

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem

Bakalářská práce

Študijní program: B6208 – Ekonomika a management
Študijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Autor práce: **Lucie Ficková**
Vedoucí práce: Ing. Jan Ůhm, Ph.D.



Technická univerzita v Liberci
Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie Ficková**
Osobní číslo: **E14000429**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**
Název tématu: **Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou mezinárodním silničním dopravcem**
Zadávací katedra: **Katedra ekonomické statistiky**

Zásady pro vypracování:

1. Specifikace pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce
2. Rizika při přepravě zboží silničním dopravcem
3. Analýza pojistných produktů v kontextu nejběžnějších pojistných událostí
4. Návrh optimálního řešení

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 normostran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tisková/elektronická**

Seznam odborné literatury:

DUCHÁČKOVÁ, Eva a Jaroslav DAŇHEL. Teorie pojistných trhů. Praha: Professional Publishing, 2010. ISBN 978-80-7431-015-7.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2009. ISBN 978-80-86929-51-4.

Pojišťovnictví: zákon o pojišťovnictví, pojistné smlouvy, pojišťovací zprostředkovatelé, odpovědnost z provozu vozidla. Ostrava: Sagit, 2006. ISBN 80-7208-561-1.

KROFTA, Jiří. Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě. 2. vyd. Praha: Leges Praktik, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6.

CLARKE, Malcolm A. International carriage of goods by road: CMR. 6th ed. New York: Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 978-04-1571-016-9.

Elektronická databáze článků ProQuest (knihovna.tul.cz).

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Ůhm, Ph.D.**

Katedra ekonomické statistiky

Konzultant bakalářské práce: **Zita Hrušková**

O.K. Trans Praha spol. s r.o., controlling- referent škod

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2018**



prof. Ing. Miroslav Žitka, Ph.D.
děkan



Ing. Vladimíra Hovčková Valentová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2016

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Anotace

V pojistném světě mají jednotlivá pojištění za úkol zmírnit dopady vzniklých škod. Tato bakalářská práce se zabývá riziky v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Práce je zaměřena na dopravce, kteří z hlediska odpovědnosti za škodu a vyvinění se před soudem nejsou v lehkém postavení. V dané problematice bude analyzováno, jaké jsou nejčastější příčiny, způsoby a následky těchto škod. Pomocí kvalitativního rozhovoru, popisu modelové pojistné události s různými variantami řešení a zpracování dotazníku pro řidiče nákladních vozidel bude provedena analýza. Díky této analýze budou vyhodnoceny zjištěné informace a následně navržena doporučení, jak vzniku odpovědnostních škod předejít, případně jak zmírnit škodlivé následky již vzniklých škodných událostí.

Klíčová slova

doprovce, náklad, odpovědnost, škoda, riziko, Úmluva CMR

Annotation

The Third Party International Road Carrier Insurance

In the world of insurances, each insurance task is to ease impacts of caused damage. This bachelor thesis is focused on risks in international road freight transport. Bachelor thesis is focused on carriers, who have difficulties with material responsibility and court exculpation. In this problematic, the most common causes will be analyzed, their forms and consequences of this damages. The analysis will be performed by quantitative interview, model of insured event with possible solutions and questionnaire for truck drivers. Detected information will be evaluated on the base of analysis and then there will be proposed recommendation how to prevent or eliminate responsibility for the damage.

Key words

carriers, cargo, responsibility, damage, risk, CMR Convention

Obsah

1	Mezinárodní silniční nákladní doprava	12
1.1	Přepravní právo	12
1.1.1	Rozsah odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR	13
1.1.2	Limitace náhrady škody dle CMR.....	14
1.1.3	Úmyslná škoda a přípustnost vyšších limitů	16
1.1.4	Článek 29 Úmluvy CMR.....	16
1.1.5	Zproštění odpovědnosti dopravce.....	17
1.1.6	Speciální případy	19
1.2	Režim práce a odpočinku řidičů silniční nákladní dopravy.....	19
1.2.1	AETR.....	20
2	Specifikace pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce.....	23
2.1	Právní úprava	23
2.2	Význam nákladního listu CMR	23
2.3	Pojištění rizik v MO.....	24
3	Rizika při přepravě zboží silničním dopravcem	27
3.1	Klasifikace přepravních rizik.....	27
3.2	Analýza rizik.....	29
4	Analýza nejběžnějších pojistných událostí.....	31
4.1	Shrnutí rozhovoru	31
4.2	Výsledky a vyhodnocení dotazníkového šetření.....	35
4.3	Charakteristika zkoumané pojistné události	43
4.3.1	Vymezení cílů řízení rizika a kontextu - modelová situace.....	44
4.3.2	Identifikace rizik a jejich sledování.....	44
4.3.3	Vyhodnocení variant řešení s rozdílnými výsledky	52
5	Návrh optimálního řešení	53
5.1	Zvládnutí, zmírnění rizik	53
5.2	Zásady pro zamezení vzniku pojistné události	55

Seznam obrázků a tabulek

Tab. 1: Údaje o částečné ztrátě zásilky.....	15
Obr. 1: Denní doba řízení (hod).....	21
Obr. 2: Denní doba odpočinku (hod).....	22
Obr. 3: Stáří nákladních vozidel registrovaných v ČR.....	27
Tab. 2: Krádeže přepravovaných zásilek v ČR.....	29
Obr. 4: Model procesu řízení rizik.....	30
Obr. 5: Objem přepravovaných věcí (tis. tun).....	32
Obr. 6: Otázka č. 1: Jaké je Vaše pohlaví?.....(v příloze C)	
Obr. 7: Otázka č. 2: Jaký je Váš věk?.....(v příloze C)	
Obr. 8: Otázka č. 3: Jak dlouho pracujete jako řidič kamionu?.....(v příloze C)	
Obr. 9: Otázka č. 4: S jakým způsobem krádeže či poškození zboží v nákladním prostoru jste se setkal?.....	35
Obr. 10: Otázka č. 5: Kolikrát do roka se Vám stala nějaká škoda na přepravovaném nákladu?(v příloze C)	
Obr. 11: Otázka č. 6: Jaký druh zboží Vám byl zcizen či poškozen?.....	36
Obr. 12: Otázka č. 7: O jakých komoditách víte, že u nich dochází často k odcizení?....(v příloze C)	
Obr. 13: Otázka č. 8: Byl jste někdy omámen chemikálií v kabině během loupežného přepadení?(v příloze C)	
Obr. 14: Otázka č. 9: Kolikrát do roka se Vám stala dopravní nehoda, při které bylo poškozeno zboží?.....(v příloze C)	
Obr. 15: Otázka č. 10: Kolikrát do roka se Vám stalo, že jste neměl možnost být přítomen při nabládce zboží?.....	37
Obr. 16: Otázka č. 11: Poškodilo se Vám někdy zboží stářím natrženou plachtou?(v příloze C)	

Obr. 17: Otázka č. 12: Jaké máte jako řidič povinnosti vůči přepravovanému zboží?.....	38
Tab. 3: Otázka č. 13: Které z těchto povinností se v praxi hůře realizují? Proč?.....	38
Obr. 18: Otázka č. 14: Co myslíte, že bývá největší příčinou vzniku škodné události?.....	39
Obr. 19: Otázka č. 15: Jakým způsobem máte zabezpečen náklad?.....	40
Obr. 20: Otázka č. 16: Máte mezi řidiči seznam kamerově střežených parkovišť? (v příloze C)	
Obr. 21: Otázka č. 17: Dostal jste někdy pokutu za překročení povoleného váhového limitu? v Jaké výši?.....(v příloze C)	
Obr. 22: Navazující na otázku č. 17: Jaká byla výše pokuty za překročení povoleného váhového limitu?.....(v příloze C)	
Obr. 23: Otázka č. 18: Kolik lidí se u Vás za rok vystřídal na pozici dispečera?.....(v příloze C)	
Obr. 24: Otázka č. 19: Ohodnoťte spolupráci dispečera v případě výskytu problému během trasy od 1 do 5.....	41
Obr. 25: Otázka č. 20: Musel jste někdy hradit vzniklou škodu zaměstnavateli? Čeho se tato škoda týkala?.....(v příloze C)	
Obr. 26: Otázka č. 21: Kolikrát do roka se Vám stane, že překročíte povolenou dobu jízdy? Proč? V jaké výši jste byl pokutován?.....	42
Obr. 27: Otázka č. 22: Kolikrát do roka se Vám stane, že stojíte s nákladem na nestřeženém parkovišti? Uveďte důvod, proč Vám to nebylo umožněno.....(v příloze C)	
Obr. 28: Otázka č. 24: O jakých zemích víte, že zde dochází k častým krádežím či poškození zboží a naopak, které země jsou nejméně rizikové?.....	43
Tab. 4: Základní parametry objednávky.....	44
Tab. 5: Soupis škody.....	47
Tab. 6: Výčet protiprávních jednání řidiče.....	49

Seznam zkratek a značek

AETR = Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

CMR = doklad osvědčující uzavření přepravní smlouvy a převzetí zboží k přepravě

ČESMAD BOHEMIA = Sdružení automobilových dopravců

EHP = Evropský hospodářský prostor

EU = Evropská unie

IRU = Mezinárodní unie silniční dopravy

Karnet TIR = Ujednání umožňující zjednodušené odbavování tranzitních zásilek

OZ = Zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník

SDR - Special Drawing Rights = ZPČ - zvláštní práva čerpání = jednotná měnová jednotka odvozená od průměrné hodnoty měn

Úmluva CMR = Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Úvod

Téma této práce je velmi aktuální, jelikož dnešní doba se potýká se značným deficitem pracovních sil v mezinárodní dopravě. Pracovní trh v České republice také zaznamenává nedostatek zkušených a kvalifikovaných řidičů, v jejichž pracovní historii nelze nalézt způsobení škodné události. Při provozování mezinárodní přepravy musí dopravce a jeho zaměstnanci čelit různým rizikům, kterým lze předcházet. Mezi největší odpovědnostní rizika ohrožující silniční přepravu patří odcizení, zničení a poškození převáženého zboží. Typickým příkladem, jak snížit pravděpodobnost vzniku krádeže cenného zboží z vozidla, je zaparkovat jej na zabezpečené a kamerově střežené parkoviště.

Cílem této práce je na základě teoretické rešerše problematiky pojištění odpovědnosti za škodu při mezinárodní silniční dopravě a výsledků z analýzy zhodnotit, porovnat a navrhnout řešení problému vedoucí k eliminaci či snížení odpovědnostních škod v oblasti mezinárodní silniční dopravy. Práce má dále za cíl přispět k danému tématu doporučeními v podobě zásad k zamezení vzniku škod pro dopravce, které vyplynou ze zjištěných informací.

V této bakalářské práci se budou sledovat procesy, kterými v praxi dochází k pojistným událostem, potažmo škodám na přepravovaném nákladu. Hlavním předmětem sledování se stane dopravce spolu s jeho nejčastějšími odpovědnostními škodami. Pomocí kvalitativního rozhovoru se zjistí klíčové informace, na základě kterých bude poté sestavena anketa v podobě dotazníkového šetření. Následně bude popsána konkrétní pojistná událost, ke které budou předestřeny jednotlivé možné varianty řešení a jejich důsledky v rámci dopadu na vzniklé škody.

1 Mezinárodní silniční nákladní doprava

V následujících odstavcích bude uvedeno několik základních informací ohledně silniční nákladní dopravy pro jednodušší seznámení se s touto problematikou.

Silniční doprava je soubor činností, zajišťující přepravu osob, zvířat a věcí vozidly, přičemž může docházet i k přemísťování vozidel samých a to po dálnici, silnici a dalších komunikacích. **Mezinárodní silniční doprava** je specifická tím, že výchozí místo a místo cílové leží na území dvou různých států.

Dopravce je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu. V návaznosti na přepravní právo se dá doplnit, že je tak činěno pro cizí potřebu, soustavně, vlastním jménem na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených platnými právními předpisy. Ten, kdo toto provozuje, musí prokázat bezúhonnost, odbornou a finanční způsobilost a musí být udělena k tomuto druhu podnikání koncese vydané Ministerstvem dopravy na základě Zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb.

Tím nejdůležitějším měřítkem k plnění závazků z přepravní smlouvy, tedy míry odpovědnosti za ztráty či škody na zásilce, překročení dodací lhůty a rozsahu náhradové povinnosti v případě škody je odborná způsobilost, pečlivost a profesionalita dopravce. [2 s.19]

1.1 Přepravní právo

Jedním ze základních dokumentů upravujícím provozování mezinárodní silniční přepravy je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní přepravě, u nás publikována pod číslem 11/1974 Sb., dále jen Úmluva CMR.

Klíčovou částí celé Úmluvy CMR je právní úprava odpovědnosti dopravce za ztrátu a poškození zásilky a za překročení dodací lhůty. Má povahu kogentní, to znamená, že ji musí každý podnikatel v mezinárodní dopravě respektovat. Bezprostředně se dotýká každé přepravy a tím je i zrcadlem právních následků naplněných rizik, příznačných a známých pro mezinárodní kamionovou dopravu. [2 s. 110]

Tato dohoda vymezuje obsahové náležitosti nákladního listu CMR, který je dokladem osvědčujícím uzavření přepravní smlouvy a převzetí zboží k přepravě.

Již na začátku 20. století bylo zjištěno, že je žádoucí standardizovat podmínky pro smlouvu o mezinárodní přepravě zboží po silnici, a to zejména s ohledem na dokumenty použité pro takovou přepravu a odpovědnosti dopravce. Silniční přeprava byla jedna z posledních typů dopravy, která začala podléhat jednotným právním předpisům. [15 s.3]

Významná je i celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR. Jedná se o ujednání umožňující zjednodušené odbavování tranzitních zásilek, kde přepravované zboží nepodléhá u pohraničních celnic placení cel a poplatků.

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA vytvořilo všeobecné přepravní podmínky vydané ve smyslu §1751 odst. 3 zákona č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník (dále jen „OZ“). Tyto podmínky upravují práva, povinnosti a odpovědnost vznikající během smluvních vztahů mezi zúčastněnými osobami na přepravě věcí pro cizí potřebu, prováděné v silniční nákladní přepravě.

1.1.1 Rozsah odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR

Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zásilky je upravena v kapitole 4 Úmluvy CMR. Principy, na kterých je právní úprava odpovědnosti dopravce založena:

- Odpovědnost dopravce má **objektivní** povahu odpovědnosti. Nebere se ohled na zavinění dopravce či osob, za které dopravce odpovídá (viz čl. 3 Úmluvy CMR).
- Dopravce má **možnost zprostit se** své odpovědnosti, jestliže prokáže některý z obecných důvodů, dle čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR nebo pokud osvědčí, že mohla ztráta nebo poškození zásilky podle okolnosti případu vzniknout z důvodů, kterým se říká privilegované vyvíňující důvody, jako například pokud dojde ke škodě v důsledku neúplných či nesprávných dokladů a informací poskytnutých odesílatelem a pokud dopravce tuto skutečnost prokáže.
- Odpovědnost dopravce může mít povahu **spoluodpovědnosti**, jelikož dopravce odpovídá do té míry, v jaké okolnosti, za které odpovídá, přispěly ke škodě (viz čl. 17 odst. 5 Úmluvy CMR).
- **Překročení dodací lhůty** je definováno v čl. 19 Úmluvy CMR jak pro případ sjednané fixní dodací lhůty, tak pro případ, kdy žádná lhůta sjednána nebyla a tím je dopravce povinen dodržet **přiměřenou** lhůtu.

- Ve čl. 20 Úmluvy CMR je popsána zvláštní právní **fikce ztráty zásilky** v případě, že v určité době po uplynutí sjednané dodací lhůty dopravce zásilku nevydal.
- **Kogentní režim rozsahu náhradové povinnosti dopravce** upravuje čl. 29 Úmluvy CMR, kde je dopravce chráněn stejně jako v jiných dopravních oborech limitem náhradové povinnosti. To je neplatné v situaci, kdy je škodné jednání dopravce považováno za **hrubě nedbalostní jednání** či **vědomě lehkomyšlné**, odborně nazýváno jako **kvalifikovaná odpovědnost**.
- K odpovědnosti dopravce a uplatňování nároků z přepravní smlouvy patří i výlučná úprava **promlčení veškerých nároků souvisejících s přepravní smlouvou** po velmi krátkou, **jednoroční** promlčecí dobu (viz čl. 32 Úmluvy CMR).
- Naproti tomu zánik nároku neboli **prekluze**, kdy reklamant neodešle dopravci písemnou výhradu o překročení dodací lhůty do 21 dnů po podání zásilky k dispozici příjemci, dle čl. 32 odst. 3 Úmluvy CMR.
- Nakonec jsou tu případy, kdy samotná odpovědnost pro dopravce nejde odvrátit a není prosaditelný žádný z vyvíňujících důvodů, a tak se nabízí jediná ochrana před následky náhradové povinnosti dopravce, nazývající se **odpovědnostní pojištění dopravce**. [3 s. 111-112]

Rozlišení, zda jde o ztrátu či poškození zboží, nemá z hlediska nároku na náhradu škody žádný zvláštní význam. Při ztrátě části zásilky, stejně tak při poškození zásilky nákladu bude hrazena škoda, o kterou by se hodnota zásilky snížila při absolutním zničení i při ztrátě celé zásilky, kde bude dopravce povinen uhradit celkovou škodu.

Pokud není zásilka vydána ve sjednané lhůtě, nastává překročení dodací lhůty. Nebyla-li lhůta dodání sjednána, pak je dopravce povinen dodržet lhůtu přiměřenou okolnostem, která činí maximálně 60 dní od převzetí zásilky dopravcem. Nicméně podle Úmluvy čl. 20 nastává po uplynutí této lhůty nevyvratitelná domněnka ztráty zásilky a objednatel přepravy může uplatnit nárok na náhradu vzniklé škody. [3 s. 27]

1.1.2 Limitace náhrady škody dle CMR

Povinností dopravce je zkontrolovat správnost údajů uvedených v nákladním listě, zjevný stav zásilky v okamžiku jejího převzetí a případné vyznačení zjištěných nesrovnalostí do

nákladního listu. Odpovědnost za poškození zásilky nebo její částečnou či úplnou ztrátu přebírá v okamžiku jejího převzetí. [1 s. 129]

Podle Úmluvy čl. 17 je s obecnou odpovědností spojen zásadní benefit dopravce, a to limitace výše náhrady škody. Čl. 23 Úmluvy CMR stanoví maximální výši škody, která je v případě škody způsobené nedbalostí dopravcem nahrazována.

Vypočítá se jako součin částky 8,33 * kurz ZPČ (zvláštní práva čerpání) * počet kg hrubé hmotnosti odcizené části zboží.

Tato limitace náhrady škody platí jak pro ztrátu zásilky, tak pro opožděné dodání i poškození zásilky. Pokud ke ztrátě nedošlo úmyslně, nezahrnuje náhradová povinnost nárok na ušlý zisk. [3 s. 27]

Příklad výpočtu náhradového limitu v případě částečné ztráty zásilky

O částečnou ztrátu zásilky jde v případě, kdy určité kusy zásilky jsou ztraceny nebo zcela znehodnoceny, zatímco zbývající část zásilky je vydána příjemci. Pro účel tohoto příkladu je předpokládáno, že hodnota 8,33 jednotek ZPČ se rovná částce 300 Kč. Vynásobí se celková brutto váha (netto váha + váha obalu) chybějící části zásilky a 8,33 jednotek ZPČ.

Tab. 1: Údaje o částečné ztrátě zásilky

Částečná ztráta zboží	Váha (v kg)	Hodnota (v Kč)
A	100	450 000
B	500	15 000
Celková částečná ztráta	600 x 300*	180 000

*hodnota 8,33 jednotek ZPČ

Z této tabulky vyplývá, že při takových vahách a hodnotách převáženého zboží by musel dopravce uhradit reklamantovi, resp. objednateli přepravy škodu za odcizené zboží v hodnotě 180 000 Kč. Pokud by měl dopravce adekvátní pojištění odpovědnosti dopravce za přepravovaný náklad, splňoval by všechny podmínky uvedené v pojistné smlouvě a okolnosti této události by nebyly uvedeny ve výlukách pojistné smlouvy, dopravce by od pojišťovny obdržel pojistné plnění odpovídající hodnotě škody. Díky tomuto pojištění by dopravci nevznikl neočekávaný finanční výdaj.

Plnění povinností z titulu odpovědnosti může být nereálné vzhledem k ekonomické síle některých dopravců, jelikož hodnota zásilky často přesahuje nejen hodnotu dopravního prostředku, ale i základního jmění dopravce. [1 s. 129]

1.1.3 Úmyslná škoda a přípustnost vyšších limitů

Výše uvedené limity se nedají uplatnit, pokud došlo k jednání kvalifikovaných podle čl. 29 Úmluvy jako úmyslné či jako jednání realizované způsobem rovnocenným úmyslu. Dopravce je v takovém případě povinen zaplatit celkovou vzniklou škodu, která může zahrnovat i úhradu cla, dovozného a jiných výloh, včetně ušlého zisku. Pod pojem úmysl nebo způsob rovnocenný úmyslu se v průběhu posledních let zařadila i hrubá nedbalost či vědomě lehkomyšlné jednání, že kterého je zřejmé jednání blízké se svým charakterem úmyslnému jednání.

Podle čl. 24, 26 a 29 Úmluvy je umožněno vyšších limitů náhrady.

Jednou z možností je ujednání o vyšší hodnotě zásilky, kde při sjednání tohoto ujednání musí smluvní strany dodržet dvě základní podmínky podle čl. 24, bez kterých by bylo sjednání vyššího limitu neplatné:

- a) povinnost domluvit si a zaplatit příplatek k přepravnému
- b) uvést zvýšení ceny odpovědnosti v nákladním listě [3 s. 28]

1.1.4 Článek 29 Úmluvy CMR

Pro praktickou část této bakalářské práce je tento článek Úmluvy CMR velice klíčový, protože na jeho základě byla vytvořena teze pro praktickou část, která bude dále analyzována. Pro dopravce je takové řešení škodných událostí velice obtížné a případy posuzující se podle tohoto článku většinou končí u soudu, jelikož prokazování tohoto skutku je složité a dopravce se musí pomocí právníků bránit.

Na základě tohoto článku jde o objektivní odpovědnost dopravce, který je označen za vinného a konajícího úmyslně. Pokud škodu zaviní jiné osoby použité během procesu přepravy, kterými mohou být subdoprovci, brigádníci, firmy najaté pro nakládku či vykládku zboží, opravu vozu či přeložení zboží, opět je vina na straně dopravce.

Téměř žádná pojistná smlouva nekryje škodu způsobenou dopravcem či jim najatými osobami úmyslně a tak finanční dopad je do rozpočtu podnikání dopravce fatální. Toto

nebezpečí by dopravce mělo vést ke zvýšené opatrnosti ve výběru zaměstnanců a spolupracujících subjektů. Pokud v tomto ohledu není dopravce důsledný, může to ve velmi krátké době vést až k zániku společnosti v důsledku uplatnění velmi vysokých nároků na úhradu škod. [5 s.472]

Zemský soud v Essenu spis. zn. 44 O 35/2013 ze dne 18.12.2013 uvádí, že k prolomení omezené odpovědnosti podle článku 29 Úmluvy CMR není dostačující pouze sama o sobě jen hrubá nedbalost. Ještě je navíc požadována „lehkomyslnost“. Charakteristickým znakem skutkové podstaty nedbalosti (lehkovážnosti, lehkomylnosti) je zvláště závažné porušení povinnosti, při kterém dopravce nebo osoby, za které nese odpovědnost, výraznějším způsobem zanedbají ochranu bezpečnostních zájmů smluvního partnera. Subjektivním předpokladem je uvědomění si možnosti, že by mohlo dojít ke škodě, popř. vědomé lehkovážné chování (vědomá nedbalost) s vědomím důsledku, že pravděpodobně dojde ke škodě. [4 s. 5]

1.1.5 Zproštění odpovědnosti dopravce

Okolnostmi pro posouzení, zda dopravce mohl ztrátu či poškození zásilky odvrátit či nikoli spočívají v jednání dopravce při plnění jeho povinnosti těmito rizikům předcházet. Dopravce se zproští odpovědnosti, pokud:

- Uplyne promlčecí doba, která je pouze 1 rok od data vydání zboží, popř. po uplynutí sjednaného termínu dodání. Pokud jde o úmyslné porušení povinností dopravce, promlčecí doba je prodloužena na 3 roky. Po uplynutí promlčecí lhůty má dopravce nárok na odmítnutí zaplacení jakékoliv náhrady škody.
- Ztráta, poškození či překročení dodací lhůty zásilky bylo zaviněno objednatelem, příkazem objednatele či vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemohl odvrátit a neměl možnost jejich následky odstranit. Tento důvod spočívá tedy v neodvratitelnosti určité události a je zcela mimo působnost dopravce.

Přičemž je na dopravci, aby předložil dostatečné důkazy o příčinách ztráty či poškození zásilky. [3 s. 28]

Rozhodovací praxe soudů ale výrazně ovlivňuje jednotlivé liberační důvody a tím české i evropské soudy kladou na dopravce velmi vysoké nároky, což pro ně znamená další znevýhodnění. Jde o následující požadavky:

- Dopravce musí vyvinout veškeré úsilí k tomu, aby zásilka nebyla vystavena nebezpečí její ztráty nebo poškození a musí tak učinit všechny kroky k zabránění všem nebezpečím, které mohou při přepravě nastat.
- Dopravce jako profesionální podnikatel musí předvídat a činit preventivní opatření, aby tato rizika minimalizoval - měl by plánovat nejbezpečnější způsob dopravy, odpovídající trasu a časový rozvrh přepravy, řádné zabezpečení a ostrahy nákladu.
- Dopravce musí mít profesionální znalost technologie přepravy zboží, znalost rizik, dopravního provozu - pokud jde o rizika související s povětrnostními vlivy, výběrem vozidla, krádežemi, dopravním provozem, výběrem nestřežených parkovišť, pozdním nájezdem na vykládku apod., pak jde o okolnosti odvrátitelné a z tohoto hlediska dopravce za škodu či ztráty zásilky odpovídá a zprostit odpovědnosti se nemůže.

Velmi častým případem, kdy dojde ke ztrátě zboží, je loupežné přepadení či ozbrojený útok, což ovšem soudy mnohdy nepovažují za liberační důvod ke zproštění odpovědnosti za škodu. Soudy jej odůvodňují tím, že není účelem Úmluvy, aby se mohl dopravce kdykoliv vyvinut ze své odpovědnosti za škodu na základě pouhého tvrzení řidiče vozidla, že mu bylo zboží ukradeno nebo uloupeno.

Jde o případ, kdy dopravce nechá vozidlo s přepravovaným nákladem na nestřeženém parkovišti a dojde tak k fatálnímu porušení povinnosti dopravce. Ovšem je veřejně známo, že parkoviště, které je pod kamerovým systémem, oplocené a případně hlídané, je podle IRU snad jen jedno v Evropě. Dále se mezi dopravci diskutuje o ceně za parkování na takových parkovištích, jelikož zde ručí za poškození vozidla, nikoliv za náklad. Tento výklad Úmluvy nemá dopad nejen v rámci soudních sporů, ale i v rámci pojistných smluv.

Pojistné smlouvy velmi často určují, že je pojišťovna oprávněna pojistné plnění odmítnout v případě nesplnění pojistných podmínek, které mají za účel předcházet vzniku škody. Tyto podmínky tak nutí dopravce jednat v rámci přepravy s požadavky Úmluvy. [3 s. 29]

Příklad pojistné smlouvy pro mezinárodního dopravce a její pojistné podmínky jsou uvedeny v příloze této práce.

1.1.6 Speciální případy

Vyloučení odpovědnosti dopravce a jeho speciální případy upravuje čl. 17, odst. 4 Úmluvy, které se vztahují pouze na ztrátu a poškození zásilky. Dopravce je zproštěn odpovědnosti při vzniku zvláštních nebezpečí, souvisejících s použitím otevřených vozidel bez plachet, pokud bylo takové použití vozidel výslovně dohodnuto a označeno v nákladním listě. Dále je to v případě, že je zásilka opatřena poškozeným obalem či obal nemá žádný a je tím vystavena ztrátám či poškozením. Může to být i manipulací, naložením, uložením či vyložením zásilky odesilatelem nebo příjemcem, přirozenou povahou určitého zboží, kdy může docházet ke kažení, vysychání, unikání atd.

Ovšem dopravce na některá z výše uvedených nebezpečí nemůže jen poukázat, nýbrž je povinen osvědčit příčinnou souvislost mezi možným vznikem škody a existencí tvrzeného nebezpečí a následně jej prokázat. Dopravce se ani nemůže dovolávat jako zprošťujícího důvodu vad vozidla, které přepravu provozovalo, či odpovědnosti 3. osob, které využil k plnění přepravy. [3 s. 28]

1.2 Režim práce a odpočinku řidičů silniční nákladní dopravy

V rámci silniční dopravy jsou zákonem jasně stanoveny povinné bezpečnostní přestávky pro řidiče nákladních vozů, s odlišností pro jednotlivé skupiny hmotností nákladních vozidel.

Na řidiče, kteří řídí vozidla o hmotnosti do 3,5 tuny se vztahuje Zákoník práce č. 262/2006 Sb. a nařízení vlády č. 168/2002 Sb., který řeší způsob organizace práce a pracovních postupů, kterých je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Zaměstnavatel má podle zákona nařízeno zajistit nepřekročení maximální doby řízení, která činí 4,5 hodiny a bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení. Dále má povinnost vést řádně denní evidenci o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a uchovat jej po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Podle vyhlášky č. 478/2000 Sb. dopravce zajistí k záznamu těchto skutečností záznamové zařízení (tachograf).

Řízení vozidel o hmotnosti nad 3,5 tuny při provozování vnitrostátní i mezinárodní dopravy upravuje kromě Zákoníku práce také nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen nařízení 561), kde o době řízení a době odpočinku hovoří čl. 6 - 9. O této problematice se lze dočíst i v tuzemských právních předpisech.

Dle čl. 10 tohoto nařízení řidič nesmí být odměňován prémiovým zvýhodněním ani příplatky za ujetou vzdálenost či objem přepravovaného zboží, pokud by to mohlo vést k ohrožení bezpečnosti provozu na silnicích nebo by mohlo dojít k porušování tohoto nařízení.

Orgány státního odborného dozoru - Ministerstvo dopravy, dopravní úřady, celní úřady a Policie ČR provádějí kontroly týkající se pracovního režimu řidičů a kontroly týkající se pracovní doby z hlediska pracovněprávních vztahů, které kontroluje Státní úřad inspekce práce a jednotlivé inspektoráty práce.

Jde o kontroly, při kterých se zjišťuje, zda řidiči čerpají bezpečnostní přestávky v povinné délce, zda nepřekračují povolenou denní dobu řízení vozidla či dodržují délku směny v denní i noční době. Dále kontrolují správnost evidence pracovní doby. Kontroly se zaměřují i na mzdové zařazování řidičů, konkrétně dodržování minimálních mzdových tarifů pro sjednaný druh práce a poskytování náhrad mezd. [6]

1.2.1 AETR

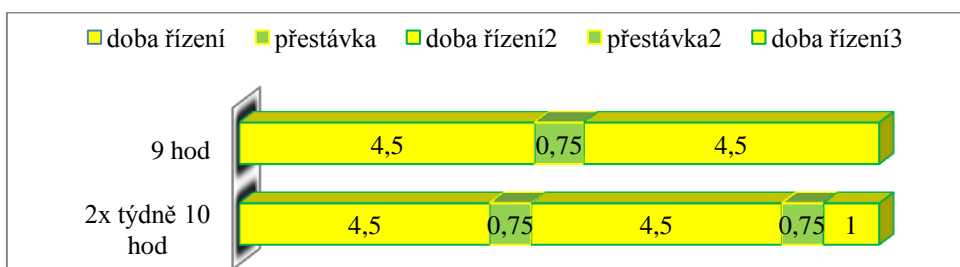
Accord Européen sur les Transports Routiers, neboli vyhl. č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen AETR) je mezinárodní dohoda, která vymezuje podmínky pro profesionální řidiče a jejich zaměstnavatele. Řeší se zde veškeré pojmy a podmínky vztahující se k práci řidičů silničního provozu, věkové i profesionální požadavky na řidiče, maximální doba řízení a v neposlední řadě i přestávky. Svým členským státům ponechává určitou volnost a tím tak jednotlivá národní zpracování nejsou identická.

Tato dohoda se vztahuje na provozování mezinárodní dopravy mimo členských států Evropské unie, EHP (Islandu, Lichtenštejnska, Norska) a Švýcarska.

Dle této dohody nesmí doba řízení překročit 9 hodin, z toho 2x týdně je povoleno 10 hodin a vozidlo může být v provozu maximálně 6 dní v týdnu. Maximální nepřerušovaná doba řízení může být 4,5 hodiny, oproti tomu minimální doba přerušení řízení je 45 minut nebo lze přestávky rozdělit na dvě 15 minutové, které musí být v průběhu daných 4,5 hodin.

Pro jednodušší znázornění stanovené denní doby řízení dle Nařízení 380/1985 AETRU byl sestaven níže uvedený graf:

Obr. 1: Denní doba řízení (hod)

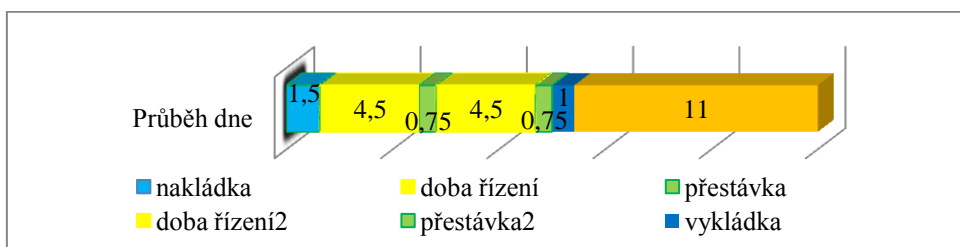


Zdroj: [8] ČR, *Doprava v praxi: AETR*, 2012. In: . Dostupné také z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>

Pokud osádka tvoří pouze 1 řidič, minimální denní doba odpočinku činí 11 hodin, kde odpočinek může být rozdělen do dvou částí během 24 hodin s tím, že první část trvá nejméně 3 hodiny a druhá 9 hodin. Je zde možnost zkrácení 3x týdně na 9 hodin a musí být vyrovnáno v následujícím týdnu. V případě dvoučlenné osádky vozidla je minimální denní doba odpočinku 9 hodin v průběhu 30 hodin přepravní doby a řidiči musí mít k dispozici lůžka nebo lehátka.

Je zde stanovena i týdenní doba odpočinku, která je v délce 45 hodin s možným zkrácením na 36 hodin, je-li vybrána v místě obvyklého stanoviště či zkrácena na 24 hodin a čerpána v průběhu cesty. Zkrácení doby odpočinku musí být vyrovnáno před koncem 3. týdne. Viz graf níže.

Obr. 2: Denní doba odpočinku (hod)



Zdroj: [8] ČR, *Doprava v praxi: AETR*, 2012. In: . Dostupné také z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>

Důkazními prostředky pro měření dodržování těchto předpisů slouží kontrolní přístroj EHS, tachograf nebo karta řidiče. Od 1.1.2008 je stanovena nutnost prokázání předepsaných údajů za posledních 28 dní. [8]

Nedodržení bezpečnostních přestávek

Řidič spáchá dopravní přešupek ve chvíli, kdy nedodrží bezpečnostní přestávku. Při následné kontrole je řešen bodovým ohodnocením.

Při nedodržení bezpečnostní přestávky jsou řidiči přičteny 4 body v rámci bodového systému, jedná se o středně závažný přešupek. Je možné jej vyřešit na místě v blokovém řízení udělením pokuty do výše 5.000 Kč. V případě zahájení správního řízení hrozí sankce až do výše 10.000 Kč. Navíc může být udělen i zákaz činnosti řízení motorových vozidel na dobu 6-12 měsíců dle § 23/1f Zákona č.200/1990 Sb. o přešupcích. [7]

2 Specifikace pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce

Přeprava zboží, ať jde o silniční, leteckou či železniční, je považována za nejrizikovější oblast obchodování se zbožím. V případě náhrady škody za zboží je zde limitování ze strany příslušných mezinárodních úmluv, ovšem ne pro všechny škodné události. Pokud jde o silniční přepravu, hlavním pramenem je Úmluva CMR. Nese s sebou jak výhody pro dopravce, tak i nevýhody pro objednatele. [3 s. 26]

2.1 Právní úprava

Úmluva CMR zásadním způsobem upravuje listiny užívané při přepravě, kterým je nákladní list, dále odpovědnost za škodu, zánik nároků smluvních stran a řešení případných sporů mezi účastníky přepravy. To, co Úmluva neupravuje, musí být v rámci smluvního vztahu řešeno dle příslušných národních právních řádů.

Smluvní strany nemají oprávnění k tomu, aby se libovolně rozhodovaly v rámci konkrétního smluvního vztahu spadajícího pod režim Úmluvy ujednání, které by se od ní odchylovalo. Došlo by k neplatnosti a právní neúčinnosti takových ujednání.

Tato úmluva má kogentní charakter, což znamená, že neumožňuje libovolný rozšiřující výklad jejích jednotlivých článků. Nejen české, ale i evropské soudy rozhodující podle Úmluvy se jí snaží vykládat co nejstriktněji. [3 s. 26]

2.2 Význam nákladního listu CMR

Zásadním dokumentem pro výkon jakékoliv kontroly pohybu a množství přepravovaného zboží je právě nákladní list CMR. Podle nynější praxe dopravců bývá význam nákladního listu často podceňován a tak dopravci, respektive jejich řidiči ne vždy dbají na zaznamenání všech skutečností, které jsou rozhodné pro případná uplatnění nároků smluvních stran souvisejících s přepravou zboží.

Při nakládce zboží k přepravě řidič musí ve svém zájmu zkontrolovat správnost údajů uvedených v nákladním listu oproti zjevnému stavu zásilky. V případě nesrovnalostí musí do nákladního listu veškeré výhrady zaznamenat a odůvodnit je. Ve chvíli, kdy se řidič zúčastní kontroly zásilky a svým podpisem stvrdí vlastnosti zásilky, vztahuje se na něj

čl. 8 Úmluvy, který mu zamezuje pozdější popření výsledků kontroly, v případě např. částečné ztráty zboží.

Pokud nákladní list neobsahuje výhrady dopravce s jejich odůvodněním, bere se za to, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravce v řádném stavu a veškeré podrobné údaje o zboží se shodovaly se skutečností. České soudy považují nákladní list za jednoznačný důkaz o množství zboží, a to, co není v nákladním listu uvedeno či vyvráceno neexistuje. [3 s. 26]

2.3 Pojištění rizik v MO

Podnikání v oblasti mezinárodní kamionové dopravy s sebou nese plno rizik, kterými jsou např. škody na převáženém nákladu způsobené během nakládky, vykládky nebo přepravy z důvodu nehody, poruchy funkcí ve vozidle a dalších okolností.

Vedle prevence, která spočívá v pečlivém a profesionálním jednání dopravce, dispečerské jednotky a osádek vozidel, je nezbytným nástrojem k ochraně majetku a finančních zájmů účastníků přepravní smlouvy kvalitní odpovědnostní pojištění dopravce.

V úvodu této kapitoly je třeba podotknout na častý omyl v zaměnění zbožího pojištění samotné zásilky a pojištění své odpovědnosti za škodu na zásilce, respektive za překročení dodací lhůty, o kterém je zde řeč.

- Zbožové pojištění je zájmem především odesílatele, výrobce neboli prodejce zboží a slouží k náhradě škody na zásilce během její přepravy, bez ohledu na to, kdo za tuto škodu odpovídá. Často nebývá omezena náhrada škody, pokud jde o výši škody samotné náklady za tuto pojistnou ochranu dopravce započítává do přepravného.
- Pojištění odpovědnosti silničního dopravce, které je pro tuto práci klíčové, chrání oba účastníky přepravní smlouvy. Toto pojištění je sjednáváno pro případ odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce za škodu na zásilce dle ustanovení čl. 17 Úmluvy CMR. Pojišťovna je zde zavázána poskytnout za dopravce odškodnění oprávněnému, který věrohodně doložil vznik a rozsah škodných následků a pojistné plnění odpovídá pojistné smlouvě a podmínkách v ní obsažených.

Přestože je činnost mezinárodního dopravce velmi riziková a odborně náročná, odpovědnostní pojištění v České republice není ze zákona povinné. Příkazci mezinárodní dopravy vyžadují před podepsáním přepravní smlouvy, aby byl dopravce řádně odpovědnostně pojištěn.

Příklad pojistné ochrany od České pojišťovny:

Pojištění odpovědnosti silničního dopravce zahrnuje náhradu škody na převáženém nákladu. V základním rozsahu kryje škody vzniklé při nakládce a vykládce, na přepravovaném rychle se kazícím zboží, na přepravovaných strojích či nadrozměrných nákladech a na škody přepravovaném zboží v důsledku prodlení.

Asistenční služba u České pojišťovny zvaná Asistence Cargo zahrnuje zajištění havarijního komisaře, tlumočení, dále zajištění a úhradu nákladů za přeložení přepravované věci, přistavení náhradního vozidla, vyproštění vozidla a přechodné uskladnění. [14]

V následujícím textu budou uvedena Kroftova [2] doporučení z praxe, která by si měl zkušený dopravce ponechat v paměti:

- Při sjednávání pojistné ochrany je vhodné **vyhledat spolehlivého specializovaného pojišťovacího makléře** s dlouholetou praxí v mezinárodní silniční dopravě, který bude schopen vybrat optimální produkt na pojistném trhu a následně poskytnout pomoc v situaci, kdy nastane pojistná událost. Na trhu se však pohybuje spousta makléřů, kteří jsou schopni poskytnout jen povrchové informace, které si dopravce může vyhledat i bez cizí pomoci.
- **Pro výběr kvalitní pojistné ochrany** by mělo **ustoupit kritérium ceny**, zejména v záruce kvalifikované pomoci a zpracování škodného případu.
- Dopravce by měl požadovat po svém pojišťovacím makléři, aby mu podal podrobné vysvětlení **rozsahu sjednané pojistné ochrany, výluky, povinnosti dopravce a postih pro případ porušení těchto povinností** a všechny **doklady a dokumenty**, které je dopravce povinen předložit po vzniku pojistné události za účelem její likvidace pojišťovnou.
- V případě, že nastane **vážná pojistná událost** a pojišťovna není aktivně nápomocná při obraně právních zájmů, je vhodné do procesu **zapojit specializovaného advokáta**.

- Dopravce by měl poučit své řidiče, aby každou mimořádnou a škodnou událost neprodleně ohlásili dispečinku mateřské firmy a tyto informace včas nahlásit i odpovědnostnímu pojistiteli. Na počátku musí řidič sepsat **podrobnou výpověď** o osobách provádějících nakládku a zabezpečení zboží se všemi okolnostmi samotné škodné události. Řidič dále **nesmí podepisovat listiny, jejichž obsahu věcně nebo jazykově nerozumí** a svým podpisem nesmí schvalovat žádnou předběžně určenou výši škody na zásilce.
- **Pojišťovna mnohdy odmítne odpovědnost dopravce** a tím se zbavuje likvidace pojistné události a vyplacení pojistného plnění za dopravce. V takovém případě, kdy dopravci **hrozí nebezpečí soudního řízení** ze strany reklamanta, je vhodné tuto situaci včas **konzultovat** se specializovaným **právním zástupcem**. [2 s. 203-206]

3 Rizika při přepravě zboží silničním dopravcem

Mimořádné a škodné události, se kterými se v mezinárodní silniční nákladní dopravě musí počítat, velmi nepříznivě a někdy i existenčně ovlivňují podnikatelskou činnost dopravců. Tyto události vznikají z nahodilých skutečností, kde příčinou bývá často lidský faktor a tím jejich vznik či následky je možné ovlivnit či minimalizovat.

3.1 Klasifikace přepravních rizik

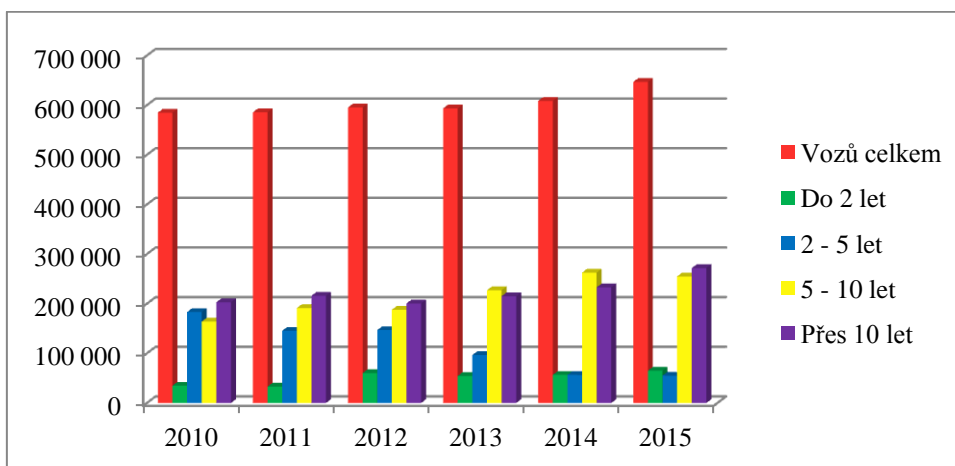
Níže jsou uvedeny nejčastější rizika, na které si musí dát dopravce velký pozor.

a) Technická a provozní způsobilost vozového parku

Dopravně-technické předpisy vyžadují po dopravcích bezvadnou technickou způsobilost vozidel, jelikož právě dopravce jakožto účastník silničního provozu odpovídá za to, že vozidlo a náklad neohrozí bezpečnost na silnicích. Pokud je technická nezpůsobilost vozidla příčinou škody na zásilce, je za tuto škodu dopravce odpovědný a nemá nárok na zproštění viny.

Z povahy zboží, které má být dopravcem přepraveno vyplývají i parametry provozní způsobilosti vozidla. Jestliže dopravce nerespektuje objednávku přepravy nebo si nevyžádá doplňující údaje od odesílatele a přistaví vozidlo nezpůsobilé pro objednanou přepravu, opět musí uhradit vícenáklady s nasazením náhradního vozidla. [2 s. 217]

Obr. 3: Stáří nákladních vozidel registrovaných v ČR



Zdroj: Ročenka dopravy z roku 2015 [12]

Z výše uvedené tabulky vyplynulo, že počet registrovaných nákladních vozidel vzrostl meziročně o více než 6%. Rovněž vzrostl i počet vozidel mladších než 2 roky o téměř 15%. Byl zaznamenán i nárůst počtu nákladních vozidel starších 10 let o téměř 17%, kvůli kterému může logicky docházet častěji ke škodám vlivem špatného technického stavu vozidel. [12]

b) Řidič v mezinárodní silniční dopravě

Jedno z největších rizik dopravního podnikání je samotný řidič nákladního vozu. Je zaměstnancem firmy a za jeho jednání či opomenutí odpovídá dopravce.

Největším rizikem pro dopravní společnost je právě neproškolený, nemotivovaný řidič, který nerespektuje své povinnosti vůči přepravovanému nákladu, tedy konkrétně péči o převzatou zásilku, kontrolu průvodních dokladů k zásilce, výběr či dodržení stanovené jízdny trasy, vhodné parkování, apod. [2 s. 215]

c) Právní odpovědnost dopravce za škodu na zásilce či překročení dodací lhůty

Bez ohledu na zavinění dopravce odpovídá za škodu na převzaté zásilce a za překročení dodací lhůty. Této odpovědnosti se může zprostit jen z důvodu přesně vymezených ve čl. 17 odst. 2 a ods. 4 v Úmluvě CMR., např. pokud poškození zásilky bylo zaviněno oprávněným nebo příkazem oprávněného a nebylo tak vyvoláno nedbalostí dopravce.

d) Vysoké náhrady škody

V dnešní době se na silnici běžně přepravuje zboží vysoké hodnoty, které je zároveň citlivé na poškození, znehodnocení, krádež či zpronevěru, jelikož je pro okolí atraktivní a jeho prodejnost na černém trhu je velmi snadná. Stejně rizikovým faktorem jsou vysoké náhrady za překročení dodací lhůty zejména pro výrobní provozy, kde jsou přepravy organizovány na principu "just in time" a i krátké zpoždění může znamenat výpadek provozu a vysoké náhrady škody ze strany dopravce.

Počty krádeží přepravovaných silničních zásilek v ČR a jejich specifika dle § 205, 206, 209 od roku 2010 do roku 2016 byly shrnuty do níže uvedené tabulky:

Tab. 2: Krádeže přepravovaných zásilek v ČR

Rok	Zjištěno	Z toho ukončeno prověřování	Celkem k prověřování	objasněno	Vyšetřováno osob	Škoda v tis. Kč
2010	18	2	32	2	2	1 233
2011	15	1	20	0	0	605
2012	15	6	16	0	0	3 962
2013	7	5	13	1	1	1 135
2014	6	1	13	2	6	418
2015	3	1	7	3	4	49
2016	10	1	11	1	1	368

Zdroj: [13]

Z výše uvedené tabulky je viditelné, že počty krádeží přepravovaného zboží v jednotlivých letech pravidelně nestoupají ani neklesají, jejich počet je pro každý rok různý. Tyto události jsou považovány za náhodné. K nejvyššímu počtu 32 krádeží došlo v roce 2010, avšak nejvyšší součet škod v hodnotě 3 962 000 Kč zaznamenal rok 2012. Nejméně škod za ukradené zboží v nákladních vozech bylo v roce 2015.

e) Kvalifikovaná odpovědnost dopravce

Překročení dodací lhůty zpravidla nebývá předmětem odpovědnostního pojištění dopravce, protože v případě běžné odpovědnosti končí náhradová povinnost dopravce na limitu sjednaného přepravného. Obecně se však prosazuje tzv. kvalifikovaná odpovědnost dopravce, kde překročení fixní dodací lhůty je bráno z hrubě nedbalostního důvodu či vědomě lehkomyšlného jednání dopravce a tím se dle Úmluvy CMR je povinen zaplatit celou škodu včetně ušlého zisku. [2 s. 216]

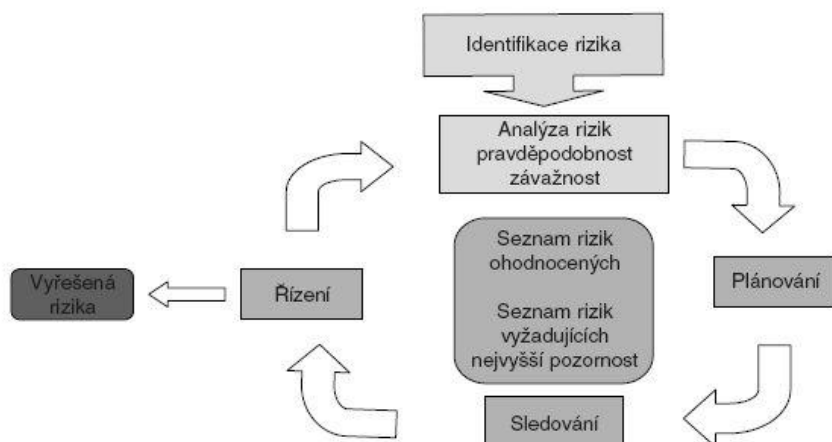
3.2 Analýza rizik

Základním prvkem rizikového managementu je analýza rizika, která je nutnou podmínkou rozhodování o riziku a základním procesem v managementu rizika. [16]

Identifikace rizik je nejdůležitější fáze analýzy rizik, neboť je důležité získat úplný souhrn rizikových faktorů ovlivňující výsledky společnosti ať pozitivně či negativně.

Za účelem přehlednosti o řízení rizik dopomůže níže uvedený diagram:

Obr. 4: Model procesu řízení rizik



Zdroj: [19]

Kvalitativní přístup k analýze rizik je využíván ke stanovení důležitosti mezi riziky. Vychází se z dat o následcích a ztrátách, vyjádřených často pomocí indexů s určitým rozsahem. Jednou z možností je určení pravděpodobnosti se stupnicí $\langle 0;1 \rangle$, dále je možnost použít obodování, např. $\langle 1 \text{ až } 10 \rangle$ či slovní určení (malé, střední, velké). [17]

Metoda kvalitativního rozhovoru a dotazování

Výsledky kvalitativního výzkumu se nezískávají pomocí statistických metod. Osoba provádějící tento výzkum vybírá na začátku téma a určí základní otázky, které se v průběhu výzkumu mohou doplňovat a modifikovat.

Provádí se během delšího kontaktu s osobou či skupinou osob pomocí strukturovaného otevřeného rozhovoru, rozhovoru s návodem, neformálního rozhovoru atd. U **kvalitativního rozhovoru** se mohou objevit otázky o zkušenostech chování, názorech, hodnotách a znalostech. Sbíráni dat je tvořeno nasloucháním vyprávění, kladení otázek a získávání odpovědí. Tazatel musí dbát na srozumitelnost a jasnost otázek a zároveň podněcovat respondenta ke svěřování dalších podrobností.

Dotazování je nejpoužívanější způsob získávání statistických informací při průzkumech v ekonomicko-sociální oblasti. Nástroj pro jeho uskutečnění se nazývá dotazník a s respondenty se komunikuje buď přímo nebo zprostředkovaně, např. pomocí tazatele. [20]

4 Analýza nejběžnějších pojistných událostí

Pro lepší pochopení této problematiky a zjištění informací hlubšího charakteru bylo nutné zapojit přímé účastníky pojistných událostí z praxe. Na základě kvalitativního výzkumu pomocí ústních rozhovorů bylo odhaleno několik podstatných informací. Díky této přípravě analýzy bylo zacíleno na problém hlubšího charakteru a bylo tak umožněno snadněji specifikovat otázky pro řidiče nákladních vozů do pokročilé fáze analýzy, dotazníku.

4.1 Shrnutí rozhovoru

Cílem první fáze analýzy bylo zjistit a shrnout nejběžnější předměty škodných událostí, okolnosti a průběh v rámci odpovědnosti za škodu při mezinárodní přepravě, se kterými se dopravci potýkají ve svém podnikání.

Na informacích, které jsou níže uvedené, se shodlo více kvalifikovaných lidí, kteří se touto problematikou zabývají ve svém profesním životě. Konkrétně odpovídal řidič nákladního vozu vykonávající tuto činnost přes 15 let, specializovaný pracovník pro řešení škodných událostí v dopravní společnosti a pojišťovacího makléř zaměřený na oblast odpovědnostního pojištění v mezinárodní dopravě.

Byly jim kladeny tyto otázky:

1. Jakými způsoby dochází k běžným pojistným událostem v rámci pojištění odpovědnosti za škodu?
2. U kterých komodit dochází nejčastěji k odcizení?
3. Jaké má řidič nákladního vozu hlavní povinnosti?
4. Co si myslíte, že je příčinou vzniku událostí?
5. Jak se dá zamezit vzniku škodné pojistné události?
6. Jaký je způsob zjišťování viníka při dané pojistné události?

Výsledkem rozhovorů je výčet nejdůležitějších informací uvedený níže v bodech:

Nejčastější způsoby, kterými dochází ke škodným událostem:

- krádežemi v době pauzy, kdy nákladní vůz stojí na parkovišti

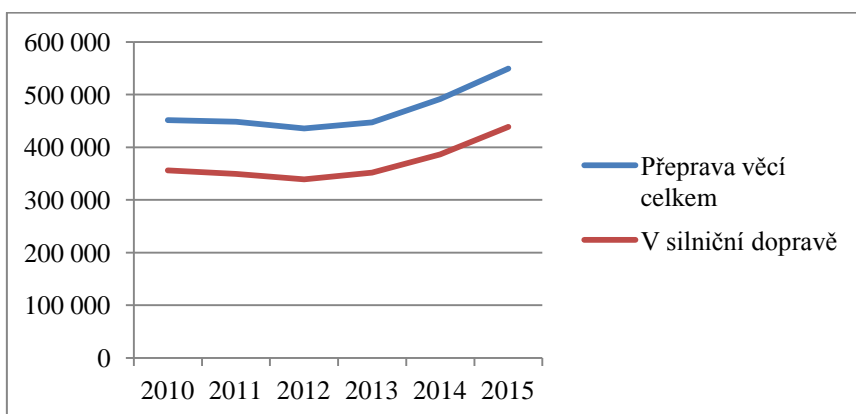
- zmapováním obsahu návěsu naříznutím plachty/ odříznutím velkého kusu plachty či utržením plomby, sundání ochranného lanka/ zámku, otevření vrat a následného odcizení nákladu - ať kompletního nebo částečného
- omámením spících řidičů v kabině vozidla (v zimních měsících si řidič přitápí - zloděj ho přiotráví vstříknutím chemikálie do pootevřeného okénka, kterým řidič nasává čerstvý vzduch)
- při dopravních nehodách
- při nakládce / vykládce, kdy řidič nemá umožněno být přítomen a tato skutečnost není zapsána jako výhrada v nákladním listě CMR
- stářím / opotřebením natržené plachty - nejčastěji u střešní plachty, kdy může v průběhu cesty či parkování docházet ke kontaktu např. s větvemi stromů. Plachta se lehce potrhá, poškození tak nemusí být okem viditelné. V případě deště vznikne pojistná událost a ve chvíli, kdy začne pršet je pojistná událost na světě.
- běženci, kteří proniknou do nákladního prostoru

Komodity, které bývají nejčastěji předmětem odcizení:

- zboží vysoké hodnoty - tabákové výrobky, elektronika, kosmetika, alkohol
- pneumatiky

Ke srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy vozidly registrovanými v ČR poslouží níže uvedený graf:

Obr. 5: Objem přepravovaných věcí (tis. tun)



Zdroj: souhrnné přehledy o nákladní dopravě (MD, ČSÚ) [12]

Klesající hodnoty u tohoto ukazatele se objevovaly v letech 2004 až 2012. Od roku 2012 silniční doprava zaznamenává nárůst objemu přepravovaných věcí. Za 15 let výkon silniční dopravy vzrostl o 51,1 %. Objem přepraveného zboží (v t) po silnici se za 15 let sice – stejně jako na železnici – snížil (o 27,9 %), nicméně výkony silniční dopravy (v tkm) vzrostly o 51,1 %, což bylo způsobeno růstem průměrné přepravní vzdálenosti ze 72 km v roce 1998 na 151 km v roce 2012.

Rozdílně se vyvíjela vnitrostátní a mezinárodní doprava. Zatímco výkon vnitrostátní silniční nákladní dopravy poklesl za 15 let o téměř 20 %, výkon mezinárodní silniční nákladní dopravy se více než zdvojnásobil (na 230,4 %).

Německo jakožto největší přepravce Evropy v silniční nákladní dopravě za 15leté období zvýšilo přepravní výkony silniční nákladní dopravy o 20 %. Slovensko se vyvíjelo obdobně jako ČR, zde výkony silniční dopravy vzrostly o 66,1 %. V Rakousku vzrostly výkony silniční nákladní dopravy o 61,9 %. Přepravní výkony silniční nákladní dopravy v Polsku vzrostly na více než trojnásobek a Polsko se tak po Německu stalo druhým nejvýznamnějším dopravcem EU28. [12]

Povinnosti řidiče:

Veškeré povinnosti řidiče během nakládky, jízdy a vykládky a postup v případě dopravní nehody jsou uvedeny v manuálu stanoveném dopravcem. Tento manuál má každý řidič k dispozici ve své kabině a slouží pro zamezení možných škod. Mezi nejdůležitější patří:

- hrozí-li pozdní příjezd na nakládku, je řidič povinen ihned informovat dispečera
- kontrola fyzicky naloženého zboží oproti počtu uvedeném v dodacím listě CMR
- pokud dojde během samotné nakládky k poškození obalů, pro velký počet nebude možno zboží přepočítat, nebude řidiči umožněn přístup k nakládce, zboží je nakládáno za deště či další skutečnosti, které by mohli poškodit zboží - vše řidič musí hlásit dispečerovi a výhrady zapsat do nákladního listu CMR
- po nakládce zabezpečit zboží proti pohybu pomocí kurt
- v závislosti na lukrativnosti zboží - přizpůsobit své chování a jednání během přepravy (dodržovat určené trasy, stavět na kamerově střeženém parkovišti)

Řidič ovšem někdy sám nezná přesný obsah jednotlivých položek. To pak řeší disponent, který na základě svých informací domlouvá záležitosti se zákazníky přepravy, potvrzuje objednávky a zároveň i podmínky přepravy.

- v případě škody zavolat policii, která sepíše protokol o škodě a pořídí fotodokumentaci - poškození plachty, vrat, utržení plomby, poškození zámku, případně okolí
- sepsat prohlášení, jak došlo k případné škodě a doručit jej na firmu

Nejčastější příčiny vzniku škodných událostí:

- nedodržení povinností řidiče, nedbalost
- obživa zlodějů - možnost prodeje ukradeného zboží na černém trhu
- zastavení na parkovišti bez kamer
- zlodějem může být i sám řidič (překupník)
- volba špatného nákladního prostoru - zákazník udává specifikaci požadavků na vozidlo
- dopravní nehody

Zamezení vzniku škodné události:

- zkušenosti řidiče a jeho schopnost předpovídat rizika
- proškolení řidičů i ostatních zaměstnanců, kteří jsou součástí přepravy (dispečer, disponent)
- zastavení na kamerově střeženém parkovišti, stát pod světlem
- vhodné zabezpečení návěsu mechanickými zábranami - plomba, kurty, zámky (poplašné i jiné)
- pohotová komunikace dispečera s řidičem, nainstalované handsfree

Způsob zjišťování viníka při pojistné události:

Odpovědnost dopravce je dána Úmluvou CMR, případně zákony jednotlivých států.

- pro zákazníky nebo pojišťovny je viníkem dopravní společnost, která odpovídá za své zaměstnance

- s řidičem (zaměstnancem) se řeší případná vina interně v rámci pracovně-právního vztahu. Netýká se to odpovědnosti dopravce - řeší se, zda a v jaké míře za danou škodu odpovídá zaměstnanec
- jestli je na místě kamerový systém, svědkové
- četnost událostí na jednoho řidiče - firma posuzuje, zda nejde z jeho strany o nedbalost, lhostejnost eliminovat rizika či nedodržování předpisů a povinností

4.2 Výsledky a vyhodnocení dotazníkového šetření

Cílovou skupinou pro tento dotazník byly řidiči, kteří mají internet a sdružují se na sociálních sítích ve skupinách pro řidiče kamionů. Další část respondentů byla oslovena přes své nadřízené pracovníky pomocí e-mailových adres a několik řidičů odpovídalo telefonicky či osobně při vykonávání své pauzy na parkovištích a odpočívadlech. Dohromady bylo získáno 60 odpovědí z 24 otázek. Dotazník je zpracován ve velké míře v podobě otevřených otázek, aby bylo dosaženo kvalitativních odpovědí. Zde jsou hlavní výsledky:

Ze vzorku 60 respondentů zodpověděli dotazník z více než 80 % muži a díky povaze tohoto povolání je pravděpodobné, že je tak vysoké obsazení tohoto pohlaví pro práci řidiče kamionu. Z hlediska věku nejvíce odpovídali muži ve středních letech, nejvíce jich však bylo ve věku 18-25 let, kteří se na internetu pohybují nejčastěji. Od věku respondentů se také odvíjela i doba trvání praxe pohybující se v největším měřítku od 3 do 5 let.

Obr. 9: Otázka č. 4

S jakým způsobem krádeže či poškození zboží v nákladním prostoru jste se setkal?

- krádežemi v době pauzy, kdy vůz stojí na parkovišti
- zmapováním obsahu návěsu nařiznutím plachty
- omámením spících řidičů v kabině vozidla
- při dopravních nehodách
- při nakládce / vykládce, kdy řidič nemá umožněno být přítomen
- stářím / opotřebením plachty
- běženci, kteří proniknou do nákladního prostoru
- žádné
- vyloupení kabiny

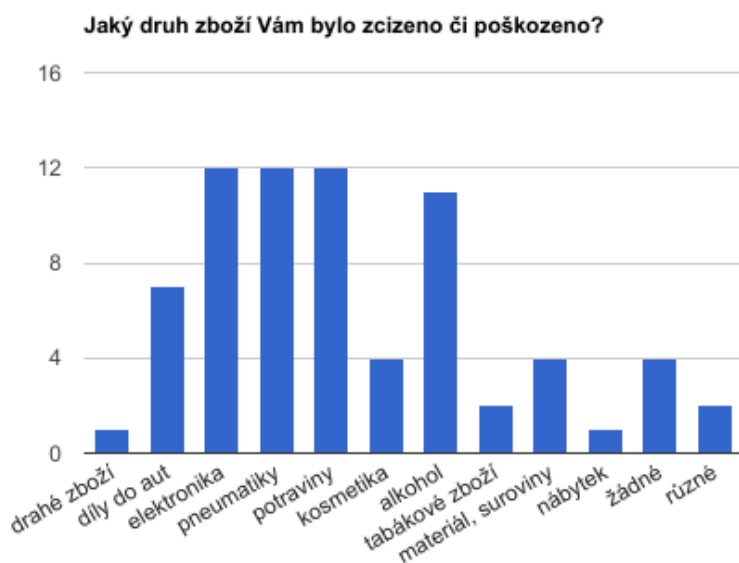


Zdroj: vlastní

Na otázku č.4 dotazovaní odpověděli, že se nejčastěji setkali s krádežemi v době pauzy z 25% kdy vůz stojí na parkovišti, z 21,7% při nakládce či vykládce, kde řidiči neměli možnost být přítomni a z 18,3%, kdy si zloději zmapovali obsah návěsu naříznutím plachty.

Respondenti v otázce č.5 byli dotazováni na četnost škod na přepravovaném nákladu během roku, kdy se tato událost při jejich pracovní náplni vyskytne 1-2x do roka.

Obr. 11: Otázka č. 6



Zdroj: vlastní

V otázce č.6 bylo zjištěno, co bylo těmto konkrétním respondentům kdy zcizeno či poškozeno. Nejvíce označovali elektroniku, pneumatiky, potraviny a alkohol.

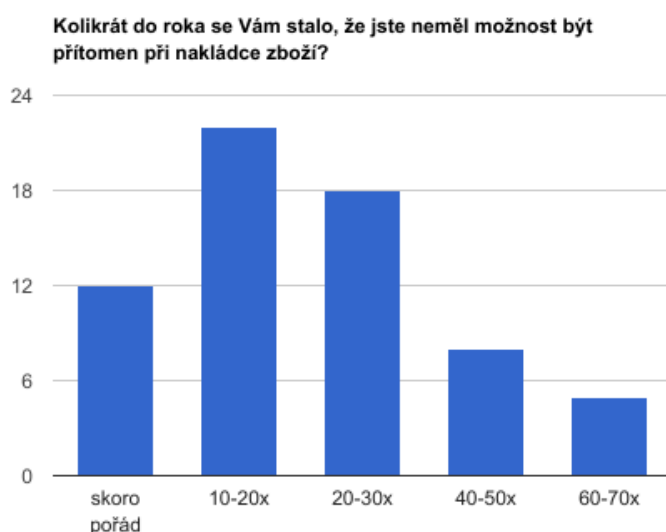
Řidiči v otázce č.7 označili jako nejvíce ohrožené komodity zboží, u kterých dochází k odcizení či poškození během přepravy ty samé komodity, které jim fyzicky byly zcizeny či poškozeny. Dále uvedli s menším stupněm rizika také díly do aut, kosmetiku, tabákové zboží, suroviny nebo materiál a nábytek. Tyto komodity se dají souhrnně označit jako zboží, které je lehce prodejné na černém trhu a tak je i vysoce poptávané mezi zloději.

V otázce č.8 se zjišťovalo, zda se respondenti setkali s loupežným přepadením, kdy byli omámeni chemikálii v kabině. Je až zarážející, že plných 16,4% mělo již takovou zkušenost. K těmto situacím dochází, když si řidič nechá drobnou mezeru pro lepší

ventilaci vzduchu u okna a zloději přes tuto mezeru vstříknou plyn pro omráčení řidiče, aby mohli bez větších problémů odcizit náklad. Je to velmi nebezpečné, jelikož řidiče tím můžou přiotrávit a způsobit mu větší zdravotní komplikace.

Na otázku č.9 - Kolikrát do roka se stala dopravní nehoda, při které bylo poškozeno zboží bylo odpovězeno s největším počtem hlasů 0x. Další větší skupinu tvořili řidiči s četností 1x a 2x do roka. Někteří řidiči uvedli četnost celou svou pracovní éru 15 let v počtu 1x.

Obr. 15: Otázka č. 10

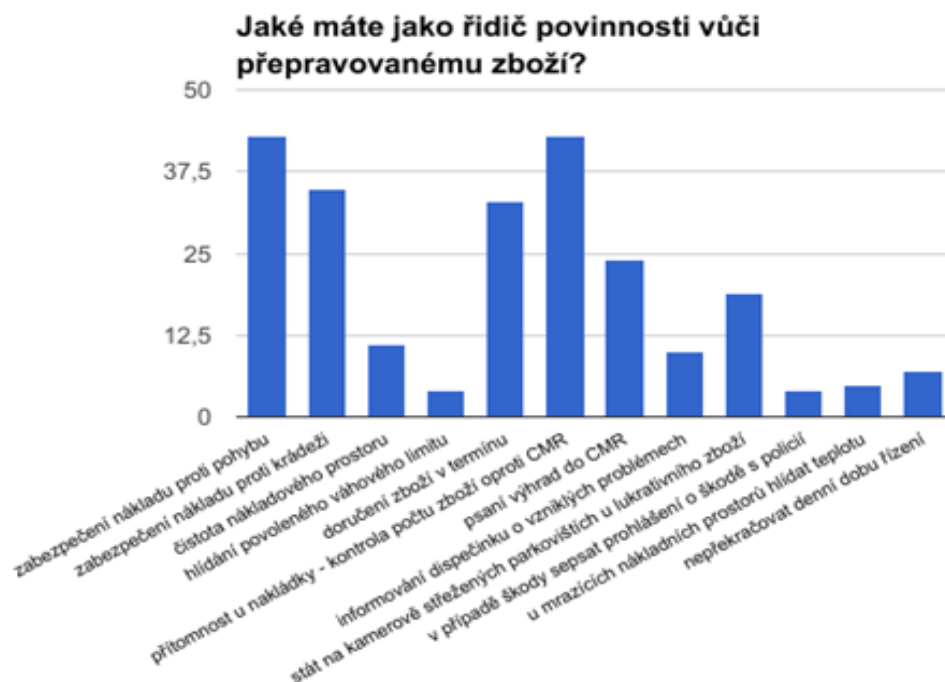


Zdroj: vlastní

V otázce č.10 byl odkryt problém s přítomností u nakládky zboží, jelikož při této situaci dochází také často ke ztrátě části nákladu či poškození obalů a obsahu v něm. Respondenti uvedli, že se jim tato situace stává skoro pořád, někteří zvolili jako nejčastější počet 10x, 30x a 50x.

Poškození zboží stářím natrženou plachtou řešila otázka č.11. Bylo zjištěno, že necelých 30% řidičů z dotazníku již řešilo tuto událost.

Obr. 17: Otázka č. 12



Zdroj: vlastní

Otázka č.12 měla odhalit, zda si jsou řidiči kamionů vědomi svých hlavních povinností vůči přepravovanému nákladu z hlediska odpovědnosti. Měli za úkol vyjmenovat alespoň 5 povinností. Nejvíce si vzpomněli na povinnost být přítomen u nakládky a kontrolovat počet zboží oproti CMR, dále na povinnost zabezpečit náklad proti pohybu a krádeži, doručit zboží v termínu a zapisování výhrad do CMR. Méně hlídané mezi řidiči jsou: udržování čistoty v nákladovém prostoru, hlídání si povoleného váhového limitu, informování dispečera o vzniklých problémech a nepřekračování denní doby řízení.

Tab. 3: Otázka č. 13

Které z těchto povinností se v praxi hůře realizují?	Proč?	Počet hlasů
Včasné doručení zákazníkovi	neovlivnitelné (provoz, kolona, nehoda)	14
Stavět na kamerově střežených parkovištích	málo volných míst ve večerních hodinách	13
Kontrola fyzicky naloženého zboží při nakládce	časová náročnost, často neumožněno	11
Nepřekračovat denní dobu řízení	málo volných parkovacích míst, spěchám na vykládku	11
Správné upevnění zboží, rozložení v návěsu	někdy neproveditelné, ale vysoce pokutováno	8

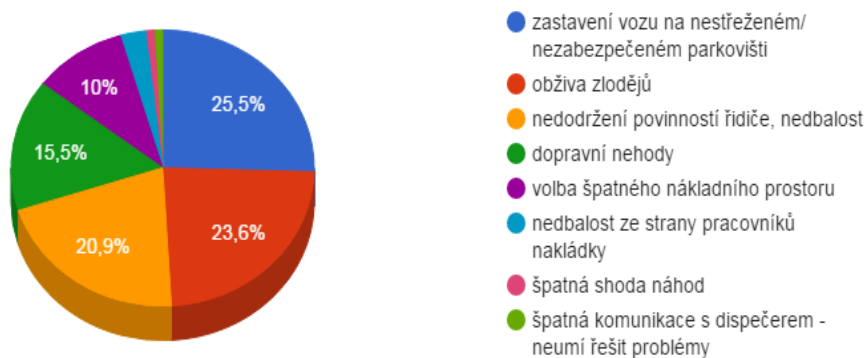
Zabezpečení vůči krádeži	velké množství zlodějů/neznám povahu zboží	5
Odhalit poškození zboží při nakládce	maskování (více ks najednou) / špatný přístup	3
Řešení problémů s dispečerem, hlavně v noci	občas neodpovídá, když ho potřebuji	2
Nepřekročení povoleného váhového limitu	není kam přeložit náklad	1
Vniknutí běženců do nákladového prostoru	není vždy možnost volit zabezpečená parkoviště	1

Zdroj: vlastní

Otázka č. 13 řešila povinnosti, které se v praxi pro řidiče hůře realizují. V největších počtech stejných odpovědí vyšlo: včasné doručení zákazníkovi kvůli neovlivnitelnosti situace v dopravě, kde často vznikají mimořádné události (kolony, nehody, uzavírky), kvůli kterým dochází ke zdržení během trasy. Další problém je stavění na kamerově střežených parkovištích kvůli nedostatku volných míst ve večerních hodinách či absenci těchto parkovišť na trase. Dále kontrola fyzicky naloženého zboží při nakládce kvůli její časové náročnosti nebo neumožnění být u ní přítomen. V neposlední řadě se obtížně realizuje povinnost nepřekračovat denní dobu řízení, ať už kvůli časové tísní při zdržení se během trasy a nutnosti doručení zboží tentýž den či nedostatku parkovacích míst.

Obr. 18: Otázka č. 14

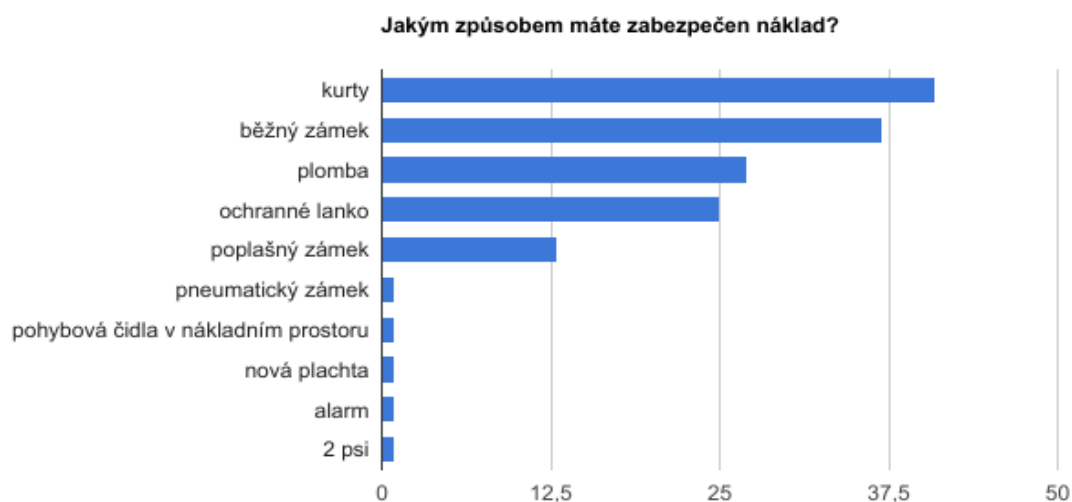
Co myslíte, že bývá největší příčinou vzniku škodné události?



Zdroj: vlastní

V otázce č.14 označovali respondenti jako největší příčiny vzniku škodných událostí: Zastavení vozu na nestřeženém/nezabezpečeném parkovišti, obživa zlodějů a nedodržení povinností řidiče.

Obr. 19: Otázka č. 15



Zdroj: vlastní

Otázka č.15 se týkala zabezpečení nákladu. Nejčastěji mají řidiči obsah návěsu zabezpečen pomocí kurt a běžného zámku. O něco málo menší počet hlasů získala plomba, ochranné lanko a poplašný zámek. Nejmenšího počtu dosáhl pneumatický zámek, pohybová čidla v nákladním prostoru a alarm. Jako kuriozita byla objevena možnost mít náklad střežen dvěma psy.

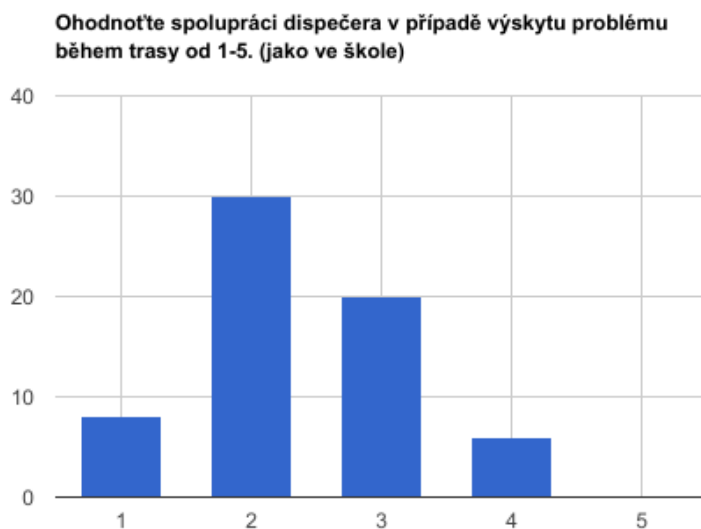
Seznam kamerově střežených parkovišť v EU má podle odpovědí v otázce č.16 pouze 67,2%. Tento seznam by měli řidiči dostat od všech svých zaměstnavatelů.

Otázka č.17 byla rozdělena do dvou grafů, ze kterých je patrné, že více jak polovina respondentů dostala během své práce pokutu za překročení povoleného váhového limitu.

Její výše se pohybovala v různých hodnotách kvůli odlišným velikostem překročení tohoto limitu a jejich posouzení policisty. Nejčastěji byli řidiči pokutováni od 300 do 500 Eur.

Pomocí otázky č.18 bylo zjištěno, že dochází k poměrně velké fluktuaci dispečerů, kteří zařizují trasu, komunikují s disponenty (ti komunikují se zákazníkem) a pro řidiče fungují jako hlavní řešitelé problémů během přepravy. Za rok se podle dotazníku na dispečerské pozici vymění 2 dispečeri.

Obr. 24: Otázka č. 19



Zdroj: vlastní

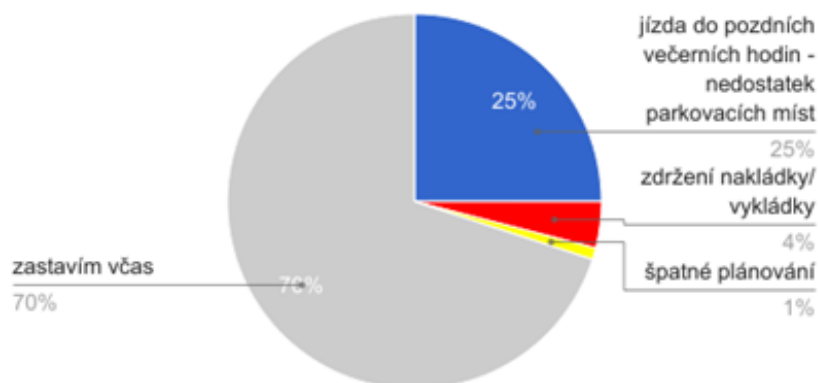
Otázka č. 18 sloužila k ohodnocení spolupráce dispečerů v případě vzniku problému podle školního známkování, které ukázalo, že většina dispečerů obdržela známku mezi 2-3.

Z otázky č.20 vyplynulo, že zhruba 30% respondentů hradilo svému zaměstnavateli spoluúčast při vzniklé škodě, která měla v nejvíce případech příčinu ve vzniku dopravní nehody.

Respondenti, kteří museli hradit spoluúčast za vzniklou škodu, uváděli jako nejčastější příčinu poškození zboží při dopravní nehodě. Dalším důvodem vzniku škody bývá prudké zastavení vozidla, kdy vlivem tlaku praskne uchycení popruhů a celý náklad spadne. Náklad může být také špatně zajištěný řidičem pomocí kurt a popruhů. Méně časté důvody bývají z hlediska běženců, kteří proniknou do nákladového prostoru a dojde k poškození zboží.

Obr. 26: Otázka č. 21

Kolikrát do roka se Vám stane, že překročíte povolenou dobu jízdy? Proč? V jaké výši jste byl pokutován?



Zdroj: vlastní

Otázka č.21 řešila problematiku překročení povolené doby jízdy, kde bylo odkryto, že v 70% času při výkonu práce řidiči stihnou zastavit včas, z 25% překročí tuto povolenou dobu jízdy z nedostatku parkovacích míst ve večerních hodinách a nutnosti jet dál, ze 4% je to zaviněno zdržením vozidla u nakládky či vykládky a z 1% vlivem špatného naplánování trasy.

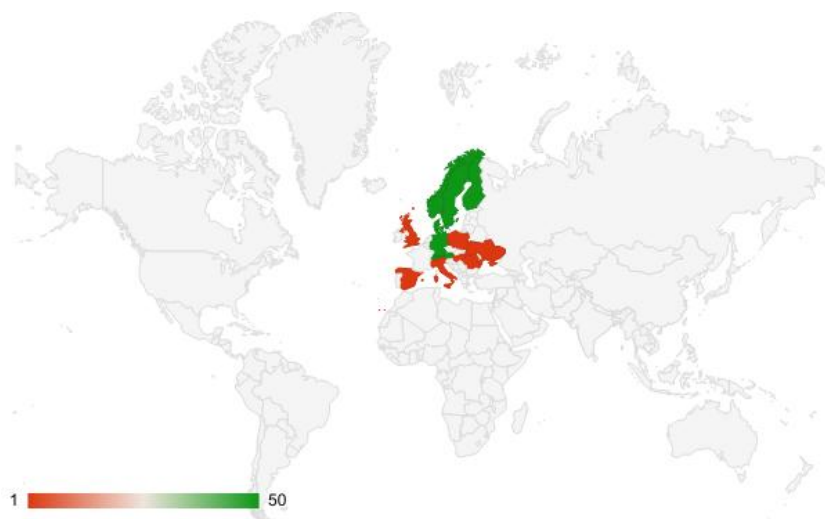
Cena pokuty se liší v závislosti na místě udělení pokuty (různé státy), také podle výše překročené hodnoty a posouzení policistou. Nejčastěji byla udávána výše pokuty v rozmezí od 100 do 400 Eur, avšak byly zaznamenán i případ sankce v překvapivé výši 1800 Eur udělené v Itálii. Oproti tomu jiný respondent byl pokutován ve Španělsku 70 Eury, jinému bylo v Rakousku nařízeno zaplatit 50 Eur.

Četnost zastavení vozidel na nestřeženém parkovišti je zaznamenána v otázce č.22. Zde jsou řidiči rozděleni do dvou skupin. Ti první taková parkoviště nevyhledávají vůbec, jelikož nepřeváží ve svém návěsu lukrativní zboží, které to vyžaduje a nebo jim zaměstnavatel taková parkoviště neproplácí. V grafu se objevuje četnost nezastavení díky této skupině jako nejpočetnější.

Druhá skupina řidičů by tyto parkoviště vyhledávat měla, avšak se dost často stává, že ve večerních hodinách nenaleznou volné parkovací místo. Dalším důvodem může být špatné naplánování trasy, ve které se tato parkoviště ani nevyskytuje.

Řidiči do dotazníku uváděli jako nejčastější příčinu nedostatek volných parkovacích míst, špatné naplánování trasy nebo komplikace na silnicích.

Obr. 28: Otázka č. 24: O jakých zemích víte, že zde dochází k častým krádežím či poškození zboží a naopak, které země jsou nejméně rizikové?



Zdroj: vlastní

V otázce č.24 byly zjišťovány nejrizikovější státy pro vznik škodných událostí a naopak ty bezpečnější, kde k nim dochází zřídka. Státy, o kterých se mezi řidiči ví, že jsou pro krádež či poškození přepravovaného zboží nejrizikovější, jsou: Francie, Itálie, Anglie, Španělsko, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Belgie, Ukrajina, Rusko a Slovensko. Řidiči naopak označili jako bezpečné státy: Švýcarsko, Německo, Rakousko, Norsko, Finsko, Švédsko a Dánsko.

4.3 Charakteristika zkoumané pojistné události

Na základě čl. 29 Úmluvy CMR bude podrobněji probrána problematika hrubé nedbalosti a vědomé lehkomyšlnosti. K nastínění dopomůže modelový případ ukazující, jak se tento článek projeví v praxi v jednotlivých možnostech řešení z pohledu chování řidiče a dopadu na náhradu škod v jednotlivých variantách. Cílem této analýzy je zjištění ideálního řešení k eliminaci rizik a co možná nejnižších škod.

4.3.1 Vymezení cílů řízení rizika a kontextu - modelová situace

Př.: Do návěsu nákladního vozu bylo naloženo lukrativní zboží (konkrétní parametry jsou uvedeny níže). Řidič nákladního vozu byl pověřen doručit náklad zákazníkovi ve stanovenou dobu uvedenou ve smlouvě. Souběžně s tím je povinen dodržovat zákonem stanovené povinnosti, mezi které patří řídit se stanovenou trasou, dodržovat povolenou dobu jízdy a pravidelné bezpečnostní přestávky. Dále je nutné zdůraznit, že v objednávce přepravy bylo uvedena povinnost parkovat pouze na střežených a zajištěných parkovištích a nevzdalovat se od vozidla.

Základní parametry převáženého zboží dle Objednávky mezinárodní přepravy byly shrnuty do přehledné tabulky níže:

Tab. 4: Základní parametry objednávky

Název zboží	Parfémy + kosmetika
Počet kusů	20 palet
Celková hmotnost	11764 kg
Rozměry (cm)	120 x 100 x 223 palety
Cena (USD)	855 626,31

Zdroj: vlastní

Nastane však nahodilá událost, při které se řidič zdrží v koloně vozidel po dobu 2 hodin.

Povinností odpovědného dopravce je reagovat na možné problémy a rizika vzniku škod v procesu výkonu mezinárodní přepravy, aktivně je vyhledávat, oceňovat a přijímat opatření, která zamezí jejich opakování. Pomocí metody risk managementu zde bude provedena analýza rizik, stanovení jejich priority a přijímání potřebných opatření k zamezení vzniku škod či jejich zmírnění.

4.3.2 Identifikace rizik a jejich sledování

V této kapitole budou vyobrazeny možné negativní vnější a vnitřní situace, které představují rizika pro dopravce. Z hlediska přepravovaného nákladu může dojít ke ztrátě, zničení či poškození převáženého zboží. Z hlediska povinností řidiče může dojít k sankcím ze strany zákazníka, kterému není zboží doručeno ve smluvený čas. V případě, kdy řidič překročí povolenou dobu jízdy a bude zastaven policejním orgánem, může být pokutován a omezen v činnosti řízení.

Stanovení významnosti rizik

Všechny tyto rizika mají pro dopravce velký význam, jelikož ohrožují více či méně jeho podnikání. Tyto rizika budou konkrétně sledovány v modelové situaci při jednotlivých skutečnostech a jejich možných variantách řešení.

Varianta č.1

Při nastalé dopravní situaci řidič nemá možnost dojet včas na vzdálené kamerově střežené parkoviště, aniž by překročil povolenou dobu jízdy.

Identifikace rizik

Jsou zde dvě rizika, nad kterými je nutné se při rozhodování rozmyslet. Buď se řidič rozhodne zastavit na nejbližším možném, avšak nestřeženém parkovišti nebo překročí povolenou dobu jízdy, aby vyhověl přání zákazníka zastavit na střeženém parkovišti.

a) Rozhodnutí č.1: Řidič při svém rozhodování udělil vyšší prioritu své povinnosti držet se povolené doby jízdy dle AETRU, a tak zastavil na prvním nestřeženém parkovišti.

Popis události

Během noci došlo k odcizení části nákladu kvůli nezabezpečenému a nestřeženému místu zastavení vozidla.

V následujících odstavcích bude zrekonstruován celý proces šetření tak, jak situace probíhá v praxi. Na konkrétním případě poskytnutém od pojišťovacího makléře budou vyobrazeny všechny doklady a protokoly, které pojišťovna vyžaduje či vyhotovuje. Bude poukázáno na průběh vyšetřování, zjišťování skutečností, důkazů k řešení této pojistné události a následně výši, v jaké pojišťovna vyplatí pojistné plnění včetně důvodů tohoto rozhodnutí. Pro rekonstrukci konkrétního případu bude nutné pozměnit názvy společností.

Ve chvíli zjištění řidičem o této skutečnosti došlo k oznámení dispečerovi a místní policii. Tato událost byla následně nahlášena pracovníkem dopravce určeným pro řešení pojistných událostí. Od pojišťovny bylo obratem požadován dodání prvotních dokumentů

k vyřízení škodné události, kterými byly oznámení pojistné události, kde jsou uvedeny základní údaje o škodné události a nákladní list CMR, popřípadě dodací list.

V průběhu vyšetřování pojistné události je nutné doložení dalších dokladů uvedeném v následujícím seznamu. Jejich včasné doručení znamená dřívější uzavření pojistné události:

- policejní protokol
- fotodokumentace
- potvrzení objednávky přepravy zákazníkovi
- Dispo (pokyny pro řidiče)
- TP vozidla
- prohlášení řidiče, jak k události došlo
- pozice vozidla ze satelitu
- škodní faktura od zákazníka
- obchodní faktura, kde je uvedena cena zásilky a hmotnost (s ohledem porovnání nárokované škody)

Okolnosti události

Dle vyjádření pojištěného k odpovědnosti bylo zjištěno, že ke škodné události došlo vlivem špatného naplánování trasy, kdy řidič musel vozidlo odstavit na uvedeném parkovišti z důvodu ukončení denního výkonu a pro dodržení nařízeného odpočinku. V důsledku toho nebyl splněn požadavek zákazníka pro zastavení vozidla se zásilkou na zabezpečeném parkovišti.

Tato situace byla likvidátorem označena jako vysoká škodná událost, která značí povinnost k odpovědnosti dopravce. Mezinárodní přeprava se řídí Úmluvou CMR, kde takovéto jednání dopravce je rovno hrubé nedbalosti, a tím se na dopravce nevztahuje omezená odpovědnost dle váhového limitu - v tomto případě by byl váhový limit **174.546,14 Kč**.

Na pojištěného byla vystavena faktura vlastníkem zboží za celkové množství odcizeného nákladu ve výši **40.113,63 USD / 980.096,32 Kč**, bez ohledu na váhový limit. Vzhledem

k tomu, že jednání pojištěného mělo podstatný vliv na vznik škodní události, ze strany likvidátora byl podán návrh na snížení pojistného plnění o **50%** za nepředcházení vzniklé škody v souladu s příslušnými pojistnými podmínkami.

Vyčíslení škody

V obchodní faktuře je vyobrazen výčet přepravovaných položek, počet kusů a cena za kus. 'Odsud byla zjištěna celková částka zásilky v hodnotě **855.626,31 USD** a následně vyznačeny odcizené položky v přesném množství.

V reklamační faktuře byly zjištěny konkrétní názvy odcizených parfémů a kosmetiky, jejich množství a cena. Celková škoda byla vyčíslena na **40.113,63 USD**.

V prohlášení od objednatele přepravy byla uvedena skutečná váha chybějícího zboží vztahující se k této pojistné události ve hmotnosti **613,10 kg**. Kurz ke dni uplatnění pojistné události byl **24,433 Kč/USD**. Pojišťovna stanovila maximální odpovědnost dopravce dle CMR.

Výpočet: $8,33 \times 613,10 \text{ kg} \times 34,177 \text{ SDR} = 174.546,14 \text{ Kč}$.

V likvidační zprávě od pojišťovny byl znovu uveden předmět pojištění, soupis a výsledný výpočet škody, která bude vyplacena na základě pojištění odpovědnosti za škodu na zásilce. Tabulka níže zobrazuje soupis škody:

Tab. 5: Soupis škody

Popis pojistné události:	odcizení části nákladu kosmetiky při přepravě
Výpočet škody	980.097 Kč
Snížení pojistného plnění (50%)	490.048 Kč
Spoluúčast (10%)	49.004,85 Kč
Celkové pojistné plnění	441.044 Kč
Výsledné pojistné plnění	441.044 Kč

Zdroj: vlastní

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že likvidátor pojistné smlouvy stanovil krácení pojistného plnění o 50 % (důvod uveden ve stanovení příčin následků níže) Pro dopravce to znamená, že musí reklamantovi uhradit druhou polovinu škody ze svých zdrojů.

Stanovení příčin následků

Tím, že řidič nákladního vozu nezastavil na parkovišti určeném zákazníkem, došlo ke kvalifikované odpovědnosti, jelikož k odcizení zásilky došlo v době, kdy byl za tuto zásilku zodpovědný a má povinnost škodu uhradit.

Zásilka je v kategorii "citlivé zboží", což znamená, že řidič měl povinnost konzultovat s dispečerem nebo disponentem parkování na jiném místě než bylo určeno. Tito lidé poté rozhodnou o alternativním řešení sami nebo po konzultaci se zákazníkem, který při těchto přepravách musí souhlasit s novým postupem.

Dalším zapříčiněním tohoto následku bylo pochybení ze strany disponenta, který měl požadovat od zákazníka seznam takových parkovišť, na kterých dle jeho požadavku v objednávce směl řidič zastavovat.

b) Rozhodnutí č.2: Řidič měl vyšší prioritu uchránit přepravovaný náklad zastavením na kamerově střeženém parkovišti dle objednávky přepravy, oproti tomu překročí povolenou dobu jízdy stanovenou AETREM o 2 hodiny kvůli vzniklé nehodě.

Identifikace rizika

Závažné riziko bylo v podobě samotného řidiče, který vlivem únavy mohl být nebezpečný sobě i okolí. Po náhodné kontrole policií by došlo k sankcím či k horším postihům ze strany policie za nedodržení bezpečnostní přestávky a stanovené doby jízdy.

Vyčíslení škody

Pravděpodobnost vzniku škody na přepravovaném zboží zaniká či se alespoň eliminuje, v závislosti na zastavení vozidla s nákladem na kamerově střeženém parkovišti. Oproti tomu zde vzniká riziko případných sankcí od policejního orgánu, kterými mohou být finanční postihy, odstavení vozidla, zákaz řízení a odnětí svobody, uvedené ve vnitrostátních právních předpisech.

Podle přílohy zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) byla vytvořena tabulka:

Tab. 6: Výčet protiprávních jednání řidiče

	Popis	Detail	Vysvětlení
Doba řízení	Překročení max.doby řízení o 20% a více.	10 hod + 20% >= 12 hodin	Čl. 6 odst. 1: Řidič prodloužil denní dobu řízení na 12 hod a více.
Doba odpočinku	Nedodržení min. denní doby odpočinku o 20% a více.	9 hod - 20% <= 7 hod 12 min	Čl. 8 odst. 2: V průběhu 24 hod čerpá řidič vcelku jen 7 hod 12 min a méně odpočinku.

Zdroj: vlastní

Na území ČR lze tento čin v blokovém řízení fyzické osoby pokládat za přestupek a stanovit pokutu do 5.000 Kč, ve správním řízení do výše až 10.000 Kč. Dále může nařídit zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku. Pokud se jedná o firmu, pak může být řešena blokově na místě v částce do výše 10.000 Kč. V případě že věc postoupí na krajský úřad, kdy podezřelým je firma, pak tyto náležitosti již nespádají pod policii ČR, ale pod samotný krajský úřad. Tento úřad může udělit pokutu až do výše 100.000 Kč dle závažnosti přestupku.[10]

Finanční postihy v ostatních státech EU mají značné odlišnosti. Polsko se vyznačuje velkou přísností z hlediska posuzování závažnosti přestupku a tím může být řidič sankcionován za překročení AETRU byť jen o 2 minuty pokutou až ve výši **900 Eur**. Maximální výše pokut v Rakousku, Německu, Irsku a Kypru činí **5.000 Eur** a více. Poměrně vysoké sankce jsou ve Španělsku a Maďarsku. Oproti tomu ve Francii může pokuta dosahovat rozmezí **od 35 do cca 90 Eur**. Ve Finsku mají jedinečný přístup, kde sankce vypočítávají na základě **denních pokut**, které zohledňují i jiné činitele, například denní příjem či počet dětí osoby, které je sankce uložena.

V případě závažných porušení dochází k dostavení vozidla. To má zajistit dostatečnou dobu odpočinku řidiče. Tuto možnost ve svých právních předpisech umožňuje pouze 15 států EU. Odnětí svobody je možné jen v Rakousku, Dánsku, Irsku, Francii, Lucembursku, Spojeném království a na Kypru, přičemž některé z nich toto umožňují jen v případě, že řidič nezaplatí pokutu.

Dočasné odnětí řidičského oprávnění je možné jen v Bulharsku, Řecku, Itálii, Spojeném království a Dánsku a karty řidiče pouze na Slovensku. [11]

Stanovení příčin následků

První příčinou takového jednání řidiče mohlo být, že byl řidič nedostatečně informovaný o výši pokut v daném státě, kde se nacházel. Mohl být také málo zkušený či zaběhlý v těchto situacích.

Pokud však řidič vzal na vědomí možnost pokutování policií a byl si vědom možné výše pokuty, činil tak záměrně. Výše pokuty tak nemohla být vyšší než výše škody na odcizeném zboží s přihlédnutím k vysoké pravděpodobnosti vzniku krádeže za účelem zpeněžení zcizeného zboží na černém trhu.

Varianta č.2

Povinností řidiče jsou jako ve variantě č.1 stejné. Zastavení na kamerově střeženém parkovišti a zároveň dodržení povolené doby jízdy dle AETRU, kdy je ve dvouhodinovém časovém nesouladu.

Rozhodnutí: Řidičovo uvažování má neobvyklé řešení. Zastavit na nejbližší benzínové stanici mezi stojany přímo pod kamerou, aby bylo zajištěno včasné vykonání bezpečnostní přestávky a ochrana převáženého zboží před krádeží. Řidičova snaha obsluze ozřejmit důvod požadavku vede k ukázání nákladního listu CMR a ceny zboží v nákladním prostoru. Tento nápad nebyl obsluhou přijat a bude požadován jeho odjezd. Postoj řidiče to nemění a je přivolána policie. Znovu se řeší obsah návěsu, cena zboží a případné riziko odcizení za předpokladu, že nákladní vůz nebude stát pod kamerovým systémem a také fakt, že tachograf neumožňuje další jízdu. S policií je nakonec domluveno přenocování pod osvětlením a kamerami benzínové čerpací stanice. Náklad je uchráněn aniž by došlo k porušení zákona o provozu vozidla.

Identifikace rizika

Jelikož se jedná o zkušeného řidiče, který má všechny předpoklady pro jeho označení za kvalifikovaného pracovníka dopravce, byly tímto alternativním způsobem řešení odstraněny obě nežádoucí rizika.

Vyčíslení škody

V tomto případě není důvod provést výpočet škody, jelikož k žádné nedošlo.

Varianta č.3

Při této variantě se řeší dojezd do místa vykládky. Kvůli dvouhodinovému zpoždění musí být řidičem učiněno rozhodnutí, zda dodržet povolenou dobu jízdy a zastavit na kamerově střeženém parkovišti, jelikož to tachograf ještě umožňuje nebo přijet na místo vykládky pozdě, ale ještě v ten samý den.

Rozhodnutí: Řidičovo rozhodnutí vede k nejbližšímu hlídanému parkovišti a dodržení maximální doby dojezdu. Záporná stránka tohoto jednání je, že náklad nebude přepraven ještě v ten den na místo určené vykládky. Rozhodnutí vyplynulo na základě zvážení možnosti rizika odcizení a výši pokuty za nedodržení povolené doby v tachografu po domluvě s dispečerem.

Identifikace rizika

Z důvodu nedodržení lhůty, ve které mělo být zboží doručeno k místě vykládky, plyne riziko škody z prodlení, kterou má zákazník uvedenou ve smlouvě s dopravcem.

Vyčíslení škody

Tato škoda se liší v závislosti na podmínkách sjednaných mezi těmito stranami.

4.3.3 Vyhodnocení variant řešení s rozdílnými výsledky

Pro zhodnocení těchto variant je důležité zmínit, že každá situace má své odlišnosti. Pokud řidič veze v nákladovém prostoru zboží, které je lehce prodejné na černém trhu a má vysokou hodnotu, je více než pravděpodobné, že dojde na nestřeženém parkovišti ke krádeži. Jde zde také o štěstí na jednotlivé policisty, jelikož každý může překročení dle AETRU zhodnotit méně či více závažným způsobem.

Naopak pokud řidič neveze nic, co by mohlo být pro potenciální zloděje zajímavé a pokud mu např. zaměstnavatel nehradí parkovné na těchto zabezpečených místech, řidič zde logicky nezaparkuje.

Dalším důvodem bývá, že po určené trase, po které nákladní vůz jede, se žádné takové parkoviště nevyskytuje nebo je přeplněné, proto řidič nemá důvod jej vyhledávat.

Dále je třeba zmínit, že hlavně ve večerních hodinách, kdy spousta řidičů vykonává pauzu přes noc, bývají všechna parkoviště pro kamiony přeplněná a velmi těžko se hledá místo na zaparkování. To je důvodem, proč řidiči často překročí denní dobu řízení.

Jako ukázkový příklad správného řešení problému je uvedena varianta č.2, při které nedošlo k žádné škodě ani pokutě. Je to dané výsledkem řidičových zkušeností a schopnosti předpovídat. Samozřejmě v jisté míře měl štěstí na povahu a posudek policistů, kteří vozidlo nechali stát na benzínové stanici pod světlem.

5 Návrh optimálního řešení

Z analytické části, kde byly nejprve pomocí kvalitativního rozhovoru odkryty rizika vyskytující se během přepravy zboží, následoval dotazník pro řidiče kamionů, jehož otázky plynuly z výše uvedeného rozhovoru. Tyto specifikované otázky zacílené na danou problematiku vytvořily souhrn výsledných grafů a tabulek. Dále byla vytvořena modelová situace pojistné události s jednotlivými variantami řešení.

5.1 Zvládnutí, zmírnění rizik

V této části kapitoly budou shrnuty zjištěné informace o daných rizicích a budou k nim vytvořeny doporučení, díky kterým lze předejít škodám či zmírnit následky škod na přepravovaném nákladu.

V rozhovoru bylo potvrzeno, že se řidiči nejčastěji setkávají s krádežemi v době pauzy, během nakládky či vykládky ve chvíli jejich nepřítomnosti či zmapováním obsahu návěsu nařiznutím plachty. Tyto odpovědi tvořili nejvyšší procenta hlasů dotazníku.

Dále bylo zjištěno, že se v průměru každému řidiči v ČR stanou ročně 1-2 škodné události. Je logické, že se každé události nedá vždy předejít, ale je zde určitý prostor pro zlepšení. Nejčastější příčiny vzniku těchto událostí jsou zastavování vozů s drahým nákladem na nestřežených parkovištích a časté nedodržení povinností řidiče.

V otázce, zda řidiči mají dostačující povědomí o svých povinnostech vůči přepravovanému nákladu, řidiči překvapili svou znalostí, avšak měli by klást větší důraz na včasné oznámení vzniklých problémů dispečerovi, zejména zdržení se na trase a vznik časového nesouladu s termínem vykládky.

Dispečer by měl taktéž pohotově zareagovat v jakékoliv době na požadavky řidiče. K tomu se váže další zjištěný problém spočívající v profesní kvalitě dispečerů, kteří jsou v dnešní době ve vyšší míře fluktuace, a to má za následek nižší míru odbornosti a zkušeností, která často vede ke vzniku škodných událostí. Velmi často v praxi dochází k nedorozumění mezi dispečerem a řidičem, které bývá příčinou špatně řešených problémů.

V otázce, zda si řidiči plní své povinnosti řidiče, se vyskytl další velký problém. Dle dotazníku se velmi často řidičům stává, že jim není umožněna přítomnost při nakládce či vykládce. Během těchto procesů v praxi často dochází ke ztrátám, poškození přepravovaného zboží či jeho obalu, které řidič nemá možnost kontrolovat. Je to dáno interními předpisy ve výrobních podnicích, které si tímto chrání své výrobky a těsně po naložení do nákladního prostoru jej zabezpečí ochrannou plombou, na kterou nikdo do místa vykládky nesmí sáhnout. Řidičům bude v tomto případě doporučeno, aby skutečnost, že neměli možnost zkontrolovat počet a bežeškový vzhled zboží oproti dodacímu listu vždy zapsali jako výhradu do nákladního listu CMR.

Pokud jsou dle dotazníku nejohroženější komodity elektronika, pneumatiky, potraviny, alkohol, kosmetika a tabákové zboží, mělo by se dbát na jejich dokonalejší zabezpečení. Bylo zjištěno, že ne každý při zabezpečování svého nákladu využije všechny dostupné zabezpečovací prostředky. Velmi malé procento využívá poplašné zámky, které začnou vydávat ohlušující alarm při jejich neodborné manipulaci. Dále by se dalo doporučit nainstalování pohybových čidel v nákladním prostoru. Velmi by se tím snížilo procento poškození zboží kvůli vniknutí běženců do nákladního vozu.

Z dotazníku dále vyplynulo, že vlivem stárí plachty na návěsu vzniklo již 30% dotazovaným škoda na přepravovaném nákladu, kterému se dalo předejít častější kontrolou plachty, zejména v oblasti ohybů, které jsou rychleji opotřebované. Běžně se řidiči setkávají také s naříznutím kusu plachty do tvaru značky "Nike", pomocí které si zloději snadno mapují obsah návěsu. Řidiči by měli každý den zkontrolovat celý obvod návěsu a případnou díru zalepit, aby nedošlo k nechtěnému poškození zboží vlivem počasí.

Z hlediska zastavení vozidla vezoucího takto lukrativní zboží by bylo vhodné doporučit dispečerům vyhledávat a přizpůsobit pro řidiče trasu tak, aby mohli zastavit na zabezpečeném a kamerově střeženém parkovišti. Všichni řidiči by měli obdržet od svých zaměstnavatelů seznam těchto parkovišť, ovšem podle dotazníku jej má pouhých 67% řidičů. Pro lokality s omezeným počtem těchto parkovišť či omezeným počtem

parkovacích míst je třeba doporučit výstavby nových a rozsáhlejších parkovišť pro tyto účely, aby tak často nedocházelo k tomu, že řidič nemá kde zaparkovat.

5.2 Zásady pro zamezení vzniku pojistné události

Na základě shrnutí největších problémových oblastí v odpovědnosti dopravců za škodu při přepravě nákladů byly vytvořeny zásady pro eliminaci vzniku škod.

- a) Častá kontrola kvality plachet na návěsu, čímž se předejde k protržení části plachty a k poškození obsahu nákladového prostoru vlivem nepříznivého počasí.
- b) Využití kvalitních a moderních zabezpečovacích prvků vozidel k zabránění škodných událostí. Tyto prvky jsou zejména: kurty, zámky, plomby, kovová lanka, kamerové systémy na parkovištích, poplašné zámky, alarmy a pohybová čidla v nákladním prostoru.
- c) Dokumentování výhrad do listu CMR v případě, kdy řidiči není umožněna přítomnost nakládky. V takové chvíli požadovat potvrzení od odpovědné osoby zabezpečující nakládku.
- d) Zajištění častějšího odborného školení nových i stávajících řidičů. S touto návazností absolvování dvouměsíční praxe nových řidičů se zkušenými řidiči na cestách.
- e) Kompetentní pracovníci na dispečerské pozici - v situacích časové prodlevy vůz nestihne dorazit na naplánované místo odpočinku střeženého kamerovým systémem či včas nestíhá přijet na místo vykládky. Řidič tuto skutečnost s předstihem ohlásí dispečerovi, který musí umět nalézt správné řešení k zamezení jakéhokoliv rizika škody. Dále je nutno klást důraz na pohotovou odpověď při jakékoliv denní či noční době.
- f) Zajištění zákonem povoleného váhového limitu zboží v nákladovém prostoru vozidla z důvodu zamezení jeho přetížení. Za toto bezpodmínečně ručí dispečer a disponent.
- g) V případě převozu citlivého či zvláště cenného zboží je třeba poskytnout od dispečera či disponenta vůči řidiči kvalitnější a větší součinnost. V případě časové prodlevy na zvolené trase je třeba, aby se dispečer či disponent vzhledem k přepravě zmíněného zvláště cenného zboží zaručil, aby řidiči kamionu zajistil bezpečné a střežené místo pro odpočinek.

Závěr

V praxi často dochází k situacím, které se nedají předvídat ani ovlivnit, a proto je zásadní, aby byl dopravce vhodně odpovědnostně pojištěn a případné dopady škodných událostí měl možnost ze sjednaného pojistného plnění uhradit. Případů, kdy se dopravce nezproští odpovědnosti za způsobenou škodu přibývá kvůli striktnějším znaleckým posudkům, na jejichž základě soudy rozhodují nebo podle přísnějších vyjádření likvidátorů pojistných smluv. Následkem těchto verdiktů bývá krácení pojistného plnění či jeho úplné zamítnutí.

Původním záměrem této práce bylo zanalyzovat pojistné produkty vázané k těmto rizikům. Avšak během zjišťování informací a okolností vyskytujících se v praxi bylo zjištěno, že důležitější pro snížení pravděpodobnosti vzniku takových škod je jejich předcházení v podobě správného chování všech účastníků tohoto podnikání včetně optimalizace procesů a prostředků během přepravy.

Tato práce byla především zaměřena na jednání odpovědných pracovníků během přepravy, na vazby mezi nimi a jejich chování k přepravovanému nákladu. Analýza tohoto problému začala kvalitativními rozhovory, kterými se podařilo zacílit na problémy hlubšího charakteru na které navázalo dotazníkové šetření pro řidiče nákladních vozidel. Následně byla představena modelová pojistná událost, ze které byly vytvořeny možné varianty řešení situací dějících se v praxi. U jednotlivých variant došlo i k vyčíslení škod.

Během analýzy bylo zjištěno, že bezproblémový průběh celého procesu přepravy nezáleží jen na řidiči, který musí znát a dodržovat své povinnosti vůči přepravovanému nákladu. Záleží také ve velké míře na dispečerech, kteří spolu s disponenty musí stanovit vhodnou trasu, naplánovat veškeré detaily přepravy a pohotově řešit případné komplikace s řidičem. K tomu se váže další zjištěný problém spočívající v profesní kvalitě dispečerů, kteří jsou v dnešní době ve vyšší míře fluktuace, a to má za následek nižší míru odbornosti a zkušeností, která často vede ke vzniku škodných událostí. Proto je nutné, aby dopravci své dispečery již při nástupu do zaměstnání kvalitně a prakticky zaškolili.

Mezi hlavní východiska problému s odpovědnostními škodami patří v první řadě zodpovědné chování řidiče. Člověk vykonávající toto náročné povolání musí předpokládat a umět pohotově zareagovat při první známce komplikace. Řidič si také musí uvědomit, že

v každém státu platí jiná pravidla, podle kterých by se měl řídit, jelikož s těmito odlišnými pravidly jsou spjaty i vysoké sankce a značný dopad škod. Nutné je dodržování maximální povolené doby jízdy, jelikož při jejím překročení může být řidič značně unaven a pravděpodobnost vzniku škody se tak násobí.

Velmi často dochází k situacím, kdy řidiči nemají možnost být přítomni při nakládce, aby zkontrolovali obsah naloženého zboží oproti objednávce přepravy. Je nutné tuto skutečnost pokaždé zaznamenat jako výhradu do nákladního listu CMR, aby byl řidič ochráněn před případnou úhradou škody.

Dalším klíčovým poznatkem je dostatečné a kvalitní zabezpečení návěsu s přihlédnutím k vlastnostem zboží umístěného uvnitř. Pokud je převáženo zboží lehce prodejné na černém trhu, je vhodné vyhledat uzavřené parkoviště střežené kamerovým systémem i za předpokladu, že řidič překročí povolenou dobu jízdy kvůli nedostatku volných parkovacích míst. V návaznosti na tento problém byla doporučena výstavba či rozšíření nových kamerově střežených parkovišť v oblastech s nízkým počtem míst na zaparkování.

Doprovce nese za zboží během přepravy plnou odpovědnost a měl by znát a zajistit všechna možná opatření, jak vzniku odpovědnostních škod předejít.

Seznam použité literatury

- [1] MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E. a SATO, A., Mezinárodní obchodní operace, 1.vyd. Praha: GRADA, 2007. ISBN 978-80-247-1590-2.
- [2] Krofta, J.: Převážní právo v mezinárodní kamionové dopravě. Praha: Leges, 2015. ISBN 978-80-7502-082-6.
- [3] HARTMANOVÁ, Hedvika. Mezinárodní úmluva CMR z pohledu náhrady škody. Logistika: Procesy [online]. 2013. (6) [cit. 2017-01-19]. Dostupné z: http://www.bpvbp.com/download/publications/hha_mezinarodni_umluva_crm_nahrada_skody_06_logistika.pdf.
- [4] BULLETIN: ČESKÉ SPOLEČNOSTI PRO DOPRAVNÍ PRÁVO, Výtahy z několika rozsudků vyšších německých soudů k problematice článku 29 Úmluvy CMR. 2015(č.2).
- [5] SEDLÁČEK, Pavel. Úmluva CMR: (komentář) : mezinárodní silniční nákladní doprava : soudní rozhodnutí : výklad jednotlivých ustanovení. Praha: VOX. 2009. ISBN 978-808-6324-821.
- [6] Režim práce a odpočinku u řidičů v silniční dopravě, 2014. In: Bozpinfo.cz [online]. [cit. 2017-02-26]. Dostupné z: <http://www.bozpinfo.cz/rezim-prace-odpocinku-u-ridicu-v-silnicni-doprave>.
- [7] ČR, 12bodu.cz: Nedodržení bezpečnostních přestávek, In: . ročník 2011-2017. Dostupné také z: <http://www.12bodu.cz/bodovany-prestupek-23-1f-39.html>.
- [8] ČR, Doprava v praxi: AETR, 2012. In: Dostupné také z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>.
- [9] ČR, Trestní zákoník - § 272 Obecné ohrožení: zakony.centrum.cz, 2015. In: . Dostupné také z: <http://zakony.centrum.cz/trestni-zakonik/cast-2-hlava-7-dil-1-paragraf-272>.
- [10] JEMELKA, Luboš. Zákon o přestupcích a přestupkové řízení: komentář. Vyd. 2. V Praze: C.H. Beck. Beckovy komentáře. 2013. ISBN 978-80-7400-501-5.

- [11] BRUSEL, ZPRÁVA KOMISE: Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě, 2009. In: Dostupné také z: [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com\(2009\)0225_/com_com\(2009\)0225_cs.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2009)0225_/com_com(2009)0225_cs.pdf).
- [12] Ročenka dopravy: Ministerstvo dopravy. In: Sydos [online]. [cit. 2017-03-23]. 2015. ISSN 1801 3090. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka 2015/rocenka/htm_cz/index.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka%202015/rocenka/htm_cz/index.html).
- [13] Statistické přehledy kriminality [online], [cit. 2017-03-21]. Dostupné z: www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality-za-rok-2010.aspx.
- [14] Pojištění odpovědnosti silničního dopravce: Česká pojišťovna [online], In: [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dopravce>.
- [15] CLARKE, Malcolm A. International carriage of goods by road: CMR. Sixth edition. New York, NY: Informa Law from Routledge, 2014. ISBN 9780415710169.
- [16] TICHÝ, Milík. Ovládání rizika. Analýza a management. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-415-5.
- [17] SMEJKAL, Vladimír a RAIS, Karel. Řízení rizik: ve firmách a jiných organizacích. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha : Grada, 2006. ISBN 80-247-1667-4.
- [18] ČERMÁK, Miroslav, Analýza rizik: Identifikace hrozeb.[Online] 13.10.2012. [cit: 2017-04-16] <http://www.cleverandsmart.cz/analyza-rizik-identifikace-hrozeb/>.
- [19] Model procesu rizik: Risk management, 2008. In: Účetní kavárna [online]. [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: http://www.ucetnikavarna.cz/archiv/dokument/doc-d9197v12016-risk-management/?search_query=%24issue%3D34I66.
- [20] Kvalitativní výzkum. HENDL, Jan. Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace. Praha: Portál, 49 - 55, 2005. ISBN 80-7367-040-2.

Přílohy

Příloha A: Kvalitativní rozhovor

1. Jakým způsobem dochází k běžným pojistným událostem, pokud budeme hovořit o pojištění odpovědnosti za škodu?

Často se děje, že si zloději mapují obsah návěsu pomocí rýhy do plachty nožem, aby nemuseli hned otevírat celý návěs. Tato díra má většinou tvar značky Nike, nebojí se jich udělat hned několik, aby se baterkou mohli podívat, co každý kamion veze za náklad. Pokud se jedná o lukrativní zboží, nebojí se utrhout celní plombu, sundají ochranné lanko, otevrou vrata a kradou. Často jsou v tzv. "gangu", kde jich je víc, vyskáčou z dodávky a v tu chvíli je řidič bezbranný. Nemá tedy smysl vycházet ven, jsou totiž schopní na řidiče vytáhnout nůž a fyzicky ho napadnout způsobem, kdy jde mnohdy o život.

Může se stát, že je plachta na návěsu již stářím či opotřebením na různých místech natržená, nejčastěji u stropu v ohybu. Tím může dojít k poškození obalu zboží. Pokud je obal dostatečně kvalitní, zboží se nic nestane. Takhle se mi třeba promočili kartonové obaly a když jsem přijel na vykládku, okamžitě jsme toto poškození vyfotili a zapsali do CMR .

2. U kterých komodit dochází nejčastěji k odcizení?

Je třeba uvést krádež pneumatik, jelikož se jedná o velice žádané zboží. Zvlášť si musíme dávat pozor, když jedeme do Anglie nebo do Francie. Pod belgickými hranicemi je nakládka, která trvá poměrně dlouho a kde máme podezření, že ti zloději už bývají předem obeznámeni, že jsme naloženi a doprovázejí nás už od skladu, následně na to většinou v Belgii, při první noční zastávce, je velmi vysoká pravděpodobnost, že nás vykradou. Většinou mají velkou dodávku, kam se vejde cca 250 pneumatik.

3. Jaké máte jako řidič povinnosti?

Pokud je to možné, musíme zkontrolovat, jestli při nakládce zboží sedí to, co je v dodacím listu oproti tomu, co je fyzicky v návěsu kamionu.

Další naší povinností je určovat lukrativnost zboží a podle toho se chovat. Máme například přímo zvolenou trasu, kterou musíme jet, dále určené kamerově střežené parkoviště, kde musíme zastavit na pauzu. Jsou sice placená, ale nám to firma proplácí, takže nemáme důvod tam nezastavovat. Pokud to řidič nedodrží, je to jeho hloupost a škoda jde za ním. Zvlášť pokud se to řidiči stává často, firma na něj pohlíží buď jako na zloděje, který si zboží krade sám nebo za člověka, který není dostatečně zodpovědný, aby dodržoval stanovená pravidla firmy pro zaměstnance.

Dále řešíme utečence. Když uvedu jako příklad Anglii, tak máme nařízeno, že od Bruselu už nesmíme zastavovat na žádném parkovišti, jelikož tam hrozí vloupání utečenců do návěsu - tedy jejich nezákonné přepravování a také poškození, znehodnocení či zničení zboží. Pokud přečkávají cestu v návěsu, tak tam musí i vyměšovat atd, kde dojde k poškození zboží mechanicky i hygienicky. V místě vykládky potom nelze náklad složit.

Také máme při nakládce povinnost zkontrolovat, jestli to, co mi naloží, odpovídá počtu uvedeném v dodacím listě.

Jsou situace, kdy se řidič ani k nakládce nemá možnost dostat. Dostanu pokyn, k jaké rampě mám nacouvat, k nim mě nepustí, zvlášť když jde o něco lukrativního, po naložení mi dají znamení ať poodjedu a oni tam zacvaknou plombu. To ihned napíšu do CMR (nákladní list), že jsem mi nebyl umožněn přístup k nakládce a v tu chvíli jsem krytý. Pokud mi tam plombu nedají a umožní mi být u nakládky přítomen, je více možností. Buď jsou v CMR uvedeny jen počty zboží po paletách nebo různých druhů a velikostí kartonů, což nelze spočítat. Vše je stažené pevnou folií k sobě a já to rozdělávat nesmím.

4. Co si myslíte, že je příčinou vzniku této události?

V případě krádeže pneumatik je to obzvláště zlodějů, kteří se živí vykrádáním a následným prodejem.

Dále když řidič nezajede na hlídané parkoviště nebo se stává, že sice zajede na parkoviště střežené kamerou, ale ty jsou v tu chvíli mimo provoz.

Také se bohužel stává, že zloděj může být i sám řidič. Může to být tzv. "tipař", který svým lidem sdělí odkud kam jede, co veze a kde mu to zboží předá a prodá.

Ke škodné události může dojít i z nedbalosti řidiče, pokud vidí, že se mu stáří či opotřebením ničí plachta návěsu a tím pak může dojít k promočení a znehodnocení jak obalu, tak i samotného zboží. Řidič by tedy měl jet do servisu a nechat si plachtu vyměnit. Vše by měl ohlásit, jelikož firma je povinna zajistit jakýkoliv servis, aby měl řidič nákladní vůz v pořádku.

Firma občas volí špatný druh nákladního prostoru, který neodpovídá převáženému zboží. Např. místo do chladicího pevně uzavřeného návěsu zboží nechají naložit do klasického.

5. Jak se dá zamezit vzniku škodné pojistné události?

Často je to na samotném řidiči, okolnosti můžou být různé a pokud už máte zkušenosti, dá se udělat ledaco, aby se zamezilo vzniku nějaké události, např. krádeži.

Jednou jsem například vezl velké LCD televize, které jsou v obrovských obalech, chráněné polystyrenem a bublinkovým obalem. Na celý návěs se mi jich tam vešlo jen 10. Naložil jsem je v Římě na letišti v pátek večer a mě už končil výkon. Zjišťoval jsem si tenkrát, kde je hlídání parkoviště, ale neměl jsem šanci nikam dojet. Vyřešil jsem to následovně. Zajel jsem na benzínovou pumpu přímo ke stojanu pod kamery, šel jsem za obsluhou a vysvětlil jim, že vezu lukrativní zboží. Ti mě tam samozřejmě nechtěli nechat a tak jsme zavolali policii. Těm jsem ukázal dodací list a znovu jsem jim vysvětlil důvod, proč tam chci zůstat. Z toho důvodu, aby policie nemusela druhý den ráno řešit trestní oznámení vykradeného kamionu, tak mě raději nechali na tomto místě v kamionu přenocovat.

Pokud to jde, řidič by měl zajet na parkovací místo, které je střežené kamerovým systémem. Na těchto místech je tedy sníženo riziko kriminality, jelikož kamiony jsou snímány jak při vjezdu na parkoviště, tak při jeho výjezdu. Na těchto parkovištích si stoupat co nejvíce na viditelná místa pod světlo lamp.

Dále je to správné zabezpečení návěsu - zaplombování zboží již při nakládce. Pokud toto není, mám k dispozici firemní plombu, kterou si zboží mohu sám zabezpečit. Také je vhodné použít pevné dráty a kurty k upevnění.

Další důležitou věcí pro zamezení protiprávního jednání jsou poplašné zámky, které začnou vydávat hlasité řinčení při jeho sebemenší manipulaci. Sice to neznamena, že se tím spustí hlášení na firmu, ale upoutá to pozornost řidiče a širého okolí.

6. Jak se k tomu staví Vaše firma?

Já jakožto řidič s několikaletou praxí nemám v posledních letech žádné škody. Jsem schopný ve spoustě ohledech předvídat a zajistit si vše tak, aby k ničemu nedošlo, krom těch událostí, které nemůžu nijak ovlivnit. Vedení firmy ví, že já zboží raději přikurtuji několikrát, aby se se zbožím nic nestalo, a tak se ke mě firma staví vstřícně.

Například se stalo, že mi ukradli 2 pytle s bramborami, jelikož jsem neměl na návěsu žádnou zabezpečovací plombu a na parkovišti vedle mě stálo auto s rumunskou poznávací značkou. Netušil jsem nic, až při vykládce se to zjistilo. Zavolał jsem tedy na vedení firmy, napsalo se to do CMR (silniční nákladní list), bylo mi řečeno, že já nemám prakticky žádné škodné události a tak po mě firma nic nechtěla.

Jsou tu ale i nezkušení mladí řidiči, u kterých může docházet ke škodám často nebo způsobí velkou škodu. V tom případě řidiči firma udělí určité procento spoluúčasti.

Pokud má firma podezření, že zlodějem zboží může být sám řidič, na základě častých a podobných pojistných událostí, většinou mu sama vytvoří nějakou lukrativní cestu, kde má naložit drahé zboží, nainstaluje mu do návěsu skrytou kameru a hlídají ho.

7. Zde je prostor pro osobní poznatky.

Já osobně někdy protestuju, když na trase, kterou mám stanovenou od dispečera, není žádné hlídané parkoviště a já mám naložen lukrativní náklad (např. hliněné cihličky vypadající jako zlaté cihly z banky, ale jsou stříbrné). Napíšu přes satelit, ale je většinou je to zbytečné. Odpověděli mi, že bohužel žádné není. V tu chvíli jsem mu napsal, že firma přebírá veškerou zodpovědnost za případnou krádež.

Dalším velkým problémem je špatná komunikace firmy a to konkrétně mezi řidičem a dispečerem, mezi dispečerem a disponentem a mezi disponentem a zákazníkem. Možná by v hodně případech ulehčilo, kdyby řidiči měli kontakt nejen na dispečera, ale i na disponenta a zákazníka, kterému náklad vezu. Může se stát, že budu mít časový skluz a na nakládku do Barcelony jedu pozdě, jednodušší by bylo zavolat přímo centrále v Barceloně, než to řešit přes dispečera, který dá vědět e-mailem disponentovi a vše je zbytečně zdouhavé. Sice máme v kabinách satelit, přes který komunikujeme s firmou, ale často se stává, že se žádné pomoci nedovolám, zvláště v noci, kdy by měla být nějaká noční směna,

ale od ní nepřijde nikdy odpověď. Třeba přijedu na nakládku a tam mi sdělí, že mě nesloží a v tu chvíli bych to potřeboval řešit s firmou, ale ta se mnou většinou nekomunikuje.

Dále mě napadá, že by firma mohla do každé kabiny nainstalovat handsfree. Nejen že řidič nesmí při jízdě držet telefon v ruce, ale urychlilo by to v mnoha případech právě tu komunikaci, kdy by řidič raději zavolal, než vše psal do tabletu, přes který řidič kamionu komunikuje se svým dispečerem.

8. Je zde nějaká spoluúčast? Stalo se, že jste musel na základě spoluúčasti zaplatit nějakou částku v rámci škody?

Samozřejmě, že v pojistné smlouvě spoluúčast uvedena je, avšak mě se zatím nikdy nestalo, že bych musel v rámci spoluúčasti něco zaplatit. Řidičům, kteří tu událost zavíní nebo mají podobné pojistné události opakovaně, je většinou z jejich liknavosti, nedbalosti předpisů a lhostejnosti eliminovat rizika. Tuto škodu z výše uvedených důvodů musí řidiči uhradit sami. Když se tato věc stane jednou či dvakrát, tak vedení firmy tuto věc opomene.

9. Jak se posuzuje odpovědnost, zda za způsobenou škodu můžete vy, nebo někdo jiný?

Je to dáno hlavně tou samotnou situací a okolnostmi. Pokud je na místě kamerový systém, tak je jednodušší vypátrat viníka, dále hrají roli svědkové. Firma si ihned přes satelit zjistí, kde řidič stojí, vede si záznamy, jak často a jaké pojistné události se k němu vážou a podle toho posuzuje, jestli je to z jeho nedbalosti a lhostejnosti neeliminovat rizika či nedodržování pravidel a předpisů, jak těmto událostem předcházet. Pokud vidí, že je to spolehlivý řidič, tzv. s čistým "štítem", přihlíží na to a pokud je to možné, uhradí se škoda jednoduše z pojištění.

10. Popište průběh řešení pojistné události.

Jakmile zjistím, že se mi například někdo dobýval do návěsu - to zjistím hned, když uvidím utrženou celní plombu nebo rozpáranou plachtu. Záhy volám na firmu, které sdělím, co se stalo. Firma mě odkáže na společnost AXA, která nám spravuje veškeré pojištění a vyřizuje za nás pojistné události, včetně nehod a úrazů. Tato společnost nabízí i právnícké a tlumočnické služby, když se jedná o pojistné události, kde hrozí například vysoká pokuta a v případě tlumočnicka, když řidič neumí místní jazyk a nemá se tím jak

domluvit s policií. Tu samozřejmě také volám, aby si vše vyfotila a na policejní stanici se mnou sepiší protokol o pojistné události, který je pro mě jako pro řidiče důležitý, aby škoda nešla za mnou, ale uhradilo se to z pojištění. Společnost AXA si od policie vyžádá protokol a pak vše vyřídí sama.

Pohled ze strany dopravní společnosti

1. Jakým způsobem dochází k běžným pojistným událostem, pokud budeme hovořit o pojištění odpovědnosti za škodu?

Ve většině případů se jedná o krádeže v době, kdy má řidič pauzu a kamion stojí na parkovišti (odpočívadle). V některých případech zloději naříznou plachtu, aby zjistili, jaký je náklad nebo přímo odříznou velký kus plachty a zboží odcizí. Taky jsou případy, kdy se do návěsu či přívěsu (u soupravy) dostávají zadními dveřmi (vraty).

Další způsob vzniku škody je při dopravních nehodách a v těchto případech záleží na závažnosti dopravní nehody.

Často se také stává, že řidič, jemuž není odesílatelem či příjemcem umožněna přítomnost na nakládce nebo vykládce, nezapíše tuto skutečnost jako výhradu do CMR a případná škoda jde k tíži dopravce. Dopravce tím pádem nemá možnost obrany – žádná výhrada v CMR.

Zvláštní kapitolou jsou „běženci“, kdy dochází k poškození jak vozidla, tak i nákladu, když se jim podaří proniknout do nákladového prostoru.

2. U kterých komodit dochází nejčastěji k odcizení?

Samozřejmě se jedná o tzv. „citlivé zboží“ – zboží vysoké hodnoty, mezi které patří například tabákové výrobky, elektronika, kosmetika, alkohol, komponenty pro automobilový průmysl... zjednodušeně by se dalo říct, že se jedná o zboží lehce prodejné na černém trhu.

3. Jaké má řidič základní povinnosti?

Povinnosti řidiče jsou uvedeny v manuálu, který má každý dopravce (řidič) k dispozici.

4. Co si myslíte, že je příčinou vzniku škodných událostí?

Jak je uvedeno v bodu 2, možnost prodeje ukradeného zboží na černém trhu. Dále jsou to dopravní nehody a ve velké míře chování řidičů – zaměstnanců, kteří nedodrží dané povinnosti.

5. Jak se dá zamezit vzniku škodné pojistné události?

Proškolení řidičů i ostatních zaměstnanců, kteří jsou součástí realizace přepravy – dispečer a disponent, zabezpečení návěsů mechanickými zábranami, monitorování nebezpečných parkovišť, kde je následně vydaný zákaz parkování, ale nejpodstatnější je opravdu jednání řidiče, který je v podstatě zástupcem dopravní společnosti.

6. Jak se pojistným událostem stavíte Vy jako firma?

Pokud škoda nastane, zjišťuje se důvod vzniku a na základě zjištěných skutečností se samozřejmě snažíme přijmout opatření k předcházení situací, kvůli kterým škoda vznikla.

7. Co byste v řešení těchto situací změnila?

Pokud škoda už nastane, tak v řešení se toho nedá moc změnit. Jsou dána pravidla, podle kterých každý dopravce musí postupovat – zajistit pojišťovnou požadované doklady pro doložení oprávněnosti žádosti o pojistné plnění.

8. Je zde nějaká spoluúčast? Stává se často, že řidiči na základě spoluúčasti platí nějakou částku v rámci škody?

Každé pojištění má určitou výši spoluúčasti, tzn. i pojištění odpovědnosti dopravce. V případě, že řidič splní to, co má, tak nikoli.

9. Jak se posuzuje odpovědnost, zda za to může řidič nebo někdo jiný?

Pokud chcete řešit otázku pojištění odpovědnosti dopravce, tak odpovědnost dopravce je daná Úmluvou CMR, případně zákony jednotlivých států a pro zákazníky nebo pojišťovny je viníkem dopravní společnost. S řidičem, jako zaměstnancem, se pak řeší případná vina interně (pracovně-právní vztah) a netýká se to odpovědnosti dopravce. Zaměstnanci mají pojištění odpovědnosti z výkonu povolání, ale to je jiný „příběh“.

10. Popište průběh řešení pojistné události.

Pokud se již jedná o pojistnou událost, za kterou dopravce odpovídá, řešíte s pojišťovnou doložení podkladů: nákladní list CMR, fakturu s vyčíslením škody, objednávku, fotografie, jestli řidič nestál na nebezpečném místě, protokol policie (krádeže, nehody), atd.

Pokud se jedná o vzniklé škodě, řeší se příčiny a případná možnost vyvinění se z odpovědnosti dopravce v rámci Úmluvy CMR, kde jsou stanoveny podmínky, za kterých se dopravce může zbavit odpovědnosti a vzniklou škodu nehradit.

Opět se jedná o soubor mnoha kroků, které se mohou v závislosti na typu vzniklé škody lišit.

Příloha B: Dotazník

Dotazník pro řidiče kamionů

Prosím všechny řidiče, kteří mají chvíli času k vyplnění tohoto dotazníku o pomoc. Bude sloužit k mé bakalářské práci na EF TUL a tento dotazník je pro analyticko část velmi důležitý. Předem děkuji za ochotu. :-)

*Povinné pole

Jaké je Vaše pohlaví? *

muž

žena

Jaký je Váš věk? *

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 a více

Jak dlouho pracujete jako řidič kamionu? *

- 1-2 roky
- 3-5 let
- 6-8 let
- 9-10 let
- 11 a více let

S jakým způsobem krádeže či poškození zboží v nákladním prostoru jste se setkal? (vyberte i více možností) *

- krádežemi v době pauzy, kdy nákladní vůz stojí na parkovišti
- zmapováním obsahu návěsu naříznutím plachty/ odříznutím velkého kusu plachty či utržením plomby, sundání ochranného lanka/ zámku, otevření vrat a následného odcizení nákladu
- omámením spících řidičů v kabině vozidla
- při dopravních nehodách
- při nakládce / vykládce, kdy řidič nemá umožněno být přítomen
- stářím / opotřebením natržené plachty
- běženci, kteří proniknou do nákladního prostoru
- žádné
- Jiné: _____

Kolikrát do roka se Vám stala nějaká škoda na přepravovaném nákladu? *

Vaše odpověď

Jaký druh zboží Vám bylo zcizeno či poškozeno? *

Vaše odpověď

O jakých komoditách víte, že u nich dochází často k odcizení? *

Vaše odpověď

Byl jste někdy omámen chemikálií v kabině během loupežného přepadení? *

ano

ne

Kolikrát do roka se Vám stala dopravní nehoda, při které bylo poškozeno zboží?

Vaše odpověď

Kolikrát do roka se Vám stalo, že jste neměl možnost být přítomen při nakládce zboží? *

Vaše odpověď

Poškodilo se Vám někdy zboží stářím natrženou/poškozenou plachtou? *

ano

ne

Jaké máte jako řidič povinnosti vůči přepravovanému zboží? napiště alespoň 5. *

Vaše odpověď

Které z těchto povinností se v praxi hůře realizují? Proč? *

Vaše odpověď

Co myslíte, že bývá největší příčinou vzniku škodné události, vyberte (můžete více možností) *

- nedodržení povinností řidiče, nedbalost
- obživa zlodějů
- zastavení vozu na nestřeženém/nezabezpečeném parkovišti
- dopravní nehody
- volba špatného nákladního prostoru
- Jiné: _____

Kolikrát do roka absolvujete odborné školení řidičů? *

Vaše odpověď

Jakým způsobem máte zabezpečen náklad? (vyberte více možností) *

- běžný zámeček
- poplašný zámeček
- kurty
- ochranné lanko
- plomba
- Jiné: _____

Máte mezi řidiči seznam střežených a zabezpečených parkovišť v EU? *

- ano
- ne

Dostal jste někdy pokutu za překročení povoleného váhového limitu? V jaké výši? *

Vaše odpověď

Kolik lidí se u Vás za rok vystříдалo na pozici dispečera? *

Vaše odpověď

Ohodnoťte spolupráci dispečera v případě výskytu problému během trasy od 1-5. (jako ve škole) *

1

2

3

4

5



Musel jste někdy hradit vzniklou škodu/spoluúčast zaměstnavateli? Čeho se tato škoda týkala? *

Vaše odpověď

Kolikrát do roka se Vám stane, že překročíte povolenou dobu jízdy? Proč? V jaké výši jste byl pokutován? *

Vaše odpověď

Kolikrát do roka se Vám stane, že stojíte s nákladem na nestřeženém parkovišti? Uveďte důvod, proč Vám to nebylo umožněno. *

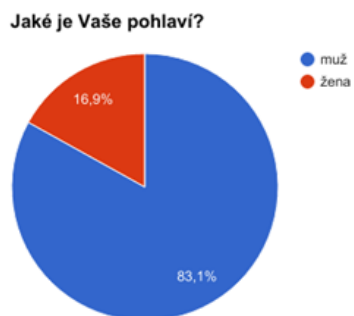
Vaše odpověď

O jakých zemích víte, že zde dochází k častým krádežím či poškození zboží a naopak které země jsou nejméně rizikové? *

Vaše odpověď

Příloha C: Vedlejší grafy z dotazníku

Obr. 7: Otázka č. 1



Zdroj: vlastní

Obr. 8: Otázka č. 2



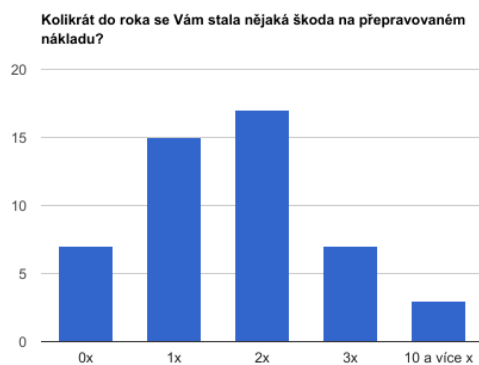
Zdroj: vlastní

Obr. 9: Otázka č. 3



Zdroj: vlastní

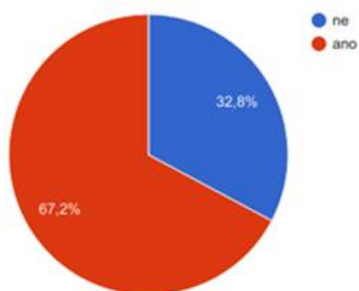
Obr. 11: Otázka č. 5



Zdroj: vlastní

Obr. 20: Otázka č. 16

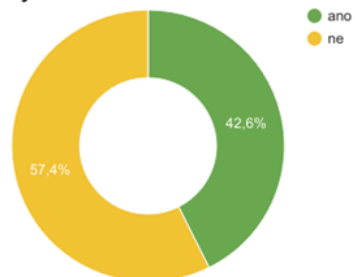
Máte mezi řidiči seznam střežených a zabezpečených parkovišť v EU?



Zdroj: vlastní

Obr. 21: Otázka č. 17

Dostal jste někdy pokutu za překročení povoleného váhového limitu? V jaké výši?



Zdroj: vlastní

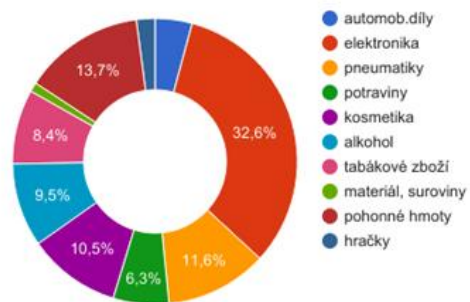
Obr. 22: Navazující na otázku č. 17



Zdroj: vlastní

Obr. 12: Otázka č. 6

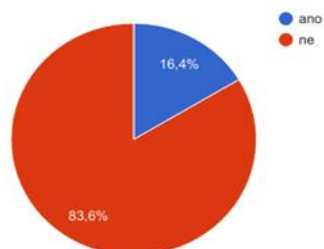
O jakých komoditách víte, že u nich dochází často k odcizení?



Zdroj: vlastní

Obr. 13: Otázka č. 7

Byl jste někdy omámen chemikálií v kabině během loupežného přepadení?



Zdroj: vlastní

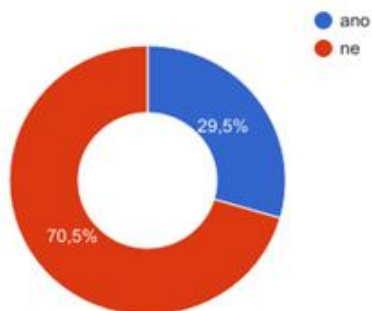
Obr. 14: Otázka č. 8



Zdroj: vlastní

Obr. 16: Otázka č. 10

Poškodilo se Vám někdy zboží stářím natrženou plachtou?



Zdroj: vlastní

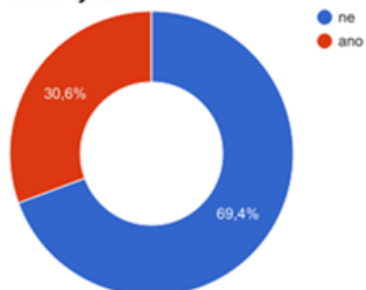
Obr. 23: Otázka č. 18



Zdroj: vlastní

Obr. 25: Otázka č. 20

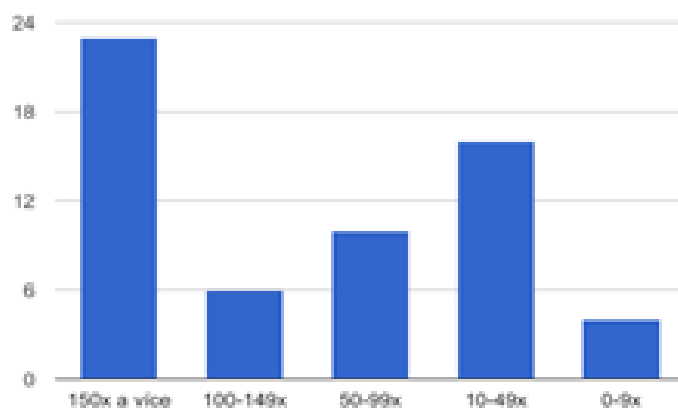
Musel jste někdy hradit vzniklou škodu/spoluúčast zaměstnavateli? Čeho se tato škoda týkala?



Zdroj: vlastní

Obr. 27: Otázka č. 22

Kolikrát do roku se Vám stane, že stojíte s nákladem na nestřeženém parkovišti? Uveďte důvod, proč Vám to nebylo umožněno.



Zdroj: vlastní