel z roku 1978. Předmětné ustanovení se snaží odstranit nepřipustnou praxi vydávání tzv. „čistých“ konosamentů, kdy kapitán lodi prohlásí zásilku za bezvadnou, ačkoliv tak tomu zjevně není. Předmětné znění Hamburských pravidel označuje jakýkoli záruční dopis nebo ujednání, jimiž se odesílatel zavazuje nahradit dopravci škodu vyplývající z toho, že dopravce vydal konosament, aniž učinil výhradu ohledně údajů sdělených odesílatelem za účelem jejich uvedení do konosamentu, nebo ohledně zjevného stavu zboží, za neplatné a neúčinné vůči jakékoli třetí osobě včetně příjemce, na něž byl konosament převeden. Existuje proto i riziko, že by soud projednávající nároky ze slibu odškodnění, mohl při posuzování jeho platnosti vycházet právě analogicky z předmětného ustanovení.

Řada odborných názorů považuje dokonce dopravce za kvazi-ručitele za úhradu kupní ceny. Pro prodávajícího, jenž je o praxi vydávání jím odeslaného zboží kupujícímu (příjemci) bez předložení originálního konosamentu dobře informován, není totiž nic jednoduššího, než vyčkat vydání zásilky (která by tak jako tak zřejmě nebyla prodávajícímu zaplacená) ze strany dopravce příjemci, a pak dopravci předložit originální konosamenty se žádostí o (zpětné) vydání zásilky nebo její úhradu v plné výši.

II. SUBROGACE NÁROKŮ

V tuzemské i mezinárodní přepravě dochází stále častěji k situaci, kdy nároky vůči dopravci z titulu náhrady škody vzniklé na přepravované zásilce neuplatňují odesílatel nebo příjemce, ale pojišťovna, která v rámci pojištění zásilky vyplatila odesílateli (příjemci) pojistné plnění a náhrady škody se dožaduje na základě tzv. subrogace, tedy zákonné cese vyplývající z příslušných předpisů pojistného práva.

Subrogace v doslovném překladu znamená „dosazení na místo jiného“. Již ve francouzském právu (Code civil, článek 1249 a násl.) se hovořilo o subrogaci, jestliže třetí osoba zaplatila věřiteli někoho jiného a vstoupila tak do práv věřitele. K subrogaci dochází buď na základě smlouvy, nebo ze zákona. Smluvně vzniká subrogace v případě, že věřitel přijme plnění od třetí osoby, než od dlužníka a postoupí jí při zaplacení výslovně všechna svá práva vůči dlužníku (postoupení pohledávky). Zákonná subrogace nastává, je-li zaplacen dluh někým, kdo má na jeho zaplacení zájem (např. ručitel za dlužníka).

1. Úprava v českém právním řádu

Základem právní úpravy subrogace v českém právním řádu je zákon č. 37/2004 Sb. o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě). Ten v § 33 (přechod práv na pojistitele) stanovuje, že **pokud vzniklo v souvislosti s hrozcí nebo nastalou pojistnou událostí oprávněně osobě, pojištěnému nebo osobě, která vynaložila zachraňovací náklady, proti jinému právo na náhradu škody nebo jiné obdobné právo, přechází výplatou plnění z pojištění toto právo na pojistitele až do výše částek, které pojistitel z pojištění oprávněně osobě poskytnul**. Současně je stanoveno, že na pojistitele nepřechází práva na náhradu škody proti osobám, které s oprávněnou osobou, pojištěným nebo osobou vynaloživší zachraňovací náklady žijí ve společné domácnosti nebo jsou na ni odkázány výživou, nejde-li o škodu způsobenou úmyslně. Zákon také přímo odkazuje na ustanovení § 450 ObčZ., jež umožňuje snížit náhradu škody soudem se zřetelem k tomu, jak ke škodě došlo, i k osobním a majetkovým poměrům fyzické osoby, která ji způsobila. V případě úmyslné škody však toto snížení aplikovat nelze.

2. Typy pojištění

Zákon o pojistné smlouvě dělí pojištění na **škodové a obnosové**. Škodovým pojištěním je soukromé pojištění, jehož účelem je náhrada škody vzniklé v důsledku pojistné události. Pojištění obnosové je soukromé pojištění, jehož účelem je získání obnosu, tedy dohodnuté finanční částky v důsledku pojistné události, přičemž výše této částky je závislá na vzniku nebo rozsahu škody. Vznikne-li při škodovém pojištění pojistná událost, je pojistitel povinen poskytnout náhradu škody v rozsahu, který stanovuje pojistná smlouva.

S ohledem na zaměření tohoto článku na oblast přepravy ponecháváme stranou zákonné pojištění zdravotní či zákonné pojištění motorových vozidel.

Subrogace (smluvní či zákonná cese nároků) má své uplatnění pouze tam, **kde poškozenému vzniká nárok na náhradu škody vůči škůdci, přičemž takový nárok je způsobilý přejít**

(popř. být smluvně převeden) na postupníka – pojišťovnu, která je nadále oprávněna uplatňovat nároky vůči škůdci.

Předmětem subrogace tak nemohou být zejména nároky ze zdravotního pojištění, popř. životního pojištění (za dožití), nejde-li o specifické případy náhrady škody vůči třetím osobám, které pojistnou událost vyvolaly.

Předpoklady subrogace

K zákonné či smluvní cesi nároků, tedy subrogaci, může dojít při splnění následujících předpokladů:

a) Plnění pojišťovny

Jak vyplývá již z ustanovení § 33 zákona o pojistné smlouvě, přechází právo na náhradu škody vůči škůdci z poškozeného na pojišťovnu **výplatou plnění**. Dojde-li tedy k pojistné události, popř. bude-li tato událost, zakládající vznik škody, pojišťovnou uznána za pojistnou událost, ale dosud nedošlo k poskytnutí pojistného plnění, nelze ještě hovořit o přechodu nároků z pojištěného na pojišťovnu a o aktivní legitimaci pojišťovny k uplatňování nároku na náhradu škody.

b) Způsobilé nároky

Předpokladem přechodu (převodu) nároků z poškozeného na pojišťovnu dále je, aby takové nároky byly převoditelné. To se vztahuje k výše uvedeným druhům pojištění, kdy např. nároky na poskytnutí pojistného plnění v případě dožití nezakládají nárok na náhradu škody vůči škůdci, zemře-li pojištěná osoba přirozenou smrtí, v důsledku nemoci, autohavárie, tj. bez zavinění třetí osoby apod.

V případě přepravy se za nároky způsobilými k přechodu na pojišťovnu v rámci subrogace považují zejména:

- (i) nároky dopravce vůči škůdci, který poškodil přepravovanou zásilku, přičemž pojišťovna poskytla plnění za dopravce příjemci (odesílateli) zásilky
- (ii) nároky poškozeného odesílatele (příjemce) za škodu na zásilce uplatňované vůči dopravci, jestliže pojišťovna v rámci zbožívého pojištění poskytla odesílateli (příjemci) plnění – hodnotu zboží ve výši stanovené pojistnou smlouvou.

c) Rozsah přecházejících nároků

Na pojišťovnu v rámci zákonné cesi přecházejí přirozeně jenom takové nároky, které byly předmětem pojištění, vznikly v rámci pojistné události a byly ve stanoveném či dohodnutém rozsahu pojišťovnou kryty. Uhradí-li tedy např. pojišťovna v rámci tuzemské přepravy škodu vzniklou na přepravovaném zboží, přechází na ni v rozsahu poskytnutého plnění nárok vůči škůdci na náhradu škody, nikoli však související nároky např. z poškození vozidla, ušlého zisku apod. Na pojišťovnu také přecházejí nároky pouze v rozsah, v jakém byly pojišťovnou uspokojeny – případná spoluúčast pojištěného není předmětem subrogace, nelze však vyloučit (např. v zájmu snadnějšího vymáhání nároků při jejich spojení) smluvní převod takových nároků (jejich částí) na pojišťovnu a jejich uplatňování jako jeden celek.

d) Okamžik přechodu nároků

Jak vyplývá rovněž z díkce § 33 zákona o pojistné smlouvě, je okamžikem, kdy předmětné nároky přecházejí z pojištěného na pojišťovnu, **výplata plnění z pojištění**, tedy poskytnutí pojistného plnění pojišťovnou pojištěnému. Pojistné plnění je poskytnuto

v okamžiku, kdy je převzato příjemcem, tedy připsáno ve prospěch jeho účtu, popř. osobně převzato pojištěným. Je-li pojišťovna v prodlení s poskytnutím pojistného plnění, popř. vyplatí-li toto plnění až na základě soudního rozhodnutí, nemá to na okamžik přechodu nároků žádný vliv, neboť nároky dle zákonného ustanovení mohou přejít teprve okamžikem poskytnutí plnění.

Prodlení pojišťovny s poskytnutím pojistného plnění, popř. její protiprávní odmítání plnění poskytnout, nemá vliv na povinnosti pojištěného zajistit nároky proti škůdci, a to zejména proti jejich promlčení, když v mezinárodní přepravě takové nároky zanikají v poměrně krátké lhůtě (jako např. nároky poškozeného vůči dopravci na náhradu škody, a to v případě mezinárodní silniční přepravy ve lhůtě jednoho roku, nebo v případě mezinárodní letecké přepravy ve lhůtě dvou let). Opomine-li poškozený řádně a včas uplatnit takové nároky, nemůže v budoucnu namítat vůči pojišťovně, že jeho opomenutí bylo způsobeno neochotou či nevůlí pojišťovny poskytnout pojistné plnění, tedy uznat nastalou událost za událost pojistnou.

Výhody zákonné cese

Subrogace požívá nespornou právní výhodu v tom, že výplatou pojistného plnění přechází na pojišťovnu regresní nároky vůči škůdci, aniž by bylo třeba za účelem změny věřitele uzavírat samostatnou smlouvu. Vada smlouvy o postoupení pohledávky (cesní smlouvy) dle § 524 a násl. ObčZ. sice dle konstantní judikatury českých soudů nezpůsobuje zánik povinnosti dlužníka plnit novému vlastníku pohledávky (postupníkovi), ale neplatná smlouva o postoupení pohledávky může mít celou řadu negativních konsekvencí - to se týká jak nároků uplatňovaných v konkurzním řízení, tak nároků na náhradu škody mezi smluvními stranami, tedy mezi postupitelem a postupníkem. Rizikem tak zůstává pouze neplatnost samotné pojistné smlouvy, kdy by nastalou událost nebylo možné označit za událost pojistnou, pojišťovnu odpovědnou za výplatu pojistného plnění a následně tedy ani za osobu oprávněně držící nároky vůči škůdci na základě zákonné cese (subrogace).

Subrogace v anglickém právu

V anglickém právu nepřechází výplatou pojistného plnění na pojišťovnu nárok na náhradu škody vůči škůdci, procesně oprávněným k vymáhání této škody je i nadále pojištěný. Žaluje-li následně pojišťovna úhradu škody (vyplývající z pojistné události), činí tak jménem pojištěného. Nedá-li však pojištěný souhlas k uplatnění nároku na náhradu škody vůči škůdci, nezbyvá pojišťovně jiné řešení, než se takového souhlasu dožadovat u soudu. Ačkoli je tato situace zcela odlišná od „kontinentálního“ principu, nezbyvá, než jej zejména v případě úhrady pojistného plnění z transportních škod zohlednit.

Vzdání se regresních (subrogačních) nároků

Nežádka dochází mezi pojištěným a pojišťovnou k ujednání, jímž se pojišťovna vzdává nároku na náhradu škody vůči škůdci. K tomu může dojít za situace, kdy se pojišťovna stává současně povinnou, tedy, kdy na straně pojištěného dochází k pojistnému krytí stejně jako na straně povinného – škůdce. Je-li pojištěný dopravce stranou pojistné smlouvy u pojišťovny, která je současně pojišťovnou poškozeného (příjemce), uplatňujícího nároky vůči dopravci, ztrácí uplatňování regresních nároků pojišťovny proti pojišťovně (coby osobě totožné) ekonomický i právní význam.

Odlišné názory u úvěrového pojištění

Zejména v oblasti úvěrového pojištění (pojištění pohledávek) však v české odborné veřejnosti existují též opačné názory, týkající se subrogace – přechodu nároků na pojistitele. Tyto názory

nepovažují neuhrazení pohledávky ze strany dlužníka za „škodu“ na straně pojištěného, která by v souladu s § 33 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě mohla přejít na pojistitele výplatou pojistného plnění. Je také argumentováno tím, že pohledávka při jejím neuhrazení i nadále existuje z původního právního titulu, nedochází k její transformaci či novaci a v souvislosti s pojistnou událostí na místo existující pojištěné pohledávky nevzniká žádná jiná pohledávka či jiné právo. Vznikne-li věřiteli v souvislosti s neuhrazením pohledávky nárok na náhradu škody, jde o pohledávku odlišnou od původní (pojištěné) pohledávky (z dodávky zboží či služeb).

I při respektování odlišného právního názoru však nelze s tímto souhlasit. Na principu subrogace, tedy „obdržení plnění za plnění“ a na principu, že „pojištěný se nemůže pojistnou událostí obohatit“, je založeno celé pojistné právo. Pokud by úhradou pojistného plnění nepřešla v odpovídající části pojištěná pohledávka na pojistitele, vyskytla by se na straně pojištěného de facto dvě plnění: samotná pojištěná pohledávka (která dle předmětného názoru nepřechází na pojistitele) a pojistné plnění (představující vždy určitou část hodnoty pojištěné pohledávky).

Stejně tak je dle našeho názoru nutno vyjít ze skutečnosti, že dle § 33 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě sice přechází na pojistitele výplatou pojistného plnění „právo na náhradu škody nebo jiné obdobné právo“ proti jinému, což v případě pojištění pohledávek představuje „újmu, která pojištěnému vzniká v důsledku nezaplacení pohledávky v termínu její splatnosti“. Tuto „újmu“ je nutno považovat ve smyslu § 33 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě za „škodu nebo jiné obdobné právo“. Právě nezaplacení pohledávky je totiž považováno za pojistnou událost a nezaplacená pohledávka představuje v majetku pojištěného újmu, vzniklou v důsledku neuhrazení dodávky služeb a/nebo zboží.

I ve vztahu k insolvenčnímu právu lze jistě úspěšně argumentovat tím, že prohlášení konkursu na majetek pojištěného (který úspěšně obdržel pojistné plnění od pojišťovny, ale také následně inkasoval od dlužníka i hodnotu pojištěné pohledávky) by na straně pojišťovny vedlo k nutnosti přihlásit za pojištěným (úpadcem) svoji pohledávku (z pojistného plnění) a inkasovat pouze nepatrnou část její hodnoty v rámci případného rozdělení (pokud by k němu vůbec došlo). Této situaci subrogace úspěšně zabraňuje, když přiznává vlastnictví k části pojištěné pohledávky (v rozsahu poskytnutého pojistného plnění) od okamžiku, kdy je toto pojistné plnění pojišťovnou vyplaceno.

III. SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

- **rozsudek rakouského Nejvyššího soudu (OGH) ze dne 30. května 2012 – 7 Ob 21/12g – Transportrecht 8/2012, str. 337**

V květnu 2008 ujednal příkazce se sídlem v Německu se záložníkem se sídlem v Holandsku přepravu 134 televizorů v hodnotě 88.230 eur z Rakouska do Francie za přejímací sazbu ve výši 2.050 eur. Zasiřatel dále sjednal přepravu zásilky na místo určení s dopravcem. Z kamionu dopravce odstaveného na nehlídaném parkovišti v Itálii byla celá zásilka odcizena. Příkazce postoupil veškeré své pohledávky ze škodní události na svého pojistitele, který podal k soudu žalobu o náhradu škody proti záložnímu. Žalobce spatřoval v odstavení kamionu na nehlídaném parkovišti hrubou nedbalost dopravce, za kterou by měl záložní (v postavení dopravce) odpovídat na základě Úmluvy CMR. Žalovaný své zavinění popřel s poukazem na to,

že dopravci uložil parkovat pouze na hlídaných parkovištích. Soud prvního stupně se přiklonil k právnímu názoru žalovaného, podle kterého strany při sjednávání smlouvy přinejmenším konkludentně dohodly použití holandského práva, na jehož základě zasílatel v daném případě za škodu neodpovídá. Odvolací soud oproti tomu vyhověl odvolání žalobce. Uvedl, že podle převažujícího názoru právní teorie i judikatury režim této zasílatelské smlouvy podléhá ustanovením Úmluvy CMR, přičemž ustanovení čl. 41 Úmluvy CMR vylučuje odlišná ujednání stran. Podle čl. 17 odst. 1 Úmluvy CMR odpovídá dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky. Jelikož žalovaný nijak nepopíral tvrzení žalobce, že ke škodě došlo vinou hrubé nedbalosti dopravce, přiznal odvolací soud žalobci podle rozhodného práva nárok na náhradu škody a rovněž možnost požadovat zákonné nebo smluvní úroky z prodlení nad rámec ustanovení čl. 27 Úmluvy CMR. Dovolací soud rozhodnutí odvolacího soudu potvrdil. Konstatoval, že **zatímco ustanovení Úmluvy CMR nejsou v zásadě použitelná na zasílatelské smlouvy, odpovídá podle ustálené judikatury Nejvyššího soudu zasílatel, který sjednal s příkazcem přepravu věci za přejímací sazbu a nepřepравuje zboží pomocí vlastních kamionů stejně, jako dopravce podle Úmluvy CMR. Otázku, zdali určitá přeprava podléhá režimu Úmluvy CMR, je třeba zodpovědět nezávisle na této Úmluvě. Přestože se Úmluva CMR nijak nezmiňuje o zasílateli, který sjednal s příkazcem přepravu věci za přejímací sazbu, představuje tato činnost z hospodářského hlediska přepravní úkon, na který jsou použitelná ustanovení Úmluvy CMR.** Dovolací soud shledal dovolání důvodným jen co do výše úroků z prodlení. Podle kogentního ustanovení čl. 27 odst. 1 Úmluvy CMR může totiž oprávněný požadovat úroky z náhrady škody pouze ve výši 5% ročně.

- **rozsudek švýcarského Obchodního soudu kantonu Aargau ze dne 30. června 2012 – 7 Ob 21/12g – Transportrecht 8/2012, str. 339**

Žalobce se sídlem v Anglii koupil od švýcarského prodejce parfémy a kosmetiku. Obstaráním přepravy pověřil zasílatelskou společností se sídlem v Holandsku, která za tímto účelem uzavřela smlouvu o přepravě se žalovaným dopravcem se sídlem rovněž v Holandsku. Dopravce najal k přepravě zásilky švýcarského poddopravce, který přepravu zadal dalšímu holandskému poddopravci. Dne 28.9.2010 byla zásilka vyzvednuta v Möhlinu ve Švýcarsku, odkud měla být převezena do Barendrechtu v Holandsku. V noci z 28. na 29.9.2010 byla část zásilky odcizena, zatímco řidič spal v kabině kamionu na nehlídaném parkovišti ve Francii. Během vyšetřování krádeže vyplynulo, že v kamionu nefungoval alarm a že se řidič ani nevyzval v jeho obsluze. Zasílatel z Holandska postoupil své nároky z titulu náhrady škody na žalobce, který je uplatnil proti žalovanému u soudu. Soud se zabýval nejprve otázkou příslušnosti podle ustanovení čl. 31 odst. 1 písm. b) Úmluvy CMR. Konstatoval, že podle sjednaného místa odeslání zásilky byla na základě cit. ustanovení dána mezinárodní příslušnost švýcarských soudů. Místní příslušnost bylo třeba stanovit na základě zásady lex fori. Jak tehdy platná Luganská úmluva o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech z roku 1988, tak švýcarský zákon o mezinárodním právu soukromém však neurčovaly místní příslušnost podle místa odeslání. Soud nicméně z materiálů k provádění Úmluvy CMR dovodil úmysl zákonodárce stanovit příslušnost soudu podle místa odeslání. **Ačkoliv tak není stanoveno aplikovatelnými předpisy národního práva, je u přepravy podle Úmluvy CMR dána v případě soudních sporů místní příslušnost soudu podle místa odeslání.** Ustanovení čl. 29 Úmluvy CMR zapovídá možnost dopravce odvolávat se na ustanovení Kapitoly IV. omezující jeho odpovědnost v případě způsobení škody zaviněním, které se podle práva soudu, u něhož se právní věc projednává, považuje za rovnocenné úmyslu. **Podle švýcarského práva postačuje k prolomení omezujícího ustanovení čl. 23 Úmluvy CMR hrubá nedbalost.** Jelikož soud shledal, že se v daném případě podle skutkových zjištění

jednalo o zavinění na úrovni hrubé nedbalosti, dovedil v tomto případě neomezenou odpovědnost dopravce za vzniklou škodu.

IV. PŘÍŠTĚ

V příštím e-bulletinu se budeme zabývat těmito tématy:

1. Kvalitativní podmínky přepravy
2. Odpovědnost při přepravě nových (osobních) vozidel.

Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol.
Dlouhá 16, 110 00 Praha 1
e-mail: info@akmsv.cz
<http://www.akmsv.cz>
Tel.: (+420) 221 779 970
Fax: (+420) 221 779 999