



## Právní poradna Kauce

### Jak nepřijít o kauci

#### Rizika při rekreačním jachtingu – II. část

V úvodním článku našeho seriálu (viz MyBoat květen 2015) jsme v rozhovoru s Dr. Schöchlem, ředitelem pojistovny Yacht Pool, osvětlili význam speciálního pojištění skippera, protože běžné pojistky mají jachting zpravidla ve výlukách. Minule jsme potom vysvětlili, jak zásadní význam má pro skippera dodržování nepsaných pravidel SeaManShip, protože při případném řešení nehod a pojistných událostí je jednání s péčí řádného skippera (a tedy v duchu SeaManShip) důležitější než sebelepší kapitánský průkaz (viz MyBoat červen 2015). Téma tohoto článku je nejspíš důvěrně známé všem skipperům, protože popíšeme rizika spojená s kaucí.

Text: Boris Dacko, Tomáš Kapička  
Foto: Archiv

Mnoho jachtarů se domnívá, že výše kauce je horním omezením jejich odpovědnosti za škody na charterové jachtě. Ze tomu tak není a skipper odpovídá za svoje kroky plně a neomezeně, to jsme popsali už v úvodním článku.

Věnujme se tedy kauci, jejíž skládání, i když to nemusí být na první pohled zřejmé, úzce souvisí s havarijním (neboli kasko) pojištěním jachty. To uzavírá její majitel ke krytí věcných škod, které mohou vzniknout na jachtě, protože kdyby nebylo uzavřeno, nebo nebylo dostačující, musel by majitel případné škody hradit ze svého. Havarijní pojištění jachty však zpravidla bývá sjednáno (stejně jako u aut) se spoluúčastí pojištěnce (majitele), a ten si svoji spoluúčast zajišťuje právě kaucí, kterou se nájemce zaručuje za úhradu případných škod na jachtě.

Škody mohou vzniknout buď naším zaviněním (například nedbalostí), nebo bez našeho zavinění, kdy zasáhne tzv. „vyšší moc“. Havarijní pojištění zpravidla kryje oba tyto případy a zmiňovaná spoluúčast je kryta kaucí. A už se rysuje první možný problém:

Co se stane, když dojde k poškození jachty, které jsme nezavinili? Bude nám stržena kauce?

Co když majitel nebo pronajímatel zanedbal údržbu jachty a škoda vznikne v důsledku nedostatečného servisu? Může být naše kauce zadržena? Bohužel může. Záleží vždy na tom, k čemu se nájemce zaváže ve smlouvě o pronájmu. Je obrovsky rozdílné v tom, jestli je smlouvena povinnost hradit pouze tu škodu na lodi, která bude způsobena zaviněním, nebo jestli v charterové smlouvě figuruje formulace „nájemce ručí svou kaucí za škody, které vzniknou v době jeho charteru“. Ve druhém případě jsou to všechny škody, včetně těch způsobených vyšší mocí, nebo takových, jejichž následky by měl nést pronajímatel v rámci podnikatelského rizika.

Je proto zcela zásadní přečíst si důkladně smlouvu a ujistit se, za jaké škody kaucí ručíme! Tato znalost nás ochrání před rizikem, že se něco stane bez našeho přičinění (či opomenutí), a přesto to pocítí naše peněženka.



Bohužel existují i rizika, kterým nemusíme být schopni se vyhnout ani při sebevětší vůli a přesto nás mohou stát část, nebo i celou kaucí. Typickým příkladem je igelitový sáček, nešťastně namotaný do lodního šroubu. Moře je plné igelitových pytlíků, rybářských vlasců a dalších předmětů, které jsou velkým nebezpečím pro moderní lodní motory. Pokud se zamotají do lodního šroubu, může dojít k jejich vtažení do těsnění kolem lodního šroubu, které se tím poškodí a propouští mořskou vodu. Většina moderních jachet je vybavena pohony SailDrive, které sice spoří místo, ale pro výměnu těsnění a oleje hnacího stroje je nutné jachtu zvednout nad vodu, což může být velmi nákladné. Takže stačí nešťastně zachycený rybářský vlasec do lodního šroubu a potápěč při přebírání jachty zjistí poškození těsnění. Při dodržování zásad SeaManShip bychom to při pravidelné kontrole oleje poznali podle jeho mléčného zbarvení, a mohli tak upozornit pronajímatele a koordinovat s ním kroky k nápravě. A proč takové poškození máme platit, když si igelitového pytlíku nemusíme všimnout? Pohled majitelů lodí i pojišťoven je v tomto případě shodný. Protože majitel lodí určitě nemůže tomuto riziku zabránit, narodil od kapitána, který může riziko omezit tím, že při plavbě na motor sleduje předměty plovoucí v moři, případně za zadí jachty při manévrování v přístavu. A pokud zpozoruje podezřelý předmět, vyřadí motor na neutrální, dokud riziko plovoucí v moři není mimo dosah lodního šroubu. A jsme zase zpátky u „péče řádného skippera“, tedy SeaManShip. Je to podobné, jako když s autem z půjčovny prorazíme pneumatiku najetím na hřebík ležící na silnici. Poškození pneumatiky jsme asi zabránit nemohli, není to tedy naše vina, ale bude nás to stát peníze.

Pokud chceme mít jistotu, že o kauci nepřijdeme, máme jedinou možnost – uzavřít speciální pojištění kauce. Pojištění bude kryt veškerou škodu dle podmínek pojistné smlouvy (pozor na výluky plachet a dalších škod u některých pojišťoven), při jejímž vzniku může být kauce zadržena. I pojištění kauce má však spoluúčast, ale ta bývá v hodnotě řádově nižší než vlastní kauce. Pojištění kauce občas nabízejí i samy charterové firmy, ovšem za takovým „pojištěním“ nemusí stát pojistovna a často není řádně vysvětleno, co je vlastně pojištěno a co ne. Má proto smysl zvážít, jestli se raději nenechat pojistit u nezávislého pojišťovatele (např. pojistovny YachtPool).

Ale pozor! I když máme sjednané pojištění kauce, musíme postupovat v souladu se SeaManShip. Ani pojištění kauce totiž nekryje škodu, která byla způsobena úmyslně nebo hrubou nedbalostí. Hrubou nedbalost kryje jen speciální jachtařské pojištění odpovědnosti. Na to, co je hrubá nedbalost, v jakých případech se jí dopouštíme a jaké to může mít následky, se podíváme blíže v příštím článku. Ten dnešní můžeme shrnout tak, že aby se kauce vrátila zpátky do naší kapsy, měli bychom zejména čist, co podepisujeme, případně se pojistit, ale hlavně vždy vědět, co děláme, a vyrazet na moře připraveni a samozřejmě konat s péčí řádného skippera (SeaManShip).