

Aplikace námořního pojištění u specifických plavidel sloužících k námořní přepravě

Bakalářská práce

Studijní program:

B6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

Ekonomika a management mezinárodního obchodu

Autor práce:

Dan Bárta

Vedoucí práce:

Ing. Jan Öhm, Ph.D.

Katedra ekonomické statistiky





Zadání bakalářské práce

Aplikace námořního pojištění u specifických plavidel sloužících k námořní přepravě

Jméno a příjmení: **Dan Bárta**
Osobní číslo: E18000090
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Zadávací katedra: Katedra ekonomické statistiky
Akademický rok: **2020/2021**

Zásady pro vypracování:

1. Subjekty působící v námořní přepravě
2. Stručná historie námořního pojištění
3. Druhy námořního pojištění
4. Analýza problematiky námořního pojištění u specifických plavidel
5. Formulace a vyhodnocení závěrů

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

30 normostran
tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

- NOVÁK, Radek a Petr Kolář. 2015. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-601-2
- JANDOVÁ, Lucie. 2014. *Pojištění v novém občanském zákoníku*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-530-5
- DUCHÁČKOVÁ, Eva. 2015. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-87865-25-5
- WINTER, William D. 2010. *A Short Sketch of the History and Principles of Marine Insurance*. New York: Gale Making of Modern Law. ISBN 978-1240122066

Konzultant: Ing. Jan Kancnýř

Vedoucí práce:

Ing. Jan Öhm, Ph.D.
Katedra ekonomické statistiky

Datum zadání práce:

1. listopadu 2020

Předpokládaný termín odevzdání:

31. srpna 2022

Ing. Aleř Kocourek, Ph.D.
děkan

L.S.

Ing. Jan Öhm, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 1. listopadu 2020

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, 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 nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

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

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

29. dubna 2021

Dan Bárta

Anotace

Bakalářská práce se věnuje aplikaci námořního pojištění u plavidel sloužících k námořní nákladní přepravě. V teoretické části se nejprve zaměřuje na samotný pojem námořní přeprava a vysvětluje, které subjekty zde vystupují, a stručně popisuje, jak tento druh přepravy funguje, následně jsou zde popsány a kategorizovány plavidla, která se účastní námořní přepravy. Poslední částí teoretické části je popis námořního pojištění, jeho dělení, výluk a oblastí, které pokrývá. Praktická část se zabývá aktuální problematikou námořního pojištění u nákladních námořních plavidel, která je rozdělena do více částí. V první části se zabývá nejaktuálnějšími statistikami, jejich popisem a vysvětlením, posléze jsou zde zanalyzovány výluky a uvedeny příklady jejich využití z praxe a následně jsou zde popsány nejaktuálnější témata a problematika v této oblasti pojištění.

Klíčová slova

Námořní pojištění, námořní přeprava, námořní nákladní plavidla, pojištění, přeprava

Annotation

The bachelor's thesis is focused on application of marine insurance for specific vessels used for maritime transport. The theoretical part focuses on a concept of maritime transport and explains which subjects operate in it and how this type of transport works, then it explains and categorizes which types of vessels operate here. The last part of theoretical part focuses on marine insurance, its divisions, exclusions and areas it operates in. The practical part is focused on actual problems in marine insurance that is applied on for sea cargo vessels. This part is divided in several parts. The first part is focused on the most recent statistics, their description and explanation. Next part is focused on analyses of exclusions and their use from practise. The last part of practical part describes the most recent issues and the most current topics in this area of marine insurance.

Key words

Marine insurance, maritime transport, cargo vessels, transport, insurance

Poděkování

Rád bych poděkoval zejména vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Janu Öhmovi, Ph.D, za ochotu a trpělivost a především za odbornou pomoc s touto prací. Dále bych chtěl poděkovat mému konzultantovi Ing. Janu Kancnýřovi, který mi byl také velmi nápomocen.

Obsah

Úvod	12
1 Námořní přeprava	13
2 Základní členění námořních plavidel	16
2.1 Kritéria členění námořních lodí	16
2.2 Nákladní obchodní loď.....	16
2.2.1 Plavidla pro suchý náklad.....	16
2.2.2 Plavidla pro tekutý náklad	19
3 Pojištění v nákladní námořní přepravě	22
3.1 Pojištění zásilek (cargo pojištění)	22
3.2 Pojištění plavidel (casco pojištění)	24
3.3 Offshore energy pojištění	24
3.4 Pojištění odpovědnosti rejdaře	25
3.5 Zajištění pojistných rizik v námořní přepravě	26
3.6 Lloyd´s	26
3.7 Stručná historie námořního pojištění	27
4 Analýza problematiky námořního pojištění u specifických plavidel	29
4.1 Změny v námořní přepravě v roce 2020.....	29
4.2 Světové pojistné v datech	29
4.3 Casco pojištění v datech	29
4.4 Cargo pojištění v datech	30
4.5 Přírodní katastrofy	31
4.6 Fungování výluk v praxi.....	32
4.7 Arktické vody	34
4.8 Problematika plavidel převážejících kontejnery	35
Závěr	40
Seznam literatury	42

Úvod

Námořní nákladní přeprava je jednou z nejstarších forem přepravování zboží na světě. Bohužel tato forma přepravování má i svoje rizika, která souvisí s podmínkami, ve kterých přeprava probíhá, a ve kterých je náklad a samotné plavidlo vystaveno mnoha rizikům a může dojít k poškození plavidel i samotného nákladu. Těmito riziky se zabývá oblast námořního pojištění, která patří k nejstarším formám pojištění na světě.

Námořní pojištění se dělí na více částí, ze kterých se tato práce primárně zaměřuje na aktuální problematiku pojištění plavidel sloužících k nákladní přepravě a pojištění jejich nákladu, které s tím úzce souvisí.

V první části této práce je vysvětlena námořní nákladní přeprava jako taková, včetně typů plavidel, které se v této přepravě vyskytují, k čemu slouží a jakým způsobem ukládají a vykládají svůj náklad. V další části se tato práce zabývá námořním pojištěním jako celkem, jakým způsobem by mělo teoreticky fungovat, jeho stručnou historií a historicky nejvýznamnější společností na tomto trhu. V dalších částech se práce zabývá problematikou aplikace námořního pojištění u specifických plavidel, která slouží k námořní nákladní přepravě a aktuálními čísly na trhu námořního pojištění.

Aktuální problematika námořního pojištění plavidel, která slouží k námořní nákladní přepravě je velmi specifická nejen tím, že je poznamenána současnou pandemií, ale zároveň trpí neustálým růstem samotných plavidel. Část práce se zabývá problémy pojištění námořních nákladních plavidel, které vychází z míst, ve kterých plavidla operují, typem plavidel, který aktuálně prochází problémy, výlukami v pojištění, novými trasami, které se v námořní přepravě využívají atd.

Tato práce má za cíl zhodnotit, jakým způsobem námořní pojištění specifických námořních nákladních plavidel funguje, a jaké jsou zde momentálně nejaktuálnější problémy, témata a trendy, kterými se tato oblast pojištění musí v tuto chvíli zabývat, a které se schovávají za aktuálními daty.

Při analýzách budu vycházet z nejaktuálnějších statistik a summitů Mezinárodní unie námořního pojištění (IUMI), kde se sdružuje 45 společností, které operují v oblasti námořního pojištění a poskytují svoje interní statistiky této organizaci.

1 Námořní přeprava

Pojmy, které se v této oblasti používají, jsou velmi specifické pro danou oblast. S některými se můžeme setkat ještě v říční dopravě. Pojem doprava tu nabývá významu přemísťujícího procesu a v užším slova smyslu se pak rozumí pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě.

Přeprava samotná je tu chápána dvěma způsoby. První je výsledek přemísťovacího (dopravního) procesu a druhý způsob je v širším slova smyslu souhrn všech aktivit zahrnujících přemísťovací proces a aktivit, které s tímto procesem souvisejí (např. vykládka, nakládka, překládka, pojištění, celní formality, meziskladování atd.).

V námořní dopravě se setkáváme s pojmy náklad, zboží a zásilka. Náklad zde má primární význam z pohledu přepravních kapacit dopravních prostředků a manipulačních zařízení bez nutné vazby na obchodní operace. Zboží je zde používáno jako termín pro aktivity související s obchodní činností. Zásilka je vnímána jako zboží přepravované od odesílatele k příjemci. Avšak pro tuto práci jsou tyto pojmy částečně zaměnitelné.

Námořní přeprava je nedílnou součástí ekonomického reprodukčního procesu, v souladu s ním se vyvíjí a zároveň jej výrazně ovlivňuje. Svým vlivem zasahuje i do řady dalších vztahů, které nejsou ekonomické. V mezinárodních obchodních operacích má námořní přeprava významnou akcelerační úlohu, a to jak po kvantitativní, tak i kvalitativní stránce (Novák, 2015).

Námořní přeprava se vyznačuje rychlou aplikací vědeckotechnického výzkumu, jedná se například o technologie do logistických a přepravních procesů. Tento jev se stupňuje vlivem sílící konkurence, globalizace a intenzifikačních procesů.

Jedná se o obor, ve kterém jako v prvních došlo ke vzniku monopolů z koncentrace kapitálu. V poslední době se zde můžeme mnohdy setkat s opatřeními na ochranu životního prostředí, s různými bezpečnostními nebo i s tržně-ochranářskými aktivitami.

Za poskytnutí námořní přepravy se vyplácí námořné (námořní přepravné), které tvoří (zejména u přeprav na velké vzdálenosti) nezanedbatelnou část ceny přepravovaného zboží (zásilek/nákladu). V mnoha případech převyšuje námořné nejen výrobní náklady těžby surovin, ale někdy i jejich prodejní cenu v místě produkce (Novák, 2015).

Z tohoto důvodu se monopolní společnosti v námořní přepravě snaží ovládnout celý logistický proces, od vlastního zpracování surovin přes námořní přepravu a obchod až po rozvoz do míst spotřeby.

Námořní přeprava se rozděluje podle několika kritérií:

- a) Podle obchodního zařazení plavidel se námořní přeprava dělí na:
 - Liniovou (pravidelná námořní přeprava podle plavebních/jízdních řádů),
 - Trampovou (nepravidelná námořní přeprava).
- b) Podle místa provozování
 - dálnou (oceánskou),
 - pobřežní (kabotážní).

Dálná plavba je plavba, která probíhá po mořích a oceánech světa v libovolných kombinacích plavebních cest bez různých blíže limitovaných vzdáleností, směrů či eventuálních omezení. Dálnými plavbami jsou zejména mezikontinentální plavby (Novák, 2015).

Pobřežní plavby se dále rozdělují podle maximální vzdálenosti jejího provozování od pobřeží na malou (do 20 námořních mil od pobřeží), omezenou (do 50 námořních mil od pobřeží) a velkou (do 200 námořních mil od pobřeží).

Subjekty v námořní přepravě

V námořní přepravě se můžeme setkat s rejdaři, jedná se o právnické nebo fyzické osoby, které svým jménem a na vlastní účet provozují přepravu nákladů (zásilek/zboží) najatými nebo vlastními plavidly za účelem zisku. V liniové námořní přepravě se pak můžeme setkat se seskupeními, která se snaží odolat nátlaku konkurence. Jedná se o námořní konference, jejichž členy jsou rejdaři. V rámci námořních konferencí mohou ještě existovat joint services. Jedná se o provoz společných služeb na společný účet, kde je zisk rozdělen mezi jednotlivé členy (Novák, 2015).

Rejdaři, kteří vystupují samostatně, se označují za nezávislé rejdaře. Námořní konference se je často snaží vyřadit z trhu za pomoci dumpingových sazeb, případně s nimi uzavírají dohody.

Na trhu se mnohdy objevují různé formy koaličních smluv. Jedná se například o gentlemanskou dohodu, která vyžaduje splnění vnitřních pravidel ohledně tarifů, přepravné

atd., ale na rozdíl od námořních konferencí nejsou rejdaři sankciováni při nedodržení těchto pravidel, která jsou u námořních konferencí obdobná.

Jako přepravci zde vystupují odesílatelé, příjemci a nalod'ovatelé. Často se jedná o vlastníky hmotného zboží. Přepravce je spotřebitel dopravních služeb.

Dále na trhu vystupují brokeri, kteří mají na trhu funkci zprostředkovatelů při nájmu lodi. Jednotliví brokeri se zpravidla specializují na určité oblasti, aby mohli mít přesnější informace (Novák, 2015).

Dalším subjektem, který zde vystupuje, je zasílatel, který se stará o průběh nakládky. Umožňuje komunikaci mezi odesílatelem a příjemcem zboží. O obstarání nákladu zboží (náklad/zásilka) a jeho správného umístění na lodi se stará stauer. Tato funkce vyžaduje vysokou specializaci a odbornost. Za zmínku také stojí knihovací agent, na kterého je nutné se obrátit při rezervování lodního prostoru. Co se týče celních, hygienických, zdravotních a veterinárních služeb v přístavech, je třeba se obrátit na klarovacího agenta (Novák, 2015).

2 Základní členění námořních plavidel

2.1 Kritéria členění námořních lodí

Námořní lodě se dělí celkově podle pěti kritérií, které se nadále podrobněji dělí.

Prvním kritériem je účelové kritérium. Podle tohoto kritéria dělíme námořní lodě dále na obchodní lodě nákladní, obchodní lodě osobní, speciální plavidla (ledoborce, majákové lodě, záchranářské atd.), vojenská plavidla (torpédoborce, bitevní lodě atd.), rybářské lodě a malá obchodní plavidla (Novák, 2015).

Druhým kritériem, kterým se při dělení námořních plavidel zabýváme, je zdroj pohonu.

- plachetnice – jedná se o nejstarší zdroj pohonu, v současné době jsou zpravidla vybaveny pomocnými motory a jsou primárně využívány pro rekreační a sportovní plavby,
- parníky – jsou využívány primárně v turismu,
- motorové lodě (majorita lodí)
- lodě s jaderným pohonem – využíváno u vojenských plavidel
- kombinované lodě, které využívají motorový a plachtový pohon, nejvíce se využívají ve východní Asii

Dalším kritériem, podle kterého se námořní plavidla dělí, je způsob plavby, zde dělíme plavidla na hladinová, podhladinová a nekonvenční (např. vznášedla).

První z posledních dvou kritérií se zabývá fází životního cyklu plavidla, kde dále dělíme námořní plavidla na nově postavená, plavidla z druhé ruky a plavidla určená sešrotování. Poslední kritérium už se týká pouze obchodních nákladních lodí a dělí nám je na dvě kategorie podle jejich nasazení, tedy na liniové a trampové (Novák, 2015).

2.2 Nákladní obchodní lodě

V nákladní námořní přepravě dělíme plavidla podle charakteristiky přepravovaného nákladu, kterému jsou samotná plavidla uzpůsobena. Zde dělíme plavidla na plavidla pro suchý náklad a plavidla pro tekutý náklad (Novák, 2015).

2.2.1 Plavidla pro suchý náklad

Plavidla pro suchý náklad se dále dělí podle účelu, zdali se jedná o lodě pro přepravu kusového zboží, pro hromadné suché substráty a pro speciálně balené či přepravované

zboží. Je zde více kategorií z toho důvodu, že jsou jednotlivá námořní plavidla specializována pro konkrétní přepravu (Novák, 2015).

Plavidla pro kusové zboží

Plavidla pro kusové zboží převážejí zpravidla běžně balené, ale i nebalené zboží. Může se jednat například o průmyslové výrobky, kterými mohou být stroje, auta, lokomotivy atd. Zboží je nadále v ochranných obalech, mezi které mohou patřit např. pytle, kontejnery, krabice, bedny a palety. Lodě bývají zpravidla vybaveny manipulačními prostředky pro překládku zboží v přístavech. I přestože se jedná o stále velmi rozšířený typ námořních plavidel, tak význam v posledních dvaceti letech významně klesá a je postupně vytlačován plavidly pro výhradní přepravu kontejnerů (Novák, 2015).

Lodě tohoto typu jsou charakteristické mezpalubím, různým technickým vybavením, vlastním překládacím vybavením (jeřáby atd.), průměrnou rychlostí cca 12 až 17 námořních uzlů, možností doklázky kontejnerů a za určitých podmínek použitelností i pro zboží hromadného charakteru (Novák, 2015).

Plavidla pro hromadné suché substráty

Plavidla, která se specializují na hromadné suché substráty, se vyznačují tím, že je strojovna umístěna v zadní třetině lodního trupu, je tomu tak z toho důvodu, aby zde byl pokud možno co největší nákladní prostor. Zpravidla tyto plavidla mají balastové zařízení a při přepravě určitých druhů substrátů jsou vybaveny čidly, která měří teplotu a vlhkost nákladu, jedná se například o uhlí a koks, kde jsou čidla pro kontrolu teploty potřeba z důvodu zabránění samovznícení. Čidlo kontroly vlhkosti se využívá například u převozu obilí. Běžným je zde taky systém CO₂, který také slouží k zabránění možnost samovznícení nákladu např. u převozu rybí moučky. Pro tuto kategorii námořních plavidel jsou typická tzv. Box Shaped Ships, což jsou lodě, které mají profil trupu bez zaoblení, což zvyšuje jejich nákladovou kapacitu, jedná se například o plavidla, která slouží k dopravě dřeva, kontejnerů, železa apod. Plavidla pro hromadné suché substráty se také vyznačují absencí vlastních mechanizačních zařízení pro vykládku a nakládku, proto musí být v přístavech obsluhována v silách. Sila v přístavech jsou v současné době schopna celou loď vyložit během několika desítek hodin. Mezi konstrukční charakteristiky těchto plavidel patří relativně levná výstavba a jejich jednoduchost (Novák, 2015).

Mezi jeden z typů plavidel pro hromadné suché substráty patří kombinovaná plavidla, která jsou schopna v jednom směru přepravovat např. rudu a na zpětné relaci např. ropu. Ve světě jsou pak velmi populární plavidla univerzální, která jsou užívána jak pro přepravu kontejneru, tak i pro kusový i hromadný náklad (Novák, 2015).

Do této kategorie plavidel také patří námořní plavidla, která slouží přímo pro přepravu rud. Plavidla musí být upravena svému nákladu z důvodu vyšší hustoty přepravovaného nákladu oproti jiným nákladům. Tato skutečnost tedy způsobuje nutnost úpravy konstrukce nákladních prostorů oproti jiným přepravovaným nákladům.

Plavidla pro speciálně balené či přepravované zboží

Tyto plavidla si musíme rozdělit na více podskupin

1. **Mrazírenské lodě**, které slouží k přepravě zboží rychle zkazitelných potravin jako např. maso, ryby, ovoce, zelenina apod. Jedná se o boxové lodě s ovladatelnou regulací vnitřní teploty. Provozní náklady těchto lodí jsou vyšší než u standardních obchodních plavidel.
2. **Ro/Ro lodě** (Roll-on/Roll-off) – jedná se o lodě s odklopnou přídílí, boky nebo zádí. Jsou uzpůsobeny přímé nakládce a vykládce zásilek, což výrazně šetří čas při manipulačních operacích v přístavech.
3. **Ro/Lo lodě** (Roll-on/Load-off) jsou námořními plavidly, které kombinují způsob manipulace se zásilkou lodí Ro/Ro a konvenčním způsobem vykládky a nakládky.
4. **Lo/Lo lodě** jsou typem lodí, které zpravidla převáží nekontejnerizované zboží (náklad/zásilky), případně i kontejnery, se kterými se však, díky speciálnímu technickému vybavení a zvláštní technologii umístění manipuluje stejně rychle jako u celokontejnerových lodí. Tyto lodě jsou víceúčelové.
5. **Celokontejnerové lodě** slouží pouze k přepravování kontejnerizovaného zboží a substrátů. Využívají se hlavně v liniové námořní přepravě.
6. **Ro-Ro/kontejnerové lodě** disponují kombinací manipulačního systému Ro/Ro lodí a kontejnerových lodí. V praxi se to projevuje dokládkou kontejnerů na palubu lodí.
7. **Lodě pro přepravu automobilů** - v současné době počet tohoto typu námořních plavidel roste.
8. **Speciální plavidla pro přepravu cementu**
9. **Plavidla pro přepravu živých zvířat**

10. **Kabotážní plavidla** jsou plavidla, které mají omezenou velikost a slouží k pobřežní přepravě. Jejich velikost a vybavení není uzpůsobeno oceánské přepravě.
11. **Trajektové lodě** – jedná se o námořní plavidla, která primárně slouží jako mořské přívozy, na které vjíždí automobily nebo vlaky a po přeplutí pokračují dále po suchozemské cestě. Krom automobilů a vlaků také převáží cestující, a proto na trajektových lodích mnohdy nalezneme patřičné vybavení jako kajuty, restaurace atd.
12. **Zvláštní plavidla pro nadgabaritní přepravu** jsou plavidla, která jsou přizpůsobena pro přepravu nadrozměrných zásilek a zásilek o nadměrné hmotnosti. Může se jednat o turbíny a části do reaktorů elektráren, radarové systémy, části terminálových potrubí apod. Za nadgabaritní náklad se považuje náklad, u kterého 1 tuna zaujímá větší prostor než čtyřicet kubických stop.
13. **Říční – námořní plavidla** slouží k bezpřekládkové přepravě nákladů po velkých řekách a malé vzdálenosti od pobřeží. Pro tyto lodě je typické ploché dno.

2.2.2 Plavidla pro tekutý náklad

Námořní plavidla, která slouží k přepravě tekutého nákladu, se nazývají tankery. Zpravidla jsou tomuto typu nákladu uzpůsobena. Nejčastěji jsou využívány k jednosměrným přepravám, kdy jednu z těch cest jedou v balastu (zatížení letadel nebo lodí na vyrovnání váhy nebo těžiště). Tankery se obecně dělí podle velikosti a typu nákladu, k jehož přepravě slouží, jedná se o tankery přepravující surovou ropu, ropné deriváty, chemikálie a zkapalněné plyny (Novák, 2015).

Tankery pro přepravu surové ropy

Jedná se o nejvýznamnější skupinu tankerů, která se nadále dělí podle velikostí na:

- Malé tankery (do 10 000 DWT),
- Handy (10 až 60 000 DWT),
- Panamax (60 až 120 000 DWT),
- Aframax (do 120 000 DWT),
- Suezmax (do 200 000 DWT),
- VLCC (nad 200 000 DWT).

DWT je veličina, která vyjadřuje celkovou nosnost lodi v tunách.

Tato skupina tankerů je nejrizikovější skupinou lodí využívaných v námořní přepravě. Dle nařízení Mezinárodní námořní organizace je dáno, že tankery musí mít zdvojený trup a dno a v konstrukci ochranná zařízení, která snižují riziko úniku ropy během čerpání, přepravy a odčerpání ropy (Novák, 2015).

Tankery jsou charakteristické tím, že mají několik hlavních nádrží umístěných v prostředku lodi a řadu menších postranních nádrží, je zde několik kilometrů trubek a hadic, stovky ventilů, uzávěrů a měřičů. Důležité je pro tankery využívání hydraulických systémů, hasicích zařízení a balastových vyrovnávacích zařízení. U těchto typů lodí jsou kontroly veškerého vybavení častější než u běžných námořních plavidel (Novák, 2015).

V této kategorii lodí se můžeme také setkat se supertankery, které dle Mezinárodní námořní organizace musí disponovat nejmodernější navigační a manipulační technikou. Jsou typické minimálně posádkou, která má zpravidla méně než dvacet členů. Tyto tankery jsou typické tím, že je zde potenciální hrozba ekologické katastrofy při jejich poškození nebo havárii. Mívají malou dostupnost k pobřeží a omezené manévrovací schopnosti (Novák, 2015). Jsou zpravidla využívány státy, které nemají dostatek vlastních zdrojů ropy, a jsou nuceni ji dovážet ze zámoří za využití supertankerů. Většina supertankerů má tu nevýhodu, že se jedná o tak rozměrná plavidla, že nejsou schopná proplout některými průplavy či kanály/úžinami. Mezi další nevýhody patří dozajista vysoká pořizovací cena a nebezpečí poluce (Novák, 2015).

Tankery, které slouží k přepravě surové ropy, jsou zpravidla vlastněny nadnárodními ropnými koncerny jako např. Royal Dutch Shell, British Petroleum atd. (Novák, 2015).

Tankery pro přepravu ropných derivátů

Tyto tankery slouží k přepravě tzv. čistých nákladů, kterými v tomto smyslu jsou benzín, nafta, petroleje, lehké topné oleje a další ropné produkty. Provozními charakteristikami jsou podobné tankerům pro přepravu surové ropy, jsou ale kapacitně řádově menší a zpravidla jsou v kategoriích Handy a Panamax. Tyto tankery jsou univerzální a nemusí se soustředit na převoz pouze jednoho typu tekutého nákladu (Novák, 2015).

Tankery pro přepravu chemikálií

Jedná se o námořní plavidla, která jsou uzpůsobena přepravám kyselin, alkoholu, louhů, melasy apod. V praxi se využívají lodě o menší nosnosti (tonáži).

Tankery pro přepravu zkapalněných plynů

Jedná se o poslední skupinu tankerů. Tankery pro přepravu zkapalněných plynů se primárně využívají mezi Perským zálivem a dálnovýchodními trhy (ČLR, Japonsko, Korejská republika). Tyto tankery se dělí na LNG a LPG tankery (Liquified Natural Gas Tankers a Liguified Petroleum Gas Tankers).

Dle technologického zařízení je dělíme na:

- plně tlakové tankery - udrží tlak nutný na zkapalnění přepracovaných plynů po celou dobu přepravy,
- částečně zchlazené tankery - fungují na základě zabraňování plynům dosáhnouti bodu varu,
- plně chlazené tankery – přepravují zkapalněný plyn za normálního tlaku v chlazeném nákladovém prostoru, který je tepelně odizolován mezi tankerem a trupem,
- tankery sloužící k přepravě zkapalněného etylenu – jedná se o kapacitně nejmenší a technologicky nejvyspělejší tankery sloužící k přepravě zkapalněných plynů.

LNG tankery jsou využívány k přepravě zemního plynu. Klíčová je pro tyto tankery izolace mezi trupem a nákladovým prostorem pro plyn. Ta ale není nikdy stoprocentní, což vede k tomu, že se část přepravovaného plynu během plavby odpaří. Rozdíl mezi LNG a LPG tankery je ten, že LPG tankery převáží plyny ve vysokém tlaku, aby byly zkapalněné, a LNG tankery převáží plyny, které pro své zkapalnění musí být ve velmi nízké teplotě (Novák, 2015).

3 Pojištění v nákladní námořní přepravě

Pojištění se v námořní přepravě vyskytuje v mnoha podobách. Jeho finanční aspekty jsou významnými položkami, které se odráží v celé problematice podnikání v námořní přepravě. Námořní pojištění v nákladní námořní přepravě samostatně tvoří významnou část celosvětového námořního obchodu. Vzhledem k přírodně daným podmínkám vždy patřilo a s největší pravděpodobností bude nadále patřit mezi nutné složky bezpečné a bezproblémové existence námořního pojištění (Ducháčková, 2015).

V nákladní námořní přepravě se vyskytují tři základní druhy pojištění. Jedná se o pojištění zásilek, pojištění námořních plavidel a pojištění odpovědnosti rejdaře.

3.1 Pojištění zásilek (cargo pojištění)

Pojištění po moři přepravovaných zásilek (nákladu/zboží) může být sjednáno s různými pojišťovacími společnostmi a to i v ČR. Pojišťovny, které se tímto zabývají, si pojištění u části svých pojistných rizik kryjí na londýnském pojišťovacím trhu, který je v této oblasti nejvýznamnější. V praxi není obvyklé, aby se tyto smlouvy uzavíraly přímo. Ve většině případů jsou uzavírány skrze prostředníky, zejména se jedná o pojišťovací brokery, resp. makléře, agenty, dohodce a zprostředkovatele (Ducháčková, 2015).

V rámci pojistné smlouvy se pojištění zásilek rozlišuje zpravidla takto:

- a) Pojištění na určitou částku pojistné hodnoty až do jejího vyčerpání. Tento způsob je vhodný pro opakující se přepravy zásilek (nákladu/zboží), kdy je pojistka uzavřena na celkovou pojistnou hodnotu zásilky. Na jednotlivé přepravované zásilky jsou vydávány pojistné certifikáty.
- b) Pojištění sjednané na určitou předem vymezenou dobu nebo až do jeho odvolání, přičemž je po pojistnou dobu každá přepravovaná zásilka pojištěna, pro každou zásilku se děje vyúčtování zvlášť.
- c) Pojištění, které je bez omezení pojistné částky a doby – krytí rizik je v platnosti do vypovězení pojistky.
- d) Jednorázové pojištění – pro pojištění přepravy konkrétního zboží během konkrétní přepravy.

V praxi je obvyklé pojišťovat zásilky v námořní přepravě na tzv. CIF hodnotu + 15 %.

V rámci mezinárodní námořní nákladní přepravy platí, že jsou pojistitelná rizika obsažena v Institute Cargo Clauses sestaveném na londýnském pojišťovacím trhu (Ducháčková, 2015). Zpravidla se tomu pojišťovací trhy přizpůsobují.

Institute Cargo Clauses v této době zahrnují:

- a) Institute Cargo Clauses (C). Jedná se o pojištění, které kryje škody způsobené požárem, explozí, potopením, převrácením, najetím na mělčinu nebo dosednutím na dno, vykládkou v tísňovém přístavu, vhozením nákladu do moře, přičemž je také zahrnuto pojištění společné havárie. Vyloučeny jsou škody, které jsou způsobeny úmyslně, ty je možno pojistit individuálně, ale mezi výluky z pojištění patří krádeže.
- b) Institute Cargo Clauses (B) – pokrývá rizika uvedená v Institute Cargo Clauses (C), ale navíc zahrnuje také škody, které jsou způsobeny zemětřesením, vulkanickou erupcí a zářením, smetením z paluby do moře, zvlhnutím zásilky v lodi a úplnou ztrátou zásilky (nákladu/zboží), které je způsobeno pádem do moře při překladech v přístavech.
- c) Institute Cargo Clauses (A) – jedná se o nejčastější druh pojistného krytí. Zahrnuje všechna rizika uvedená v Institute Cargo Clauses (B). Jsou zde zahrnuty nejen ztráty vyplývající z přirozené povahy přepravovaných zásilek (zboží/nákladu), ale i úbytky způsobené vytékáním (u tekutých nákladů), úbytky způsobené opotřebením a rizika skrytých vlastností zásilek. Ale ani toto pojištění nezahrnuje náhrady za pozdní dodání zásilek (zboží/nákladu)

V praxi jsou zde také tzv. výluky z pojištění na události, které mohou být zapříčiněné stávkami, $\frac{1}{4}$ tzv. kolizní odpovědnosti, občanským nepokoji a válečnými událostmi, úmyslným působením rejdaře nebo jím pojištěných osob, jaderným výbuchem, poškozením způsobeným zpožděním, škody způsobené špatným zabalením, kontaminací způsobenou jaderným zářením atd.

Jako pět základních výluk se bere úmyslné pochybení ze strany posádky nebo kapitána lodí, poškození způsobené zpožděním, vztahuje se i na situace, kdy je zpoždění způsobené přírodní událostí, běžné opotřebením, neoddělitelná závada, nedostatek náležité péče.

Pojištění se zde vztahuje na rizika $\frac{3}{4}$ tzv. kolizní odpovědnosti, společnou havárii a záchranu na moři, ztrátu lodí – i konstrukční, pirátství a krádeže spáchané cizími osobami, kontakt s letadly a kosmickými předměty.

Při likvidaci škod vzniklých jako pojistná událost je třeba doložit certifikát o platném pojištění, konosament (případně nákladní list, pokud nebyla námořní přeprava prováděna na B/L), Obchodní fakturu nebo obdobný daňový doklad, Potvrzení o převzetí nákladu (zboží/zásilky) příjemce, pokud byla zásilka příjemci rejdařem předána, nezpochybnitelné doklady o existenci škody a inspekční zprávu o rozsahu a příčinách škody.

3.2 Pojištění plavidel (casco pojištění)

V námořní přepravě se toto pojištění také nazývá jako „Pojištění trupu a motoru“. Je především uzavíráno na mezinárodních pojišťovacích trzích, jedná se zejména o Londýn. Pojišťovny, které působí v ČR a jsou schopny zajistit toto pojištění, kryjí část svých rizik na londýnském pojišťovacím trhu.

Stejně jako u pojištění cargo se casco pojištění primárně uzavírá skrze pojišťovací brokery. Činnost pojišťování plavidel je činností velmi náročnou a složitou. Pojišťovací broker musí vyhledat prvního pojistitele schopného krýt největší část pojistné ceny, následně broker vyhledá další pojistitele. Tímto způsobem se rizika rozkládají mezi více pojistitelů.

Pojistitelé jsou sdruženi v organizaci Lloyd's, ale pracují na svůj vlastní účet.

Pokud opomene britský pojišťovací trh, existuje na světě mnoho dalších pojišťovacích trhů, jedná se např. o trh v USA, Francii, SRN, Skandinávii a Irsku. Činnost a pravidla tyto trhy odvozují zpravidla od sdružení Lloyd's (Ducháčková, 2015).

Casco pojištění se vztahuje přírodní události (cyklony, hurikány, tajfuny, bouře atd.), kriminalitu (pirátství, krádež atd.), kolize, převrácení, potopení, uvážnutí plavidel atd.

3.3 Offshore energy pojištění

Jedná se o nejnovější kategorii námořního pojištění, která se vztahuje například na vrtné plošiny, které jsou na moři. Dále se sem vztahuje pojištění ropných plošin, podmořského potrubí. Cena pojistného je zde ovlivňována ročním obdobím (může se jednat o sezónu tropických bouří) a současnou hodnotou ropy. Například v roce 2014, kdy došlo k propadu ceny ropy, následoval propad pojistného (Ducháčková, 2015).

V současné době tato kategorie generuje 11,7 % (2019) celkového pojistného, což činilo 3,35 miliardy USD (Anonym, 2020).

Offshore energy pojištění v datech

V rámci offshore energy pojištění došlo v roce 2019 oproti roku 2018 k poklesu světového pojistného o 1,4 %, od roku 2017 šlo o nejmenší pokles. Celkové pojistné dosahovalo hodnoty 3,35 miliard USD v roce 2019. Odhaduje se, že se vliv pandemie na pojistné v této kategorii námořního pojištění projeví až v roce 2021. Očekává se, že znovu dojde k poklesu. Jedním z důvodů je, že jde z velké části o ropné plošiny a spotřeba ropy za poslední rok klesla. Jen v České republice klesla spotřeba pohonných hmot za první polovinu roku o 9 %. Dalším příkladem by mohlo být letectví, ve kterém se v rámci OECD spotřebovalo v předchozích letech 7,8 % pohonných hmot a toto odvětví bylo pandemií jedno z nejvíce zasažených, co se týče námořních pojištění. Aktivita těchto plošin tedy klesla (Anonym, 2020).

Bohužel zde kleslo světové pojistné na tak nízkou hodnotu, že jedna velká pojistná událost by mohla pohltit celkový roční příjem v tomto odvětví. Jako příklad by se dala uvést ekologická katastrofa plošiny „Deepwater Horizon“. Dá se zde do budoucna předpokládat, že zde bude větší snaha se soustředit na pobřežní větrné elektrárny, plovoucí plošiny se slunečními panely a jiné obnovitelné zdroje, u kterých nehrozí ekologická katastrofa.

3.4 Pojištění odpovědnosti rejdaře

Dalším druhem pojištění je zde pojištění odpovědnosti rejdaře za škody jím neúmyslně způsobené jako provozovatelem lodi.

Tyto škody většinou spočívají ve ztrátě, zničení, poškození či pozdním dodání zásilky. Při jejich zavinění však v mezinárodní námořní přepravě nenese rejdař neomezenou odpovědnost, ale jeho náhradová povinnost je limitována. Výše limitu je ustanovena v příslušných mezinárodních mnohostranných úmluvách (Haagská, Hamburská a Haagsko-Visbyská pravidla).

Jedná se o pojištění kryjící rejdaře zejména vůči těmto rizikům:

- zranění/smrt osob a způsobené takové újmy třetím osobám, repatriace, ztráty platů při nemoci i zraněních, ztráty oděvů apod.,
- náklady vzniklé v souvislosti s odchýlením od kurzu naplánované trasy při nemoci či zranění námořníka, výlohy při karanténě lodi,
- odpovědnost rejdaře vůči třetím osobám,
- škody způsobené lodí v průplavech, přístavech a na moři,

- škody a ztráty na přepravovaných zásilkách (zboží/nákladu),
- ¼ kolizní odpovědnosti a některé další škody,
- případné další škody podle určité pojistné smlouvy,
- odpovědnost za škody, které byly způsobeny posádkou,
- výlohy, které jsou spojené s nelegálními pasažéry.

Pojistnému plnění zde zpravidla nepodléhá antidatování konosamentu rejdařem, rejdařem v B/L úmyslně nesprávně či neúplně provedený popis/charakteristika zboží (nákladu/zásilky), předání zásilky (zboží/nákladu) příjemci bez předložení originálu B/L, pozdní nakládka zboží (nákladu/zásilky), pozdní příplutí lodí, opomenutí naložení zásilky, úmyslné porušení přepravní smlouvy nebo nedodržení ustanovení, která byla uvedena v B/L rejdařem, škody vzniklé při převzetí zásilky k přepravě, škody na rejdařem převzaté hotovosti, škody vzniklé na palubním nákladu, ztráty na námořném, zdržené, stojné atd. včetně škod způsobené neuhrazením námořného, jakékoliv škody vzniklé v důsledku stávek, občanských nepokojů, válečných konfliktů a nelegálními přepravami (Ducháčková, 2015).

3.5 Zajištění pojistných rizik v námořní přepravě

Společnosti, které se v námořní přepravě zabývají řešením krytí rizik, se nazývají kluby. Působí primárně na zmíněném londýnském pojišťovacím trhu, ale jsou i na ostatních pojišťovacích trzích. Kluby nejsou pojišťovny. Rozdíl mezi kluby a pojišťovny je ten, že se jedná o neziskové organizace pracující na základě vzájemnosti. Proto součástí názvu většiny z nich je „vzájemný“ (Mutual). Jednotliví účastníci pojistného krytí neplatí pojistné ani pojišťovací prémie, ale příspěvky. Při vzniku pojistné události a její likvidace je používán systém solidárního ručení a solidárního plnění. Kluby svým členům poskytují celou řadu dalších služeb, jedná se např. o peněžní záruky při zadržení lodí – např. při způsobení škody/nehod v přístavech, zajišťování zásilek (nákladu/zboží) před a po nakládce, pomoc při nehodách/kolizích, právní porady, odborné konzultace apod. Kluby realizují účelně prováděné investice, které mají za cíl získání finančních prostředků, které jsou využity pro snížení příspěvků pro své členy (Ducháčková, 2015).

3.6 Lloyd's

Lloyd's (of London) není jen organizací (společností), ale jedná se primárně o londýnský pojišťovací trh, který už tu byl několikrát zmíněn. Působení Lloyd's je svým způsobem jedinečné a nemá na světě obdoby. V rámci tohoto trhu lze pojistit téměř vše, ať už se

jedná o lodě, letadla, velké stavby, ropné vrtací věže, rafinerie, továrny atd. Na londýnském pojišťovacím trhu je neustále pokrýváno ohromné množství nejrůznějších druhů rizik. Soustředí se sem pojišťovací dohody ze všech částí světa, které denně přinášejí mnohamilionové příjmy za pojistné prémie. V průběhu válečných událostí je londýnský trh indikátorem míry reálného nebezpečí, která se odráží ve výši pojistného při pojišťování válečných rizik.

Lloyd's není obchodní společnost, i přestože má zastoupení (kancléře) po celém světě. Nemá ani akcionáře ani nepřijímá odpovědnost za rizika, která pojišťují její členové. Jedná se o společenství pojistitelů, kteří jsou také členy. Tito členové řídí Lloyd's.

Pojistitelé v Lloyd's přejímají pojišťovací rizika na svůj vlastní účet a mají plnou odpovědnost za to, že jsou pojišťovací závazky kryty jejich majetkem. Členové poskytují jakékoliv pojistné služby, přejímají rizika, stanovují pojistné prémie, vyřizují a vyplácejí nároky z pojistného.

Řídícím orgánem Lloyd's je Rada, která stanovuje pravidla pro přijímání nových členů, hlavním faktorem jsou jejich finanční předpoklady. Rada se skládá z 6 řádných, 6 externích a 6 tzv. nominovaných členů. Lloyd's provádí finanční kontroly svých členů. Lloyd's poskytuje svým členům podpůrné služby, které členové potřebují ke své činnosti (Ducháčková, 2015).

Klient s členem zpravidla komunikuje prostřednictvím brokera. Je tomu tak z toho důvodu, že klient ve většině případů nezná složitost pojistných podmínek, které mu broker vysvětlí. Pojistiteli tedy broker ušetří práci s administrativou spojenou s uzavíráním pojistky.

Během sjednávání pojistky je hlavním úkolem brokera vyhledání optimálního hlavního pojistitele, který kryje největší podíl rizik. Následně broker vyhledává menší podílníky, dokud není naplněno krytí celých 100 %. Tímto způsobem se rizika rozprostře mezi více členů. Obdobným způsobem se ve stejném poměru likvidují náhrady z pojistných smluv. Broker za tuto činnost obdrží finanční odměnu, kterou zpravidla vyplácí pojistitel (Ducháčková, 2015).

3.7 Stručná historie námořního pojištění

Námořní pojištění je nejstarší známou formou pojištění na světě, jeho historie sahá až k národu Féničanů, kteří byli významnými mořeplavci a obchodníky své doby. Systém, se kterým přišli, fungoval na základě půjčky financí majiteli lodě, který posléze vrátil peníze i

s úrokem, pokud ovšem plavba nešla podle představ a loď po cestě ztroskotala, byla přepadena piráty, nebo nastala jiná událost, bankéř/lichvář nemohl vybrat zpět své peníze ani úrok. Tento systém nebyl označován jako pojištění, ale lze vidět, že má jisté jeho prvky. Výše úroku zde byla závislá na úrovni nebezpečí, kterému mohla daná loď čelit. Tento systém byl roku 1236 zakázán tehdejší papežem Řehořem IX.

Později pak na řeckém ostrovu Rhodos pár století před Kristem vznikl zákon na základě solidarity, který do jisté míry funguje dodnes. „Lex Rhodia de iactu“, jak se tento zákon nazýval a nyní ho známe pod pojmem „General average“, nám říká, jak se dělí zboží (náklad/zásilky) v případě, kdy se o jeho část z důvodu události v souvislosti s plavbou přijde. My tento zákon známe spíše pod pojmem „společná havárie“.

V roce 1369 let, se znovu začalo objevovat něco podobného fénickému systému a to konkrétně v italském městě Genoa, kde se můžeme prvně setkat se slovem „assecuramentum“ (zabezpečení) a „polizzy“ neboli pojistná smlouva/pojistka. Lidé, na které se přenášelo riziko, byli zpravidla bohatí obchodníci (Jandová, 2014).

S první společností, která se zabývala námořním pojištěním, se pak v roce 1688 můžeme setkat v Paříži. Následoval pak vznik „London Assurance“ a „Royal Exchange Assurance Corporation“ v roce 1720, obě firmy se nacházely v Londýně a zabývaly se námořním pojištěním. K následné dominanci londýnského pojišťovacího trhu přispělo i to, že následkem Velkého londýnského požáru došlo k přestavbě „Lloyd’s Coffee House“ (Lloydova kavárna) vlastněné Edwardem T. Loydem, ve které docházelo k setkáním významných obchodníků a zastupitelů firem, ve kterých si předávali důležité informace, kapitál a také riziko. V roce 1871 oficiálně vznikla společnost Lloyd’s of London a ustanovila svojí členskou strukturu (Winter, 2010).

4 Analýza problematiky námořního pojištění u specifických plavidel

4.1 Změny v námořní přepravě v roce 2020

Tak jako všechny ekonomické sektory, tak i námořní přeprava, na kterou je navázané námořní pojištění, byla ovlivněna pandemií, která snížila ekonomickou aktivitu, mezi kterou patří námořní nákladní přeprava. Například začátkem roku 2020 zaznamenal průměrné týdenní upluté námořní míle pokles o 10,8 % oproti roku 2019. Největší pokles pak zaznamenaly výletní lodě (o 83 %) a celokontejnerové lodě, kde byl pokles až 16,3 % oproti roku 2019 a až v červenci se tato hodnota začala pomalu vracet do normálu. Naopak pak u plavidel pro hromadné suché substráty došlo v červenci k nárůstu tohoto průměru oproti roku 2019 o 3,2 %, což by mohlo být způsobeno tím, že jsou pravidla vybavena vlastním překládacím zařízením a díky tomu zde mohla být větší volnost v rámci omezení daných států, která byla způsobena pandemií a tím mohla vzrůst poptávka po tomto druhu plavidel. Dá se tedy předpokládat, že v námořní nákladní přepravě se tyto čísla dostanou opět do standartních hodnot. Celkově pak námořní obchod za rok 2020 klesl o více jak 4 % (Anonym, 2020).

4.2 Světové pojistné v datech

Největší podíl na námořním pojištění v rámci pojistného má cargo pojištění a tento podíl má celosvětově okolo 57,5 % (rok 2019), casco pojištění má podíl 24,1 %, pojištění odpovědnosti rejdaře má podíl 6,8 % a offshore energy pojištění má podíl 11,7 %. V roce 2019 dosáhlo světové pojistné celkové částky 28,7 miliardy USD, což bylo o 0,9 % méně oproti roku 2018.

Jedním faktorem, který ovlivňuje růst pojistného je dlouhodobý trend poklesu růstu světové flotily (global fleet), v roce 2020 dosáhl tento růst pouze 3 % a celkové pojistné v rámci casco pojištění se zvýšilo pouze o 0,2 % (Anonym, 2020).

4.3 Casco pojištění v datech

Jak už bylo zmíněno, v roce 2020 došlo k poklesu využití námořních nákladních plavidel, alespoň tedy v první polovině roku, i přesto zde došlo k nárůstu pojistného o 0,2 %, tento nárůst, který je menší než nárůst světové flotily, není úměrný z mnoha důvodů, mezi které patří zvyšování průměrného věku plavidel, menší využití některých plavidel z důvodu pandemie a jejich následné snížení hodnoty atd. Nejvíce, zde byly pak vytížením v námořní nákladní přepravě ovlivněné kontejnerové typy lodí. Menší vytížení plavidel

vedlo podle nejnovějších zpráv také k zhoršení jejich údržby, navíc zde v minulém roce docházelo ke zpoždění doručení náhradních dílů, které jsou důležité pro chod plavidel. V druhém polovině minulého roku, kdy se námořní nákladní přeprava začala vracet pomalu do normálu, jsme se tedy mohli setkat s vyšším počtem požárů na nákladních plavidlech, zejména pak u kontejnerového typu plavidel, a problémy spojenými s nedostatečnou údržbou lodí, které se projevovaly zejména u plavidel využívaných pro říční přepravu v Severní a Jižní Americe, tyto problémy se vztahují i na cargo pojištění, protože zásilky jsou samozřejmě ovlivněny problémy plavidel a mnohdy to jsou právě zásilky samotné, které způsobí požár. Jako příklad lze uvést „MT New Diamond“, což byla loď typu VLCC (tanker pro přepravu surové ropy), na které v září roku 2020 propukl požár nebo požár v červnu toho samého roku na plavidlu pro přepravu aut, u obou lodí začal požár od motoru plavidel. Na druhou stranu nižší využití lodí vedlo k celkově menšímu počtu pojistných událostí v době jejich nepoužívání.

V roce 2019 se oproti předchozímu roku podle nejnovějších odhadů škodný poměr (poměr pojistného s pojistnými plněními a dodatečnými výdaji) snížil na 80 % v rámci casco pojištění v Evropě a částečně USA. 80 % je pouze odhad z toho důvodu, že některé pojistné události z toho roku jsou stále v procesu řízení a odhaduje se, že na tuto hodnotu to finálně vystoupá. V roce 2018 to bylo více jak 90 % a zde se také stále řeší komplikované pojistné události (Anonym, 2020).

Pokud bychom hovořili o největších událostech za poslední desetiletí, je potřeba zmínit případ lodi Costa Concordia, kde se pojistná plnění vyšplhala na hodnotu přesahující 2 miliardy dolarů a k roku 2018 se jedná o největší pojistnou událost na trhu pojištění plavidel za poslední dekádu. Mezi další velké události za posledních několik let pak patří například požár a potopení tankeru Sanchi z ledna roku 2018, exploze na lodi MT New Diamond atd. Navíc neustálý růst plavidel způsobuje, že v případě škodné události může dojít k větším ztrátě. Podle odhadů může v případě události, která by obsahovala větší kontejnerový typ lodí, dosáhnout hodnoty až dvou miliard dolarů, ale zde jsou samozřejmě započteny i zásilky, které by daná loď převážela a jedná se o nejhorší možný scénář, který by mohl nastat (Anonym, 2020).

4.4 Cargo pojištění v datech

I přestože že se svět potýká s pandemií, tak se podle odhadů tento problém tolik nepromítl na trhu námořního pojištění zásilek, co se pojistných událostí týče, kde je u většiny

pojištění výluka na zpoždění doručení zásilek, což byl v posledním roce jeden z hlavních problémů se zásilkami. Většina cargo pojištění se soustředí primárně na jejich poškození a ztrátu. Avšak celkové pojistné se s největší pravděpodobností sníží stejně, jako se ve světě snížila ekonomická aktivita.

Škodný poměr, co se týče Evropy a částečně USA se v roce 2019 oproti roku 2018 snížil. V tuto chvíli škodný poměr mírně přesahuje hranici 60 % a podle odhadů vystoupá lehce pod hranici 70 %. V roce 2018 škodný poměr vystoupal na více než 70 %. Oproti rokům 2014 – 2016 jde o zlepšení, ale v roce 2020 se předpokládá, že dojde opět ke zhoršení, vliv na to má exploze v přístavu v Bejrútu, problém s distribucí související s tornády v Nashville, převrácení lodi „Golden Ray“, jejíž řešení se kvůli problémům souvisejícím s pandemií muselo odložit na rok 2020 a u více jak 4 200 aut, které tato loď přepravovala, došlo k celkové ztrátě (náklady na opravu nebo na záchranu přesáhnou pojištěnou hodnotu a jednoduché nahrazení oné pojištěné věci stejnou věcí novou by finančně vyšlo na stejno nebo levněji) a akumulace zásilek v přístavech (Anonym, 2020).

Mezi lety 2013 a 2019 bylo zaznamenáno 6 800 nároků na pojistné plnění mezi 22 členy IUMI (Mezinárodní unie námořního pojištění), které přesahovaly hodnoty 250 000 USD a celkově dosahovaly hodnoty 10,2 miliardy USD. Mezi jedny z členů této organizace patří například Loyd's of London, Swiss Re atd.

V roce 2020 zde také došlo k nárůstu krádeží zásilek, kdy se krádeže dostaly na 25 % celkových škod a ztrát ze skladů. Jedná se o velmi zajímavé číslo, když vezmeme v úvahu, že v roce 2020 došlo k explozi v Bejrútu. Nejvíce zasaženými zásilkami byly zásilky potravin a nápojů, kde se 31 % všech krádeží směřovalo na tento sektor. Dá se říct, že nárůst krádeží ze skladů je primárně způsoben tím, že se začátkem roku 2020 klesla námořní nákladní přeprava, a zboží zůstávalo déle ve skladech, dalším faktorem je dozajista nejistota mezi populací ohledně vývoje pandemické situace (Anonym, 2021).

4.5 Přírodní katastrofy

V posledních letech zde byla mírně vzrůstající frekvence tropických bouří a hurikánů. Jako příklad se dají uvést hurikány Irma, Harvey a Maria, které v roce 2017 způsobily, pojistné plnění za škody pouze na pojistném trhu jacht dosáhlo hodnoty jedné miliardy dolarů. Další škody tyto hurikány způsobily na přístavech samotných, zásilkách atd. V roce 2018 zde byl zase hurikán Florence, který způsobil škody na přístavech východního pobřeží USA. A nejde jen o hurikány ale na druhé straně světa naopak o tajfuny. Jako příklad lze

uvést tajfun Jebi. V některých odvětvích námořního pojištění se výše pojistného mění v závislosti na tom, jestli je sezóna tropických bouří (Anonym, 2020).

4.6 Fungování výluk v praxi

4.6.1 Neoddělitelná vada

Tato výluka je velmi podobná výluce o běžném opotřebování. Pokud bychom tuto výluku vztáhli na cargo pojištění, může jít o závady, které jsou způsobené tím, jak je zásilka přepravovaná nebo zabalená. Například pokud by produkty, které vyžadují chlad, nebyly přepravovány v prostorech, které jsou pro jejich přepravování uzpůsobené, a následně by došlo k jejich poškození, které tím bylo způsobené, dala by se tato výluka aplikovat.

V roce 2015 měla firma Excel Electronics velkou zakázku, při které exportovala více než 500 kusů elektronických zařízení, jednalo se například o mobilní telefony a pračky. Zásilce zabralo sedm dní, než dosáhla finální destinace a pro převoz byla využita námořní přeprava. Zásilka byla samozřejmě pojištěna.

Příjemce při převzetí zjistil, že zásilka byla poškozena vodou, což u elektronických zařízení vedlo k tomu, že se nadále nedala používat. Příjemce tedy podal reklamaci a vyžadoval kompenzaci. Excel Electronics, kteří si zásilku pojistili, podali hlášení o škodě a nárokovali si pojistné plnění. Pojistné plnění však nedostali, protože se při šetření škodné události zjistilo, že zásilka byla špatně zabalena a tím pádem musela firma Excel Electronics uhradit škodu sama (ThurLOW, 2016).

4.6.2 ¼ kolizní odpovědnosti

Příkladem zde může být zásilka firmy G.S Automobile. Při vykládce došlo k poškození jedné čtvrtiny zásilky. I přestože měla firma G.S Automobile námořní pojištění na zásilky, jednalo se o výluku (¼ kolizní odpovědnosti) a nedošlo tedy k vyplacení pojistného plnění.

4.6.3 Úmyslné pochybení

V roce 2005 se pojištěný rybář (v rámci námořního pojištění) zachytil lodí o podmořský kabel, který byl také pojištěn. Následující rok se pak o ten samý kabel zachytil hned dvakrát v průběhu jednoho dne a následně se rozhodl, že daný optický kabel přeřeže elektrickou pilou, což následně také udělal. Následně u soudu tvrdil, že když byl téhož roku v lokálním muzeu, narazil na mapu podmořských kabelů a u tohoto konkrétního našel

nápis „abandoned“ (nepoužívaný/opuštěný) a došel k závěru, že už není používán (ThurLOW, 2016).

K jeho neštěstí byl optický kabel stále používán a jeho majitelé ho žalovali. Když se případ dostal k nejvyššímu soudu v Kanadě, bylo hlavní otázkou, jestli se jednání pojištěného vztahovalo pod úmyslné pochybení a tudíž by ztratil výhodu limitu odpovědnosti, a jestli je pojistitel ochráněn výlukou na úmyslné pochybení.

Soud nakonec došel k závěru, že se jednalo o úmyslné pochybení i z toho důvodu, že mapa, kterou pojištěný rybář viděl, a podle které jednal, byla zastaralá a neměl se podle ní řídit.

Zajímavý je případ kolize dvou rybářských lodí, kde byl jeden z kapitánů pod vlivem alkoholu. Kapitán lodi Lady Brittany, který měl tento nezodpovědný přístup, nebyl u soudu shledán vinným z úmyslného pochybení, a tudíž škodu musela uhradit pojišťovna. Důvodem byl především fakt, že se jednalo o kolizi na otevřeném moři v oblasti, která nebyla frekventovaně využívána, a riziko srážky zde nebylo nikterak vysoké.

Dá se tedy dedukovat, že aby se jednalo o úmyslné pochybení, musí jít buď přímo o úmyslné provinění nebo o jednání projevující bezohlednou lhostejnost k známému nebo předvídatelnému riziku.

4.6.4 Škoda způsobená zpožděním

Jedná se o trochu komplikovanější výlukou i z toho důvodu, že i přestože je v ní uvedeno, že v případě události, která způsobí zpoždění lodi (např. poškození motoru), se výlukou na zásilku stále vztahuje, protože ta byla následně poškozena zpožděním a ne tou událostí.

Jako příklad se dá použít případ nákladního plavidla, které převáželo stavební dřevo. Plavba měla podle odhadu trvat 25 – 30 dní, avšak během cesty došlo k poškození motoru a loď musela být odtažena do nejbližšího přístavu a plavba se protáhla o čtyři měsíce. V pojištění, které zde bylo, bylo uvedeno, že se nevztahuje na škodu způsobenou zpožděním, i když je zpoždění způsobené událostí, proti které je plavidlo pojištěné. Po té, co došlo k poškození motoru, pojištění upozornil na to, že pokud zůstane dřevo nadále v nákladním prostoru lodě bez ventilace, dojde k jeho poškození. K přesunu stavebního dřeva však nedošlo, a jak pojištěný předpovídal, došlo k poškození zásilky.

Když následně probíhal soud, došel soudce k závěru, že k poškození došlo z důvodu toho, že plavidlo nemělo ventilaci a nešlo tedy o škodu, která byla způsobena zpožděním, a jednalo se tedy o pojistnou událost, i přestože na to mělo zpoždění vliv.

Dá se tedy říct, že tuto výluku nelze uplatit vždy, když dojde k poškození zásilky a zpoždění je jedním z faktorů, který k tomu poškození nějakým způsobem přispěl. Hlavní je stále ta samotná věc, která dané poškození způsobila (v tomto případě špatná ventilace) a je zahrnuta v samotném pojištění.

4.6.5 Běžné opotřebování

Smyslem této výluky je, aby pojistitelé nemuseli vyplácet pojistné plnění za škody, které by nastaly za běžných okolností, aniž by nastala nějaká událost. Mnohdy zde u řešení škodných událostí bývá problém určit, zdali byla škoda způsobená běžným opotřebováním, nebo byla způsobená mořem/oceánem. Při tomto určování mnohdy napomáhá zkoumání stavu materiálu, který plavidlo tvořil. Napovídat může i přítomnost šašňů vodních (Teredo navalis), kteří se při běžném používání lodí objevují a mohou způsobit výtok vody do útrobu plavidla. Dalším faktorem bývá udržovanost plavidla, která se při zkoumání projeví (Thurlow 2016).

4.7 Arktické vody

Změna klimatu způsobila, že jsou arktické vody pro plavidla přístupnější. Mezi lety 2015 a 2019 vzrostlo využití trasy po Severním moři podél ruského arktického pobřeží o 58 %. A celkově došlo k nárůstu převezeného zboží o 60 % v roce 2019 vůči roku 2018. Avšak k růstu popularity tras skrze arktické vody neroste pouze zde. V roce 2020 došlo k dalšímu nárůstu, i přestože celkově námořní přeprava primárně v první polovině roku klesla. Důvodem je, že podle NSIDC (National Snow and Ice Data Center) činila hladina ledu k 15. červenci 7,51 m/km², což je o 330 000 km² méně než u předchozí nejnižší hodnoty z roku 2011.

Tyto trasy však přináší mnoho rizik, se kterými se v ostatních vodách nesetkáme. K využití těchto tras je potřeba dvojnásobná posádka, co se navigace týče. Dále zde musí být větší frekvence směn u posádky, která kontroluje kry/ledovce, které nedosahují takové velikosti, aby je zachytil radar. Dalším problémem je, že díky magnetickému poli Země, zde dochází k problémům s kompasem. Dále zde jsou komplikace způsobené mrazem, který má vliv na

fungování některých strojů a v případě nějaké komplikace je pomoc příliš vzdálená a posádka plavidla by se s jakoukoliv komplikací musela vypořádat prakticky sama.

Avšak tato trasa mezi Evropou a Asií má mnoho výhod. Hlavní výhodou je, že tyto plavby přes Severní pól zaberou pouze 30 dní, což je alespoň o 10 dní kratší doba, než kterou zabere trasa přes Suezský průplav. Tento fakt způsobuje, že nákladní loď, která kupříkladu převáží železnou rudu, ušetří odhadem dvě stě tisíc amerických dolarů nebo víc na palivu, platu posádky a potravinách. Předpokládá se, že z tohoto důvodu se tyto vody stanou v budoucnu mnohem využívanějšími pro velké společnosti, než jsou v současnosti.

Pro pojistitele to vyvolává problém, protože zde nemají zmapovaná rizika. Což je způsobeno tím, že se jedná o poměrně nově využívané trasy. Navíc Severní ledový oceán je zmapován pouze z 6 %, což situaci s mapováním rizik o to více komplikuje. Dalším faktorem při mapování rizik je mapování předchozích událostí z daných oblastí. Jelikož se jedná o nově využívané trasy, nejsou tu prakticky žádné údaje, ze kterých by se dalo vycházet. Někteří makléři se proto rozhodli se z tohoto trhu úplně stáhnout, dokud zde nebude víc údajů, ze kterých by mohli vycházet (Saul, 2020).

Mapování rizik výrazně ovlivňuje výši pojistného, kterou upisovatelé a pojistitelé stanoví. Příkladem by mohlo být zvýšení pojistného v Perském zálivu v roce 2019, poté co došlo k několika útokům na tankery pro převoz surové ropy a tím se v očích pojišťoven zvýšilo riziko v dané oblasti, což následně vedlo ke zvýšení cen pojištění pro tuto oblast.

Momentálně byly problémy v této oblasti spojené primárně se stroji a zařízeními, které se v mrazu porouchaly. Z 512 případů, nahlášených incidentů v roce 2019, tvořily poruchy strojů a zařízení zhruba polovinu. Další události obsahovaly potopení plavidel, díru v trupu plavidla a exploze na palubě plavidel. To znamená, že pro pojistitele zatím představovalo největší výdaje primárně dopravování plavidel zpátky do přístavů, které v těchto oblastech nejsou frekventované. Tyto výdaje zahrnují především náklady na provoz remorkérů (plavidla, která slouží k odtahování jiných plavidel).

S výší pojistného v arktických vodách se zatím improvizuje. Větší plavidla zde mají větší riziko události vzhledem k tomu, že se s nimi hůře manévruje, což je v těchto vodách velmi důležité. Ti, kteří se rozhodnou krýt plavidla, která se vydávají touto cestou, a jejich náklad, většinou kalkulují částku pojistného tak, že udělají klasickou kalkulaci pojistného, a posléze přidají 40 % k základní sazbě pro loď, která běžně činí 50 000 až 125 000 USD.

Konečná cena závisí na stavu plavidla (stáří, typ lodi atd.), trase a na tom, jak vzdálený bude nejbližší ledoborec (Saul, 2020).

4.8 Problematika plavidel převážejících kontejnery

Plavidla, která převáží kontejnery, se v posledních době potýkají s více problémy, ať už jde o pokles jejich využívání začátkem minulého roku, ztráty samotných kontejnerů, chybné vyložení zásilky, nedostatek kontejnerů a v poslední době zde také došlo k nárůstu vzniklých požárů.

4.8.1 Zvyšující se počet ztrát kontejnerů

Podle zprávy společnosti Standart Club (tato zpráva byla napsána před událostí plavidla ONE Apus), bylo za rok 2019 přepraveno 226 milionů kontejnerů (většina nebyla přepravena pouze jednou a toto číslo nemá nic společného s celkovým počtem kontejnerů), ve kterých dosahovala hodnota zboží 4 bilionů amerických dolarů. Avšak v průměru se mezi lety 2008 a 2019 každý rok ztratilo 1382 kontejnerů a v posledních pěti letech (k roku 2019) došlo k nárůstu. V roce 2019 došlo k rekordní ztrátě v hodnotě jednoho milionu dolarů při 13 incidentech. Tento rekord byl s největší pravděpodobností v roce 2020 překonán. Důvodů, proč zde dochází k vyššímu počtu ztrát v posledních letech, je mnoho.

Neustále zvětšující se plavidla jsou jedním z důvodů, proč dochází k většímu množství ztrát kontejnerů. Větší komerční nátlak způsobil, že lodě, které přepravují kontejnery (primárně celokontejnerové plavidla), byly nuceny přesněji dodržovat přepravní plány. Výsledkem bylo, že se na tyto plavidla začaly dávat čím dál silnější motory, které způsobily nejen vyšší rychlost plavidel v normálním počasí, ale také udržení rychlosti při špatném počasí, což způsobuje vyšší zatížení na zařízení, která zajišťují kontejnery, což následně vede k jejich poškození a následným ztrátám kontejnerů.

S tím i souvisí fakt, že díky větším lodím je zde možnost skládat kontejnery do stále větší výšky, která v některých případech přidává navíc k normální výšce lodi dalších 25 metrů, kontejnery, které jsou takto vyskládané, pak působí jako obří plachty a dochází zde k většímu náporu větru, což opět působí větší zatížení na zařízení, které upevňují, zajišťují a jistí kontejnery při přepravě.

Dalším faktorem, který ovlivňuje tyto ztráty, jsou vlny a voda, která se následně usadí na samotných plavidlech. V nehostinném počasí, se kterým se na moři mohou plavidla setkat, se stává, že dochází k vysokým vlnám, které nárazy o loď způsobují, že se na palubu

plavidla dostane voda, toto počasí navíc většinou doprovází déšť. Na palubě plavidla se následně zachytí voda, která se zde pohybuje a vytváří další tlak na kontejnery a zařízení, která je jistí. Pokud by byly kontejnery ledabyle naloženy na palubu lodi, může tato situace způsobit jejich kolaps a následně způsobit velkou škodu. Navíc se plavidla mohou setkat se strmými vlnami, které naráží na bok plavidla a tím způsobují další tlak na jistící zařízení.

Což nás vede k dalšímu problému, kterým je nepochybně to, že zde dochází ke špatnému naložení kontejnerů a občas i k přetížení plavidel. V pandemii vzbuzuje obavy vzrůstající poptávka po kontejnerových prostorech (ta roste od července roku 2020). Obavy jsou zde primárně v ohledech na nerovnoměrné rozložení nákladu na daných plavidlech a přetížení plavidel. Občas zde dochází ke zhroucení, kdy některý z kontejnerů nevydrží váhu kontejnerů, které jsou uloženy na něm. Zde je snaha o řazení kontejnerů od nejtěžších ve spodu po nejlehčích nahoře, ale k tomu je zapotřebí dané kontejnery předem vážit, některé události z posledních měsíců však naznačují, že zde k tomuto vážení nedochází (Anonym, 2020).

V poslední době zde dochází k diskuzi o tom, zda je potřeba kontejnery používat v takové míře. Hlavním problémem zde je, že dochází k postupnému opotřebenosti kontejnerů (např. opotřebenosti rohových sloupků). Hlavní obavou tedy je využívání těchto opotřebených kontejnerů, které se pod tlakem dalších kontejnerů a vnějších vlivů mohou zhroutit a způsobit tím velkou škodu zhroucením celého stohu kontejnerů. Dále se zde používalo čím dál méně kvalitní zajištění.

Jedním z výsledků tohoto problému byl letošní nedostatek prázdných kontejnerů v Asii (Anonym, 2021).

4.8.2 ONE Apus

ONE Apus je ve zkratce mimořádně velké celokontejnerové plavidlo, u kterého došlo ke ztrátě nebo poškození minimálně u 1900 kontejnerů. K této události došlo 1600 námořních mil severozápadně od Havaje koncem 30. listopadu 2020. K události došlo, když se plavidlo střetlo s bouří, která vytvářela vítr o síle vichřice, následně plavidlo změnilo směr, aby se vyhnulo větší ztrátě a poškození zásilek. Vítr, který narážel na kontejnery, způsobil, že se uvolnila jistící zařízení a posléze velký počet kontejnerů spadl přes palubu. Kapitán plavidla odklonil tedy loď od jejího původního směru, aby zajistil bezpečnost posádky a zbytku kontejnerů, loď pak plula trasami s lepšími větrnými podmínkami za cílem vyhnoutí se větším ztrátám a stabilizace plavidla (Anonym, 2020).

Šedesát čtyři případů ztracených kontejnerů podle vyšetřování obsahovalo nebezpečný náklad, kterým byl v 54 případech materiál na ohňostroje, v 8 případech baterie a ve zbývajících dvou případech se jednalo o kapalný ethanol. Celková škoda momentálně podle odhadů přesahuje 200 milionů amerických dolarů, očekává se, že toto číslo bude pouze růst.

Tato událost ještě nebyla řešena u soudu a očekává se, že se bude řešit v průběhu několika dalších let. Důsledky této události se pravděpodobně také projeví teprve v průběhu příštích let. Hlavní diskuze se bude týkat toho, zdali zde lze uplatnit tradiční koncept o společné havárii u mimořádně velkých celekotejnerových plavidel, nebo zde už nebude životaschopný a bude potřeba, aby došlo k aktualizaci námořního práva.

Momentálně to vypadá, že tato událost bude jednou z finančně nejhorších v oblasti celokotejnerových plavidel od roku 2013, kdy se potopila loď MOL Comfort v Indickém oceánu.

4.8.3 Zvyšující se počet požárů

Velké požáry na celokotejnerových plavidlech se berou jako jeden z největších hazardů pro námořní přepravu. Členové posádky z pravidla čelí velkému nebezpečí při boji s požárem. Tak jako požár může způsobit velké škody jak na zboží, tak na samotném plavidlu. Příčinami bývá neznalost obsahu kontejnerů a špatné hodnocení rizika vzniku požáru dané zásilky. Velké požáry představují problémy hlavně pro pojišťovny, protože při nich vznikají velké škody a po nich vznikají velké pojistné nároky. Vzhledem k tomu, že v tomto odvětví se používají stále větší plavidla, může úměrně s tím dojít k větším škodám. Pro pojišťovací firmy nebývá problém zjistit, jaké jsou příčiny požárů, ale je komplikované určit, jak jim předcházet.

Při nedávné inspekci bylo odhaleno, že mnoho kontejnerů nevyhovuje bezpečnostním předpisům a nezanedbatelná část z nich nesprávně deklarovala svůj náklad. Ve 2,5 % špatně deklarovaných případů se jednalo o ohrožení posádky. Podle přepočtů se jedná o 135 000 kontejnerů ročně, které tímto způsobem ohrožují bezpečnost plavidla, posádky a ostatních kontejnerů. Instituce, která tuto inspekci provedla, následně vydala knihu s dvanácti doporučeními na to, co dělat se špatně deklarovanými obsahy kontejnerů. Instrukce z této knihy/příručky by měly snížit počet požárů, pokud budou dodržovány. Důležitá zde však je fráze „pokud budou dodržovány“. Špatně deklarované obsahy

kontejnerů navíc způsobují, že při boji s požárem si posádka nemůže být jistá, jestli kouř, který z kontejneru vychází, není toxický.

Jedním z největších problémů tu opět je stálý růst velikostí nákladních lodí, což je trend, který nevykazuje žádné známky zpomalení. Mnoho firem v tomto odvětví využívá lodě, které jsou 400 metrů dlouhé, 60 metrů široké a mají pouze 23 členů posádky. Dá se tedy předpokládat, že mnohdy se posádka k požáru nemůže dostat a v horších případech o požáru ani nemusí vědět. Navíc zde stále z velké části je problém, že detektory kouře jsou nastaveny tak, že detekují požár, až když se dostane z nádoby. Jako řešení tohoto problému se jeví tepelné senzory, které by mohly odhalit požár rychleji.

K počtu požárů navíc přispívá fakt, že v minulém roce klesla úroveň údržby těchto plavidel s ohledem na jejich nižší využívání v první polovině roku.

Dalším problémem, který s požáry souvisel, byl ten, že posádka měla většinou ubytování uprostřed lodi, což má samozřejmě své výhody při brzkém odhalení požáru v tom ohledu, že požár od nich není nikde nepříjemně vzdálený, ale na druhou stranu je to vystavuje mnohem většímu riziku, navíc členové posádky i přes svůj výcvik nejsou profesionálními hasiči, kteří se na tyto problémy s požáry specializují.

Další komplikací bývá problém s přístupem k daným kontejnerům, které mohou být umístěné pod jinými kontejnery a následkem toho je k nim přístup takřka nemožný. Jako řešení se zde zdá primárně edukace posádky ohledně těchto problémů, zlepšení technologií, které detekují kouř a zlepšení kontroly obsahu kontejnerů. Tento problém je momentálně jedním z těch nejnepříjemnějších v oblasti námořního pojištění v nákladní přepravě. A pravděpodobně zde dojde k větším regulacím, aby se tomuto problému do budoucna lépe předcházelo (Anonym, 2020).

Závěr

Cílem této práce bylo zhodnotit, jakým způsobem námořní pojištění specifických námořních nákladních plavidel funguje, a jaké jsou zde nejaktuálnější trendy a problémy, kterými se tato oblast pojištění musí v tuto chvíli zabývat, a které se schovávají za aktuálními daty.

V první polovině roku 2020 došlo ke změnám v nákladní přepravě vlivem pandemie, což způsobilo, že se snížilo využití některých typů plavidel. Tento jev má vliv na výši pojistného, protože klesá hodnota pojištěných položek, navíc se v minulém roce zvýšil i průměrný věk plavidel světové flotily, takže i přestože se počet plavidel ve světové flotile zvýšil o 3 %, nárůst celkového casco pojistného byl pouze o 0,2 %.

V minulém roce také docházelo k pojistným událostem, které byly způsobeny zhoršenou údržbou plavidel, která byla výsledkem jejich menšího využívání v první polovině roku a zpožděními doručování náhradních dílů. Mezi tyto problémy patří například požáry na palubách plavidel. Dalším problémem je neustálé zvětšování se plavidel, což má vliv na velikost škod v případě pojistné události.

U cargo pojištění se v roce 2019 zlepšil škodný poměr u evropských společností, které v tomto odvětví operují, a došlo k jeho snížení na hodnotu, která mírně přesahuje 60 %. Dá se předpokládat, že se škodný poměr v roce 2020 zhorší vlivem větší frekvence krádeží zásilek, události plavidla ONE Apus, explozí v přístavu v Bejrútu a vyšším počtem požárů na plavidlech sloužících specificky k námořní nákladní přepravě.

Komplikované je zde využívání výluk v praxi, je složité rozeznat, zdali je lze skutečně uplatnit a mnohdy se jejich použití musí řešit právně, což způsobuje jistý vývoj v jejich využívání a nelze je uplatnit vždy, kdy mělo vliv na škodu něco, co spadá pod výluk např. škoda způsobená zpožděním.

Aktuální problematikou je mapování rizik u nákladních lodí, které jsou momentálně používány v námořní přepravě v arktických vodách, které jsou stále více využívány. Mezi lety 2015 a 2019 došlo pouze v Severním moři podél Ruska k nárůstu využívání této trasy o 58 %. S tímto typem přepravy souvisí mnoho komplikací a poruch, se kterými se

v jiných vodách a podmínkách běžně nelze setkat, ale zároveň zde není dlouhá historie pojistných událostí, což způsobuje, že nelze řádně zmapovat rizika, a proto momentálně pojišťovací společnosti improvizují s výpočtem výše pojistného. Dá se předpokládat, že v budoucnu to pro ně bude jednodušší, pokud dojde k ještě většímu využívání těchto vod. Postupem času zde budou rizika lépe zmapována a tím zde bude i lepší způsob pro výpočet pojistného, než je aktuálně.

V současné době dochází k mnoha komplikacím u plavidel, která slouží k přepravě kontejnerů. Většina problémů u těchto plavidel je způsobena jejich vytížením, snahou dodržovat termíny a neustálým se zvětšováním plavidel, které k této přepravě slouží. V posledních letech jsou na těchto plavidlech frekventované požáry, jejichž důvodem vzniku bývá špatně deklarovaný náklad a v minulém roce také komplikace se špatnou údržbou těchto plavidel, které zaznamenaly pokles v jejich využívání v první polovině roku 2020 o 16,3 %. V minulém roce došlo k jedné z největších pojistných událostí u tohoto typu plavidel v posledních několika letech, kdy došlo k poškození nebo ztrátě více než 1900 kontejnerů. Tato událost bude mít dozajista přesah do budoucna a pravděpodobně dojde ke změně konceptu společné havárie minimálně u typů plavidel, které převážejí zásilky v kontejnerech, což je způsobeno hodnotou škod, která u těchto obřích plavidel vzniká v případě pojistné události.

Seznam literatury

Anonym. 2020. Container stack collapses causes and solutions. *International Union of Marine insurance* [online] [cit. 2021-4-20]. Dostupné z:

<https://iumi.com/news/news/container-stack-collapses-causes-and-solutions>

Anonym. 2020. *Removal of containers from ONE Apus could extend well into January 2021*. International Union of Marine insurance [online] [cit. 2021-4-2]. Dostupné z:

<https://iumi.com/news/news/removal-of-containers-from-one-apus-could-extend-well-into-january-2021>

Anonym. 2020. *Marine insurance London fires on containerships solutions still elusive*.

International Union of Marine insurance. [online] [cit. 2021-4-2]. Dostupné z:

<https://iumi.com/news/news/marine-insurance-london-fires-on-containerships-solutions-still-elusive>

Anonym. 2020. *Public Statistics 2020*. International Union of Marine Insurance [online]

[cit. 2021-4-2]. Dostupné z: <https://iumi.com/statistics/public-statistics>

Anonym. 2021. Acute shortage of containers in Asia could continue through to march.

International Union of Marine insurance. [online] [cit. 2021-4-6]. Dostupné z:

<https://iumi.com/news/news/acute-shortage-of-containers-in-asia-could-continue-through-to-march>

Anonym. 2021. Cargo thefts from warehouses are on the rise. *International Union of*

Marine insurance. [online] [cit. 2021-4-2]. Dostupné z: [https://iumi.com/news/news/cargo-](https://iumi.com/news/news/cargo-thefts-from-warehouses-are-on-the-rise)

[thefts-from-warehouses-are-on-the-rise](https://iumi.com/news/news/cargo-thefts-from-warehouses-are-on-the-rise)

DUCHÁČKOVÁ, Eva. 2015. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-87865-25-5

JANDOVÁ, Lucie. 2014. *Pojištění v novém občanském zákoníku*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-530-5

NOVÁK, Radek a Petr Kolář. 2015. *Námořní nákladní přeprava*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-601-2

SAUL, Jonathan. 2020. *Arctic headache for marine insurers as routes open up* [online]. In: Reuters [cit. 2021-2-4], dostupné z: <https://www.reuters.com/article/climate-change-arctic-shipping-insurance-idUSKBN27C1VZ>

THURLOW, W. Harry a Richard W. NORMAN. 2016. *Five Fundamental Marine Insurance Exclusions* [online]. Cox & Palmer [cit. 2021-2-3]. Dostupné z: <http://www.cmla.org/papers/Five%20Fundamental%20Marine%20Insurance%20Exclusions.pdf>

WINTER, William D. 2010. *A Short Sketch of the History and Principles of Marine Insurance*. New York: Gale Making of Modern Law. ISBN 978-1240122066