

## **Možnosti řešení sporů vzniklých v souvislosti se zablokováním Suezského kanálu kontejnerovou nákladní lodí Ever Given**

*JUDr. Petr Dobiáš, Ph.D., MBA*

Od 23. do 29. března 2021 byla zablokována nákladní lodní doprava Suezským kanálem v důsledku najetí plavidla Ever Given (délka: 400 m, váha: 224 000 tun, počet kontejnerů na palubě: 18 300) plujícího do nizozemského Rotterdamu na dno a stěnu (násep) kanálu. K najetí plavidla Ever Given na mělčinu došlo podle dostupných zdrojů informací z důvodu působení poryvů větru a oblaků prachu, které měly za následek vychýlení lodi z kurzu a kolizi s tělesem plavebního kanálu.

Jedná se o pozoruhodný případ s mezinárodním prvkem, protože vlastníkem plavidla je japonská společnost (Shoei Kisen Kaisha Ltd.), provozovatelem lodi je tchajwanské uskupení (Evergreen Marine Group), pojistiteli vlastníka plavidla pro případ havárie lodi jsou tři japonské pojišťovny (Mitsui Sumitomo Insurance – vedoucí pojistitel, Tokio Marine&Nichido Fire Insurance a Sompo Japan Insurance), pojistitelem odpovědnosti provozovatele lodi Ever Given pro případ poškození nákladu je anglická nadnárodní společnost (UK Protection & Insurance Club) a posádku lodi plující pod panamskou vlajkou tvoří 25 indických námořníků.

Z důvodu předmětné havárie došlo k tomu, že připadá do úvahy plnění pojišťoven z následujících důvodů:

- a) náhrada nákladů z důvodu poškození dna a náspu na břehu Suezského průplavu,
- b) úhrady nákladů na vyproštění lodi,
- c) poškození lodi,
- d) náhrady za zkažené, zničené a poškozené zboží,
- e) náhrada škody vzniklé speditérům a dodavatelům zboží.

Nárok na náhradu nákladů uvedených pod písm. a) a b) uplatnila Správa Suezského kanálu vůči pojistiteli UK Protection & Insurance Club (člen International Group of Protection & Insurance Clubs) vzápětí po uvolnění lodi ze dna kanálu s pomocí bagrů a remorkérů ve výši 916 milionů USD, přičemž následně zadržela plavidlo Ever Given až do uhrazení nákladů za poškození Suezského kanálu, ztráty na poplatcích za průjezd kanálem (pozn. poplatek za

proplutí kanálem činí 200 000 až 400 000 USD dle velikosti plavidla, zdroj: David Osler, *After Ever Given, what now for marine insurance and ship finance?*, [www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com](http://www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com)), vyproštění plavidla (pozn. při záchranných akcích se převrhlo jedno plavidlo a přitom došlo k úmrtí jednoho ze zaměstnanců) a morální újmu pojistitelem. Právní zástupci vlastníka plavidla tvrdili, že odpovědnost za havárii nesou navigátoři Správy Suezského kanálu, což Správa Suezského kanálu odmítala s tím, že primární odpovědnost za řízení lodi nese její kapitán. Egyptská vláda předem deklarovala, že výlučnou jurisdikci mají egyptské soudy a není přípustné řešení případného sporu o plnění pojišťovny v mezinárodní arbitráži. Právní zástupci pojistitele podali neúspěšně návrh na zrušení rozhodnutí o zadržení plavidla k obchodnímu soudu první instance v Ismailii a následně napadli rovněž bez úspěchu rozhodnutí soudu první instance u odvolacího soudu v témže egyptském městě. Věc byla vrácena k soudu prvního stupně k novému projednání výše pojistného plnění, přičemž tento soud poskytl stranám možnost k opětovnému projednání výše nároků uplatňovaných Správou Suezského kanálu a pojistného plnění. Egyptská vláda snížila svůj nárok na 550 miliónů USD. Následně došlo dne 4. 7. 2021 k dohodě mezi právními zástupci Správy Suezského kanálu a pojistitelem UK Protection & Insurance Club, jejíž obsah včetně konečné výše pojistného plnění nebyl po dohodě sporných stran zveřejněn (“Ever Given” Media Statement, [www.ukapandi.com](http://www.ukapandi.com)).

Při plnění potřebnému k nahrazení nákladů podle písm. c) nedojde zřejmě ke vzniku problémů, protože kontrola plavidla odhalila pouze drobné poškození, a proto plnění japonských pojistitelů uvedených výše nebude dosahovat velkého rozsahu. Odhaduje se, že loď je pojištěna pro případ poškození v důsledku havárie na částku 100 až 140 milionů USD.

Situace je ve vztahu k nárokům uvedeným pod písm. d) a e) je komplikovanější, protože vlastník lodi rozhodl o řešení společné havárie s použitím Yorsko-antverpských pravidel z roku 2016, přičemž za tímto účelem jmenoval dispašera. Úkolem dispašera je určit rozsah, ve kterém se každý z vlastníků nákladu obsaženého v kontejnerech podílí na ztrátě vzniklé např. svržením části nákladu za účelem uvolnění lodi uvízlé na mělčině a dalšího pokračování její cesty do místa určení. Dispašer nejdříve shromáždí náložné listy a kontaktuje příjemce zboží (vlastníky nákladu). Vlastníci nákladu jsou ve výhodnějším postavení, pokud mají pojištěný náklad, protože potom stačí, aby předložili pojistku. Vlastníci nepojištěného nákladu musí složit zálohu. Odhaduje se, že až 40 %

nákladu na palubě lodi Ever Given není pojištěno (Jonathan Bell, Fallout of Suez blockage brings trail of claims, [www.tfxnews.com](http://www.tfxnews.com)).

Někteří vlastníci nákladu podali podle dostupných zdrojů informací (MI News Network, Owner of MV Ever Given Braces Several Legal Claims, [www.marineinsight.com](http://www.marineinsight.com)) žalobu proti vlastníkovi plavidla ke státním soudům ve Spojeném království v Londýně. V případě pojištěného nákladu se však mohou jeho vlastníci obrátit na pojišťovnu, která může následně zřejmě vymáhat pojistné plnění od vlastníka plavidla, který nahlásí pojistnou událost svému pojistiteli.

Alternativním řešením sporů může být rozhodnutí sporu např. před specializovanou námořní rozhodčí institucí jakou je Londýnská námořní arbitrážní asociace (London Maritime Arbitration Association). V České republice chybí specializované námořní rozhodčí soudy, což nevyklučuje rozhodnutí těchto sporů v řízení před stálými rozhodčími soudy se všeobecnou působností, mezi něž patří např. Rozhodčí soud při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky.

Na příkladu uvíznutí lodi Ever Given lze demonstrovat, jaké komplexní a dlouhotrvající spory mohou vzniknout v případě společné havárie lodi. Během posledních deseti let došlo v Suezském kanálu k 25 haváriím (Carolyn Cohn, Jonathan Saul, Stranded Suez ship's owner insurers face millions in claims, [www.reuters.com](http://www.reuters.com)). Za účelem zamezení takovým událostem má dojít k novému rozšíření a prohloubení Suezského kanálu.