

MASARYKOVA UNIVERZITA
EKONOMICKO-SPRÁVNÍ FAKULTA
Studijní obor: Finanční podnikání



POJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ
GOODS TRANSPORT INSURANCE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce:
Ing. Svatopluk NEČAS

Autorka:
Jitka JAROLÍMOVÁ

Brno, květen 2007

Katedra financí

Akademický rok 2006/2007

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pro: J A R O L Í M O V Á Jitka

Obor: Finanční podnikání

Název tématu: POJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ
Goods Transport Insurance

Zásady pro vypracování

Problémová oblast:

Pojištění přepravy zboží.

Cíl práce:

Cílem diplomové práce bude zmapovat pojištění přepravy zboží, jeho rizika a podmínky v návaznosti na mezinárodní obchod. Dále bude cílem porovnat konkrétní produkty tohoto pojištění u vybraných pojišťoven na modelových příkladech.

Postup práce a použité metody:

1. Druhy přepravy zboží a její rizika
2. Právní rámec pojištění přepravy zboží
3. Možnosti pojištění přepravy zboží
4. Pojistná smlouva v pojištění přepravy zboží
5. Nabídka pojištění přepravy zboží v ČR
6. Analýza a komparace předmětných pojistných produktů vybraných pojišťoven a jejich aplikace na modelových příkladech

Použité metody:

Analýza, syntéza, indukce, dedukce, komparace.

Rozsah grafických prací: předpoklad cca 10 tabulek a grafů

Rozsah práce bez příloh: 60 - 70 stran

Seznam odborné literatury:

ČEJKOVÁ, V., ŠEDOVI, J., ČAPKOVÁ, D. *Pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: MU Brno, 2001. 177 s. ISBN 80-210-2574-8.

DAÑHEL, J. A KOL. *Pojistná teorie*. Praha: Professional Publishing, 2005. ISBN 80-86419-84-3

DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003. 178 s. ISBN 80-86119-67-X

DRUGDOVI, B. *Poistenie medzinárodných rizík*. 1. vyd. Bratislava: SPRINT, 2001. 173 s. ISBN 80-88848-80-6

CHOVAN, P., ČEJKOVÁ, V. *Malá encyklopédia poistenia a poisťovníctva s cudzojazyčnými ekvivalentmi*. 1. vyd. Bratislava: Elita, 1995. 352 s. ISBN 80-85323-84-2.

KAFKOVÁ, E., KYSELOVÁ, V., PIDANY, J. *Poisťovníctvo*. 1. vyd. Košice: Royal Unicorn, s.r.o., 1999. 245 s. ISBN 80-968128-1-5.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Slovník bankovníctví, pojišťovnictví a kapitálových trhů*. 1. vyd. Praha: Public History, 1998. 328 s. ISBN 80-902193-2-2.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Vybrané kapitoly z pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1996. 176 s.

ZÁKON č. 409/2004 Sb., o pojišťovnictví

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Svatopluk Nečas

Datum zadání diplomové práce:

10. 3. 2006

Termín odevzdání diplomové práce:

13. 4. 2007



Vedoucí katedry



Děkan

V Brně dne: 10. 3. 2006

Jméno a příjmení autorky: Jitka Jarolímová
Název diplomové práce: Pojištění přepravy zboží
Název práce v angličtině: Goods transport insurance
Katedra: financí
Vedoucí diplomové práce: Ing. Svatopluk Nečas
Rok obhajoby: 2007

Anotace

Předmětem diplomové práce „**Pojištění přepravy zboží**“ je zmapovat pojištění přepravy zboží, jeho rizika a podmínky v návaznosti na mezinárodní obchod. První část práce se věnuje charakteristice způsobů přepravy a jejího smluvního zabezpečení. Druhá část je zaměřena na možnosti pojištění přepravy se zaměřením na pojištění přepravy zásilek. Závěrečná třetí část porovnává produkty pojištění přepravy zásilek u vybraných pojišťoven na modelových příkladech.

Annotation

The aim of the graduation thesis: "**Goods transport insurance**" is to chart insurance of transported goods, its risks and conditions in concurrence on international trade. First part of thesis is about characteristics of possibility of the transport and its contracting safeguard. Second part focuses on possibilities of transportation insurance with a view to transport insurance consignments. Final third part compares products of transportation insurance of consignments in chosen insurance companies on modeling examples.

Klíčová slova

přeprava, zásilka, škoda, pojištění, dopravce, zasílatel, odpovědnost

Keywords

transport, consignment, damage, insurance, forwarding agent, transporter, liability

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *Pojištění přepravy zboží* vypracovala samostatně pod vedením Ing. Svatopluka Nečase a uvedla v seznamu literatury všechny použité literární a odborné zdroje.

V Brně, dne 2. května 2007

vlastnoruční podpis autorky

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Svatopluku Nečasovi a doc. RSDr. Oldřichu Maškovi, CSc. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěli k vypracování této diplomové práce. Dále bych chtěla na tomto místě také poděkovat zaměstnancům České pojišťovny, a.s., ČSOB Pojišťovny, a.s. a v neposlední řadě také Kooperativy, pojišťovny, a.s. za ochotu a poskytnuté informace.

Obsah

<u>ÚVOD</u>	8
<u>1 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ A PŘEPRAVNÍ OBORY</u>	10
1.1 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ.....	10
1.1.1 Smlouva zasilatelská.....	12
1.1.2 Smlouva přepravní.....	14
1.1.3 Incoterms	16
1.2 PŘEPRAVNÍ OBORY - OBECNÁ CHARAKTERISTIKA A RIZIKOVOST	19
1.2.1 Silniční přeprava.....	20
1.2.2 Letecká přeprava	21
1.2.3 Železniční přeprava	21
1.2.4 Námořní přeprava.....	22
1.2.5 Říční přeprava	24
<u>2 SMLUVNÍ RÁMEC POJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY</u>	26
2.1 POJISTNÁ OCHRANA V PŘEPRAVĚ	28
2.1.1 Pojištění odpovědnosti dopravce.....	31
2.1.2 Pojištění odpovědnosti zasilatele.....	35
2.2 MAJETKOVÉ POJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZBOŽÍ	36
2.2.1 Náležitosti pojistné smlouvy.....	38
2.2.2 Specifika pojištění přepravy zásilek.....	44
<u>3 POJIŠTĚNÍ PŘEPRAVY ZÁSILEK V ČR</u>	47
3.1 NABÍDKA VYBRANÝCH POJIŠTOVEN	49
3.1.1 Česká pojišťovna, a.s.	49
3.1.2 Kooperativa, pojišťovna, a.s.	52
3.1.3 ČSOB Pojišťovna, a.s.	54
3.2 KOMPARACE NABÍDEK	56
3.3 SHRNUTÍ	60
<u>ZÁVĚR</u>	64
<u>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH PRAMENŮ</u>	68
<u>SEZNAM TABULEK</u>	72
<u>SEZNAM PŘÍLOH</u>	73

Úvod

Přeprava zboží optimálně přispívá k celkovému hospodářskému rozvoji a k růstu životní úrovně obyvatelstva. Na přepravě závisí plnění funkcí celé společnosti a státu. S rostoucími přepravními požadavky vzrůstá také naléhavost nejen dobré koordinace činností v celém dopravním systému, ale také důraz na bezpečnou přepravu. Jednou z možností, jak eliminovat případné finanční následky při poškození zboží, je jeho pojištění při přepravě.

Pojištění zboží v průběhu přepravy má v dnešní době stále vzrůstající význam. V souvislosti s neustále se zvyšujícími objemy zboží procházejícími mezinárodním obchodem, se zvyšováním hodnoty přepravovaných zásilek a se stále novými a modernějšími technologiemi, které se k přepravě používají, narůstá samozřejmě i potřeba ochrany před nahodilými škodami, které mohou na zásilkách vzniknout. Přeprava zásilek je spojena s nebezpečími vyvolanými různými nahodilými událostmi, jejichž následky mohou účastníky obchodu značně poškodit.

Tato diplomová práce se bude zaměřovat především na pojištění přepravy zásilek na základě přepravní nebo zasílatelské smlouvy. Část práce se bude zabývat také odpovědností dopravce a zasílatele, neboť s pojištěním přepravy zásilek úzce souvisí.

Cílem diplomové práce je zmapovat pojištění přepravy zboží, jeho rizika a podmínky v návaznosti na mezinárodní obchod. Dále je cílem porovnat konkrétní produkty tohoto pojištění u vybraných pojišťoven na modelových příkladech.

Uvedenému zaměření na pojištění přepravy zásilek bude podřízená i samotná struktura práce. Navíc se práce bude orientovat především na silniční přepravu, protože je z hlediska České republiky nejpoužívanější, a na přepravu leteckou. Ta je z porovnání všech přepravních oborů nejrychlejší, avšak v České republice nepříliš využívána, což se ovšem jistě s rozvojem mezinárodního obchodu a zapojování ČR do něj časem změní. Diplomová práce bude členěna do tří kapitol.

Úlohou první kapitoly bude obeznámit s možnostmi smluvních sjednání přepravy zboží. Další část kapitoly se potom bude týkat přepravních oborů, tedy možností, jak zboží přepravit z místa odeslání do místa určení.

Druhá kapitola bude věnována možnostem pojistné ochrany v přepravě, a to konkrétně formou dvou typů pojištění při přepravě – pojištění odpovědnosti dopravce a zasílatele a majetkového přepravního pojištění. Další část pak bude zaměřena právě na majetkové přepravní pojištění, konkrétně pojištění přepravy zásilek. Především se bude soustředit na specifika v tomto druhu pojištění, jako je přepravní pojistná smlouva a její náležitosti.

Třetí kapitola bude orientovaná na nabídku pojištění přepravy zásilek na českém pojistném trhu; konkrétně u tří pojistitelů, kteří přepravní pojištění nabízí. Jejich produkty budou porovnány formou tří modelových příkladů a komparací výluk z pojištění podle zvláštních částí všeobecných pojistných podmínek vydaných k tomuto produktu.

Při psaní práce budou použity metody analýzy, dedukce a komparace.

Vlastní názory a hodnocení autorky budou zvýrazněné v textu kurzívou.

1 Smluvní zajištění přepravy zboží a přepravní obory

Přeprava zboží je velmi důležitou součástí mezinárodních obchodních vztahů. Doprava je často charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.¹ Přeprava zboží je zpravidla chápána jako přemísťování zboží přepravními prostředky silničními, leteckými, drážními a lodními. V našich podmínkách jednoznačně převažuje přeprava silniční vzhledem k vzdálenosti a velikosti České republiky, s důrazem na potřebu doručit zásilky v pořádku a včas. Přeprava zásilek představuje dynamicky se rozvíjející činnost a obrat v tomto oboru se neustále zvyšuje.²

1.1 Smluvní zajištění přepravy zboží

Výsledek obchodní operace může být velkou mírou ovlivněn právě způsobem zajištění přepravy zboží. Náklady na přepravu významně vstupují do ceny a nemalá jsou také rizika s mezinárodní přepravou spojená. Způsob přemístění, tedy volba konkrétní přepravní metody, je faktorem ovlivňujícím celkový výsledek obchodní operace, a tím i konkurenceschopnost podnikatelského subjektu. Požadavky zákazníka, povaha a vlastnosti zboží, cena výrobku, náklady na balení, přepravní možnosti (tj. infrastruktura, hustota dopravních sítí, spolehlivost a pravidelnost dopravních spojů, rychlost atd.), to vše ovlivňuje výběr způsobu přepravy. Mezi další důležité faktory ovlivňující tuto volbu patří např.:

- přepravní vzdálenost,
- počet manipulačních operací, prováděných v průběhu celého přepravního procesu,
- odborné schopnosti a zkušenosti subjektů, podílejících se na realizaci obchodního případu apod.

Přeprava zboží však může narazit na celou řadu nebezpečí, která mají z pohledu účastníků přepravy relativně nahodilý charakter, jde tedy o poměrně rizikovou činnost. K nejčastějším příčinám škod v mezinárodní přepravě patří:³

- působení přírodních jevů nezávislých na lidské vůli (zemětřesení, povodně, údery blesku, vichřice, laviny atd.),

¹ Pramen: [12]

² Pro účely této práce budou pojmy přeprava a doprava užívána jako synonyma.

³ Pramen: [14]

- důsledky lidské činnosti (autohavárie, vykolejení vlaků, zřícení letadel, havárie lodí),
- nedostatky spojené s uložením nákladu (působení vlhka či tepla, překocení nákladu),
- neodborné zacházení s nákladem,
- krádeže,
- přirozená povaha zboží (koroze, vyschnutí, zapaření, kazivost, působení plísní, atd.)
- události válečného či politického charakteru,
- další nespécifikované vlivy, jakými jsou působení hlodavců, radioaktivního záření a podobné.

Všechny strany daného přepravního procesu (kupující, prodávající i přepravce) mají samozřejmě snahu se této hrozbě rizik vyvarovat nebo ji alespoň v maximální míře eliminovat. K tomu jim slouží celá řada nástrojů a pojištění přepravy zboží patří mezi nejstarší a nejužívanější z nich. Neovlivní samozřejmě vznik těchto nepříjemných nahodilých událostí, ale nesporně sníží jejich dopad na ekonomiku jednotlivých subjektů. Jedním z prostředků předcházení škod, na který se klade veliký důraz je technický stav přepravního prostředku. Jako další nástroj pro eliminaci možných nebezpečí při přepravě lze uvést např. školení dopravců v oblasti manipulace se zásilkami, především vyžaduje-li to přímo či nepřímo povaha zásilky, tím je možno eliminovat důsledky lidské činnosti, neodborného zacházení a uložení zásilek. Pro zmírnění následků rizik krádeže je třeba užívat zábrannou činnost ve formě zámků, pečetí a různých dalších forem manuálního zabezpečení. Objevují se i nejmodernější systémy monitorování zásilek pomocí čipů, které se vkládají přímo ke zboží (např. RFID - Radio Frequency Identification - radiofrekvenční systém identifikace). Dále je možné označit zásilky různými etiketami, upozorňující na vlastní povahu zásilky (např. „křehké“, „neklopit“ apod.)

V přepravě se pojišťuje především přepravovaná zásilka (cargo), přepravní prostředek (casco) a odpovědnost dopravce, případně zasílatele.

Je-li přeprava součástí kupní smlouvy, je v ní také řešen způsob přepravy daného zboží pomocí tzv. dodací parity⁴, jež určuje, která strana bude přepravu zajišťovat, kdo a do jaké míry ponese rizika a náklady s ní spojené.

⁴ Dodací parita (podmínka) je ustanovení, které v kontraktu vymezuje práva a povinnosti obou kontrahentů a náležitosti dodávky zboží (místo předání zboží od prodávajícího k dispozici kupujícímu; místo a dobu přechodu rizika poškození nebo ztráty zboží z prodávajícího na kupujícího a řadu dalších povinností kontrahentů při zajišťování balení, dopravy, pojištění a proclení zboží).

Strany kupní smlouvy si obvykle nezajišťují přepravu přímo, vlastními dopravními prostředky, ale využívají služeb specializovaných subjektů, nejčastěji zasílatelů, dopravců a přepravců⁵.

Úspěšné poskytování všech přepravních služeb se musí řídit určitými ekonomicko-právními vztahy, které jsou dány konkrétní legislativou. Základem těchto vztahů je pak určitá forma smluvního zajištění⁶. Faktory ovlivňující způsob tohoto zajištění jsou:

- zákonná úprava (legislativní rámec), existence zákonných norem, upravujících konkrétní vztah (zasílatelská a přepravní smlouva),
- vymezení subjektů (přepravce, dopravce, zasílatel),
- právní vůle zúčastněných stran a její projev – tj. způsob a forma smluvního zajištění konkrétního vztahu (smluvní pojištění).

1.1.1 Smlouva zasílatelská

Zasílatel (speditér) je subjekt, který na smluvním základě obstarává přepravu a může poskytovat i řadu dalších služeb, jako jsou např. služby poradenské, zajištění celního odbavení, pojištění zboží, obstarání různých dokladů, koordinace a zajišťování kombinované dopravy, sběrnou službu, která sdružuje přepravu menších zásilek, a v některých případech může poskytovat i služby inkasní.

Zasílatel pracuje pro zákazníka na základě **zasílatelské smlouvy**. Prostřednictvím zasílatelské smlouvy se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem a na jeho účet obstará přepravu věcí z místa odeslání na místo určení, nebo úkony s přepravou související, a příkazce se mu za to zavazuje zaplatit odměnu. **Příkazcem** je v tomto ohledu zpravidla fyzická nebo právnická osoba, které zasílatel poskytuje na základě její objednávky přepravní služby, tj. zejména pro ní zajišťuje přepravu zásilky.

Nárok na odměnu vzniká obvykle provedením příkazu, tj. uzavřením smlouvy s dopravcem a odevzdáním zásilky k přepravě. Výše odměny je dána buď zasílatelskými sazbami, nebo dohodou obou stran. Zasílatel má nárok na úhradu nákladů vynaložených na splnění zasílatelské smlouvy (dopravného, cla, pojistného apod.). K zajištění svých nároků má zástavní právo k zásilce.

⁵ V praxi se obvykle pojem dopravce užívá pro subjekt, který realizuje dopravu (např. České Dráhy), naproti tomu přepravcem je pak nazýván subjekt, který přepravu obstarává (např. Čechofracht) – Pramen: [13]

⁶ Nejedná se o zajištění ve smyslu pojistné teorie, tedy nástroje diversifikace rizik (platí i pro následující text).

V České republice jsou základní charakteristiky zasílatelské smlouvy upraveny v §§ 601 - 609 Obchodního zákoníku. Jsou zde uvedeny základní ustanovení, právní vztahy zasílatele a příkazce, základní finanční vztahy mezi těmito subjekty nebo základní informační povinnosti zasílatele vzhledem k příkazci či problematika nakládání se zásilkou v případě ohrožení oprávněných nároků zasílatele apod.

Mezi konkrétní aspekty právní úpravy patří např. že zasílatelská smlouva nemusí mít písemnou formu, příkazce ale může vydat **zasílatelský příkaz**, jímž je zasílatel pověřen k obstarání přepravy. Zasílatel může na druhou stranu vydání tohoto příkazu požadovat a spojovat s jeho existencí vznik zasílatelské smlouvy.

Důležité pro naši problematiku, týkající se **pojištění zásilky** během přepravy, je zmínit § 603 odst. 3 na jehož základě je zasílatel povinen zásilku pojistit, jen když to přímo ukládá zasílatelská smlouva.

Dále je podle výše uvedených paragrafů zasílatel povinen vynaložit veškerou odbornou péči a sjednat způsob a podmínky přepravy co nejlépe odpovídající požadavkům příkazce, resp. charakteru zásilky.

Zasílatel může využít k obstarání přepravy i služeb dalších zasílatelů a pokud to není v rozporu s instrukcemi příkazce, může realizovat i přepravu vlastními dopravními prostředky. Použije-li k obstarání přepravy dalšího zasílatele, odpovídá, jako by přepravu obstaral sám.

Z charakteristiky zasílatelské smlouvy vyplývá, že zasílatel odpovídá za obstarání přepravy a nikoliv za její vlastní provedení; za to odpovídá dopravce. Odpovědnost zasílatele má objektivní charakter, což znamená, že případné zbavení viny musí být provedena samotným zasílatelem. Je-li zasílatel shledán odpovědným za škodu, je obecně ze zákona povinen uhradit nejen skutečnou škodu na zásilce, ale i případný ušlý zisk. Ovšem prokázat vznik škody včetně její konkrétní výše a příčinnou souvislost vzniku škody s porušením povinností zasílatele je povinen příkazce.

Při zajišťování kombinovaných přeprav vystupují mezinárodní zasílatelé jako operátoři. Přebírají tím ručení a odpovědnost za řádný průběh celé přepravy a vydávají jediný přepravní doklad, kterým může být nákladní nebo náložní list kombinované dopravy FIATA⁷.

1.1.2 Smlouva přepravní

Přeprava se provádí nejčastěji podle občanského zákoníku na základě **smlouvy o přepravě** – v praxi se častěji užívá termín přepravní (dopravní) smlouva. Podstatou přepravní smlouvy je závazek dopravce přepravit odesílateli za úplatu (dopravné či přepravné) zásilku z místa odeslání do místa určení. V přepravní smlouvě se obvykle objevují tyto subjekty: dopravce, odesílatel (zadavatel, resp. objednavatel přepravy) a příjemce.

Doprovce je zkrácený výraz pro provozovatele dopravy. Od dopravce je třeba odlišovat **přepravce**, jímž je v nákladní dopravě ten, kdo si nechá věc či náklad přepravovat dopravcem (objednavatel přepravy).

Odesílatel je fyzická či právnická osoba, od níž je zásilka odeslána. Naproti tomu **příjemcem** je osoba, které je zásilka podle přepravní smlouvy určena. Příjemce může mít v přepravní smlouvě i úlohu aktivní (např. má-li ručit za platbu přepravného dopravci, a v jakém to bude rozsahu). Rozsah tohoto ručení záleží na obsahu konkrétního obchodního kontraktu uzavřeného na hmotné zboží, tj. na vztahu mezi prodávajícím a kupujícím. V mezinárodních obchodních operacích bývají tyto vztahy upraveny Mezinárodními obchodními podmínkami INCOTERMS a bude jim věnována i následující podkapitola 1.1.3.

Přepravní smlouva pojednává zpravidla o klasickém vztahu dopravce a odesílatele. Odesílatelem je subjekt, který svěřuje přemístění zásilky dopravci. Ten za její naložení či uložení nese odpovědnost.

Skutečným dopravcem může být samotný dopravce, nebo může provedení přepravy svěřit dalšímu dopravci (v pojišťovací praxi také nazývaný cizím dopravcem). Za všechny závazky vyplývající z přepravní smlouvy však odpovídá původní, smluvní dopravce, jako by zásilku fyzicky přepravoval sám. Skutečný dopravce je tedy ten, který zásilku fyzicky přepravuje.

Dále je třeba ještě zmínit další dva subjekty, které v přepravní smlouvě zprostředkovaně působí. Jedná se o **vlastníka zboží** majícího nepominutelné právo vykonávat veškerá svá

⁷ FIATA je mezinárodní federace zasílatelských svazů a hraje významnou roli v oblasti přepravních služeb a dopravy. Důležitá je její činnost v oblasti zavádění a využívání dokladů.

vlastnická práva ve vztahu k přepravované zásilce, která však nejsou předmětem přepravní smlouvy. Tím druhým je myšlen subjekt **oprávněného**, tedy ten, kdo může disponovat přepravovanou zásilkou podle práva vzniklého na základě jiné než přepravní smlouvy. Žádný z těchto dvou subjektů však není oprávněn udílet dopravci jakékoli dopravní příkazy, pokud zároveň není odesílatelem a tudíž i subjektem přepravní smlouvy.

Z přepravní smlouvy vyplývá dle zákona zadavateli přepravy právo, aby mu dopravce za přepravné zásilku přepravil do určeného místa a vydal ji určenému příjemci. A především také odpovědnost dopravce za škodu, která vznikne na přepravované zásilce v době od převzetí zásilky k přepravě do doby jejího doručení do místa určení, resp. příjemci. (§§ 769-771 Občanského zákoníku). Přepravní smlouva kryje případné vzniklé škody při přepravě, za které má odpovědnost dopravce.

Důkazem o uzavření přepravní smlouvy bývají zpravidla dva typy dokumentů⁸, a to:

- **nákladní list** – zpravidla vystavuje odesílatel jako písemné potvrzení o objednání přepravy a dopravce na něm potvrzuje převzetí dané zásilky. Nejedná se o cenný papír a není také převoditelný. Je průkazní listinou o existenci přepravní smlouvy a o převzetí zboží dopravcem. Používá se v železniční dopravě (nákladní list CIM⁹), v silniční dopravě (CMR¹⁰), v letecké dopravě, říční i námořní. Má-li nákladní list nedostatky nebo je ztracen, nemusí tím být vždy dotčena existence nebo platnost přepravní smlouvy.
- **náložný list** – je podle obchodního zákoníku listina, s níž je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny. Dopravce je povinen zásilku vydat osobě oprávněné podle náložného listu, jestliže mu tato osoba náložný list předloží a potvrdí na něm převzetí zásilky. Náložný list může být vydán na jméno, na řad nebo na doručitele. Práva z náložného listu na doručitele se převádí předáním. Není-li v náložném listu uvedeno, na čí řad byl vydán, platí, že je vydán na řad odesílatele. **Námořní náložný list** se nazývá konosament. Konosament (bill of landing) je jedním z nejrozšířenějších přepravních dokumentů. Konosament potvrzuje převzetí zboží dopravcem k přepravě, osvědčuje uzavření přepravní smlouvy a je to obchodovatelný cenný papír.

⁸ Pramen: [13] a [12]

⁹ Z francouzského Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer.





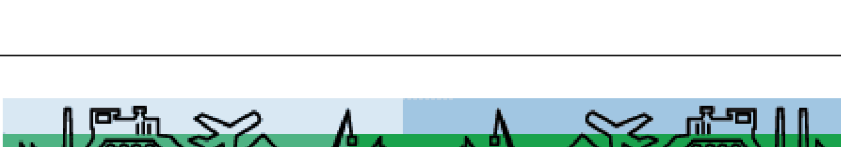
¹⁰ CMR - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě


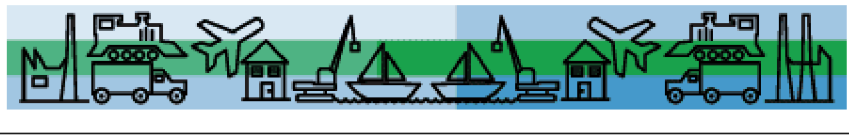






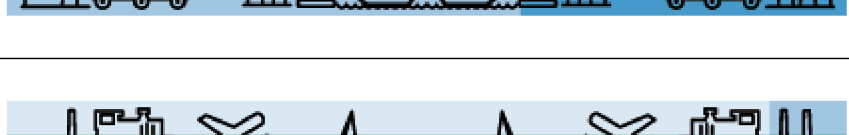
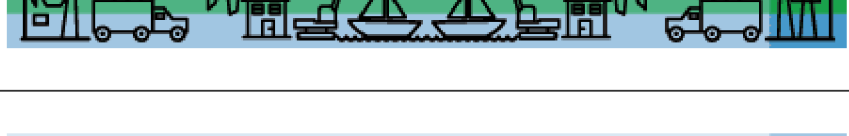
Pro realizaci mezinárodní přepravy je mnohdy existence přepravního dokladu stěžejní. Řádně vyplněný a potvrzený mezinárodní přepravní doklad potvrzený rovněž příslušným hraničním celním orgánem je mnohdy z formálně-právního hlediska (např. v mezinárodní kamionové dopravě téměř vždy) vůbec jediným důkazem o realizaci přepravní smlouvy, resp. mezinárodní přepravy samotné.

1.1.3 Incoterms

Incoterms neboli dodací podmínky **Incoterms 2000** (z anglického International Commercial terms) je soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce běžně používaných obchodních doložek v zahraničním obchodě. Incoterms zásadně neupravují vztahy, které jsou předmětem přepravní smlouvy (ta vždy upravuje vztah mezi dopravcem a přepravcem, zatímco Incoterms upravují vztahy mezi prodávajícím a kupujícím). Zabývají se tedy vztahy vyplývajícími z kupní smlouvy, povinnostmi při celním odbavení, balení zboží či přebírání dodávky. Přestože Incoterms byly vždy určeny pro mezinárodní obchod, používají se někdy i v rámci smluv při vnitrostátních obchodních transakcích.

Tabulka č. 1: Incoterms 2000

	 Dokumenty Rizika Náklady		
	Prodávající	Kupující	
EXW jakýkoliv druh dopravy			ZE ZÁVODU (ujednané místo)
FCA jakýkoliv druh dopravy			VYPLACENĚ DOPRAVCI (ujednané místo)
FAS námořní			VYPLACENĚ K BOKU LODI (ujednaný přístav nalodění)
FOB námořní			VYPLACENĚ LOŽ (ujednaný přístav nalodění)

		
CFR námořní		NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ (ujednaný přístav určení)
CIF námořní		NÁKLADY, POJIŠTĚNÍ A PŘEPRAVNÉ (ujednané místo)
CPT jakýkoliv druh dopravy		PŘEPRAVA PLACENA DO (ujednané místo určení)
CIP námořní		PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENY DO (ujednané místo)
DAF silniční/ železniční doprava		S DODÁNÍM NA HRANICI (ujednané místo)
DES námořní		S DODÁNÍM Z LODI (ujednaný přístav určení)
DEQ námořní		S DODÁNÍM Z NÁBŘEŽÍ (clo placeno) (ujednaný přístav určení)
DDU jakýkoliv druh dopravy		S DODÁNÍM CLO NEPLACENO (ujednané místo určení)
DDP jakýkoliv druh dopravy		S DODÁNÍM CLO NEPLACENO (ujednané místo určení)

Zdroj: [24] <http://www.birkart.cz/incoterms.php>

Od roku 2000 obsahují Incoterms 13 doložek, dělí se do čtyř kategorií a určující je zde 1. písmeno anglické zkratky.

➤ *skupina E*

Zboží je odvezeno kupujícím přímo ze závodu prodávajícího, kupující za něj dále zodpovídá.

EXW - ZE ZÁVODU (ujednané místo) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu, jak je stanoveno v kontraktu (závod, sklad, továrna, atd.).

➤ *skupina F*

Prodávající ke zde vyzván dodat zboží dopravci, kterého určí kupující.

FCA - VYPLACENĚ DOPRAVCI (ujednané místo) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dodá zboží ve jmenovaném místě do péče dopravce určeného kupujícím. U sběrné služby hradí manipulaci ve sběrném středisku kupující.

FAS - VYPLACENĚ K BOKU LODI (ujednaný přístav nalodění) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dodá zboží ve jmenovaném přístavu nalodění k boku lodi určené kupujícím.

FOB - VYPLACENĚ LOĎ (ujednaný přístav nalodění) - riziko přechází okamžikem, kdy zboží skutečně překročí zábradlí lodi v ujednaném přístavu nalodění.

➤ *skupina C*

Prodávající musí zajistit přepravní smlouvu bez toho, aby přijal na sebe nebezpečí ztráty, či poškození zboží.

CFR - NÁKLADY A PŘEPRAVNÉ (ujednaný přístav určení) - riziko přechází (jako u FOB) okamžikem, kdy zboží opravdu překročí zábradlí lodi v ujednaném přístavu nalodění.

CIF - NÁKLADY, POJIŠTĚNÍ A PŘEPRAVNÉ (ujednané místo) - riziko přechází (jako u FOB) okamžikem, kdy zboží skutečně překročí zábradlí lodi v ujednaném přístavu nalodění. Prodávající musí zajistit dokument pojištění v souladu s minimálním krytím podle standardních pojistných podmínek v mezinárodním obchodě Institute Cargo Clauses nebo s jinými podobnými podmínkami. Pojistka musí krýt rizika až do vyložení na určeném místě.

CPT - PŘEPRAVA PLACENA DO (ujednané místo určení) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dodá zboží do péče prvního dopravce.

CIP - PŘEPRAVA A POJIŠTĚNÍ PLACENY DO (ujednané místo) - riziko přechází (jako u CPT), okamžikem, kdy prodávající dodá zboží do péče prvního dopravce. Prodávající musí zajistit dokument pojištění v souladu s minimálním krytím podle Institute Cargo Clauses nebo s jinými podobnými podmínkami. Pojistka musí krýt rizika až do vyložení v místě určení.

➤ skupina D

Prodávající musí nést veškeré náklady a rizika spojená s celou trasou přepravy zboží.

DAF - S DODÁNÍM NA HRANICI (ujednané místo) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu v ujednaném místě určení na hranici (clo neplaceno).

DES - S DODÁNÍM Z LODI (ujednaný přístav určení) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu na palubě lodi v ujednaném přístavu vylození.

DEQ - S DODÁNÍM Z NÁBŘEŽÍ (clo placeno) (ujednaný přístav určení) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu na nábřeží v přístavu určení, clo zapláceno. Pokud si účastníci přejí, aby celní formalities pro dovoz zajistil kupující musí být slova "clo placeno" nahrazena slovy "clo neplaceno".

DDU - S DODÁNÍM CLO NEPLACENO (ujednané místo určení) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu v ujednaném místě určení, clo neplaceno.

DDP - S DODÁNÍM CLO NEPLACENO (ujednané místo určení) - riziko přechází okamžikem, kdy prodávající dá zboží k dispozici kupujícímu v ujednaném místě určení, clo placeno.

1.2 Přepravní obory - obecná charakteristika a rizikovost

Z pohledu mezinárodního obchodu a přepravy zboží rozlišujeme zejména přepravu¹¹:

- silniční,
- leteckou,
- železniční,
- námořní,
- říční.

Námořní a říční bývá někdy také spojována pod souhrnný pojem vodní přeprava. Některé zdroje dokonce uvádí jako samostatný obor přepravu kurýrní¹² či kombinovanou (multimodální)¹³.

¹¹ Dělení dle: [13]

¹² Pramen: [24]

¹³ Pramen: [1]

Přepravními obory se rozumí členění výše uvedené. Často se toto členění podle oborů zaměňuje se členěním podle druhů. Jako druhy dopravy se označují opozice individuální – hromadná, osobní – nákladní, veřejná – neveřejná, vnitrostátní – mezinárodní.¹⁴

Následující podkapitoly charakterizují obecně všechny uvedené obory.

1.2.1 Silniční přeprava

Silniční nákladní doprava má nezastupitelnou a stále rostoucí úlohu v dopravě. Ve srovnání s ostatními obory přepravy má řadu výhod, jako například rychlost, operativnost, možnost dodávek z domu do domu a kontrola nad zbožím po celou dobu přepravy. Nelze přehlédnout ani jistá negativa, která silniční doprava vykazuje a mezi která lze zejména zařadit systematické poškozování životního prostředí a fatální závislost na neobnovitelných zdrojích fosilních paliv. Přesto intenzita silniční dopravy neustále narůstá, zvyšují se počty vozidel a četnost jejich používání, snižuje se kvalita a propustnost silniční sítě a tyto faktory zvyšují i pouhou teoretickou pravděpodobnost vzniku dalšího jevu, spojeného se silniční dopravou – dopravní nehody (v příloze č. 5 je Evropský záznam o dopravní nehodě, formulář, který by u sebe měl mít každý řidič). Dopravní nehodovost je výrazným negativním faktorem silniční dopravy. Česká republika se bohužel řadí mezi několik málo evropských zemí, v nichž má nehodovost narůstající tendenci. S absolutním nárůstem počtu nehod se současně zvyšuje jejich závažnost a dochází i k nárůstu finančního objemu škod.

➤ Úmluvy a dohody

Rozvoj mezinárodní nákladní silniční dopravy si vyžádal jednotnou úpravu smluvních vztahů mezi dopravci a přepravci prostřednictvím **Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě**, nazývanou zkratkou **CMR**. Vstoupila v platnost v roce 1961 a Česká republika (tehdejší ČSSR) ji ratifikovala roku 1974. Úmluva CMR je v oblasti mezinárodní silniční dopravy nákladů základní předpis, zakládající zejména práva a povinnosti účastníků smluvních vztahů. Vyjma dopravcovy povinnosti přezkoumat při převzetí zásilky k přepravě její vnější stav a počet kusů však v Úmluvě CMR nenalezneme konkrétnější odkaz na naložení a uložení nákladu. Výslovně je zde ale uvedeno, kdy dopravce neodpovídá za vzniklou škodu na zásilkách. Mezi tyto odpovědnostní výluky patří chybějící nebo vadný obal zásilky, manipulace, naložení a uložení zásilky odesílatelem atd. Dopravce odpovídá za úplnou ztrátu, částečnou ztrátu, poškození od okamžiku převzetí zásilky do okamžiku předání

¹⁴ Pramen: [14]

příjemci. Dopravce také neodpovídá v případě, že ke ztrátě nebo poškození zásilky došlo okolnostmi, které nemohl odvrátit.

Urychlení celního odbavení umožňuje **dohoda TIR**. Na jejím základě se používá jak celní dokument karnet TIR (celní doklad pro motorová vozidla), který umožňuje vést zboží přes hranice bez důkladné celní kontroly. Celní odbavení probíhá na vnitrostátních celnicích a na hranicích se kontrolují pouze pečeti. Karnet TIR vydává Mezinárodní silniční unie IRU. Vydává se vždy na jednu jízdu a na jedno vozidlo.

1.2.2 Letecká přeprava

Letecká přeprava zboží je dnes hojně používána pro svoji rychlost, spolehlivost a možnost přepravy velkého objemu zboží. Tím také, podle zjištění Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), přispívá k rychlému růstu světové ekonomiky, její globalizaci a k internacionalizaci výroby. Má mimořádný význam pro nové formy mezinárodního obchodu, zahrnující elektronické obchodování, mezinárodní výrobní kooperace, usnadňuje obchod zkazitelným zbožím a zbožím s vysokou technickou úrovní nebo velké ceny. Velkou úlohu při volbě letecké přepravy ovšem hraje balení, rozměry a váha přepravované zásilky. Oproti ostatním druhům přeprav se také liší podmínky ručení za hodnotu zboží. Jednou z negativ této dopravy je její nákladnost.

➤ Úmluvy a dohody

Mezinárodní úmluva o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu - Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL).

Montrealská úmluva je Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě publikovaná ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 123/2003, která je známa pod názvem Montrealská úmluva a která v nedávné době nahradila v zemích, jež ji ratifikovaly, Varšavskou konvenci z roku 1927. Do konce minulého roku ji ratifikovalo více než 70 zemí včetně USA, Japonska a většiny států EU a očekává se, že v letošním roce k nim přibudou další.

1.2.3 Železniční přeprava

Železniční doprava je kolejová doprava provozovaná na železniční dráze. Má z hlediska zahraničního obchodu velký význam. Podle hustoty železniční sítě, patří Česká republika

k předním zemím Evropy. Objem přepravovaných nákladů po železnici v posledních letech sice stagnuje, ale objevují se strategie opětovného využívání železniční dopravy, jako zdroje více ekologického a více spolehlivého než např. doprava silniční (viz Bílá kniha EU „Strategie k revitalizaci železniční dopravy“).

➤ **Úmluvy a dohody**

Podmínky mezinárodní přepravy po železnici jsou upraveny úmluvami a dohodami uzavíranými na úrovni vlád jednotlivých států a železničních správ a také směrnicemi EU, které každý členský stát postupně ratifikuje. Nejdůležitější úmluvou v oblasti přepravy zboží je úmluva **COTIF**, tj. **Úmluva o mezinárodní železniční přepravě**, která vstoupila v platnost v roce 1985, v dalším znění Vilniuského protokolu v roce 1999.¹⁵ A poslední ratifikace Protokolu k Úmluvě COTIF proběhla v listopadu 2003 v Litvě.

Úmluva COTIF s skládá ze tří částí, kterými jsou:

- vlastní text Úmluvy,
- jednotné právní předpisy pro smlouvu v mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel – CIV,
- jednotné právní předpisy pro smlouvu v mezinárodní železniční přepravě zboží – CIM.

V železniční přepravě se zásilky člení na :

- vozové – vyžadují zvláštní vagon a na každý vagon je potřeba jeden nákladní list,
- kusové – hmotnost nepřesahuje 5 tun, není na ně třeba zvláštní vagon a na každou zásilku je třeba zvláštní nákladní list.

Železniční přeprava je dále upravena Evropskou dohodou o mezinárodních železničních magistrálách (AGC).

1.2.4 Námořní přeprava

V mezinárodním obchodě je námořní přeprava velmi významným přepravním odvětvím, které se neustále modernizuje a využívá nové technologie.

Námořní přeprava má také veliký význam z hlediska historie pojištění přepravy zboží. Námořní pojištění, tzv. Marine Insurance, dalo i jméno celému pojistnému oboru. Pojištěním

„marine“ se v současnosti míní všeobecně pojištění všech oborů přeprav. Pojištění námořních přeprav a lodí však bylo patrně první. První důkaz o sjednaném námořním pojištění se objevuje již ve starověku v 15. století.¹⁶ Námořní pojištění se rozvíjelo ruku v ruce s rozvojem námořní dopravy, příkladem může být vznik Východoindické společnosti v Anglii v roce 1600, která velikou mírou přispěla k rozvoji dálkových plaveb a zakládání kolonií, s čímž souvisela i potřeba námořního pojištění. Nejstarší anglická zachovalá pojistka je z roku 1613. Znamé v této souvislosti je jméno londýnského kavárníka Edwarda Klouda, v jehož kavárně na konci 17. století vznikl vlastně první pojistný trh. Tento pojistný trh se postupem času dále rozvinul, kavárna již nestačila a došlo ke stěhování. Jméno kavárníka Klouda však zůstalo zachováno u sdružení pojistitelů Lloyd's. Dnes je Londýn jedním z největších světových trhů v námořním pojištění.

Námořní pojištění mělo díky svému historickému postavení i svou zvláštní pozici. A tak není náhoda, že se dříve pro základní dělení pojistných oborů pojištění používalo „marine“ a „non-marine“, jako dnešní rozlišení životní a neživotní. V některých zemích, jako např. na právě zmíněném londýnském trhu se toto dělení stále používá.

Námořní přepravu můžeme členit podle obchodně-provozního nasazení plavidel na:¹⁷

- **liniovou** (pravidelnou) – je charakteristická především tím, že udržuje pravidelné spojení mezi námořními přístavy určité, předem vymezené oblasti a přepravuje převážně kusové zboží za sazby podle předem vyhlášených tarifů,
- **trampovou** (svobodnou, toulavou, nepravidelnou) – je nejstarším typem námořní přepravy. V mezinárodním obchodě se touto cestou zajišťují dovozy a vývozy surovin a hromadných nákladů ze zámoří či do zámoří. Trampy nemají obvykle své stálé působiště, uplatňují se převážně při přepravě hromadných nákladů (ruda, ropa aj.). Dále jsou charakteristické tím, že nemají ani předem stanovenou sazbu námořního dopravného tarifem. Podle způsobu plavby lodí rozeznáváme trampy na jednu cestu (okružní plavba, nebo dvě a víc navazujících cest) a trampy na čas (time-charter - T/C).

¹⁵ Pramen: [44]

¹⁶ Pramen: [18]

¹⁷ Pramen: [12]

➤ **Úmluvy a dohody**

Oblast námořní přepravy je upravena Mezinárodní úmluvou o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL) a Úmluvou o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG).

1.2.5 Říční přeprava

K hlavním výhodám říční přepravy patří zejména nižší náklady v porovnání s jinými druhy nákladních přeprav a dále to, že umožňuje přepravu velkých a nadrozměrných nákladů, umožňuje překlad člun - moře a je ekologická. Nevýhodou je naopak sezónnost a malá rychlost.

➤ **Úmluvy a dohody**

Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách – **CMNI** je použitelná pro všechny smlouvy o přepravě, jestliže se smlouvou předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých státech, z nichž nejméně jeden je smluvním státem této úmluvy. Ve srovnání s obecnou vnitrostátní úpravou obsahuje Úmluva CMNI úpravu práv a povinností smluvních stran a právní instituty, ve kterých jsou zohledněna specifika přeprav uskutečňovaných po vnitrozemských vodních cestách. Nejvýraznější rozdíl mezi vnitrostátní právní úpravou obchodního a občanského zákoníku a zněním Úmluvy CMNI je zejména v pojímání rozsahu odpovědnosti dopravce, kdy jsou stanoveny konkrétní limitní hranice odpovědnosti.

Dále se říční přepravy týká Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) a Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN).

Následující tabulka podává přehled o vývoji objemu přepravených věcí, přepravním výkonu a překonané přepravní vzdálenosti v České republice za roky 2000 až 2005. V přílohách 1-4 této práce jsou k nahlédnutí hustoty silniční a železniční sítě v ČR, splavnost českých řek a mapa českých letišť.

Tabulka č. 2: Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy ČR

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	523 249	546 501	577 390	551 511	565 365	560 037
Železniční doprava	98 255	97 218	91 989	93 297	88 843	85 613
Silniční doprava	414 725	438 683	474 883	447 956	466 034	461 144
Vnitrozemská vodní doprava	1 907	1 910	1 686	1 277	1 275	1 956
Letecká doprava	16	16	18	20	21	20
Přepravní výkon celkem (mil. tkm¹⁸)	58 955	59 538	63 206	64 797	63 459	61 427
Železniční doprava	17 496	16 882	15 810	15 862	15 092	14 866
Silniční doprava	39 036	40 260	45 059	46 564	46 010	43 447
Vnitrozemská vodní doprava	773	705	587	509	409	811
Letecká doprava	38	29	32	42	46	45
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	112,7	108,9	109,5	117,5	112,2	109,7
Železniční doprava	178,1	173,7	171,9	170,0	169,9	173,6
Silniční doprava	94,1	91,8	94,9	103,9	98,7	94,2
Vnitrozemská vodní doprava	405,4	369,1	348,4	398,8	321,0	414,6
Letecká doprava	2 350,6	1 790,8	1 766,3	2 093,6	2 156,6	2 289,5

Zdroj: [44] http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/obsah5.html (Ročenka dopravy ČR 2005 na stránkách Ministerstva dopravy)

Z tabulky lze vyčíst postupný pokles využívání železniční dopravy v České republice. Také je z ní patrný jistý nárůst využívání přepravy silniční, což má bezpochyby neblahý vliv jak na ekologickou situaci České republiky, tak také na zhoršující se stav českých silnic všech kategorií, které nákladní silniční doprava využívá.

¹⁸ Tunokilometr představuje jednotku výkonu a rovná se přepravě 1 tuny nákladu na vzdálenost 1 kilometru. V železniční dopravě se vykazují tarifní tunové kilometry vypočtené z přepravní vzdálenosti uvedené na nákladním listu. V mezinárodní přepravě se v železniční dopravě na rozdíl od ostatních druhů nákladní dopravy uvažuje pro výpočet tkm pouze vzdálenost ujetá na území ČR po celostátní nebo regionální dráze.

2 Smluvní rámec pojištění přepravy

Pojištění přepravy zboží je komplikovaná záležitost, objevuje se zde vazba jak na obchodní, tak i občanský zákoník. Dochází zde k značnému škodnímu průběhu a řada velkých škod vzniká i mimo území České republiky. Proto se objevuje mnoho mezinárodních úmluv a dohod a také proto je smluvní rámec pojištění přepravy tak důležitý. V průběhu času a také se vstupem ČR do Evropské unie došlo v oboru pojišťovnictví k mnoha legislativním změnám. První velkou změnu přinesl nový zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví. Důležitá je skutečnost, že od účinnosti zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, přestal státní dozor schvalovat všeobecné pojistné podmínky a od účinnosti novely zákona č. 39/2004, o pojišťovnictví, je veškeré schvalování nahrazeno kontrolou souladu pojistných podmínek s právními předpisy. Pojistná smlouva obecně byla do konce roku 2004 upravena v §§ 788-828 Občanského zákoníku. Tato úprava odpovídala spíše době působení jedné pojišťovny na pojistném trhu, jejíž pojistné podmínky byly upraveny v prováděcích vyhláškách. V souladu s direktivou Evropské unie se tedy postupem času tato úprava stala nedostatečnou, což v České republice vyústilo ve zcela nový Zákon o pojistné smlouvě č. 37/2004 Sb., tento zákon nabyl platnost dnem 1. ledna 2005.

Vysoce ocenitelné na novém zákoně o pojistné smlouvě je především rozvinutí rozsahu a specifík pojištění oproti předešlé úpravě v občanském zákoníku, která měla spíše charakter obecné úpravy.

Co se týká zákonné úpravy pojistné smlouvy v oblasti pojištění přepravy v již neplatné části občanského zákoníku, byla přímo upravena speciální ustanovení týkající se pojistky mezinárodní dopravy zboží, konkrétně v § 791, odst. 3. Zde bylo uvedeno, je-li tak sjednáno v pojistce, že ten, kdo pojistku uzavřel, tedy pojistník, má právo převést práva z pojistné smlouvy rubopisem, a to i nevyplněným, na další osoby, které jsou pak oprávněny k dalšímu převodu. Převod takové pojistky rubopisem (indosamentem), měl účinky postoupení pohledávky, i když pojistitel nebyl o postupu vyrozuměn. Další konkrétní úprava byla obsažena v § 795, odst. 2., kde bylo stanoveno, že v pojištění mezinárodní dopravy zboží lze dohodnout, aby se pojištění vztahovalo i na dobu před uzavřením pojistné smlouvy. Pojistitel však nebyl povinen poskytnout pojistné plnění, pokud pojistník, tedy ten, kdo uzavíral pojistnou smlouvu, v této době věděl, že pojistná událost již nastala.

V novém zákoně o pojistné smlouvě již tuto specifickou úpravu nenajdeme. Je to pozitivní v tom, že pojišťovny k této problematice pojištění přepravy přistupují individuálně. U zahraničních pojišťoven působících na českém pojistném trhu dochází k čerpání zkušeností z mateřských zemí. České pojišťovny se snaží v mezinárodní přepravě také uspět, i když zájem o přepravní pojištění zatím není tak velký.

Současná zákonná úprava upravuje oblast pojistné smlouvy a vztahy účastníků pojištění vzniklého na základě pojistné smlouvy následovně. V pojistné smlouvě se pojistitel zavazuje poskytnout ve sjednaném rozsahu pojistné plnění, jestliže pojistiteli vznikne nahodilá událost ve smlouvě blíže určená. Pojistník je oproti tomu povinen platit pojistiteli sjednaná pojistné.

Neoddělitelnou součástí pojistné smlouvy jsou **všeobecné pojistné podmínky** vydané pojistitelem. Jsou buď k pojistné smlouvě připojeny, nebo s nimi pojistník byl prokazatelně seznámen před uzavřením smlouvy.

Pojistné podmínky obsahují zejména:

- vymezení podmínek vzniku, trvání a zániku pojištění,
- vymezení pojistné události,
- výluky z pojištění - stanovení podmínek, za kterých nevzniká pojistiteli povinnost poskytnout pojistné plnění,
- způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost.

Od pojistných podmínek je možné se v pojistné smlouvě odchýlit jen v případě, že to podmínky umožňují nebo jen tehdy, je-li to ve prospěch pojištěného.

Pojistná smlouva musí mít písemnou formu, s výjimkou případů pojištění na dobu kratší než jeden rok (tzv. krátkodobé pojištění). Každá ze stran musí obdržet alespoň jedno vyhotovení pojistné smlouvy. Pojistitel dále vydá pojistníkovi **pojistku** jako potvrzení o uzavření pojistné smlouvy.

Česká i anglická pojišťovací praxe rozlišují pojmy **pojistka** (Policy) a **pojistný certifikát** (Certificate of insurance). Zatímco pojistka je legitimačním dokumentem, kterým pojistník (pojištěný) prokazuje po pojistné události svůj pojistný zájem, pojistný certifikát je pouze písemné potvrzení o existenci pojistné smlouvy a jejím obsahu. Pojistný certifikát proto nelze použít pro uplatnění nároků vůči pojišťovně.¹⁹

¹⁹ Pramen: [14]

Pojistka je dokladem o uzavření pojistné smlouvy a tudíž legitimačním dokumentem. V některých zemích je považován za cenný papír.

Pojistný certifikát je pomocný legitimační doklad používaný pro jednotlivé dopravy zboží pojištěného na základě hromadných pojistek. Nemá právní závaznost, na jeho základě nelze soudně vymáhat nároky vůči pojistiteli.

2.1 Pojistná ochrana v přepravě²⁰

Smyslem pojistné ochrany v přepravě zboží je eliminace negativních hospodářských dopadů, které by mohly mít vliv na podnikatelské subjekty. Škodu z těchto událostí utrpí vždy ten subjekt, který v daném okamžiku riziko ztráty a poškození zboží na základě ujednání v kupní smlouvě nesl, většinou tedy prodávající nebo kupující (viz Incoterms). Stejně riziko však nesou i dopravci, případně zasílatelé, protože ti na základě příslušných smluv odpovědnost za zboží v průběhu přepravy přebírají. Všem zmíněným subjektům tedy poskytuje pojištění přepravy účinnou ochranu.

Vzhledem k tomu, že tato práce se zaměřuje především na pojištění zásilek, bude v této podkapitole řešeno pojištění odpovědnosti dopravce z přepravních smluv, pojištění odpovědnosti zasílatele ze zasílatelských smluv a další podkapitolu 2.2 bude tvořit problematika pojištění přepravy zásilek.

Složitost vztahů mezi prodávajícím (vlastníkem) a kupujícím (nabyvatelem) na straně jedné a dopravce a zasílatele na straně druhé a také skutečnost, že jsou všechny tyto strany zatíženy různými riziky, vedly k tomu, že se v pojišťovací praxi z historického hlediska vytvořily dva základní druhy pojištění:

- a) **pojištění přepravy zboží (přepravní majetkové pojištění)**, dále jen přepravní pojištění,
- b) **pojištění odpovědnosti dopravce z přepravních smluv a zasílatele ze zasílatelských smluv (odpovědnostní pojištění).**

Kromě těchto dvou základních druhů nabízejí některé pojišťovny i jiné poddruhy pojištění přepravy, např. pojištění cenností, pojištění věcí během silniční přepravy včetně krytí i tak

²⁰ Pramen: [14] a [16]

nestandardních rizik, jako je např. pojištění zvířat pro případ úhynu v důsledku přepravního stresu a jiné.

Přepravní pojištění se vztahuje k zásilce přímo, odpovědnostní zprostředkovaně přes odpovědnost dopravce za přepravované zboží.

Přepravní i odpovědnostní pojištění mají společné dvě vlastnosti:

- ✓ vztahují se k přepravované zásilce,
- ✓ poskytují náhradu za její poškození, zničení nebo ztrátu v průběhu přepravy.

Na druhé straně se ve dvou podstatných ohledech liší:

- × poskytují pojistnou ochranu odlišným subjektům,
- × mají odlišný rozsah pojistného krytí.

Pojištění odpovědnosti z přepravních smluv (zasílatelských smluv) je určeno dopravcům (zasílatelům), a kryje škody, za které jsou dopravci (zasílatelé) z příslušných smluv odpovědní. Pokud při přepravě dojde např. k poškození zboží, za něž nese dopravce právní odpovědnost, uhradí za něho škodu subjektu oprávněnému z přepravní smlouvy pojišťovna.

Odpovědnost dopravce je na základě přepravních smluv a především na základě platných mezinárodních úmluv pro jednotlivé přepravní obory omezena, a to s ohledem na:

- **rozsah odpovědnosti** – dopravce se může v některých případech odpovědnosti za vzniklou škodu zprostit (škody vzniklé vadným obalem, živelními pohromami nebo událostí, kterou dopravce nemohl odvrátit apod.),
- **výši odpovědnosti** – pokud škoda, za níž je dopravce odpovědný, převyšuje mezinárodní úmluvou stanovený limit, je dopravce povinen škodu nahradit pouze do výše tohoto limitu.

Z důvodu tohoto omezení existuje i možnost univerzálního pojištění přepravy zboží (carga).

Pro právní úpravu náhrady škody platí **princip tzv. objektivní odpovědnosti** neboli **odpovědnosti za výsledek**. Ke vzniku odpovědnosti za škodu není proto třeba zavinění, resp. zaviněného porušení právní povinnosti, ale postačuje existence kvalifikované události s následkem škody. Neopomenutelným předpokladem vzniku odpovědnosti je však existence příčinné souvislosti mezi porušením povinností a vznikem škody.

Na několika následujících jednoduchých situacích lze demonstrovat hranice odpovědnosti dopravce a zasílatele.²¹

Situace 1 – Odpovědnost zasílatele

Zasílatel obstarává námořní přepravu kontejnerové zásilky nakupované na bázi FOB Jakarta z Jakarty do Hamburku a dále do vnitrozemí. Po standardním průběhu přepravy se zjistí, že zásilka je plesnivá. Zasílatel za vzniklou škodu odpovědný není, neboť mezi obstaráním přepravy a vznikem škody není žádná příčinná souvislost. Pokud by zasílatel obstarával stejnou přepravu včetně kontejnerizace, pak by odpovědný byl, neboť podmínkou přepravy na základě jeho odborných znalostí a v zájmu příkazce musí být vybavení kontejneru absorpčními prostředky, které zabrání kondenzaci atmosférické vlhkosti s následkem zplesnivění zásilky.

Situace 2 – Odpovědnost dopravce

Při provádění silniční nákladní přepravy v plachtovém návěsu v měsíci listopadu dojde k podchlazení a následnému znehodnocení nákladu čerstvé zeleniny, když noční teploty klesly pod obvyklé hodnoty. Dopravce za škodu na zásilce neodpovídá, neboť k jejímu znehodnocení nedošlo v důsledku přepravy, ale v důsledku změny teplotních podmínek. Bude-li však přeprava prováděna v thermo návěsu a dojde k porušení zařízení, které zajišťuje vhodný teplotní režim, pak je dopravce za škodu vzniklou podchlazením nebo naopak přehřátím zásilky odpovědný.

Odpovědnosti se lze zprostit pouze z kvalifikovaných důvodů, tj. prokázáním existence některé z okolností, které jsou v zákoně vyjmenovány. Obecně je okolnost vylučující odpovědnost upravena v § 374 odst. 1 obchodního zákoníku, kde definuje, že za okolnosti vylučující odpovědnost se považuje překážka, jež nastala nezávisle na vůli povinné strany a brání jí ve splnění její povinnosti, jestliže nelze rozumně předpokládat, že by povinná strana tuto překážku nebo její následky odvrátila nebo překonala, a dále, že by v době vzniku závazku tuto překážku předpovídala. Na překážku, která nastane až v době, kdy je povinná strana v prodlení se splněním svého závazku, se povinná strana odvolávat nemůže, neboť s takovou překážkou není spojena možnost vyvinění se.

Situace 3 – Nemožnost vyvinění se

Zásilka je přepravována silniční nákladní dopravou. Kvůli špatnému technickému stavu nákladního vozidla dojde k defektu na pneumatikách. Oprava tohoto poškození zabere řidiči

²¹ Pramen: [16]

cca 5 hodin. Poté se opět vydá na cestu a bohužel dojde do oblasti, kde během těchto 5 hodin dojde k záplavám. Vzniklou škodu na zásilce musí uhradit přepravce, neboť prodlení vozidla způsobil jeho špatný technický stav. Kdyby k defektu nedošlo, řidič by ještě stihl oblast projet, jelikož tou dobou ještě zatopena nebyla. Tedy v této situaci neexistuje možnost vyvinění se.

2.1.1 Pojištění odpovědnosti dopravce

Pojištění odpovědnosti se sjednává pro případ, že by pojištěný subjekt svým jednáním nebo opomenutím způsobil škodu jiné osobě. Pojišťovna v takovém případě s poškozeným náhradu škody projedná a jeho oprávněné nároky za pojištěného přepravce uhradí. Při nárocích neoprávněných se pojišťovna podílí na obraně proti těmto nárokům a proti osobám, které je vznášejí. Náležitosti pojistné smlouvy v odpovědnostním pojištění jsou podobné jako u pojištění přepravního (ty budou uvedeny v následující kap. 2.2), avšak některé podmínky jsou upraveny odlišně.

Pojistník a **pojištěný** jsou obvykle jedna a tatáž osoba – dopravce. Pojišťovna však neposkytuje pojistné plnění přímo pojištěnému, ale poškozenému subjektu, který utrpěl škodu.

Předmětem pojištění je odpovědnost dopravce za škody vzniklé na zásilkách převzatých za účelem jejich přepravy podle přepravní smlouvy resp. mezinárodní úmluvy.

Pojistnou částku, která představuje maximální možné plnění z jedné a obvykle i ze všech pojistných událostí, které nastaly v době platnosti pojištění, si určuje dopravce sám. Pojištění se obvykle sjednává se spoluúčastí.

Výše pojistného se potom odvíjí od pojistné částky, výši dohodnuté spoluúčasti, teritoriální platnosti pojištění a počtu dopravních prostředků.

Pojistná událost je tu spojená se vznikem povinnosti pojištěného dopravce nahradit škodu, za kterou odpovídá podle pojistné smlouvy.

Výluky z pojištění jsou vždy uvedeny v pojistných podmínkách. Obecně je však z pojistného krytí vyloučena.²²

- odpovědnost za škodu způsobenou pojištěným úmyslně,

²² Pramen: [14]

- náhrada škody na věcech, které pojištěný vlastní nebo je užívá,
- odpovědnost smluvně převzatá nad rámec stanovený právními předpisy,
- odpovědnost za chybné nebo neúplné vyplnění přepravních a jiných dokladů,
- odpovědnost za překročení dodacích lhůt,
- náhrada škody, která může být požadována na základě jiného pojištění (např. v silniční dopravě z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla),
- odpovědnost za škodu vzniklou v důsledku válečných a politických událostí, působením jaderné energie nebo záření,
- odpovědnost za přepravu některých druhů zboží (např. zbraní, střeliv a výbušnin, živých zvířat a květin, drahých kovů, šperků, cenností, peněz v hotovosti atd.).

Pojištění se řadí mezi **soukromá škodová pojištění**. Pojistná smlouva je uzavřena akceptací návrhu pojistitele a pro platnost smlouvy se vyžaduje písemná forma. Pojištění se uzavírá vždy na 1 rok, tedy na dobu určitou nebo na dobu neurčitou s pojistným obdobím 1 rok. Návrh pojistitele vychází z hodnocení rizika, tzn. z toho, jak je na základě zkušeností trhu a konkrétního upisovatele stanovena míra pravděpodobnosti vzniku škodní události, která je spojena s povinností plnit. Každý pojistitel má pro účely vyhodnocení zájemce o pojištění, tedy pro vyhodnocení rizikovitosti prováděné činnosti a pro stanovení cenových podmínek pojištění vlastní kritéria. V každém případě je nabídka podmíněna tím, že pojistitel má k dispozici alespoň základní údaje o zájemci o pojištění, které osvědčí, že oprávněně provozuje činnost, na kterou se má pojištění odpovědnosti vztahovat.

Standardně se pojistitel před uzavřením pojistné smlouvy z pohledu hodnocení rizika zajímá o stav vozového parku (např. typy vozidel, jejich stáří, vybavení a zabezpečení), způsoby odstavení nebo parkování, teritoriální rozsah činnosti, převažující přepravované komodity a nejčastější příčiny škod. Naopak zájemce o pojistnou ochranu se zajímá zejména o výluky z pojištění, cenu a předem se též často informuje o tom, jak by pojistitel likvidoval konkrétní škodu, která se mu již stala nebo byla proti němu uplatněna.

Ačkoliv pojištění odpovědnosti spočívá v povinnosti pojistitele uhradit škodu za pojištěného ve prospěch poškozeného, poškozený právo na pojistné plnění proti pojistiteli nemá (viz § 43 odst. 3 zákona o pojistné smlouvě). Právo na poskytnutí plnění – i když ve prospěch někoho jiného – má pojištěný, a proto poškozený není považován za oprávněnou osobu ve smyslu uvedeného zákona. V oblasti nákladní přepravy je však běžnou praxí, že poškozený nebo jeho zástupce uplatní vůči odpovědnému dopravci právo zápočtu a požadovanou náhradu škody si

odečte od fakturovaných dopravních výkonů, a tak se často stává příjemcem odškodnění z titulu sjednaného odpovědnostního pojištění sám pojištěný. To však vůbec neznamená, že výši takto započtené částky nebo výši uplatněného nároku nebo uznaného závazku ze strany pojištěného je pojistitel vázán.²³

Ze zákonných ustanovení upravujících Smlouvu o přepravě věci (§ 610 a následující Obchodního zákoníku) vyplývá, že dopravce odpovídá za škody způsobené na zásilce od okamžiku jejího převzetí do okamžiku jejího vydání příjemci, pokud tuto škodu nemohl při vynaložení odborné péče odvrátit nebo pokud prokáže, že škoda byla způsobena:

- odesílatelem, příjemcem či vlastníkem zásilky,
- přirozenou povahou zboží,
- vadou samotné zásilky,
- vadným obalem, na který dopravce odesílatele upozornil při převzetí zásilky k přepravě a tato skutečnost byla zaznamenána v nákladním či náložném listě.

V mezinárodní přepravě však mají před obecnou úpravou v Obchodním zákoníku přednost výše zmíněné mezinárodní úmluvy a dohody, kterými je Česká republika vázána.

A. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce

Na rozdíl od pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se nejedná o smluvní povinné, ale o smluvní dobrovolné pojištění. Je tedy zcela na uvážení dopravce, jestli pojištění uzavře nebo ne. Pokud tak udělá, je na něm, na jakou pojistnou částku neboli limit plnění ho sjedná.

V nemálo případech není uzavření pojištění jen na samotné vůli dopravce, ale je na něj částečně vyvíjen tlak ze strany zasílatelů nebo odesílatelů. Dopravce, který nemá potvrzení o pojištění odpovědnosti, musí v mnoha případech počítat s možností, že mu odesílatel zásilku k přepravě nepředá.

V této souvislosti je třeba se zmínit, že pojištění odpovědnosti za škody vzniklé při nákladní silniční přepravě je obecně vnímáno za více rizikové i při standardním průběhu pojištění a klade zvýšené nároky jak na správu pojištění tak i na vyřizování škod. Důvodem je jednak velká nehodovost a s tím spojená i vysoká škodovost a také skutečnost, že poškozeným je vždy třetí osoba (vlastník zásilky), která uplatňuje nárok.

²³ Pramen: [16]

Pro provádění mezinárodní silniční nákladní přepravy je pro účely posuzování odpovědnosti dopravce směrodatná Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR. Podle Úmluvy CMR nemusí být přepravní smlouva uzavřena písemně, ale dokladem o existenci přepravní smlouvy a o jejím obsahu je standardizovaný nákladní list CMR.

Odpovědnost dopravce je stanovena na maximální hranici plnění 8,33 SDR (Special Drawing Rights) za 1 kg chybějící váhy.

Situace 4 – Pojištění odpovědnosti silničního dopravce

Doprovce převezme náklad obsahující 95 kartonů s PC monitory a potvrdí v tomto smyslu CMR nákladní list. V místě dodání však vyloží jen 93 kartonů. Za nedodané 2 kusy kartonů je dopravce odpovědný. Pokud nebyl řidič přítomen u nakládání zásilky a nemohl počítat nakládané kartony, a uvede tuto skutečnost jako výhradu do CMR nákladního listu při nakládce, nemůže být za ztracené kusy odpovědný. Jestliže se po vyložení zjistí, že v kartonech nejsou uvedené PC monitory, ale jiné zboží či bezcenné věci, prozkoumá se obal zboží. Není-li patrné narušení obalů nebo vniknutí do nákladního prostoru vozidla a nedošlo-li v průběhu přepravy k žádné mimořádné situaci, pak dopravce za škodu rovněž neodpovídá.

B. Pojištění odpovědnosti leteckého dopravce

V letecké (ale i železniční, říční i námořní) přepravě je situace s pojištěním odpovědnosti dopravce ve srovnání s dopravcem silniční přepravy poněkud odlišná. Dopravu v těchto oborech provozují zpravidla velké a kapitálově silné přepravní společnosti, mnohdy ještě navíc monopolní a se státní účastí. To v mnoha případech zajišťuje poměrně vysokou pravděpodobnost, že tyto velké dopravní společnosti budou schopny případnou škodu z odpovědnosti nahradit z vlastních prostředků. Samozřejmě i v těchto oborech mohou vzniknout škodní události s velkým dopadem na dopravce a pojištění odpovědnosti dopravce může tyto dopady podstatně snížit nebo úplně eliminovat.

V letecké dopravě se dokonce ustanovení o povinném pojištění odpovědnosti leteckého dopravce stala součástí mezinárodně-právní úpravy. Montrealská úmluva z roku 1999 ukládá každému smluvnímu státu povinnost dbát na to, aby všichni letečtí dopravci registrovaní v daném státě měli pojistnou ochranu odpovídající míře odpovědnosti vyplývající z nové Úmluvy.²⁴

²⁴ Pramen: [14]

Původně stanovená maximální hranice odpovědnosti Varšavskou úmluvou z roku 1929 byla v roce 1975 nově upravena na hranici novou, u zboží 17 SDR odpovídající cca 20 USD za 1 kg. Částka stanovená Úmluvou může být zvýšena odesílatelem buď prohlášením hodnoty nebo připojištěním.

Při letecké přepravě musí být vystaven letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu, který musí obsahovat vyznačení místa odletu a určení druhu a hmotnosti nákladu. Skládá-li se zásilka z více kusů, má dopravce právo požadovat, aby odesílatel vystavil pro každý kus samostatný letecký nákladní list. Za správnost údajů a prohlášení o nákladu odpovídá odesílatel.

Doprovce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení, ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost stala v průběhu letecké přepravy. Dopravce se může zprostit odpovědnosti pouze pokud prokáže, že on a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření k zabránění škody, nebo že tak nemohli učinit. Dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti, pokud zůstane příčina nehody neznámá nebo pokud neprokáže, že učinil nezbytná opatření k odvrácení škody.

2.1.2 Pojištění odpovědnosti zasílatele

Podle stanovení rozsahu povinností českých zasílatelů je třeba upozornit na tzv. zasílatelské podmínky, které byly v ČR přijaty Svazem spedice a logistiky (dříve Svaz spedice a skladování).

Tyto zasílatelské podmínky jsou však závazné pouze pro jeho členy a tím i pro jejich příkazce, pokud se na tom tyto dohodnou. Svaz spedice a logistiky je živnostenským společenstvem zastupujícím zájmy zasílatelů ČR v Mezinárodní asociaci zasílatelských svazů FIATA. Odpovědnost zasílatele za škodu vyplývající ze zasílatelské smlouvy je v oblasti plnění náhrady omezena:

- ve všech případech částkou odpovídající 20 000 SDR (Special Drawing Rights, česky zvláštní práva čerpání - ZPČ) na škodní událost majících jednu a tutéž příčinu vzniku škody,
- v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při obstarávání přepravy, popřípadě zásilky převzaté zasílatelem k přepravě částkou odpovídající 8,33 SDR za jeden kilogram hrubé hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky.

Pochopení postavení zasílatele a jeho skutečné úlohy v dopravním řetězci a z toho vyplývajících práv a povinností včetně rozsahu jeho odpovědnosti jsou podstatné pro stanovení rozsahu pojistného krytí odpovídajícího potřebě klienta. Subjekty, se kterými zasílatelé vstupují do smluvních vztahů, mají často mylnou představu o odpovědnosti zasílatele za vzniklou škodu na přepravované zásilce, tyto představy jsou často nepřesné a dochází ke sporům. Jejich řešení je potom v důsledku nejednoznačné smluvní úpravy konkrétního závazkového vztahu velmi obtížné. V případě sjednání pojištění zasílatel získává na svou stranu pojistitele a kromě jiného tedy ochranu proti neoprávněným nárokům na náhradu škody, které jsou proti němu uplatněny v mnoha případech bez právního opodstatnění.

Při posuzování rizika a při stanovení podmínek pojištění včetně jeho ceny pojistitel vychází zejména a převážně z hodnocení odborné způsobilosti zájemce o pojištění, rozsahu činností, na které se má pojištění vztahovat, z obsahu jeho obchodních podmínek včetně požadavků kladených na smluvní dopravce a na způsob jejich výběru, z teritoriálního rozsahu činnosti, pojistné částky a celkového ročního příjmu (obratu). Také v tomto případě není zanedbatelným ukazatelem předchozí škodní průběh. Současně však pojistitel musí vědět, jakou činnost zasílatel skutečně vykonává a tedy, na jakou činnost se má pojištění vztahovat.

2.2 Majetkové pojištění přepravy zboží

Pojištění přepravy zásilek se sjednává pro případ poškození, zničení nebo pohřešování přepravované zásilky v důsledku jakékoliv nahodilé události, která v průběhu přepravy nastane náhle a nečekaně, a která není v pojistné smlouvě vyloučena. Do této kategorie spadají především nebezpečí:

- živelních škod,
- škod způsobených lidskou činností (např. dopravní nehody, havárie dopravních prostředků či cest, odcizení, loupežné přepadení, pád zboží při nakládce, vykládce či překládce apod.),
- škod plynoucích z přirozené povahy zboží,
- dalších škod jako důsledky klimatických změn, povětrnostních vlivů, válečná a politická nebezpečí atd.

Kromě náhrady takových škod, které nelze vymáhat na dopravci, slouží toto pojištění i k úhradě té části škody, která přesahuje dopravcův limit odpovědnosti. V praxi však

pojišťovna v rámci přepravního pojištění obvykle poskytne pojištěnému subjektu plnění i za škody, za které právně odpovídá dopravce (bez ohledu na zákonem stanovený limit), přičemž pak sama vůči odpovědnému dopravci uplatňuje postih (regres).

Pojištění, které je určeno vlastníkům zásilek, ale také zasílatelé obstarávající přepravu zásilek mohou předností tohoto pojištění hodně využít v konkurenčním boji, lze sjednat více způsoby²⁵:

- **jednorázové pojištění zásilek během přepravy** – tzv. jednorázová pojistná smlouva pojišťuje vždy jen jednu přepravu. Na pojištění každé další přepravy uzavírané stejným subjektem je nutné vystavit novou smlouvu, která musí vždy obsahovat všechny předepsané náležitosti. Jednorázové pojištění je vhodné pro firmy, které v rámci svých dovozních či vývozních operací obstarávají přepravní pojištění zásilek pouze sporadicky, a také pro menší zasílatelské společnosti, jež toto pojištění obstarávají pro své klienty zřídka a nepravidelně.
- **hromadné pojištění zásilek během přepravy** – tzv. hromadná pojistná smlouva (v praxi také nazývaná rámcová, generální nebo dlouhodobá) se vztahuje na větší počet přeprav, zpravidla měsíční zúčtovací smlouva pro více než 15 zásilek ročně. Dlouhodobé pojištění uzavírané buď na dobu určitou (zpravidla jeden rok), kdy jsou pojištěny všechny přepravy, které se v tom období uskuteční, nebo na dobu neurčitou. V tom případě pak pojistník přihlašuje do pojištění zásilky, jejichž přeprava se v daném období uskuteční. Přihláška konkrétní přepravy by měla obsahovat zejména druh, množství a hodnotu přepravované zásilky, údaje o místě a datu odeslání a místě určení, způsobu přepravy, odchylky od pravidelného průběhu přepravy aj. Smlouva umožňuje značné zjednodušení a zrychlení administrativy a může přinést i některé výhody v podmínkách pojištění (např. výhodnější výši pojistných sazeb, méně podrobný popis jednotlivých pojištěných věcí, možnost měsíčního hlášení, což je především vhodné pro zasílatelství s velkým počtem klientů, možnost opožděného hlášení jednotlivých pojistných případů apod.). Hromadná pojistná smlouva je při pojišťování mezinárodní přepravy vyhledávána především velkými exportéry, importéry a významnými spedičními společnostmi.
- **obratové pojištění** – je určeno celkovým objemem přepravovaného zboží za rok. Pojištění je uzavíráno buď se stanovením maximálního limitu plnění pojistitele v průběhu pojistné doby za pevné pojistné nebo bez stanovení tohoto limitu, ale

²⁵ Pramen: [14] a [17]

s uvedením minimálního zálohového pojistného a následného doučtování pojistného na základě skutečnosti. Tento způsob sjednání pojištění je administrativně nejméně náročný.

U všech výše uvedených způsobů sjednání pojištění je nutná písemná forma. Specifikem pojištění zásilek při přepravě je vystavování pojistných certifikátů v případě jednotlivých přeprav, které jsou na žádost pojistníka vystavovány jako potvrzení o pojištění zásilky.

V přílohách č. 6-8 vložených na konci této práce jsou k nahlédnutí dotazníky jednotlivých pojistných smluv k pojištění přepravy zásilek pojišťovny Kooperativa.

2.2.1 Náležitosti pojistné smlouvy

Pojistná smlouva by měla ze zákona obsahovat následující náležitosti:

- ✓ určení pojistitele, pojistníka, případně pojištěného,
- ✓ předmět pojištění,
- ✓ vymezení pojistného nebezpečí a pojistné události,
- ✓ výši pojistného, jeho splatnost a upřesnění, zda se jedná o pojistné běžné nebo jednorázové,
- ✓ vymezení pojistné doby a doby, na kterou byla pojistná smlouva uzavřena apod.

Pojistná smlouva může obsahovat i další údaje, jako např. stanovení trasy a způsobu přepravy, zvláštní požadavky na zabezpečení zboží, způsoby výpovědi pojistné smlouvy apod.

Povinnost zabezpečit přepravní pojištění zásilky zpravidla stanoví kupní smlouva buď prodávajícímu nebo kupujícímu. Každý z nich může pověřit uzavřením pojištění třetí osobu, nejčastěji zasílatele nebo přímo pojišťovacího makléře. Ten ovšem potom nevystupuje jako pojistník, ale uzavření smlouvy pro pojistníka pouze jeho jménem zprostředkovává.

Pojištěný a pojistník mohou být jedna osoba, přesto však při pojišťování zásilek během zahraničních přeprav je obvyklé, že se pojištění sjednává ve prospěch třetí osoby. Tou obvykle bývá prodávající (odesílatel) nebo kupující (příjemce) zásilky, který v důsledku pojistné události utrpí škodu. Je-li pojistníkem odesílatel, bývá pojištěným obvykle firma zadavatele přepravy nebo její obchodní partner z příslušné kupní smlouvy.

Pojistku lze také vinkulovat ve prospěch třetí osoby. Znamená to, že v případě vzniku povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění, bude tato částka vyplacena osobě, v jejíž

prospěch bylo plnění vinkulováno (vinkulační věřitel). Nebo musí vinkulační věřitel dát souhlas k vyplacení plnění pojistníkovi. Tímto způsobem si často banky zabezpečují možnost úhrady svých pohledávek za pojistníkem, pokud by nedostal svým závazkům vůči bance.

Smluvní strany v pojistné smlouvě pojištění přepravy zpravidla tvoří **pojistník** (tím se rozumí osoba, která uzavřela s pojišťovnou pojistnou smlouvu, je totožná s osobou pojištěného, není-li ve smlouvě uvedeno jinak). Druhá smluvní strana je zastoupena **pojistitelem** (pojišťovna poskytující pojistnou ochranu sjednanou v pojistné smlouvě). Uzavřením pojistné smlouvy vznikají zúčastněným stranám určité práva a povinnosti. Ty jsou stanoveny pojistnou smlouvou, lépe řečeno pojistnými podmínkami a některé obecné zmiňuje i zákon o pojistné smlouvě.

Pojistník je podle zákona o pojistné smlouvě povinen:

- uhradit ve stanovené lhůtě pojistné,
- pravdivě a úplně odpovědět na všechny písemné dotazy pojistitele týkající se sjednávaného pojištění.

Pojištěnému, případně jiné osobě, má-li na pojistné plnění právo, ukládá zákon tyto povinnosti:

- oznámit, že nastala pojistná událost bez zbytečného odkladu,
- podat pojistiteli pravdivé informace o jejím vzniku, rozsahu a následcích a předložit doklady, které si pojistitel žádá,
- oznámit pojistiteli změnu nebo zánik pojistného rizika apod.

Pojistiteli ukládá zákon o pojistné smlouvě zejména tyto povinnosti:

- po oznámení pojistné události bez zbytečného odkladu zahájit šetření nutné ke zjištění rozsahu jeho povinnosti plnit,
- vyplatit pojistné plnění nejpozději do 15 dnů po skončení šetření,
- poskytnout pojistníkovi (pojištěnému) na jeho žádost přiměřenou zálohu, pokud nemůže ukončit šetření do 3 měsíců od nahlášení pojistné události,
- v neposlední řadě vydat pojistku, která je písemným dokladem o uzavřené pojistné smlouvě.

Všeobecné pojistné podmínky vydávané příslušnými pojišťovnami k pojištění přepravy zásilek pak ukládají daným subjektům pojišťovny již konkrétnější a podrobnější povinnosti. Pojistník je ve většině případů povinen:

- dbát, aby pojistná událost nenastala,
- každou zamýšlenou změnu, která by zvýšila pojištěné riziko předem konzultovat s pojišťovnou,
- oznámit pojistiteli změnu hodnoty zásilky,
- oznámit pojistiteli uzavření dalšího pojištění stejných věcí na stejné riziko u jiného pojistitele atd.

V případě, že nastane pojistná událost, má pojistník podle pojistných podmínek povinnost:

- učinit veškerá opatření, aby se vzniklá škoda na zásilce již nezvětšovala.
- postupovat v souladu se všemi pokyny pojistitele,
- neměnit stav způsobený pojistnou událostí bez souhlasu pojistitele,
- postupovat tak, aby pojistitel mohl vůči jinému uplatnit právo na náhradu škody, které v souvislosti s pojistnou událostí vzniklo atd.

Pojistná hodnota a pojistná částka

Pojistná hodnota je hodnota zásilky rozhodná pro stanovení pojistné částky. Pojistnou hodnotou se rozumí fakturovaná cena zásilky. Pokud pojistnou hodnotu nelze takto určit, je jí obecná cena, kterou má zásilka v době počátku pojištění v místě uvedeném v pojistné smlouvě. Pojistná hodnota zásilky může být vyjádřena jako:²⁶

- nová cena** – tj. cena za kterou lze stejnou nebo srovnatelnou věc, sloužící ke stejnému účelu, znovu pořídit v daném čase a na daném místě jako věc novou (pojištění na novou cenu);
- časová cena** – tj. cena, která se stanoví z nové ceny věci, přičemž se přihlíží ke stupni opotřebení nebo jiného znehodnocení anebo ke zhodnocení věci např. opravou, modernizací nebo jiným způsobem (pojištění na časovou cenu);
- obvyklá cena** – tj. cena, která by byla dosažena při prodeji stejné, popř. obdobné věci v obvyklém obchodním styku v daném čase a na daném místě (pojištění na obvyklou cenu).

Dohodne-li se tak v pojistné smlouvě, je možné do pojistné hodnoty zahrnout clo, očekávaný zisk a všechny náklady související s přepravou a pojištěním. Výše očekávaného zisku, kterou pojistitel uhradí, může činit u dovozních a tuzemských zásilek zpravidla nejvýše 20 % a u vývozních zásilek nejvýše 50 % souhrnu ostatních položek tvořících pojistnou hodnotu.

²⁶ Pramen: [43]

Pojistná částka musí odpovídat pojistné hodnotě. Pojistná částka je částka sjednaná v pojistné smlouvě jako nejvyšší hranice pojistného plnění pojistitele. Pojistnou částku musí stanovit na vlastní odpovědnost pojistník. Při tzv. **podpojištění**, kdy je pojistná částka stanovená pojistníkem nižší než skutečná hodnota zásilky, poskytne pojišťovna v případě pojistné události plnění pouze do výše pojistné částky, navíc v poměru, v jakém je výše pojistné částky ke skutečné výši pojistné hodnoty pojištěného majetku, nebylo-li v pojistné smlouvě dohodnuto jinak. U tzv. **nadpojištění** (také přepojištění), kdy je pojistná částka vyšší než skutečná hodnota zásilky, vyplatí pojišťovna plnění maximálně do výše pojistné hodnoty.

Pojištění lze také sjednat se **spoluúčastí** neboli **franšízou**. V tom případě se pojištěný podílí na pojistném plnění pevně stanovenou částkou nebo procentní sazbou. Rozlišuje se tzv. franšíza odečítací (nepodmíněná), kdy je výše pojistného plnění při každé pojistné události snížena o výši této spoluúčasti, a tzv. franšíza integrální (podmíněná), kdy do výše stanovené spoluúčasti neposkytuje pojišťovna náhradu žádnou, ale v případě, že škoda přesáhne tuto smluvně stanovenou hranici, poskytne pojišťovna plnění v plném rozsahu škody. Franšíza (spoluúčast) se používá především pro osvobození pojišťovny od náhrady drobných a pravidelně se opakujících škod.

Důležitá je při stanovování pojistné částky i měna. Pojistník má často právo na její volbu, přičemž kursové rozdíly vyplývající z přepočtu různých měn nejsou přepravním pojištěním kryty.

Odečítací franšízy (spoluúčasti) mohou být dobrovolné, nebo povinné. Dobrovolná spoluúčast je spojena s odpovídajícím snížením pojistného (např. desetiprocentní spoluúčast má za následek také snížení pojistného o 10 %), u povinných spoluúčastí se pojistné nesnižuje.

Stanovení pojistné částky zasluhuje mimořádnou pozornost, protože právě pojistná částka tvoří nejvyšší hranici pro poskytnuté pojistné plnění ze strany pojišťovny.

Pojistné

Právo pojistitele na pojistné vzniká dnem uzavření pojistné smlouvy nebo dnem dohodnutým v pojistné smlouvě. Výši pojistného stanovují pojišťovny podle tarifu pojistných sazeb, obvykle v určitém procentu (popř. promile) z pojistné částky. Výše pojistných sazeb potom závisí na:²⁷

²⁷ Pramen: [17]

- druhu zboží, resp. jeho choulostivosti,
- rozsahu pojistného krytí,
- použitých dopravních prostředcích,
- územním rozsahu pojistného krytí.

Pojistné je ve smyslu zákona jednorázovým pojistným. Výše a splatnost pojistného je stanovena v pojistné smlouvě. V ní lze také ujednat, že pojistník zaplatí pojistné ve formě splátek.

Předmět pojištění a pojistný zájem

Pojistný zájem je při sjednávání pojištění velice důležitý. Jednou z definic pojistného zájmu je oprávněná potřeba ochrany před následky nahodilé skutečnosti vyvolané pojistným nebezpečím.²⁸

Předmětem přepravního pojištění nejsou de facto zásilky, ale zájem na zachování této zásilky ve stavu, v jakém se nacházela před pojištěním, přesněji řečeno před působením nahodilé události. Tento zájem mají hlavně prodávající a kupující, ale samozřejmě i další subjekty (zprostředkovatelé, banky atd.). Pojišťovny obvykle při uzavírání smlouvy vyžadují přesnou specifikaci přepravovaného zboží, počet kusů, hodnotu, druh aj. Tyto údaje jsou totiž důležité pro další parametry pojistné smlouvy, především pojistná částka, výše pojistného a také případná omezení nebo instrukce k zabezpečení a způsobu přepravy.

Pojistná nebezpečí a pojistná událost

Pojištění se sjednává pro případ poškození, zničení, pohřešování nebo nedostupnosti²⁹ přepravované zásilky zapříčiněné některým z pojistných nebezpečí uvedených v pojistné smlouvě. Nejčastěji se sjednává pojištění přepravy zásilek:³⁰

- pro případ všech pojistných nebezpečí,**
- pro případ vybraných pojistných nebezpečí.**

Ad a) V případě pojištění zásilky pro případ všech pojistných nebezpečí, tzv. ALL RISKS se pojistitel zavazuje poskytnout pojistné plnění, jestliže kdykoliv během pojištěné přepravy dojde na pojištěné zásilce (nebo jakékoliv její části) uvedené v pojistné smlouvě k pojistné

²⁸ Pramen: [39]

²⁹ Zásilka je považována za nedostupnou, očitne-li se v tak nepřístupném místě, že ačkoliv existuje fyzicky, není možno s ní disponovat.

³⁰ Toto rozdělení platí pro pojišťovny Allianz a Kooperativa.

události, jejíž příčinou nebyla okolnost uvedená ve výlukách z pojištění (*ty jsou přesně uvedeny ve Všeobecných pojistných podmínkách pro pojištění zásilek jednotlivých pojišťoven*).

Ad b) V případě pojištění pro případ vybraných nebezpečí, tzv. NAMED PERILS se pojistitel zavazuje vyplatit plnění, jestliže dojde na zásilce k pojistné události, jejíž příčinou bylo pojistné nebezpečí výslovně sjednané v pojistné smlouvě. např. nehoda dopravního prostředku, náraz nebo zřícení letadla, jeho části nebo jeho nákladu, pádem stromu, stožáru, výbuchem, úderem blesku, záplavou, povodní, vichřicí, požárem a jeho průvodními jevy, sesuvem půdy, zřícením skal, zemin, tíhou sněhu nebo námrazy, zemětřesením apod.

Pojistnou událostí rozumíme v případě pojištění zásilek poškození, zničení nebo pohřešování zásilky zapříčiněné některým z pojistných nebezpečí uvedených v pojistné smlouvě. Jde o nebezpečí, jež nastalo v době trvání pojištění, a které vzniklo po naložení zásilky na dopravní prostředek za účelem její bezprostředně následující dopravy a před započítáním její vykládky v místě určení, nejpozději do okamžiku, kdy takto vyložena být měla, resp. vyložena být mohla.³¹

Postup v případě pojistné události je přesně stanoven v příslušných pojistných podmínkách. Především je vždy nutné zjistit rozsah a příčinu vzniklé škody. Za tímto účelem má pojištěný po dohodě s pojistitelem povinnost kontaktovat havarijního komisaře, který po zjištění příslušných skutečností vyhotoví škodní zápis. Náklady na vyšetření škody (resp. poplatek havarijnímu komisaři) je pojišťovna obvykle ochotna uhradit, ale pouze za předpokladu, že se zjišťují následky rizika pojištěného.

Pojištěný je povinen oznámit vznik pojistné události pojistiteli co nejdříve. Ačkoli mohou být pro toto oznámení v pojistných podmínkách jednotlivých pojišťoven uvedeny různé požadavky, je nezbytné při uplatnění nároku na pojistné plnění předložit zejména:³²

- všechny doklady prokazující existenci pojištění, které pojistitel vydal,
- obchodní fakturu s uvedením dodací podmínky,
- originál přepravního dokladu,
- originál škodního zápisu,
- vyčíslení škody (fakturu),

³¹ Pramen: [43]

³² Pramen: [17]

- identifikaci osob oprávněných obdržet náhradu škody,
- originál zprávy o příčině a rozsahu škody.

V případě, že za vzniklou škodu nese odpovědnost třetí osoba (především dopravce nebo zasílatel), je povinností pojištěného opatřit a pojišťovně předložit všechny doklady nutné k uplatnění práv na náhradu škody vůči této osobě.

2.2.2 Specifika pojištění přepravy zásilek

Zvláštnosti hromadné pojistné přepravní smlouvy³³

Hromadnou přepravní pojistnou smlouvou se pojišťovna zavazuje pojistit za dohodnutých podmínek všechny přepravy vymezené ve smlouvě. Vlastní pojistná smlouva je tvořena společnou částí pro všechny přepravy a přihláškami (někdy se používá i termín hlášení) jednotlivých přeprav. Společná část obsahuje zejména:

- ✓ všechny náležitosti jednorázové pojistné smlouvy,
- ✓ způsob a lhůtu ohlašování jednotlivých přeprav,
- ✓ dobu platnosti smlouvy,
- ✓ hranici pro souběh hodnot pojištěných zásilek na jednom dopravním prostředku nebo v jednom skladě,
- ✓ všeobecné pojistné podmínky,
- ✓ další ustanovení (např. podmínky pro způsobilost dopravních prostředků atd.).

Společná část hromadné pojistné smlouvy je charakteristická především tím, že v době jejího sjednávání nemůže pojistník přesně znát množství, hodnotu a někdy ani všechny druhy zboží, které bude třeba ve stanoveném období pojistit. Jelikož nelze předem přesně určit ani předmět pojištění, nelze ani předem přesně vypočítat výši pojistného, což se v praxi řeší různými systémy splátek a záloh s dorovnáním. Závisí však na každé pojišťovně, jak se s uvedenými skutečnostmi vypořádá a jaké podmínky svým zákazníkům nabídne.

Přihláška konkrétní přepravy by měla zpravidla obsahovat:

- ✓ druh, množství a hodnotu přepravované zásilky,
- ✓ údaje o místě a času odeslání a místě určení,
- ✓ způsob přepravy,

³³ Pramen: [14]

- ✓ odchylky od pravidelného průběhu přepravy (např. manipulace neobvyklým způsobem nebo zvlášť nebezpečných okolností),
- ✓ další skutečnosti (pojištění téže zásilky u dalších pojišťoven atd.).

Příhlášky uvádějí informace o skutečně realizovaných přepravách, a slouží tudíž jako základ pro přesný výpočet pojistného. Požadavky na rozsah a detailnost údajů v přihláškách, jakož i na časové lhůty pro jejich podávání, si určuje každá pojišťovna sama.

Výluky z pojištění – absolutní a relativní

Nebezpečí, která jsou z pojištění vyloučena se rozlišují na tzv. výluky absolutní a výluky relativní. Výlukami absolutními jsou rizika nepojistitelná, tj. ta, která pojišťovna není ochotna za žádnou cenu pojistit. *I v tomto případě se v pojistných podmínkách jednotlivých pojišťoven objevují rozdíly. V následující kapitole budou podrobněji zpracovány rozdíly vybraných pojišťoven, kterých se budou týkat také zkoumané modelové příklady pojištění přepravy zásilek.* Mezi **absolutní výluky** zpravidla patří škody způsobené:

- × pojistníkem nebo jeho zástupci, kam se zahrnují nejen škody úmyslné, ale i škody vzniklé vědomou nedbalostí,³⁴
- × vlastní vadou pojištěné věci, jako např. skrytá vada, která se sice projeví při pojištěné přepravě, ale není důsledkem dopravních rizik,
- × nevhodným obalem,
- × nevhodným ložením zásilky v dopravním prostředku,
- × nedodržením sjednané nebo obvyklé dodací lhůty apod.

Oproti absolutním lze **relativní výluky** do pojištění zahrnout uvedením v pojistné smlouvě po dohodě s pojišťovnou. Patří sem zejména:

- × škody vyplývající z přirozené povahy zásilky, projevující se zejména vnitřní zkázou zásilky nebo úbytkem způsobeným její povahou (lomem, rozbitím, roztavením, chemickým rozkladem, plísní, zapařením apod.)
- × škody způsobené válečnými a politickými událostmi, terorizmem, jadernou energií atd.

³⁴ Vědomou nedbalostí se rozumí, že pojistník nebo jeho zástupci nechtěli škodu způsobit, ale věděli však, že ji způsobit mohou, přičemž bez přiměřených důvodů spoléhali, že ji nezpůsobí.

I na tomto místě je nutné podotknout, že pojistné podmínky jednotlivých pojišťoven se v tomto rozdělení výluk absolutních a relativních často velmi odlišují a je nutné, aby se zájemce o případné pojištění přepravovaného zboží na tuto oblast výluk zaměřil.

Dále je třeba upozornit na fakt, že tato práce se zaměřuje především na oblast silniční a letecké dopravy, takže se ve výlukách neobjevují části z oboru železniční a námořní (např. u pojišťovny AIG Czech Republic absolutní výluka pojištění pro případ nezpůsobilosti lodi nebo plavidla k plavbě).

Vymezení pojistné doby

Pojištění vzniká zahájením přepravy zásilky uvedené v pojistné smlouvě. Zahájením přepravy se rozumí okamžik, kdy zásilka připravená k přepravě opustí sklad nebo jiné prostory, ve kterých byla uložena, v místě, které je uvedeno v pojistné smlouvě jako místo počátku přepravy.³⁵

Pojištění zpravidla trvá po celou dobu přepravy, tedy i po dobu překlادů, skladování, odchýlení se od stanovené cesty a zdržení, na které nemá pojistník nebo pojištěný vliv.

Konec pojistné doby připadá na okamžik podle situace, která nastane dříve:

- vyložením zásilky v místě určení uvedeném příjemcem,
- uplynutím lhůty, stanovené konkrétní pojišťovnou v pojistných podmínkách, od vyložení zásilky z dopravního prostředku v místě uvedeném v pojistné smlouvě,
- datem uvedeným v pojistné smlouvě apod.

³⁵ Pramen: [40]

3 Pojištění přepravy zásilek v ČR

V České republice poskytuje přepravní pojištění zásilek 11 členů ze současných 26 členů České asociace pojišťoven. Ta má v současné době 99% podíl na předepsaném pojistném v České republice. Pojišťovny poskytující přepravní pojištění jsou zobrazeny v následující tabulce č. 3 (v abecedním pořadí):

Tabulka č. 3: Členské pojišťovny ČAP nabízející pojištění přepravy

 AIG Czech Republic <small>A Member of American International Group, Inc.</small>	AIG CZECH REPUBLIC pojišťovna, a.s.
	Allianz pojišťovna, a. s.
 VIENNA INSURANCE GROUP	Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.
 ČESKÁ POJIŠŤOVNA	Česká pojišťovna a.s.
	ČSOB Pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB
	Generali Pojišťovna a.s.
	GERLING-Koncern Všeobecná pojišťovací akciová společnost, organizační složka
	Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
 VIENNA INSURANCE GROUP	Kooperativa, pojišťovna, a.s.
	Pojišťovna Slavia a. s.
	UNIQA pojišťovna, a.s.

Zdroj: vlastní konstrukce podle ČAP

Pojišťovna AIG Czech Republic se ze všech uvedených pojišťoven více specializuje na pojištění námořní přepravy. Důkazem toho může být jejich specializovaná sekce AIG Marine, divize AIG pro pojištění přepravních rizik a také obsah všeobecných pojistných podmínek k tomuto produktu.

Hasičská vzájemná pojišťovna nabízí pouze pojištění v oboru silniční nákladní dopravy.

Pojišťovna Slavia nabízí pro své klienty jen pojištění přepravy omezené na přepravu vnitrostátní, tedy na území České republiky.

Pojišťovny se shodují zejména v následujících ukazatelích.

➤ **Předmět pojištění**

Pojištění přepravy zásilek lze uzavřít pro běžné zásilky i pro méně obvyklé zásilky jako jsou živá zvířata nebo umělecká díla atd.

➤ **Potencionální pojistník**

Pojištění je určeno firmám, které jsou buď vlastníky zásilek (prodávající nebo kupující), nebo zasílateli (pojištění zásilek je nabízeno jako součást obstarávání přepravy).

➤ **Platnost pojištění**

Pojištění obvykle platí po celou dobu přepravy z domu do domu nebo ze skladu do skladu včetně případných překlادů, skladování a neplánovaných zdržení. Pojištění lze uzavřít:

- pro každou jednotlivou zásilku,
- pro všechny zásilky, které firma přepravuje (rámcová smlouva obratová nebo zúčtovací).

➤ **Obecné typy smluv**

a) **PS pro jednorázové pojištění zásilky**

b) **PS obratová** - pojištění se vztahuje na všechny přepravy prováděné (započaté) v době účinnosti PS - nejčastěji 1 rok, zálohové pojistné se stanovuje z celkové hodnoty přepravených zásilek (údaj z předchozího období) a na základě skutečnosti v aktuálním roce se provádí doučtování PS.

c) **PS s měsíčním vyúčtováním** - pojistník hlásí pojistiteli zpětně (nejčastěji po měsících) provedené přepravy a na základě těchto hlášení pojistitel provede vyúčtování pojistného za použití sazeb, které závisí na druhu přepravovaného zboží. Tyto sazby jsou součástí PS, aby nedocházelo ke sporům o výši pojistného.

- d) **PS kontraktová** - pojištění se vztahuje na všechny přepravy prováděné v rámci konkrétního kontraktu.

3.1 Nabídka vybraných pojišťoven

Tato část se věnuje přehledu a vyhodnocení nabídek tří vybraných pojišťoven na pojištění přepravy zásilek na jednotně zadaný příklad. U každé z pojišťoven se objevuje část s příklady a výpočty obsahující modelové příklady zpracované každou z pojišťoven.

3.1.1 Česká pojišťovna, a.s.

Česká pojišťovna vznikla v roce 1992 transformací bývalé České státní pojišťovny. Tradice České pojišťovny se odvíjí nepřetržitě od roku 1827, kdy byla v Praze založena První česká vzájemná pojišťovna. Ta zpočátku provozovala pouze požární pojištění nemovitostí. V druhé polovině 19. století již byla První česká vzájemná pojišťovna tak silná instituce, že jí neotřásly ani náhrady škod po řadě velkých požárů koncem století včetně vůbec největší pojistné události v 19. století, jíž byl požár rozestavěného Národního divadla. Česká pojišťovna je součástí PPF (První privatizační fond), největší a nejsilnější finanční skupiny v ČR. Prostřednictvím svých dceřiných společností sama posiluje své postavení na českém trhu a úspěšně expanduje v některých evropských zemích. Vedle pojišťovacích služeb nabízí Česká pojišťovna prostřednictvím svých dceřinných společností i celou řadu dalších finančních, bankovních a směnářských služeb a realizuje rovněž služby zajištění (ve smyslu diverzifikace rizik v pojišťovnictví) zejména u dopravních rizik, exportních úvěrů, odpovědnosti za výrobek a dalších pojištění, kde se při likvidaci pojistných událostí používá zahraniční měna.

Česká pojišťovna je univerzální pojišťovnou, nabízí pojištění jak z životního, tak i neživotního odvětví. V rámci pojištění majetku firem nabízí produkt **Pojištění přepravy zásilek**. Jako výhody tohoto pojištění na svých internetových stránkách uvádí kromě shodných charakteristik s ostatními pojišťovnami zejména **široký rozsah pojistného krytí**, kdy zásilky lze pojistit pro případ všech rizik, která nejsou dále vyloučena, tj. pro případ poškození, zničení nebo pohřešování, která jsou způsobena nahodilými událostmi, jako je požár, záplava, povodeň, vichřice, havárie dopravního prostředku či zřícení letadla.

Pojištění je možné sjednat i pro případ škod způsobených přirozenou povahou zásilky jako je např. vnitřní zkáza (zlomení, rozbití, pokřivení, působení povětrnostních vlivů, plíseň, hniloba, rez, únik tekutin), úbytek hmotnosti či objemu, následky působení živočichů apod.

Připojistit je možné také válečná rizika, rizika stávek a další zvláštní pojistná nebezpečí. O výši pojistného za pojištěné zásilek dílčím způsobem vypovídají níže uvedené příklady (A, B, C).

Příklad A

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky obsahující součást pro vlastní výrobní linku během silniční přepravy od výrobce do ČR prováděné smluvním dopravcem. Hodnota součástky je vyčíslena na 500 000,- Kč.

Tabulka č. 4: Příklad A – Česká pojišťovna

Trasa přepravy	Rozsah pojištění	Pojistná sazba ^{d)}	Příplatek za odcizení ^{c)}	Pojistné v Kč
Francie/ČR	rozšířený AR (VPPTZ 2005 + Doložka č. TZ 0504/05) ^{a)}	2,16 ‰	zahrnuto	1 080,-
	AR (pouze VPPTZ 2005) ^{b)}	1,63 ‰	zahrnuto	815,-
Itálie/ČR	rozšířený AR (VPPTZ 2005 + Doložka č. TZ 0504/05)	2,16 ‰	zahrnuto	1 080,-
	AR (pouze VPPTZ 2005)	1,63 ‰	zahrnuto	815,-
Řecko/ČR	rozšířený AR (VPPTZ 2005 + Doložka č. TZ 0504/05)	2,16 ‰	zahrnuto	1 080,-
	AR (pouze VPPTZ 2005)	1,63 ‰	zahrnuto	815,-

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů České pojišťovny

Vysvětlivky:

^{a)} Česká pojišťovna nabízí rozsah all risks v širší podobě, jsou v něm kromě škod krytých v podmínkách pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 2005 kryty i škody z přirozené povahy zásilek podle Doložky č. TZ 0504/05.

^{b)} Rozsah ve smyslu „vyjmenovaných“ nebezpečí nepoužívá Česká pojišťovna téměř nikdy (kromě speciálních případů), používá se jen základní rozsah podle VPPTZ 2005, což je prakticky klasický all riskový typ pojištění.

^{c)} Pohřešování (vč. krádeže) je kryto v obou rozsazích v sazbě.

^{d)} Uvedené sazby jsou standardní, mohou být v jednotlivých případech odlišné v závislosti na okolnostech obchodu.

Minimální pojistné pro jednorázovou přepravu činí 1 000,- Kč. Minimální pojistné pro jednorázovou zámořskou přepravu činí 1 000,- Kč.

Příklad B

Klient má zájem o roční pojištění všech zásilek drogistického zboží během přeprav, které opět na základě smlouvy provádí přepravce na území ČR. Maximální hodnota (pojistná částka) nákladu v jednom vozidle činí 200 000,- Kč.

Produkt tohoto typu Česká pojišťovna v pojištění přepravy zásilek neprovozuje (tj. produkt, v němž je pojistné závislé na předem stanovené pojistné částce za rok). Pojištění přepravy zásilek pracuje se skutečnými hodnotami přepravovaných zásilek, které pojistník různým způsobem ohlašuje do pojištění (jednotlivě, měsíčně, ročním obratem, kontraktem). Z těchto hodnot se pomocí pojistné sazby odpovídající druhu zboží, trase a dopravnímu prostředku vypočítává pojistné.

Ve výše uvedeném smyslu by sazba pro přepravy drogistického zboží v České republice v rámci roční smlouvy činila 1,28 ‰ pro rozšířený all riskový typ pojištění (včetně doložky č. TZ 0504/05) a 0,96 ‰ pro běžné all riskové pojištění ze skutečné hodnoty každé přepravené zásilky, jak ukazuje následující tabulka.

Tabulka č. 5: Příklad B – Česká pojišťovna

Rozsah pojištění	Sazba pojistného
rozšířený AR (VPPTZ 2005 + Doložka č. TZ 0504/05)	1,28 ‰
AR (pouze VPPTZ 2005)	0,96 ‰

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů České pojišťovny

Násobením koeficientem 1,25 lze pojištění rozšířit i pro přepravy z / do sousedních zemí EU.

Příklad C

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky během letecké přepravy z USA do ČR. Jednalo by se o elektroniku v celkové hodnotě 3 000 000,- Kč.

Tabulka č. 6: Příklad C – Česká pojišťovna

Celková pojistná částka v Kč	Rozsah pojištění	Sazba pojistného *)	Pojistné v Kč
3 000 000,-	rozšířený AR (VPPTZ 2005 + Doložka č. TZ 0504/05)	2,33 ‰	6 990,-
	AR (pouze VPPTZ 2005)	1,75 ‰	5 250,-

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů České pojišťovny

3.1.2 Kooperativa, pojišťovna, a.s.

Dnešní Kooperativa, pojišťovna, a.s. (dále jen Kooperativa) vznikla 31.8.1999 sloučením České Kooperativy, pojišťovny, a.s., a Moravskoslezské Kooperativy, pojišťovny, a.s. Její úplné počátky však spadají do roku 1990, kdy byla založena Kooperativa, československá družstevní pojišťovna, a.s., která byla zároveň první soukromou pojišťovnou na území postkomunistických států střední a východní Evropy. Kooperativa je součástí skupiny Vienna Insurance Group, která je největší rakouskou pojišťovací skupinou.

Pojišťovna Kooperativa je univerzální pojišťovna, nabízí tedy produkty v oblasti životního i neživotního pojištění.

Během minulého roku Kooperativa převzala pod svá křídla sedmou největší pojišťovnu na českém trhu – Českou podnikatelskou pojišťovnu. Zároveň dále rozvíjela spolupráci a strategické partnerství s Finanční skupinou České spořitelny.

Kooperativa nabízí produkt **Pojištění zásilek během přepravy** v rámci skupiny produktů Pojištění průmyslu a podnikatelů, určené pro pojištění majetku, rizik a odpovědnosti v souvislosti s průmyslovou a podnikatelskou činností. O výši pojistného za pojištěné zásilek dílčím způsobem vypovídají níže uvedené příklady (A ,B ,C).

Příklad A

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky obsahující součást pro vlastní výrobní linku během silniční přepravy od výrobce do ČR prováděné smluvním dopravcem. Hodnota součástky je vyčíslena na 500 000,- Kč.

Tabulka č. 7: Příklad A - Kooperativa

Trasa přepravy	Rozsah pojištění	Pojistná sazba ^{d)}	Příplatek za odcizení ^{e)}	Pojistné v Kč
Francie/ČR	AR (VPP P 690/2005)	2,10 ‰	zahrnuto	1 050,-
	Vybraná nebezpečí	1,56 ‰	nezahrnuto	780,-
Itálie/ČR	AR (VPP P 690/2005)	2,10 ‰	zahrnuto	1 050,-
	Vybraná nebezpečí	1,56 ‰	nezahrnuto	780,-
Řecko/ČR	AR (VPP P 690/2005)	2,10 ‰	zahrnuto	1 050,-
	Vybraná nebezpečí	1,56 ‰	nezahrnuto	780,-

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů Kooperativy

Příklad B

Klient má zájem o roční pojištění všech zásilek drogistického zboží během přeprav, které opět na základě smlouvy provádí přepravce na území ČR. Maximální hodnota (pojistná částka) nákladu v jednom vozidle činí 200 000,- Kč.

Produkt tohoto typu Kooperativa rovněž v pojištění přepravy zásilek neprovozuje (tj. produkt, v němž je pojistné závislé na předem stanovené pojistné částce za rok). Pojištění přepravy zásilek pracuje se skutečnými hodnotami přepravovaných zásilek, které pojistník různým způsobem ohlašuje do pojištění (jednotlivě, měsíčně, ročním obratem, kontraktem). Z těchto hodnot se pomocí pojistné sazby odpovídající druhu zboží, trase a dopravnímu prostředku vypočítává pojistné.

Ve výše uvedeném smyslu by sazba pro přepravy drogistického zboží v České republice v rámci roční smlouvy činila 1,58 ‰ pro all riskový typ pojištění a 1,16 ‰ pro vybraná nebezpečí ze skutečné hodnoty každé přepravené zásilky, jak ukazuje následující tabulka.

Tabulka č. 8: Příklad B – Kooperativa

Rozsah pojištění	Sazba pojistného
AR (VPP P 690/2005)	1,58 ‰
Vybraná nebezpečí	1,16 ‰

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů Kooperativy

Příklad C

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky během letecké přepravy z USA do ČR. Jednalo by se o elektroniku v celkové hodnotě 3 000 000,- Kč.

Tabulka č. 9: Příklad C – Kooperativa

Celková pojistná částka v Kč	Rozsah pojištění	Sazba pojistného	Pojistné v Kč
3 000 000,-	AR (VPP P 690/2005)	2,55 ‰	7 650,-

Zdroj: vlastní konstrukce

3.1.3 ČSOB Pojišťovna, a.s.

Současná ČSOB Pojišťovna, a.s. (dále jen ČSOB Pojišťovna) vznikla sloučením IPB Pojišťovny, a.s. a ČSOB Pojišťovny, a.s., ke kterému došlo 6.1.2003. IPB Pojišťovna, a.s. byla založena v roce 1992 tehdejší Investiční bankou, a.s. pod názvem Pojišťovna IB, a.s. a byla tak jednou z prvních tuzemských pojišťoven, které po demonopolizaci českého pojistného trhu vstoupily na trh. Pojišťovací činnost zahájila 1. května 1992, a to poskytováním výhradně životního a důchodového pojištění s možností úrazového připojištění. Od dubna roku 1994 sjednávala IPB Pojišťovna komplexní pojištění majetku a odpovědnosti za škodu pro podniky a společnosti. ČSOB Pojišťovna, a.s. byla založena o dva roky později než IPB Pojišťovna, a to pod názvem Chmelařská vzájemná pojišťovna. Na trh vstoupila až v roce 1996.

V současnosti je ČSOB Pojišťovna univerzální pojišťovnou nabízející celou řadu životních a neživotních pojištění pro fyzické i právnické osoby. Je součástí velké finanční skupiny KBC Group, která patří mezi tři největší bankovní a pojišťovací společnosti v Belgii.

Pojištění přepravy zásilek poskytuje ČSOB Pojišťovna v sekci pojištění určené firmám v balíčku produktů Pojištění podnikatelských rizik, kde nabízí produkt Pojištění přepravovaného nákladu. V rámci tohoto produktu nabízí pojišťovna dva typy zbožového pojištění, z nichž pro účely této práce je podstatný typ druhý.

Nabídku na svých internetových stránkách tato pojišťovna blíže neposkytuje, ovšem ochotně klientovi zašle informace na požádání přes kontaktní adresu pojišťovny.

Pojištění přepravy zásilek se řídí obecnými pojistnými podmínkami a dále zvláštní částí pro Pojištění přepravy zásilek, případně dalšími doplňkovými pojistnými podmínkami pro pojištění přepravy zásilek. Předmětem pojištění je zásilka uvedená v PS. Pojistné krytí je tzv. ALL RISKS, tedy pojištění pro případ všech pojistných nebezpečí, která nejsou dále v pojistných podmínkách nebo PS vyloučena.

Pojištění nejčastěji sjednávají příkazci (odesílatelé, příjemci, zasílatelé). Přeprava může být prováděna různými přepravními obory (silniční, železniční, lodní, letecká), různými dopravci.

O výši pojistného za pojištěné zásilek dílčím způsobem vypovídají níže uvedené příklady (A ,B ,C).

Příklad A

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky obsahující součást pro vlastní výrobní linku během silniční přepravy od výrobce do ČR prováděné smluvním dopravcem. Hodnota součástky je vyčíslena na 500 000,- Kč.

Tabulka č. 10: Příklad A – ČSOB Pojišťovna

Trasa přepravy	Rozsah pojištění	Pojistná sazba	Příplatek za odcizení	Pojistné v Kč
Francie/ČR	AR (VPP C 2005)	2,25 ‰	zahrnuto	1 125,-
	Vybraná nebezpečí ^{a)}	3,4 ‰	4,25 ‰	1 700,- nebo 2 125,-
Itálie/ČR	AR (VPP C 2005)	2,25 ‰	zahrnuto	1 125,-
	Vybraná nebezpečí	3,4 ‰	4,25 ‰	1 700,- nebo 2 125,-
Řecko/ČR	AR (VPP C 2005)	9 ‰ ^{b)}	zahrnuto	4 500,-
	Vybraná nebezpečí	4,1 ‰	5,1 ‰	2 050,- nebo 2 550,-

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů ČSOB Pojišťovny

Vysvětlivky:

^{a)} nelze (pojistné podmínky vylučují přepravy realizované na základě přepravních či zasílatelských smluv). Sazby jsou uvedené pro případ, že by si klient přepravu prováděl sám, vlastním jménem na vlastní účet.

^{b)} pokud by trasa přepravy byla vedena částečně po moři (trajektem do Itálie) a potom přes Itálii do ČR, byla by sazba cca 8 promile.

Minimální pojistné pro jednorázovou přepravu činí 500,- Kč. Minimální pojistné pro jednorázovou zámořskou přepravu nebylo uvedeno.

Příklad B

Klient má zájem o roční pojištění všech zásilek drogistického zboží během přeprav, které opět na základě smlouvy provádí přepravce na území ČR. Maximální hodnota (pojistná částka) nákladu v jednom vozidle činí 200 000,- Kč.

Výpočet probíhá z celkového objemu přeprav, tzn. při stejné sazbě se mění výše pojistného podle objemu. Výši sazby je ovlivněna objemem přeprav (s rostoucím objemem - základnou pro výpočet sazba klesá), ovšem v navrženém příkladu jsou tak nízké objemy, že se to na sazbě neprojeví.

Tabulka č. 11: Příklad B – ČSOB pojišťovna

Rozsah pojištění	Sazba pojistného
AR (VPP C 2005)	2,25 ‰
Vybraná nebezpečí	nenabízí

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů ČSOB Pojišťovny

Za příplatek 10 % lze pojištění rozšířit i pro přepravy z / do sousedních zemí EU, týká se to ovšem pouze pojištění vyjmenovaných rizik.

Příklad C

Klient má zájem o jednorázové pojištění zásilky během letecké přepravy z USA do ČR. Jednalo by se o elektroniku v celkové hodnotě 3 000 000,- Kč.

Tabulka č. 12: Příklad C – ČSOB Pojišťovna

Celková pojistná částka v Kč	Rozsah pojištění	Sazba pojistného	Pojistné v Kč
3 000 000,-	AR (VPP P 690/2005)	3 ‰	9 000,-
	Vybraná nebezpečí	nelze - použití pouze pro silniční přepravu	

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů ČSOB Pojišťovny

3.2 Komparace nabídek

Všechny tři uvedené pojišťovny nabízejí v majetkovém pojištění zásilek tzv. all riskové pojištění, tedy pojištění pro případ všech pojistných nebezpečí, často pojišťovnami nazývané „proti všem rizikům“.³⁶ Jedná se o pojištění pro případ poškození, zničení nebo pohřešování zásilky v důsledku všech nebezpečí kromě těch, která jsou výslovně uvedena ve výlukách.

Kooperativa a ČSOB Pojišťovna nabízí i typ pojištění kryjící rizika vybraná, pojistnými podmínkami těchto pojišťoven, specifikovaná. Zde se objevuje jistá odlišnost u České pojišťovny, neboť ta, jak je uvedeno u vysvětlivky tab. č. 4 poskytuje all riskový typ pojištění v širším záběru rizik a druhý typ odpovídá klasickému druhu all riskového pojištění, jako je tomu u ostatních dvou pojišťoven. V následujícím textu jsou srovnány absolutní a relativní výluky all riskového pojištění tří vybraných pojišťoven. U **České pojišťovny** se za all riskové pojištění bude brát užší typ pojištění na základě pojistných podmínek VPPTZ 2005, protože se více blíží nabídce all riskového pojištění ostatních pojišťoven.

³⁶ Formulaci „proti všem rizikům“ používají pojišťovny ze zajistných smluv, vyplývá to logicky z anglického překladu „against all risks“.

Jak již bylo zmíněno v podkapitole 2.2.5, první skupina výluk absolutních je tvořena riziky, které pojišťovny odmítají pojistit a nelze je tedy do pojištění zahrnout ani zvláštním ujednáním, ani za příplatek k pojistnému.

Druhá skupina relativních výluk je tvořena nebezpečími, která jsou z pojištění vyloučena, není-li ujednáno jinak, ale která mohou být na základě zvláštního ujednání (a zpravidla i zvláštního příplatku k pojistnému či zvýšené pojistné sazby) zahrnuta do pojištění.

Přehled absolutních a relativních výluk, tak jak je mají jednotlivé pojišťovny ve svých pojistných podmínkách k pojištění přepravy zásilek, je uveden v následující tabulce.

Tabulka č. 13: Přehled rizik v absolutních a relativních výlukách vybraných pojišťoven

Příčina škody	Česká pojišťovna	Kooperativa	ČSOB Pojišťovna
Doručení na jiné místo	A	A	A
Ionizační záření	R	-	A
Kybernetické nebezpečí	-	A	-
Ložení zásilky (nevhodné, vadné)	A	A	A
Námořní přeprava	-	-	R
Nesprávné označení zásilky	-	-	A
Nevhodný způsob přepravy a skladování	-	A	A
Obal (nedostatečný, vadný, nevhodný, neobvyklý)	A	A	A
Obvyklá vlhkost, obvyklé kolísání teplot	R	R	R
Obvyklé úbytky v množství, objemu a hmotnosti zásilky	R	A	-
Opuštěné miny, bomby apod.	R	-	R
Platební neschopnost dopravce	A	-	A
Porušení celních, zásilkových a deklaračních předpisů	A	A	A
Poškrábání, odření, vnitřní vadou (ztráta funkčnosti, zkrat, přepětí apod.)	R	R	R
Předání zásilky neoprávněnému	A	-	A

Přirozená povaha zásilky (vnitřní zkáza, úbytek, oxidace, rez, hmyz, hlodavci, opotřebení)	R	R	R
Radioaktivní, jedovaté, výbušné materiály	R	A	A
Stávkující, dělníci vyloučení ze zaměstnání	R	R	R
Terorismus	R	R	R
Uhynutí zvířat nebo rostlin	R	R	R
Úmyslné jednání pojištěného	A	A	-
Vada (zjevná i skrytá) před naložením	A	A	A
Válečné, jaderné zbraně a jaderné záření	R	A	A
Válka, revoluce, vzpoura apod.	R	R	R
Vědomá nedbalost pojistníka, pojištěného a jejich zástupců	-	-	A
Zásah státní moci nebo veřejné správy	R	A	-

Zdroj: Vlastní konstrukce dle pojistných podmínek jednotlivých pojišťoven

Vysvětlivky:

A – absolutní výluka (nelze pojistit)

R – relativní výluka (lze připojistit na základě dohody)

„-“ – neuvedeno v pojistných podmínkách

Jak je patrné z tabulky, absolutní výluku u všech zkoumaných pojišťoven tvoří rizika doručení na jiné místo, nevhodné ložení zásilky, nevhodný obal, porušení jakýchkoli předpisů a v neposlední řadě také vada vzniklá před samotným naložením zásilky na přepravní prostředek.

Oproti tomu za typicky relativní výlučky mohou být považovány obvyklá vlhkost a obvyklé kolísání teplot, vnitřní vada a poškození zásilky během přepravy; lze také připojistit škody vzniklé přirozenou povahou zásilky, stávkujícím personálem, terorismem, válkou, revolucí, ale také riziko uhynutí zvířat či rostlin.

Hodnocené pojišťovny ve svých pojistných podmínkách v příslušných člancích, týkajících se pojištěných zásilek, zdůrazňují relativnost výluk z pojištění, uvedené úsvovím „není-li ujednáno jinak“, zejména následujících typů zásilek:

- bankovky a oběžné mince, drahé kovy,
- cenné papíry, ceniny a obdobné dokumenty,
- písemnosti, plány, výkresy,

- díla umělecká, zvláštní kulturní a historické hodnoty a sbírky,
- motorová vozidla, zemědělské stroje, kolejová vozidla apod.
- záznamy na zvukových a obrazových nosičích,
- živá zvířata,
- zbraně a střelivo,
- nebezpečné látky a střelivo.

Co se týká výluk již výše zmíněné doložky č. TZ 0504/05 Pojištění zvláštních pojistných nebezpečí vydané **Českou pojišťovnou** pro rozšířený typ all riskového pojištění, zahrnuje pojištění škod způsobené vnitřní zkázou zásilky (lomem, rozbitím, roztavením, korozí apod.), úbytkem hmotnosti nebo objemu zásilky a také škod způsobených na zásilce hmyzem, hlodavci a jinými živočichy. I v této doložce se dále objevují výluky, a to především absolutní. Pojištění se nevztahuje na škody způsobené vnitřní zkázou zásilky, není-li zásilka pro případ těchto nebezpečí chráněna ochrannými prostředky, které odpovídají těmto zabezpečením. Pojištění rizika koroze se podle této doložky nevztahuje na zásilky, které proti korozi nejsou chráněny a na zásilky, u nichž je koroze obvyklým jevem (betonové železo, kolejnice aj.).

Krytí zvláštních pojistných nebezpečí v přepravě zásilek, v pojistných podmínkách standardně vyloučených, lze zpravidla v případech hodných zvláštního zřetele sjednat.

Úsilí vyjít všestranně vstříc požadavkům klienta a uspět na konkurenčním pojistném trhu i v relativně doposud okrajové oblasti (pojištění přepravy zásilek), která však bude v nejbližším období výrazně a dynamicky narůstat, vede pojišťovny k modifikaci pojistných smluv z hlediska rozšiřování rozsahu krytí zvláštních pojistných nebezpečí, která jsou v předmětných pojistných podmínkách standardně vyloučena – buď pojišťovny vyvábí pro tyto případy rozšiřující doložky nebo požadované rozšíření o požadovaná zvláštní pojistná nebezpečí řeší odchýlnými smluvními ujednáními v konkrétní pojistné smlouvě k přepravě zásilek.

Dalším výrazným prvkem, který je brán v potaz zájemci o tento druh pojištění, je participace pojistníka na pojistné smlouvě formou spoluúčasti. Spoluúčasti pro pojištění přepravy zásilek jsou zpravidla stanovovány procentuálně se současným vymezením minimální nominální výše spoluúčasti (X %, min. X Kč), navíc jsou zpravidla odchýlně stanoveny samostatně:

- a) pro rizika vyjma pohřešování a
- b) pro riziko pohřešování.

Spoluúčasti jsou rovněž individuálně stanovovány v závislosti například na rizikosti přepravovaných komodit, na územním rozsahu a také v závislosti na objemu přepravovaných zásilek, na kvalitě obchodního vztahu a v neposlední řadě na ukazatelích škodného průběhu.

Tabulka č. 14: Nejčastější spoluúčasti při majetkovém pojištění přepravy zásilek

Pojišťovna	Rozsah pojištění	Spoluúčast	Spoluúčast pro pohřešování
Česká pojišťovna	Přeprava zásilek	1 %, min. 5 000 Kč	10 %, min. 10 000,-Kč
Allianz	Přeprava zásilek	5 %, min. 5 000 Kč	5 %, min. 30 000,- Kč
Kooperativa	Přeprava zásilek	1 %, min. 5 000 Kč	10 %, min. 5 000,-Kč
Generali	Přeprava zásilek	10 %, min. 1000 Kč	10 %, min. 5 000,-Kč
ČSOB Pojišťovna	Přeprava zásilek	5 %, min. 1000 Kč	5 %, min. 5 000,-Kč

Zdroj: vlastní konstrukce dle podkladů jednotlivých pojišťoven

Spoluúčast a její výše hraje taktéž důležitou roli při rozhodování a výběru pojistitele, se kterým klient sjedná pojištění přepravy zásilek. Jak je vidět v tabulce, u některých pojišťoven se sazby výrazně liší. Co se týká vybraných tří pojišťoven, nejnížší sazby spoluúčasti (bez pohřešování) a minimální částky v Kč lze najít u Kooperativy a České pojišťovny. U hodnocení spoluúčasti pro pohřešování se jako nejlepší jeví sazba i minimální spoluúčast ČSOB Pojišťovny. Pro porovnání jsou připojeny i sazby dalších českých pojišťoven poskytujících pojištění zásilek.

3.3 Shrnutí³⁷

Pojišťovny se při sjednávání majetkového pojištění přepravy zásilek navzájem (až na odůvodněné dílčí výraznější rozdíly) výrazněji neliší. Je to dáno řadou skutečností, mezi kterými je možno upozornit na následující obecné charakteristiky prodeje pojištění přepravovaných zásilek, které výrazně ovlivňují proces uzavírání majetkového pojištění přepravy zásilek:

- A) Přeprava zásilek zatím **nepatří mezi nejvýraznější produkty** na českém pojistném trhu (z hlediska objemu, délky nabídky, šíře a variantnosti pojistného krytí, včetně nedořešení některých speciálních legislativních otázek úzce spjatých s poskytováním tohoto druhu

³⁷ Zpracováno dle konzultací s odbornými pracovníky pojišťoven.

pojištění). Přesto poptávka po tomto pojistném produktu v posledních letech narůstá zejména v souvislosti s výrazným nástupem a rozvojem podnikatelských aktivit. S tímto rozvojem sílí také požadavek na komplexnější zabezpečení přepravovaného zboží včetně jeho pojistného krytí.

- B) Pro malý objem pojistného kmene** z produktu pojišťování přepravy zásilek není zatím dosahováno potřebných vztahů pro hodnocení škodného průběhu. Oproti malému pojistnému kmeni je spíše vyšší škodný průběh nevypovídající a snaha udržet solidní kmen v pojišťování přepravy zásilek často výrazně koriguje reakci na poptávku po tomto druhu pojištění.
- C) Zkušenosti s pojišťováním přepravy zásilek** má spíše méně pojišťovacích subjektů, což se rovněž promítá do obsahu nabídek, menšího počtu nestandardních krytí. Posuzování a upisování obchodních případů při pojištění přepravy zásilek tak stále objektivně zůstává záležitostí úzkého okruhu jednotlivců – specialistů na centrálách jednotlivých pojišťoven.
- D) Na druhé straně** současný pojistný trh nutí **pojišťovny výrazněji aktivně a tvořivě reagovat na poptávku**, zejména „své klientely“. Usilují o komplexnější nabídku jejich pojištění včetně přepravy zásilek. Komplexnější nabídka znamená vstřícný a individuální přístup k „vlastnímu“ klientovi, individuálnější posouzení poptávaného rizika apod.
- E) Důraz je kladen zejména na obrátové a zúčtovací smlouvy.** S tím také souvisí konstrukce pojistných sazeb pro tyto typy pojistných smluv, a tím i pro širší soubory přepravovaných komodit oproti jednorázovému pojištění přepravy. K individuálnímu postupu dochází i v oblasti spoluúčasti a celého systému zvýhodnění vázaných na sjednání určité širší pojistné smlouvy, což může vést k potřebné diverzifikaci pojistného rizika.
- F) U zúčtovacích pojistných smluv** lze najít řadu dalších dílčích požadavků a podmínek, které mají optimalizovat pojištěné riziko. Příkladem může být ujednání, že předmětem pojištění jsou zásilky, se kterými je zájemce o pojištění oprávněn obchodovat podle příslušných právních předpisů. Specifickým požadavkem u zúčtovacích pojistných smluv je **přihlašování zásilek** realizované měsíčním hlášením, kdy pojistník zpravidla do patnáctého dne každého následujícího měsíce musí předložit pojistiteli seznam realizovaných přeprav zásilek za předchozí měsíc. Do měsíčních hlášení zpravidla nelze zahrnout:

- zásilky, jejichž hodnota na jednom dopravním prostředku přesáhne dojednanou částku v Kč,
- zpětné zásilky (zásilky, které odběratel nepřevzal),
- v případě přerušení pojištění,
- zásilky, u nichž je požadováno pojištění zisku vyššího než 10 %,
- zásilky převážené neveřejným dopravcem,
- zásilky, přepravované kombinovanou přepravou s námořní přepravou,
- zásilky, u kterých je požadováno pojištění nebezpečí války a občanských nepokojů.

Tyto zvláštní zásilky, které není možno zahrnout do měsíčního hlášení, musí být přihlášeny do pojištění jednotlivými přihláškami před započítáním pojištěné přepravy. K přihlášce, kterou pojistitel obdrží později, musí být uveden důvod pozdějšího přihlášení s oznámením, že ke škodě na zásilce nedošlo. Pokud ale pojistná událost nastala před podáním přihlášky, může pojistitel odmítnout sjednat pojištění. Jednotlivé zásilky jsou do pojištění přihlašovány fakturou pojištěného nebo na formuláři, který je nedílnou součástí této smlouvy. Přihlášky do pojištění jsou číselně označeny pořadovými čísly pro příslušný kalendářní rok v rozdělení například na vývoz (00), dovoz (01), tuzemsko (02). Pokud hodnota zásilky na jednom dopravním prostředku přesáhne dojednanou částku v Kč, musí pojistník nahlásit pojistiteli požadavek na pojištění zásilky písemně nejpozději 7 pracovních dnů před započítáním přepravy. Pojistná sazba za pojištění takovéto zásilky je stanovena individuálně.

G) Bývá zvykem pro potřeby předmětné pojistné smlouvy stanovit například **seznam obecně schválených komodit**, kterými se rozumí všechny druhy zboží, u kterého se obvykle nevyskytují škody vzniklé v důsledku jeho zvláštní povahy jako jsou lom, ohyb a jiná mechanická poškození, úbytek (manko), krádež, drobné krádeže (vykrádání), které nevyžaduje speciální teplotní podmínky a není snadno zkazitelné. Současně mohou být vyloučeny komodity, které nepatří mezi obecně schválené³⁸. Tyto zásilky lze pojistit pouze tehdy, je-li tak odchylně v pojistné smlouvě ujednáno nebo je-li pro ně výslovně sjednána zvláštní sazba pojistného apod.

³⁸ Např. starožitnosti a předměty umělecké nebo sběratelské nebo historické hodnoty, koberce, smlouvy, listiny, doklady, rukopisy, plány, cenné papíry, poštovní známky, státopky, mincovní kov, peněžní hotovost, šperky, bižuterie, drahé kovy a drahé kameny, cenné kupony nebo poukázky jako jsou např. telefonní karty, kupony do mobilních telefonů a všechny druhy stravenek, cement, cigarety, doutníky, tabák, kožešiny, stěhované svršky a nábytek, živá zvířata, živé rostliny, motorová vozidla, parfémů, potraviny podléhající rychlé zkáze, kovový odpad, výpočetní technika a jiná elektronika jako mobilní telefony, nechráněné, nebalené, volně ložené zboží, destiláty a jiné zboží v lahvích.

- H)** Lze se setkat s **individuálně sjednaným územním rozsahem pojistného krytí** a tomu odpovídajícím navýšením sazby při akceptaci rizikovějšího území; z pojistného krytí lze dokonce některá území vyloučit. Do sjednání pojistné sazby se mohou promítat prodloužená skladování přepravy zásilek, mimořádné překlady zásilek ovlivněné či neovlivněné pojištěným, či navýšení pojistné sazby za výstavy a veletrhy spjaté s přepravou zásilky.
- I)** Častým jevem je také **individuálně sjednávaná pojistná sazba** v závislosti na zvolených způsobech přepravy (silniční, železniční, říční, námořní, letecká přeprava a jejich různé kombinace) například:
- přeprava po souši, po řekách, trajektem v Evropě a Asii, kombinovanou námořní přepravou v Evropě a poštou a letecky po celém světě,
 - přeprava uvedená v předchozím bodě kombinovaná s námořní přepravou do a z míst neuvedených v předchozím odstavci,
 - přeprava v České republice.

Výše naznačené vybrané aktuální problémy z oblasti pojišťování přepravy zásilek dokládají složitost tohoto druhu pojištění. Rovněž podtrhují nezbytnost se zatím stále spoléhat především na odborné schopnosti pojišťovacích makléřů při výběru optimálního pojistného krytí pro klienta. Důležitým faktorem při pojištění zásilek je vstřícnost a tvořivý přístup pojišťovacích specialistů, kteří se touto problematikou hlouběji zabírají, jsou schopni nabídnout klientovi nejen to, co sám požaduje, ale i to, co by objektivně požadovat měl, při vědomí objektivní skutečnosti, že v konečném výsledku by v ideálním případě mělo docházet k oboustranné výhře. To předpokládá nejen shodu na rozsahu pojistného krytí, ale také na pojistném za poskytnuté krytí.

Závěr

Při přepravě zboží se vyskytuje poměrně vysoké riziko vzniku nahodilé události, jejímž následkem může být zničení či poškození zboží. Proto pro zmírnění či eliminaci následků těchto událostí využívají hospodářské subjekty služeb pojištění. Tyto subjekty si ve většině případů nezajišťují přepravu přímo, vlastními dopravními prostředky, ale využívají služeb specializovaných subjektů, nejčastěji zasílatelů, dopravců a přepravníků. Přeprava se tudíž realizuje na základě přepravní či zasílatelské smlouvy. Způsobů, které je možné zvolit k přepravě dané zásilky je hned několik (silniční, letecká, železniční, námořní, říční přeprava a jejich vzájemné kombinace).

Pojištění přepravy zásilek je určeno především vlastníkům zásilek, ale také zasílatelé obstarávající přepravu zásilek mohou předností tohoto pojištění hodně využít v konkurenčním boji. Lze sjednat více způsobů, a to jako jednorázové, hromadné a obrátové pojištění zásilek během přepravy.

V pojišťovací praxi se z historického hlediska vytvořily dva základní druhy pojištění - pojištění přepravy zboží (přepravní majetkové pojištění) a pojištění odpovědnosti dopravce z přepravních smluv a zasílatel ze zasílatelských smluv (odpovědnostní pojištění).

V České republice je možné se setkat s nabídkou obou základních pojištění pro oblast přepravy zboží. Jsou jimi pojištění přepravy zásilek a pojištění odpovědnosti dopravce a zasílatel.

Kromě těchto dvou základních druhů nabízejí některé pojišťovny i jiné poddruhy pojištění přepravy, např. pojištění cenností, pojištění věcí během silniční přepravy včetně krytí i tak nestandardních rizik, jako je např. pojištění zvířat pro případ úhynu v důsledku přepravního stresu a jiné.

Pojištění přepravy zásilek nabízejí všechny tři vybrané české pojišťovny, kterými jsou Česká pojišťovna, ČSOB Pojišťovna a pojišťovna Kooperativa. Toto pojištění uzavírá zpravidla prodávající, nebo kupující, ale mohou obstaráním pojištění pověřit i zajišťovatele.

Pojištění je u všech pojišťoven možné uzavřít ve formě „proti všem rizikům“, tzv. pojištění All Risks. Jedná se o variantu častější a pro pojistníka také výhodnější, neboť se vyhne nebezpečí, že některé riziko do pojištění zapomené zahrnout. Zde jsou pojištěna všechna

rizika, která nejsou dále vyloučena. Pojištění vybraných rizik, které se dá použít u přeprav levnějších a méně zranitelných zásilek, nabízí v ČR jen pojišťovna Kooperativa. Nicméně i u all riskového pojištění se vyskytují výluky z tohoto pojištění. Proto by měl pojistník s ohledem na povahu zásilky a způsob a trasu přepravy zvážit, zda některá další rizika nepřipojistit. Jako první se nabízí možnost připojistit škody plynoucí z přirozené povahy zásilky nebo riziko poškození v důsledku válečných a politických událostí (vede-li trasa přepravy přes rizikovější teritoria nebo přímo do nich). Která rizika lze a která nelze připojistit, je možné vyčíst z všeobecných pojistných podmínek jednotlivých pojišťoven v částech věnovaných přímo výlukám z pojištění.

Všechny tři uvedené pojišťovny nabízí pojištění přepravy zásilek za téměř srovnatelných podmínek. Existují zde samozřejmě jisté odlišnosti např. v pojistných sazbách, lhůtách a způsobech placení pojistného. Důležité ovšem je, že pojišťovny se maximálně snaží vyjít vstříc klientovým požadavkům a přizpůsobit svou nabídku individuálním potřebám klienta.

Ke srovnání jednotlivých pojišťoven byly použity tři modelové příklady – Příklad A na sjednání pojištění jednorázové přepravy; Příklad B na hromadnou pojistnou smlouvu a Příklad C vztahující se k letecké přepravě.

Z pohledu výše uvedených modelových příkladů a je nejlepší jednorázové pojištění (zkoumané v příkladu A) sjednat u České pojišťovny. Při porovnání klasického all riskového pojištění nabízí nejnižší sazbu pojistného (1,63 ‰) Česká pojišťovna, oproti sazbě 2,1 ‰ u Kooperativy a 2,25 ‰ u ČSOB Pojišťovny. Tyto sazby jsou srovnatelné u rozšířeného all riskového pojištění (zahrnujícího škody vzniklé přirozenou povahou zásilky) České pojišťovny (sazba je zde 2,16 ‰). Pokud by ovšem klient měl zájem o krytí vyjmenovaných nebezpečí, nabízí se jako nejlepší pojišťovna Kooperativa, neboť ostatní zkoumané pojišťovny tento produkt v nabídce nemají.

Z příkladu B je zřejmé, že produkt, v němž je pojistné závislé na předem stanovené pojistné částce za rok, tedy roční pojištění všech zásilek, žádná ze zkoumaných pojišťoven nenabízí. Pojištění přepravy zásilek pracuje se skutečnými hodnotami přepravovaných zásilek, které pojistník různým způsobem ohlašuje do pojištění (jednotlivě, měsíčně, ročním obratem, kontraktem). Z těchto hodnot se pomocí pojistné sazby odpovídající druhu zboží, trase a dopravnímu prostředku vypočítává pojistné. Ve smyslu tohoto pojištění opět při porovnání pojistných sazeb klasického all riskového pojištění vychází jako nejlepší z pohledu pojistných sazeb opět Česká pojišťovna (0,96 ‰), za ní Kooperativa (1,58 ‰) a jako poslední ČSOB

Pojišťovna. Opět pokud by pojistník chtěl svou zásilku pojistit na nebezpečí vybraná, lze se obrátit pouze na pojišťovnu Kooperativu (sazba 1,16 ‰).

Pojištění letecké přepravy, uvedené v příkladu C, lze sjednat u všech pojišťoven opět jen pro případ všech nebezpečí. Porovnáním sazeb České pojišťovny (1,75 ‰ all riskový typ a 2,33 rozšířený all riskový typ pojištění), Kooperativy (2,55 ‰) a ČSOB Pojišťovny (3 ‰) se znovu ukazuje nejvýhodnější sjednat pojištění u České pojišťovny.

Spoluúčast a její výše hraje taktéž důležitou roli při rozhodování a výběru pojistitele, se kterým klient sjedná pojištění přepravy zásilek. U některých pojišťoven se sazby výrazně liší. Co se týká vybraných tří pojišťoven, nejnižší sazby spoluúčasti (bez pohřešování) a minimální částky v Kč lze najít u Kooperativy a České pojišťovny. U hodnocení spoluúčasti pro pohřešování se nejlepší jeví sazba i minimální spoluúčast ČSOB Pojišťovny.

Největší výhodnost sazeb České pojišťovny se dá vysvětlit větším pojistným kmenem (jak celkovým, tak i u pojištění přepravy zásilek) a také vedoucí pozicí na trhu, kterou si pořád drží i po uvolnění pojistného trhu v 90. letech minulého století. Stále je ovšem důležité si uvědomit, že výše uvedené srovnání proběhlo pouze na základě pojistných sazeb modelových příkladů a všeobecných pojistných podmínek. Do nabídky pojišťoven se promítá více skutečností, jako např. celkový obrat pojištěných zásilek, zda má klient sjednané i další pojištění u dané pojišťovny aj.

Při uzavírání smlouvy je třeba si uvědomit, že sjednání jednorázového pojištění je administrativně náročnější, navíc všechny pojišťovny toto pojištění zpracovávají na centrálach, může tedy vyřizování potřebných formalit a záležitostí sjednání pojištění prodloužit. Je tedy vhodné se na pojišťovnu obracet s jistým předstihem před zahájením přepravy, aby se v případě vzniku nahodilé události předešlo možným potížím spojeným s obdržáním pojistného plnění. Jednou z možností, jak předejít potížím s nedostatkem času na sjednání pojištění, je sjednání hromadné pojistné smlouvy, ta může díky své menší náročnosti na administrativu přinést i možnou slevu na pojistném. Nevýhodou této smlouvy ovšem může být skutečnost, že je vhodná spíše pro velké exportéry a importéry, popřípadě speditéry.

Další možností rychlejšího sjednání pojištění by mohlo být využití internetu, konkrétně on-line sjednání pojištění na stránkách příslušné pojišťovny, jako je tomu dnes u jiných typů pojištění (např. havarijní pojištění, cestovní pojištění apod.). Bohužel pojištění přepravy zásilek se zatím sjednat přes internet u žádné z českých pojišťoven nedá. Brání tomu

především vysoce individuální požadavky klientů na pojištění přepravy zásilek. Toto pojištění a jeho sjednání jde jen těžko stylizovat do unifikované podoby.

Reakce na zájem jednotlivých klientů o pojištění přepravy zásilek je výrazně individuální a obtížně porovnatelná. Pro jednotlivého zájemce je obtížné proniknout do povahy tohoto pojištění, posoudit shodné a odlišit specifické charakteristiky pojistných podmínek, doložek, smluvních ujednání, rozsahu pojistné krytí apod. Optimální cestou se jeví využití pomoci těch pojišťovacích makléřů, kteří se touto oblastí systematictěji zabývají.

Pojistně technické problémy v pojišťování přepravy zásilek jsou tedy řešeny výrazně individuálním klientským přístupem a řadou speciálních podmínek, například stanovením minimálního pojistného za jednotlivou zásilku v rámci komplexnějších obrátových a zúčtovacích smluv, případně stanovením individuálních pojistných sazeb pro specifické komodity.

První cíl diplomové práce – zmapovat pojištění přepravy zboží, jeho rizika a podmínky v návaznosti na mezinárodní obchod a další cíl – porovnat konkrétní produkty tohoto pojištění u vybraných pojišťoven na modelových příkladech lze tímto považovat za splněný.

Seznam použité literatury a dalších pramenů

Monografie a odborné publikace

- [1] BENEŠ, V. A KOL. *Zahraniční obchod*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2004. 328 s. ISBN 80-247-0558-3.
- [2] ČEJKOVÁ, V., ŠEDOVIÁ, J., ČAPKOVÁ, D. *Pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: MU Brno, 2001. 177 s. ISBN 80-210-2574-8.
- [3] DAŇHEL, J. A KOL. *Pojistná teorie*. Praha: Professional Publishing, 2005. ISBN 80-86419-84-3.
- [4] DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003. 178 s. ISBN 80-86119-67-X.
- [5] DRUGDOVÁ, B. *Poistenie medzinárodných rizik*. 1. vyd. Bratislava: SPRINT, 2001. 173 s. ISBN 80-88848-80-6.
- [6] CHOVAN, P., ČEJKOVÁ, V. *Malá encyklopédia poistenia a poisťovníctva s cudzojazyčnými ekvivaletmi*. 1. vyd. Bratislava: Elita, 1995. 352 s. ISBN 80-85323-84-2.
- [7] JUNEK, V. *Mezinárodní letecká doprava a její regulace*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2000. 89 s. ISBN 80-01-02227-7.
- [8] KAFKOVÁ, E., KYSELOVÁ, V., PIDANY, J. *Poisťovníctvo*. 1. vyd. Košice: Royal Unicorn, s.r.o., 1999. 245 s. ISBN 80-968128-1-5.
- [9] KOLEKTIV AUTORŮ. *Pojištění přepravy – sborník přednášek z konference pojišťovacích makléřů*. 1. vyd. Praha: Asociace pojišťovacích makléřů, 2005. 85 s.
- [10] KOLEKTIV AUTORŮ. *Slovník bankovníctví, pojišťovnictví a kapitálových trhů*. 1. vyd. Praha: Public History, 1998. 328 s. ISBN 80-902193-2-2.
- [11] KOLEKTIV AUTORŮ. *Vybrané kapitoly z pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Česká asociace pojišťoven, 1996. 176 s.

- [12] PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., SVOBODA, V., KAVALEC, K. *Doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2001. 408 s. ISBN 80-86395-13-8.
- [13] PLCHOVÁ, B. A KOL. *Zahraniční obchod*. 1. vyd. Praha: Bankovní institut a.s., 1996. 241 s.
- [14] SATO, A. *Aktuální otázky mezinárodního obchodu. Pojištění mezinárodní přepravy*. 1. vyd. Praha: VŠE, nakladatelství Oeconomica, 2002. 64 s. ISBN 80-245-0440-5.

Odborné články

- [15] GUTH, P. *Letecká přeprava zboží*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 65-68
- [16] HENDRYCHOVÁ, J. *Pojištění dopravce a zasilatele*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 41-55
- [17] JAKOUBKOVÁ, H. *Pojištění při silniční a železniční přepravě (cargo pojištění)*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 33-40
- [18] KADLEČÍK, P. *Pojištění námořních přeprav*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 25-31
- [19] ŠUBERT, M. *Odpovědnost zasilatele, dopravce a operátora multimodální dopravy. Společná havárie, dispaš*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 15-24
- [20] ZÁMYSLICKÁ, E. *Pojištění letadel a letecké přepravy*. sborník přednášek AČPM – Pojištění přepravy, 2005, s. 57-64

Internet

- [21] <http://www.acpm.cz> Asociace českých pojišťovacích makléřů
- [22] <http://www.aig.cz> AIG CZECH REPUBLIC pojišťovna, a.s.
- [23] <http://www.allianz.cz> Allianz, pojišťovna, a.s.

- [24] <http://www.birkart.cz> BIRKART CR, mezinár. zasílatelství, s.r.o.
- [25] <http://www.cap.cz> Česká asociace pojišťoven
- [26] <http://www.ceskapojistovna.cz> Česká pojišťovna, a.s.
- [27] <http://www.csobpoj.cz> ČSOB pojišťovna, a.s.
- [28] <http://www.generaliz.cz> Generali Pojišťovna, a.s.
- [29] <http://www.icc-cr.cz> Mezinárodní obchodní komora ČR
- [30] <http://www.koop.cz> Kooperativa, pojišťovna, a.s.
- [31] <http://www.mdcr.cz> Ministerstvo dopravy České republiky
- [32] <http://www.mfcr.cz> Ministerstvo financí České republiky
- [33] <http://www.top-pojisteni.cz> Top-pojištění.cz s.r.o.
- [34] <http://www.trade.cz> CzechTrade databáze - služby, dodavatelé, výrobci, exportéři a importéři

Zákony

- [35] ZÁKON č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě
- [36] ZÁKON č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví
- [37] ZÁKON č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník
- [38] ZÁKON č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Ostatní zdroje

- [39] Allianz, pojišťovna, a.s. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění zásilek VPP-ZAS-01.*
- [40] Česká pojišťovna, a.s. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 2005.* Dostupné na: <http://www.cpoj.cz/default.aspx?section=81> (19.4.07)
- [41] Česká pojišťovna, a.s. *Doložka č. TZ 0504/05 Pojištění zvláštních pojistných nebezpečí.*

- [42] ČSOB pojišťovna, a.s. *Všeobecné pojistné podmínky – zvláštní část – Pojištění přepravy zásilek VPP C 2004.*
- [43] Kooperativa, pojišťovna, a.s. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění zásilek během přepravy P – 690/05.* Dostupné na http://www.koop.cz/cs/pojisteni/pojisteni-prumyslu_podnikatelu/pojisteni-prepravy/pojisteni-zasilek-behem-prepravy.shtml (19.4.07)
- [44] Ministerstvo dopravy ČR. *Ročenka dopravy ČR 2005.* Dostupné na <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/index.html> (19.4.07)

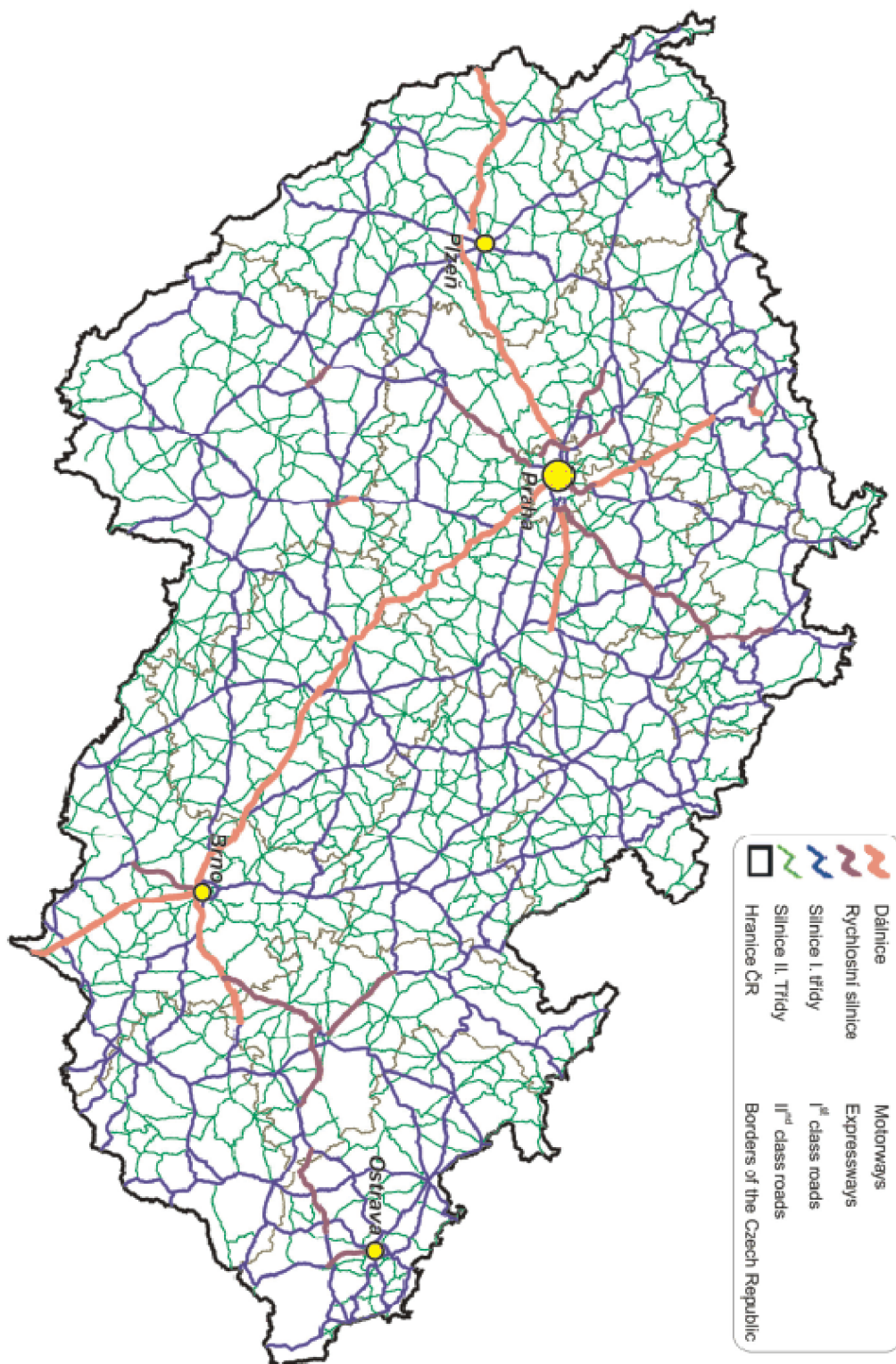
Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Incoterms 2000	16
Tabulka č. 2: Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy ČR	25
Tabulka č. 3: Členské pojišťovny ČAP nabízející pojištění přepravy	47
Tabulka č. 4: Příklad A – Česká pojišťovna	50
Tabulka č. 5: Příklad B – Česká pojišťovna	51
Tabulka č. 6: Příklad C – Česká pojišťovna	51
Tabulka č. 7: Příklad A - Kooperativa	52
Tabulka č. 8: Příklad B – Kooperativa	53
Tabulka č. 9: Příklad C – Kooperativa	53
Tabulka č. 10: Příklad A – ČSOB Pojišťovna	55
Tabulka č. 11: Příklad B – ČSOB pojišťovna	56
Tabulka č. 12: Příklad C – ČSOB Pojišťovna	56
Tabulka č. 13: Přehled rizik v absolutních a relativních výlukách vybraných pojišťoven	57
Tabulka č. 14: Nejčastější spoluúčasti při majetkovém pojištění přepravy zásilek	60

Seznam příloh

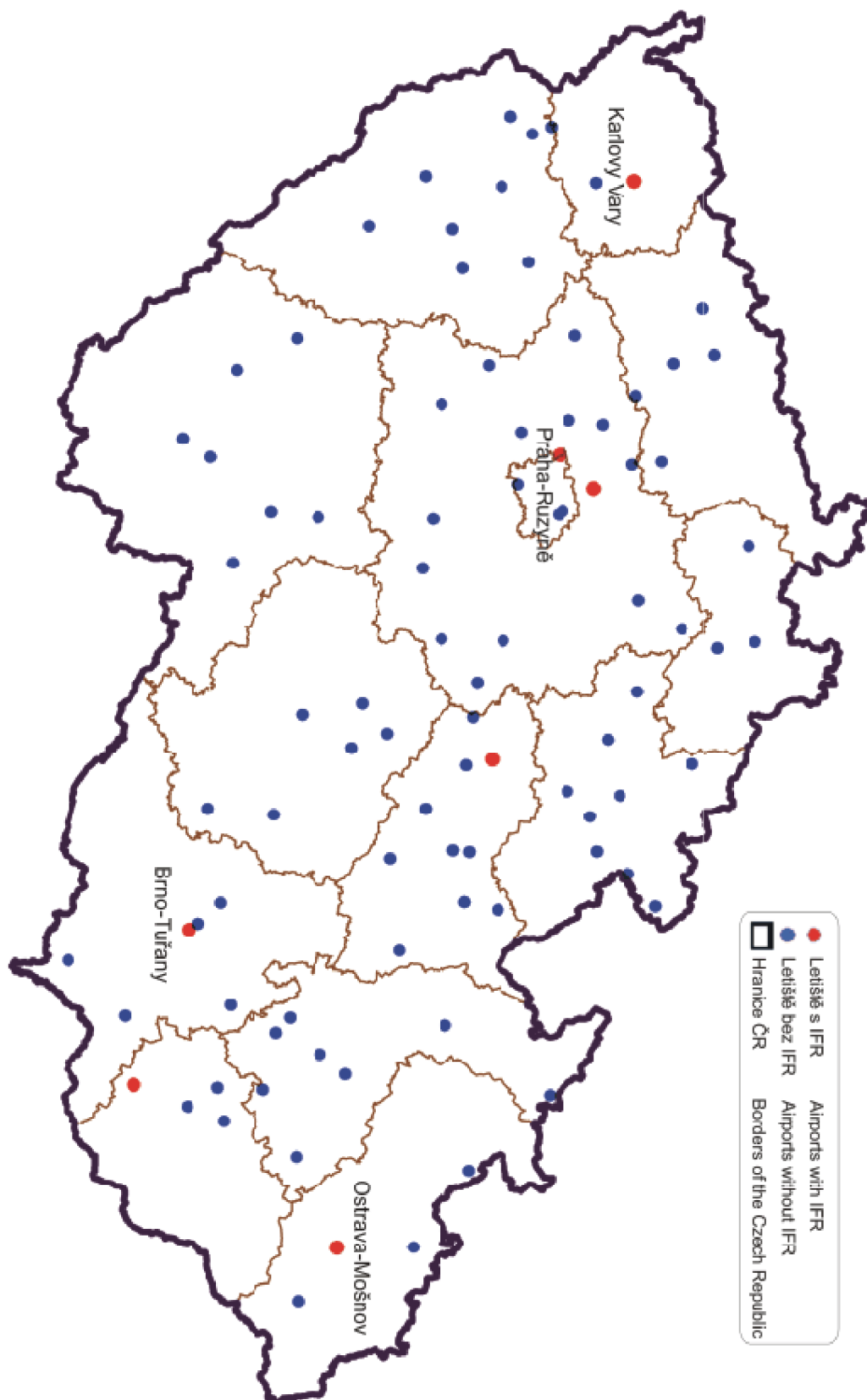
Příloha č. 1: Hustota silniční sítě ČR	74
Příloha č. 2: Mapa letišť ČR	75
Příloha č. 3: Hustota železniční sítě ČR	76
Příloha č. 4: Splavné vodní cesty ČR	77
Příloha č. 5: Evropský záznam o dopravní nehodě	78
Příloha č. 6: Dotazník – jednorázová pojistná smlouva	79
Příloha č. 7: Dotazník – obratová pojistná smlouva	81
Příloha č. 8: Dotazník – zúčtovací pojistná smlouva	82

Příloha č. 1: Hustota silniční sítě ČR



Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2005 na www stránkách Ministerstva dopravy

Příloha č. 2: Mapa letišť ČR



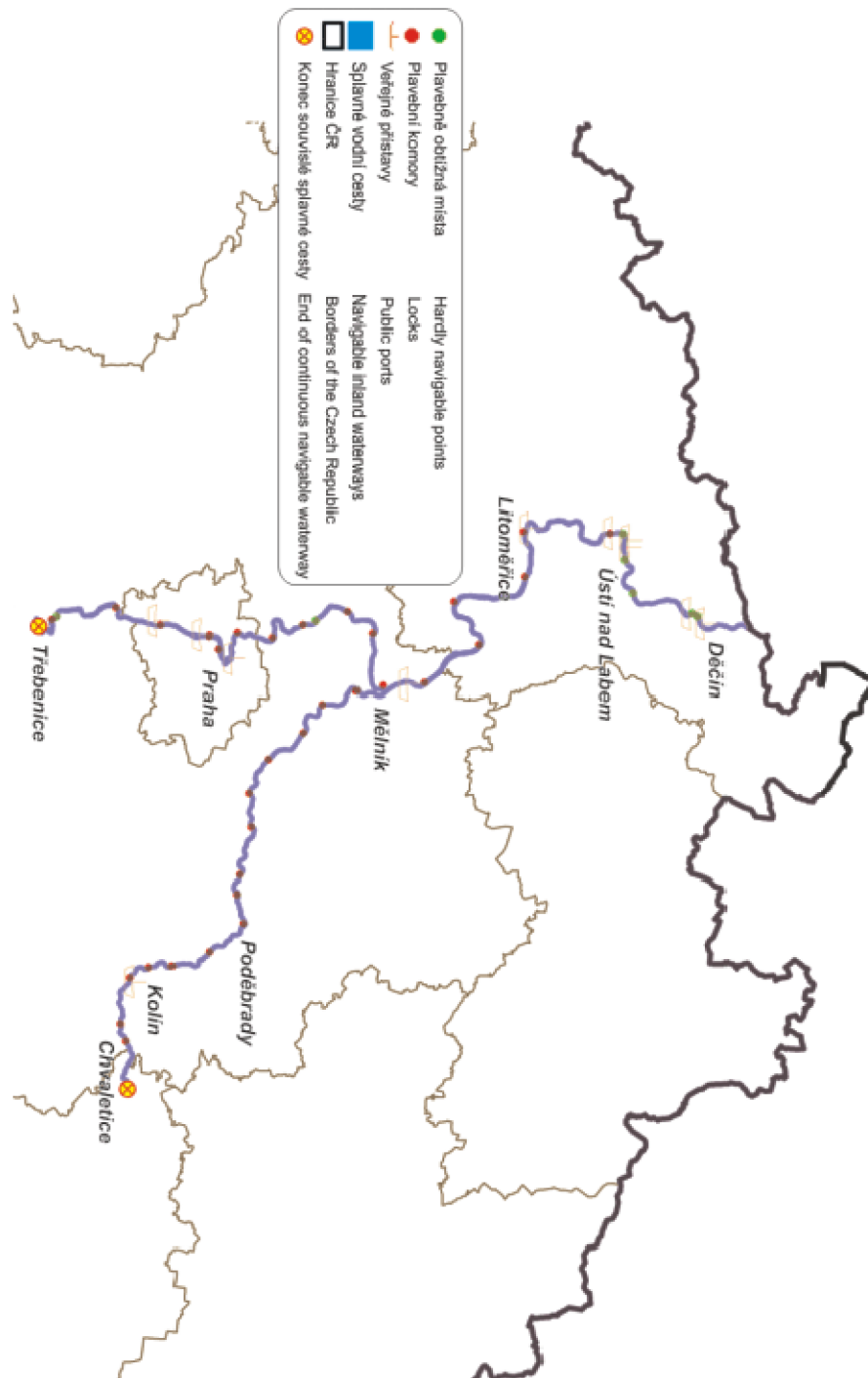
Zdroj: [44] http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/obsah5.html - Ročenka dopravy ČR na www stránkách Ministerstva dopravy

Příloha č. 3: Hustota železniční sítě ČR



Zdroj: [44] http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/obsah5.html - Ročenka dopravy ČR na www stránkách Ministerstva dopravy

Příloha č. 4: Splavné vodní cesty ČR



Zdroj: [44] http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/obsah5.html - Ročenka dopravy ČR na www stránkách Ministerstva dopravy

Příloha č. 5: Evropský záznam o dopravní nehodě

Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody	Hodina	2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrůvnik)	3. Zranění? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdcé podtrhnout)	5a. Polítně setieno? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kčjn:

Vozidlo A		Vozidlo B	
6. Pojištěný (jméno a adresa)		6. Pojištěný (jméno a adresa)	
Telefon (od 9.00 do 16.00)		Telefon (od 9.00 do 16.00)	
Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		Plátce DPH? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
7. Vozidlo Tov. značka, typ		7. Vozidlo Tov. značka, typ	
Rok výroby		Rok výroby	
Státní poznávací značka		Státní poznávací značka	
8. Pojišťitel		8. Pojišťitel	
Adresa pobočky		Adresa pobočky	
Číslo poj. odpovědnosti		Číslo poj. odpovědnosti	
Číslo zelené karty		Číslo zelené karty	
Hraníční pojištění platné do		Hraníční pojištění platné do	
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>		Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
Pojistitel		Pojistitel	
9. Řidič Příjmení		9. Řidič Příjmení	
Jméno		Jméno	
Adresa		Adresa	
Číslo řidičského průkazu		Číslo řidičského průkazu	
Skupina	Výděl	Skupina	Výděl
10. Označte šipkou body vzájemného střetu		10. Označte šipkou body vzájemného střetu	
11. Viditelná poškození		11. Viditelná poškození	
14. Poznámky		14. Poznámky	
A		B	

12. Zaškrtněte odpovídající body vozidla		13. Náčrt	
1. bylo zaparkováno		Označte: 1. sítnice, 2. směr jízdy vozidla A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jmeno ul.	
2. rozjel se			
3. zastavovalo			
4. vyjel z parkoviště, soukrom. pozemku, polní cesty			
5. odbočovalo na parkoviště, soukromý pozemek, polní cestu			
6. vjezdlo do kuli. objezdu			
7. jelo v kruhovém objezdu			
8. najelo zespodu při jed. stejn. směru ve stejném pruhu			
9. jelo souběžně v jin. jazním pruhu			
10. měnilo jízdní pruh			
11. předjíždělo			
12. odbočovalo vpravo			
13. odbočovalo vlevo			
14. couvalo			
15. jelo v protisměru			
16. přijíždělo zprava			
17. nastab přednost v jed.			
◀ Počet označených ok políček ▶			
A		B	

Po podpisu a oddělení listů nelze již údaje měnit.

Maklér obchodní firma:		
sídlo/bydliště:	PSČ:	
IČ:	telefon:	fax:
Jiné druhy pojištění sjednané u Kooperativy, pojišťovny, a.s.:		
Přiložený doklad o právní subjektivitě^(*):		
<input type="checkbox"/> výpis z obchodního rejstříku	<input type="checkbox"/> živnostenský list	<input type="checkbox"/> jiný
Podepsaný potvrzuje úplnost a správnost všech údajů uvedených v tomto dotazníku.		
V	dne	
podpis pojistníka		

^(*) požadovanou variantu označte
Zdroj: [30] www.koop.cz

- hnojiva
- farmaceutické výrobky, drogistické zboží, kosmetika
- výbušniny, hořlaviny, pyrotechnika, zápalky
- plasty, plastové výrobky, výrobky z gumy, fotopapír, brusný papír a plátno
- kaučuk a kaučukové výrobky
- surové kůže, kožky, usně
- kožené výrobky, kožešiny, umělé kožešiny a výrobky z nich, obuv
- dřevo, korek
- dřevěné výrobky, výrobky z korku, košíkářské výrobky
- nábytek, montované stavby
- buničina, netkané textilie a výrobky z nich
- papír, karton, lepenka a výrobky z nich tištěné knihy a noviny
- textilní suroviny
- výrobky z textilu, koberce, podlahové krytiny, oděvy a oděvní doplňky
- peří a péřové výrobky, umělé květiny, paruky
- stavební materiál, stavební keramika, výrobky ze sádry, cementu, kamene, slídy
- sklo a výrobky ze skla, osinku, keramika, porcelán, žáruvzdorné výrobky
- ploché sklo a zrcadla
- skleněná bižuterie
- drahé kovy, drahokamy, polodrahokamy, perly, mince
- zbraně, střelivo
- obecné kovy a výrobky z nich
- nástroje, nožířské výrobky a přístroje z obecných kovů
- stroje, přístroje, (mechanické, elektrické), kotle, jaderné reaktory
- elektronika, výpočetní technika, její části, součásti a příslušenství
- nástroje a optické přístroje, fotografické a kinematografické, měřicí, lékařské přístroje
- hodiny a jejich části, hudební nástroje a jejich příslušenství
- železniční a tramvajové lokomotivy, vozový park a jeho části
- motorová vozidla, jízdní kola, sportovní čluny, příslušenství, karoserie
- hračky, hry, sportovní potřeby, příslušenství, galanterie
- umělecká díla, sběratelské předměty a starožitnosti ze skla, porcelánu, majoliky
- umělecká díla, sběratelské předměty a starožitnosti ze sádry a pálené hlíny
- umělecká díla, sběratelské předměty a starožitnosti z jiných materiálů
- svršky
- jiné: uveďte

Maximální hodnota zásilek dopravovaných na jednom dopravním prostředku:

Maklér

obchodní firma:

sídlo/bydliště:

PSČ:

IČ:

telefon:

fax:

Účinnost pojištění od:

Jiné druhy pojištění sjednané u Kooperativy, pojišťovny, a.s.:

Dosavadní pojistitel: Dosavadní škodní průběh:	Příložený doklad o právní subjektivitě^(*): <input type="checkbox"/> výpis z obchodního rejstříku <input type="checkbox"/> živnostenský list <input type="checkbox"/> jiný
Podepsaný potvrzuje úplnost a správnost všech údajů uvedených v tomto dotazníku. V _____ dne podpis pojistníka	

Zdroj: [30] www.koop.cz