



# Význam pojištění v mezinárodní přepravě

## Bakalářská práce

*Studijní program:* B6208 – Ekonomika a management  
*Studijní obor:* 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu  
*Autor práce:* **Pavla Myslíková**  
*Vedoucí práce:* Ing. Karina Benetti, Ph.D.



**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavla Myslíková**  
Osobní číslo: **E13000515**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**  
Název tématu: **Význam pojištění v mezinárodní přepravě**  
Zadávací katedra: **Katedra ekonomické statistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Teze bakalářské práce
2. Legislativní rámec upravující podnikání pojišťoven
3. Vymezení problematiky pojištění v mezinárodní přepravě, legislativní rámec mezinárodní přepravy
4. Analýza rizik ohrožující podnikatelské subjekty v mezinárodním obchodu
5. Pojištění odpovědnosti přepravce, pojištění přepravních rizik v mezinárodní přepravě - případová studie ve vybrané společnosti
6. Zhodnocení přínosů bakalářské práce

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 normostran**

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

Seznam odborné literatury:

**DUCHÁČKOVÁ, E. Principy pojištění a pojišťovnictví. 3. vyd.**

Praha: Ekopress, 2009. ISBN 978-80-86929-51-4.

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

**JOLLY, A. Managing Business Risk. London: Kogan Page Publishers, 2003.**

ISBN 07-494-4081-3.

**MACHKOVÁ, H., E. ČERNOHLÁVKOVÁ a A. SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6. vyd. Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.**

**SEDLÁČEK, P. Úmluva CMR (komentář) - Mezinárodní silniční nákladní doprava. 1. vyd. Praha: VOX, 2009. ISBN 978-80-86324-82-1.**

**SMEJKAL, V. a K. RAIS. Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích. 2. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2006. ISBN 80-247-1667-4.**

Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Karina Benetti, Ph.D.**

Katedra ekonomické statistiky

Konzultant bakalářské práce:

**RNDr. Miloš Trhlík, CSc.**


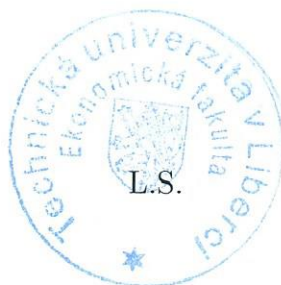
INIS International Insurance Service, s.r.o., Project and Insurance Manager

Datum zadání bakalářské práce: **30. října 2015**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2017**



doc. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.  
děkan



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

V Liberci dne 30. října 2015

## 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**

Předmětem bakalářské práce je role pojištění v mezinárodní přepravě a analýza konkrétního případu ve výrobním podniku XYZ. Práce je rozdělena na dvě části. Teoretická část se zabývá původem pojištění, základními pojmy a druhy pojištění v mezinárodním obchodě. Dále je vymezen legislativní rámec upravující pojišťovnictví v tuzemsku a přepravu v zahraničí. V následující kapitole je popsáno přepravní riziko a nejčastější příčiny škod. Poslední kapitola teoretické části pojednává o pojištění v mezinárodní přepravě. V praktické části jsou popsány druhy přeprav, přepravní rizika a příčiny škod ve společnosti XYZ. Součástí práce jsou také podniková opatření proti přepravním rizikům. Následně je provedena analýza konkrétního případu. Nakonec je navrženo možné doporučení na optimalizaci pojistné ochrany.

## **Klíčová slova**

Pojištění v přepravě, legislativní rámec pojišťovnictví, mezinárodní přeprava, přepravní rizika.

# **Annotation**

## **The Importance of Insurance in International Transport**

The subject of this bachelor's thesis is a function of insurance in international transportation and analysis of the specific case at a production company XYZ. The work is divided into two sections. The theoretical part deals with origin of insurance, basic concepts and types of insurance in international trade. Next is defined legislative framework of insurance industry in the Czech Republic and transport in foreign countries. In the next chapter is described a transport risk and the most common causes of damages. The last chapter of theoretical part deals with insurance in international transport. In the practical part are described types of transports, transport risks and causes of damages at company XYZ. Company measures against transport risks are also part of the work. Subsequently, there is analysis of the specific case. The final step is suggestion of possible recommendation of optimization of insurance protection.

## **Key words**

Insurance in transportation, legislative framework of insurance industry, international transportation, transport risks.

# Obsah

<b>Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Pojišťovnictví</b> .....	<b>9</b>
1.1 Původ pojišťovnictví.....	9
1.2 Základní pojmy .....	10
1.3 Druhy pojištění v mezinárodním obchodě.....	11
<b>2 Legislativní rámec upravující pojišťovnictví</b> .....	<b>14</b>
2.1 Zákon o pojišťovnictví.....	14
2.2 Občanský zákoník.....	15
<b>3 Riziko a risk management</b> .....	<b>17</b>
3.1 Charakteristika rizika .....	17
3.2 Risk management.....	18
3.3 Rizika v mezinárodním obchodě .....	19
<b>4 Mezinárodní přeprava</b> .....	<b>22</b>
4.1 Silniční nákladní přeprava .....	22
4.2 Subjekty mezinárodní přepravy .....	25
<b>5 Pojištění mezinárodní přepravy</b> .....	<b>27</b>
<b>6 Firemní praxe ve vybrané společnosti</b> .....	<b>29</b>
6.1 Druhy přepravy ve společnosti .....	29
6.2 Přepravní rizika ohrožující společnost.....	32
6.3 Možnosti pojistného trhu .....	36
<b>7 Konkrétní případ z mezinárodní přepravy</b> .....	<b>39</b>
7.1 Pojištění odpovědnosti za škodu.....	39
7.2 Optimalizace pojistné ochrany.....	46
<b>Závěr</b> .....	<b>49</b>
<b>Seznam použité literatury</b> .....	<b>51</b>

# Úvod

Mezinárodní obchod s sebou nese pro subjekt celou řadu rizik. Většina mezinárodních obchodních operací se od nepaměti neuskuteční bez mezinárodní přepravy. Jedním rizikem, se kterým se může subjekt působící v mezinárodním prostředí setkat je riziko přepravní. Při samotné fyzické manipulaci s nákladem z místa odeslání do místa určení může vlivem nahodilé události dojít k poškození či krádeži nákladu. Často využívaným nástrojem, kterým je možné eliminovat negativní důsledky nahodilosti je pojištění. Současný svět je silně ovlivněn procesem nazývaným globalizace. Dochází k zapojení zcela neznámých oblastí do mezinárodního obchodu a tato situace vyžaduje přizpůsobení se a znalost nových podmínek.

Cílem bakalářské práce je analýza konkrétního případu z mezinárodní přepravy, s cílem určit zda pojištění událost pokrývalo či ne. Pro účely práce byla zvolena velká výrobní společnost v České republice. Z důvodu utajení informací a přání společnost nejmenovat, bude společnost v práci označena jako XYZ.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, na teoretickou a praktickou. První kapitola stručně pojednává o historii pojištění a pro orientaci jsou vysvětleny základní pojmy a druhy pojištění v mezinárodním obchodě. Pro rozbor případu je podstatný legislativní rámec, z toho důvodu je v dalších částech vymezen rámec pojišťovnictví pro Českou republiku i mezinárodní přepravu. Vzhledem k omezenému rozsahu práce je popsáno pouze riziko přepravní a nejčastější příčiny škod. Při optimalizaci pojistné ochrany je také vycházeno z kapitoly obsahující pojištění mezinárodní přepravy.

V praktické části jsou nejprve popsány druhy přeprav využívaných společnostmi XYZ. Při charakteristice přepravních rizik ohrožujících společnost je vycházeno z příčin škod v teoretické části. Součástí práce jsou také opatření proti zmíněným rizikům. Dále je proveden rozbor konkrétního případu a případné navržené optimalizace pojistné ochrany.

Při tvorbě práce bylo vycházeno z odborné literatury věnující se přepravním rizikům a legislativě upravující mezinárodní přepravu. Informace týkající se společnosti XYZ byly získány na základě osobních konzultací s panem RNDr. Milošem Trhlíkem, CSc.



# 1 Pojišťovnictví

Kapitola je rozdělena do tří částí. První podkapitola pojednává o počátku pojištění. Druhá část je věnována vymezení základních pojmů. Závěrečná část patří druhům pojištění v mezinárodním obchodě.

## 1.1 Původ pojišťovnictví

Historie pojištění sahá přibližně do čtvrtého století před n. l., kdy lidská společnost začínala využívat pojištění v námořní přepravě. Na území Přední Asie docházelo k sjednávání dohod mezi obchodníky o společné úhradě škody. Dohody obsahovaly především příslib spoluúčasti na ztrátě, v případě, že plavidlo ohrožovala možnost ztroskotání a bylo tak nutné vyhodit náklad do moře. Znakem první formy pojištění byl vzájemnostní charakter. Příznačná byla koncentrace pojištění v uzavřených skupinách osob, spolků nebo korporací z méně početné části obyvatelstva. Tam lze zařadit obchodníky, řemeslníky nebo kupce. Většinu obyvatelstva tvořili lidé pracující v oblasti zemědělství.

S rostoucím počtem cest Evropanů do Asie a Ameriky lze zaznamenat komerční prvky v oblasti pojištění v námořní přepravě. Složením základního kapitálu zakládali přepravci společné podniky a finance investovali do lodí. V rámci podnikatelské jednotky stanovili nejen způsob stanovení výše případného zisku, ale také ztráty. Dále se jako obrana proti případným rizikům využívala námořní půjčka. Princip takovéto půjčky spočíval ve spojení pojištění a úvěru. Hodnota půjčky se rovnala hodnotě zboží přijatého k přepravě a vysokému úroku. Splatnost půjčky byla při dodání, ale pokud zboží nebylo dodáno, obchodník půjčené peníze nevracel (Bokšová, 2010, s. 15–17, 25).

V 11. století s rozvojem řemesla a obchodu roste význam pojištění také ve vnitrozemských státech. Společnost byla ohrožena především požáry a jako obrana proti nim byla zakládána různá seskupení. V rámci spolků byly vybírány příspěvky a posléze vypláceny požárem postiženým členům.

V roce 1676 vznikla v Hamburku první pojišťovna jako samostatná instituce. Vznik největšího pojišťovacího systému Lloyd's se datuje k počátku 17. století. Systém byl vytvořen z restaurace pana Edvarda Lloyda. Zde se setkávali kupci a námořníci za účelem sjednání nejvýhodnějšího pojištění pro loď. Pro 17. století je příznačné zakládání životních i neživotních pojišťoven, tento proces lze nazvat institucionalizací v oblasti pojišťovnictví. V následujícím století se pojištění stává samostatným předmětem podnikání. Roste význam pojištění také v širších vrstvách obyvatelstva a přibývají různé druhy pojištění. Pojistný trh 21. století je ovlivněn především teroristickými útoky a řadou přírodních katastrof (Ducháčková, 2009, s. 10).

## 1.2 Základní pojmy

Pro uvedení do oblasti pojišťovnictví je důležité vymezení základních pojmů. Jedná se o samotný pojem pojištění, subjekty působící v rámci pojistného vztahu a další konkrétní pojmy.

Jak uvádí Ducháčková (2009, s. 31, 33) činnost fyzické a právnické osoby je ovlivněna nahodilými událostmi, se kterými je nucena se finančně vyrovnat. Existují celkem dva způsoby, jak tak může učinit. První variantou je samopojištění tedy využití vlastních finančních zdrojů nebo může subjekt přenést riziko na specializovanou instituci, která je oprávněna poskytovat pojištění. **Pojištění** lze označit jako instrument, kterým je možné eliminovat negativní důsledky nahodilosti. Nástroj nemá vliv na existenci nahodilých událostí, pouze finančně eliminuje jejich důsledky.

Dle legislativního úhlu pohledu se pojištění člení na pojištění dobrovolné a pojištění povinné. Dobrovolné pojištění je uzavíráno čistě na svobodné vůli ekonomického subjektu. Dále je pojištění, u kterého vyplývá povinnost pojistit se ze zákona děleno jako:

- povinné smluvní – zákon přímo uvádí povinnost uzavření pojistné smlouvy;
- zákonné – subjekt neuzavírá pojistnou smlouvu, má však povinnost hradit pojistné ve stanovené výši.

Pro uzavření pojištění je nezbytné sepsání již zmíněné **pojistné smlouvy**. Podle Ducháčkové (2009, s. 44) pojistná smlouva obvykle vyjadřuje písemné ujednání a právní

důkaz o sjednání pojištění fyzických a právnických osob. Písemná forma není zákonem stanovena v případě pojištění na dobu kratší než jeden rok a pojištění při přepravě, kdy potvrzením o pojištění je známka na přepravním dokladu.

**Pojistitel** na sebe podpisem pojistné smlouvy bere závazek poskytnutí plnění za předpokladu, že nastane nahodilá událost. Nahodilá událost je v pojistné smlouvě konkrétně vymezena. Pojistitelem je subjekt oprávněný provozovat pojišťovací činnost – pojišťovna. Druhou stranou uzavírající smlouvu je **pojistník**, ten přebírá závazek platby pojistného, stanoveného v ujednání, za poskytnutí ochrany. Za pojištěného je označována osoba, jejíž zdraví, život, majetek nebo odpovědnost je pojištěn (Machková, 2014, s. 197–198).

Dle Machkové (2014, s. 197–198) k zákonem určeným náležitostem pojistné smlouvy patří:

- vymezení osob – pojistitele, pojistníka;
- vymezení oprávněné osoby;
- stanovení druhu pojištění – škodové nebo obnosové;
- vytyčení pojistného nebezpečí a pojistné události;
- výše pojištění, splatnost;
- období, po které je smlouva platná.

### 1.3 Druhy pojištění v mezinárodním obchodě

Podnikatelský subjekt je při své činnosti ohrožen nejrůznějšími riziky. Podnik působící v mezinárodním prostředí se musí potýkat, ve srovnání s domácím prostředím, s poněkud jinými riziky. Taková rizika lze mnohem hůře předvídat a odstraňovat. Zvláště je nutné věnovat pozornost ochraně proti nim. Existují různé nástroje, prostřednictvím nichž se lze rizikům bránit, ale nejvyužívanější a nejstarší je již zmíněné pojištění. Přehledu nejvyužívanějších druhů pojištění je věnována právě tato část (Machková, 2014, s. 197).

Prvním typem pojištění je **pojištění přepravních rizik**. Mezinárodní přeprava, kdy dochází k fyzické manipulaci s nákladem, který má být přepraven z místa odeslání do určeného místa, představuje docela rizikovou část obchodní operace. Podnik se může proti

takovému riziku bránit alespoň částečně pomocí pojištění. Pojištění mezinárodní přepravy je věnována samostatná kapitola práce (Machková, 2014, s. 199).

Dále je v mezinárodním prostředí využíváno **pojištění úvěrových rizik**. Za hlavní poskytovatele úvěrů odběratelům lze označit nejen vývozce, ale i banky a nejrůznější finanční instituce. Tyto instituce působí v oblasti financování obchodů a zajišťování plateb. Termín splatnosti úvěru je uveden ve smlouvě. V případě platebního selhání, jehož příčinou je platební neschopnost dlužníka nebo platební nevěle, je věřitel ohrožen rizikem nesplacení částky včas. Úvěrové pojištění je považováno za relativně spolehlivý nástroj k omezení rizika. Je využíváno zejména v Evropě a je řazeno do velice specializovaných oblastí pojišťovnictví. K službám, jež jsou poskytovány úvěrovými pojistiteli, patří komerční úvěrové pojištění a úvěrové pojištění se státní podporou (Machková, 2014, s. 205–207).

Dle Machkové (2014, s. 187) se lze v mezinárodním obchodě setkat také s riziky politickými, která mohou vést k zmaření, omezení nebo přerušení investic a hospodářských vztahů v dané oblasti. Rizika jsou ovlivněna především politickým a makroekonomickým vývojem jednotlivých oblastí. Dochází také ke škodám na zboží či na nezaplacených pohledávkách a odnětí možnosti disponovat s majetkem. Příčinami mohou být zásahy státní moci (například i znárodnění), nepokoje, stávkové akce či válka. **Pojištění politických rizik** poskytuje například Exportní garanční a pojišťovací společnost, a.s. – EGAP.

Jak uvádí Machková (2014, s. 208–209) **pojištění odpovědnosti za škodu** se obvykle uzavírá samostatně, z důvodu toho, že pokrývá speciální druh rizik. Podstatou pojištění odpovědnosti za škodu není přenést odpovědnost na specializovanou instituci, ale zmírnit ekonomické důsledky nahodilých událostí. V případě tohoto druhu pojištění určuje podnikatelská činnost a právní vztahy související s činností míru pojistného rizika. Na aktivity související s podnikáním pouze v omezené míře je pohlíženo jako na součást podnikatelské činnosti. Příklady mohou být sportovní, stravovací nebo sociální zařízení sloužící pro potřeby pracovníků. Nastane-li pojistná událost má pojištěný subjekt nárok na náhradu za újmu na životě osoby (usmrcení), zdraví osoby (tělesná újma) a škodě na majetku, kterou způsobí třetí straně. Pojištění se nevztahuje na škody způsobené záměrně pojistníkem a pojištěným nebo vlivem válečných či politických událostí. Pojistná smlouva může být sjednána na dobu určitou nebo neurčitou.

Jedním z charakteristických znaků **pojištění veletrhů a výstav** je jeho jednorázové sjednávání. Doba, po kterou je pojistná smlouva uzavřena, bývá přesně časově vymezena dle délky veletrhu nebo výstavy, případně doby přípravy a demontáže veletrhu. Méně obvyklým je zde také objekt pojištění, tím nejčastěji bývají jedinečné a vzácné předměty, věci nebo aktivity. Jako příklady lze uvést objevy, nové výrobní a technologické postupy, střežené známky a značky, umělecké výtvořiny nebo starožitnosti. Při průběhu veletrhu nebo výstavy dochází k těsnému kontaktu mezi návštěvníky a vystavenými exponáty, v důsledku toho se zvyšuje riziko poškození, znehodnocení nebo krádeže předmětů. Součástí elementárního pojištění jsou jednotlivé nebo všechny předměty a zboží dané k prodeji, vybavení výstavy, zásoby pro reprezentační účely a propagační materiály. Opomenuti nejsou ani zaměstnanci výstavy, na jejichž věci osobní potřeby se pojištění vztahuje (Machková, 2014, s. 209).

## 2 Legislativní rámec upravující pojišťovnictví

Stejně jako většina oblastí, které se týkají života lidské společnosti, je i oblast pojišťovnictví legislativně upravena. Po roce 1989 prošla oblast pojišťovnictví značným vývojem, příznačné bylo především opouštění státně monopolního řízení směrem k ekonomickému řízení s využíváním tržních mechanismů. Důležitou součástí byla také účast zahraničních pojišťoven na českém pojistném trhu. Před vstupem České republiky do Evropské unie byla nezbytná úprava legislativy dle práva Evropské unie (Böhm, 2010, s. 81).

V aktuální době je oblast pojišťovnictví v České republice regulována následující legislativou (Ministerstvo financí České republiky, 2013):

- **Zákon o pojišťovnictví** (Zákon č. 277/2009 Sb.);
- **Zákon o finančních konglomerátech** (Zákon č. 377/2005 Sb., o doplňkovém dohledu nad bankami, spořitelními a úvěrními družstvy, institucemi elektronických peněz, pojišťovnami a obchodníky s cennými papíry ve finančních konglomerátech a o změně některých dalších zákonů);
- **Zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí** (Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona);
- **Občanský zákoník** (Zákon č. 89/2012 Sb.);
- **Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla** (Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů).

### 2.1 Zákon o pojišťovnictví

Zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví jsou upravena kritéria vykonávání provozovací a zajišťovací činnosti a výkonu dohledu v pojišťovnictví. Zákon patří k základním právním předpisům, které upravují pojišťovnictví. Dne 22. července 2009 byl zákon vyhlášen ve Sbírce zákonů a nabyl tak své platnosti. Od 1. ledna 2010 je nutné podle tohoto právního předpisu postupovat a dodržovat ho, nastala tak jeho účinnost. Základním úkolem tohoto

zákona je začlenění nejrůznějších směrnic a renovace struktury právní úpravy za účelem harmonizace právní úpravy pojišťovnictví s požadavky práva Evropské unie. Pro klienty pojišťoven znamená zákon především zlepšení jejich právní jistoty, lepší dozor nad pojistiteli nebo lepší přístup k informacím ohledně finanční situace pojišťovny. (Böhm, 2010, s. 96), (Česko, 2009).

Zákon o pojišťovnictví je dělen do následujících částí:

- obecná ustanovení,
- provozování činností v pojišťovnictví,
- dohled v pojišťovnictví,
- mlčenlivost,
- společná ustanovení,
- zmocňovací, přechodná a zrušovací ustanovení,
- účinnost.

První část se zabývá rozsahem působnosti tohoto zákona, dále subjekty, které se tímto zákonem mají řídit, a prostor je věnován také vymezení pojmů. Obsahem druhé části jsou hlavní kritéria pro vykonávání činností, kontrolní systémy a důvěryhodnost fyzických a právnických osob. Dozoru nad pojišťovnictvím a České národní bance se věnuje třetí část zákona. Čtvrtá část je věnována povinnosti mlčenlivosti a výjimkám mlčenlivosti, následující část se zaměřuje na společná ustanovení. Zmocňovacím, přechodným a zrušovacím ustanovením patří předposlední část. Závěrečná, sedmá část je velice stručná, jejím obsahem je jeden paragraf, který je věnován již zmíněné účinnosti právního předpisu (Česko, 2009).

## **2.2 Občanský zákoník**

Občanský zákoník je rozsáhlý právní předpis, který upravuje většinu právních norem příslušného právního odvětví. Nový zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník vstoupil v platnost 3. února 2012 a představoval velkou přeměnu českého soukromého práva. V účinnost vešel nový občanský zákoník od 1. ledna 2014. Z oblasti pojišťovnictví je v občanském zákoníku upravena pojistná smlouva. Do konce roku 2013 byla pojistná

smlouva upravena samostatným zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, který nabyl účinnosti 1. ledna 2005. V zákoně o pojistné smlouvě byly vymezeny vzájemné vztahy účastníků smluvního pojištění, základní pojmy, náležitosti pojistné smlouvy nebo zánik pojištění. Další část pojednávala o škodovém a obnosovém pojištění. Podrobnější popis stran uzavírajících pojistnou smlouvu obsahuje kapitola 1.2 Základní pojmy (Česko, 2004), (Česko, 2012).

V současné době je pojistná smlouva vymezena v § 2758 až § 2872 občanského zákoníku. Základní ustanovení obsahuje závazek pojistitele vůči pojistníkovi nebo třetí osobě poskytnout pojistné plnění v případě nahodilé události. Dále je vymezen výraz pojistný zájem, za ten je považována opodstatněná potřeba chránit se proti důsledkům případných pojistných událostí. Pojistník může mít pojistný zájem na svém vlastním životě, zdraví a majetku, ale také i na zdraví a životě jiné osoby, v případě, že má vztah k této osobě. Na majetku jiné osoby může mít pojistník pojistný zájem, jestliže by mu hrozila přímá majetková ztráta. V § 2766 je vysvětleno, kdo je pojištěný.

Obsahem zákona je také definice oprávněné osoby, tou je osoba, která má v případě pojistné události nárok na pojistné plnění. Detaily týkající se vzniku, trvání, zániku pojištění, výluk z pojištění a dalších jsou vymezeny v pojistných podmínkách a může na ně odkazovat pojistná smlouva. Potvrzením o uzavření pojistné smlouvy se rozumí pojistka.

Zánik pojištění může nastat:

- uplynutím pojistné doby;
- nezaplacením pojistného – pojištění zanikne po uplynutí lhůty stanovené v upomínce;
- výpovědí;
- odstoupením od smlouvy;
- odmítnutím pojistitele poskytnout plnění;
- z dalších důvodů (Česko, 2012).



## 3 Riziko a risk management

Třetí kapitola se zabývá vymezením základních informací z oblasti řízení rizik. První část je věnována charakteristice pojmu riziko, jeho formám a důsledkům. Druhá část pojednává o risk managementu. Poslední část se zaměřuje na rizika v mezinárodním obchodě a podrobněji je popsáno přepravní riziko vzhledem k tématu a rozsahu práce.

### 3.1 Charakteristika rizika

Jak uvádí Smejkal (2006, s. 78) pojem riziko lze poprvé zaznamenat v 17. století ve spojení s lodní plavbou. Původním významem slova „risico“, které má původ v italském jazyce, bylo nebezpečí, na které mohli plavci během svých cest narazit. Později výraz představoval situaci, při které je subjekt vystaven nepříznivým okolnostem. V současné době se za riziko obvykle považuje nebezpečí vzniku újmy, poškození, ztráty nebo neúspěchu v rámci podnikatelské činnosti.

V literatuře lze nalézt nejrůznější druhy definic pojmu riziko. Například Ducháčková (2009, s. 15) uvádí:

- „Obecně lze konstatovat (z pohledu pojistné teorie), že riziko je nejistota, která se dá kvantifikovat (pomocí počtu pravděpodobnosti, tzn. předem je známé objektivní rozdělení pravděpodobnosti náhodných veličin počtem pravděpodobnosti), na rozdíl od tzv. pravé nejistoty, která není kvantifikovatelná (objektivní rozdělení pravděpodobnosti náhodných veličin není předem známé).“
- „Riziko lze měřit (popsat) pomocí určité hodnoty pravděpodobnosti. Hodnota pravděpodobnosti vyjímá nejistotu z rámce neurčenosti. Pojem riziko je chápán jako možnost vzniku události s výsledkem odchylným od cíle s určitou objektivní pravděpodobností (statistickou či matematickou).“

K pojmu riziko se vztahuje neurčitost výsledku a alespoň jeden nežádoucí výsledek. Předpokladem rizika je existence nejméně dvou možných variant řešení. V případě, že by například podnikatelský subjekt s jistotou věděl, že jeho podnikatelský záměr skončí se ztrátou již nelze o riziku hovořit. Nežádoucím výsledkem může být ztráta, ale také se může

jednat o nižší výnos než, který by podnik získal, kdyby využil všechny své příležitosti (Smejkal, 2006, s. 79).

Ducháčková (2009, s. 15–16) dále riziko dělí na riziko **čisté** a riziko **spekulativní (záměrné)**. V případě čistého rizika nastávají pouze záporné odchylky od cíle. Dále je pro čisté riziko charakteristické to, že není podstupováno subjektem úmyslně. Se spekulativním rizikem se pojí kladné i záporné odchylky od cíle. Subjekt se riziku podrobuje záměrně, jedná se například o hazardní hry, sázení, spekulace na burze či investování. Záležitostí pojištění jsou výhradně čistá rizika. Pojmy pojištění a čisté riziko spolu úzce souvisejí. Pro pojištění je charakteristické přenesení čistého rizika na specializovanou instituci, která má oprávnění tuto činnost provozovat. Jedná se tedy o pojistitele. Náplní jeho činnosti je také sledování povahy a zákonitostí rizika, které přebírá pojistitel ke krytí. Součástí čistého rizika je jeho objektivní a subjektivní stránka. Objektivní riziko není závislé na působení lidského faktoru. Příkladem objektivního rizika může být přírodní katastrofa nebo blesk. Naopak pro subjektivní riziko je charakteristická závislost na lidské činnosti, konání a jednání jako neopatrnost či morální riziko. Za příklady lze označit zhářství, riskantní jízda řidiče. Dále je možné riziko členit z hlediska jeho příčiny a to na rizika zapříčiněná přírodními živly a rizika způsobená lidským zásahem.

Důsledkem realizace rizika je vznik škody. Lze rozlišovat různé podoby škod - materiální a nemateriální. Pokles či ztrátu příjmu nebo újmu na majetku lze označit za materiální škody. Nemateriální škody nepůsobí bezprostředně na majetek, ale na konkrétní subjekty. Jako příklad je možno uvést bolest po úrazu nebo žal ze ztráty blízké osoby (Ducháčková, 2009, s. 18).

## **3.2 Risk management**

Potřeba mít alespoň minimální kontrolu nad rizikem a snaha poradit si s rizikem vedla ke vzniku nové disciplíny nazývané risk management nebo též v překladu řízení rizik. Risk management představuje soubor soustavných a opakujících se činností vedoucích k řízení, analýze, nalezení, posouzení a snížení rizik. K základní náplni práce rizikového manažera patří především činnosti zaměřující se na snižování pravděpodobnosti existence

nejrůznějších rizik. Nezbytné je také předvídat dopady nahodilých událostí a snaha organizovat je tak, aby pro podnik znamenaly co nejmenší zátěž z hlediska finančního, obchodního nebo lidského (Ducháčková, 2009, s. 21–22).

Jak uvádí Jolly (2003, s. 4) ke klíčovým činnostem efektivního risk managementu patří:

- identifikace rizik,
- stanovení možných dopadů,
- identifikování a analyzování možných řešení,
- implementace nejvhodnějších řešení,
- kontrola rizik.

Dle Ducháčkové (2009, s. 22) lze rozdělit risk management do tří fází:

- identifikace rizika,
- ocenění a kvantifikace rizik,
- kontrola a financování rizik.

### **3.3 Rizika v mezinárodním obchodě**

Podnikatelský subjekt může v mezinárodním obchodě narazit na nejrůznější druhy rizik. Pro mezinárodní prostředí je charakteristický výskyt určitých specifických rizik oproti domácímu trhu. Jako příklady lze uvést rizika plynoucí z vývoje kurzů měn, ekonomických a politických změn na zahraničních trzích. Hrozbou jsou také přepravní a komerční rizika ta souvisí se zeměpisnou vzdáleností trhů, s rozdílnými obchodními zvyklostmi a právními předpisy v jednotlivých zemích, s odlišným sociálně-ekonomickým prostředím a také s nižším počtem informací o vývoji a situaci na zahraničním trhu oproti trhu domácímu. Vzhledem k rozsahu a zaměření bakalářské práce je podrobněji popsáno pouze riziko přepravní (Machková, 2014, s. 179).

Dle Machkové (2014, s. 183) lze rizika v mezinárodním obchodě členit do různých skupin:

- přepravní rizika,
- tržní rizika,
- komerční rizika,
- teritoriální rizika,
- měnová rizika.

Jedním rizikem, se kterým se může subjekt působící v mezinárodním prostředí setkat je **riziko přepravní**. Při mezinárodní přepravě může, v důsledku fyzické manipulace se zbožím z místa expedování do místa určení, dojít díky nahodilé události k poškození či krádeži přepravovaného zboží nebo i samotného dopravního prostředku (Machková, 2014, s. 199).

Jak uvádí Machková (2014, s. 199) k nejčastějším příčinám škod v mezinárodní přepravě patří:

- vliv přírodních živlů (zemětřesení, povodeň, lavina a další);
- působení lidského faktoru (autonehody, vykolejení vlaků, havárie letadla);
- nedostatečně či chybně uschované přepravované zboží (vliv vlhka nebo tepla, převrácení nákladu);
- neodborná manipulace s nákladem;
- loupežné přepadení, odcizení nákladu a další násilné činy;
- škody vyplývající z přirozeného charakteru zboží (koroze, vysušení);
- příhody válečného nebo polického typu.

Současný svět je silně ovlivněn procesem nazývaným globalizace. Dochází k zapojení zcela neznámých oblastí do mezinárodního obchodu a tato situace vyžaduje přizpůsobení se a znalost nových podmínek. Součástí realizace obchodní operace je uzavření kupní smlouvy. V přímé návaznosti je výběr dopravní cesty a dopravy nákladu. Současný trh je zahlcen počtem dopravců věnujících se nejrůznějším formám přepravy a také jejich kombinaci. Pro obchodníka není proto snadné dobře se orientovat v druzích přepravy včetně výběru té správné formy. V takovém případě je nejlepší obrátit se na zkušeného zasílatele nebo dopravce, který disponuje znalostmi a zkušenostmi z přepravní, právní,

celní a bezpečnostní oblasti. Využití konzultace od zasílatele nebo dopravce může významně ovlivnit obchodní operaci a předcházet sjednání podmínek, které není možné dodržet. Právě volba dopravní cesty a dopravního prostředku hraje klíčovou roli při sjednávání smlouvy. Prostřednictvím dodací doložky v kupní smlouvě je určena volba dopravní cesty a vymezen přechod rizika a nákladů (Janatka, 2011, s. 178–179).

Důležitá je prevence před přepravním rizikem. Prevenci je možné činit pomocí přesného definování povinností jak prodávajícího tak kupujícího při zajištění přepravy zboží. Často je využíváno odvolání například na dodací doložky INCOTERMS. Podstatný je také výběr spolehlivého dopravce, který má na starosti přepravní zajištění nákladu. Předmětem pojištění mohou být i přepravní rizika a klíčový je výběr vhodného subjektu, který má oprávnění provozovat pojišťovací činnost. Pojištění přepravních rizik je věnována kapitola 5 Pojištění mezinárodní přepravy (Machková, 2014, s. 187).

## 4 Mezinárodní přeprava

Kapitola pojednává o mezinárodní přepravě. Velká část je věnována zejména silniční nákladní přepravě z důvodu případové studie v další části práce. Součástí kapitoly jsou také subjekty mezinárodní přepravy.

Pojem **přeprava** představuje soubor veškerých aktivit, které obsahují jak samotný přemísťovací proces, ale také aktivity nebo operace vztahující se k procesu. Jako příklady takových operací lze uvést naložení, vyložení nebo překládku nákladu. Dále také meziskladování, zajištění potřebného pojištění a obstarání celních formalit. Užší definicí přepravy je konečný výsledek dopravního procesu a to změna prostorové existence v čase. Naopak **doprava** je samotný pohyb dopravních prostředků po dopravní trase (Novák, 2011, s. 15–16).

### 4.1 Silniční nákladní přeprava

V oblasti pozemní přepravy patří silniční přeprava k dopravním oborům s nejrychlejším rozvojem. Hlavní výhodou je především relativní rychlost, dostupnost, operativnost a schopnost rychle se adaptovat požadavkům trhu. Pro silniční přepravu je charakteristický její rostoucí význam a podíl na přepravním trhu. Na druhé straně má značně negativní vliv na životní prostředí a dalším problémem je také její vysoká nehodovost. Největším konkurentem silniční nákladní přepravy je železniční přeprava. Z pohledu makroekonomie je silniční přeprava obvykle dražší než její konkurent. V praxi je, ale výše běžného přepravného často opačná a vytváří tak příznivé okolnosti pro rozvoj silniční přepravy.

Silniční nákladní přepravu je možné dělit do několika skupin na celovozovou přepravu, přepravu kusových zásilek nebo speciální přepravy. Za speciální přepravu se považují zásilky, jejichž hmotnost či rozměry překračují povolené limity, transport živých zvířat, přeprava nebezpečných věcí a látek a také přeprava nákladu pod monitorovanou teplotou (Novák, 2011, s. 164–165).

Nejdůležitější organizací mezinárodní silniční přepravy je Mezinárodní silniční unie (IRU). Vznikla roku 1948 v Ženevě a plní funkci poradního orgánu Hospodářské a sociální rady

Organizace spojených národů (OSN). Úkolem Mezinárodní silniční unie je také vystupování jako mezinárodně ručící organizace v režimu TIR. Úzce spolupracuje s Evropskou unií, Radou Evropy, Evropskou konferencí ministrů dopravy – CEMT a s řadou dalších světových organizací. Jejím posláním je podpora rozvoje silniční dopravy v zájmu nákladních i osobních silničních dopravců. Mezinárodní silniční unie se významně od svého vzniku angažuje v problematice mezinárodní kamionové dopravy. Přičinila se za jednotnou právní úpravu v oblasti smluvních přepravních vztahů a hladší průběh celních formalit. V současné době sdružuje unie více než 150 členů ze 72 zemí z celého světa. V roce 2001 prošla unie rozsáhlými organizačními změnami. Byly vytvořeny dvě nové řídicí rady a to Rada pro nákladní dopravu a Rada pro osobní dopravu. Řídicí rady jsou zodpovědné za vytváření hlavních zásad činnosti organizace a vnitřní organizační struktury. Prezidium a generální sekretariát sídlí v Ženevě a jsou výkonným orgánem celé Mezinárodní silniční unie. Zájmy a společné hodnoty reprezentuje za Českou republiku ČESMAD BOHEMIA (Novák, 2005, s. 182–183).

Při provozování silniční přepravy je nutné dodržovat vnitrostátní, evropské předpisy a mezinárodní dohody. Mezinárodní dohody jsou členěny na základě počtu zúčastněných smluvních stran na dvoustranné a mnohostranné dohody.

Dle Nováka (2011, s. 171) jsou mnohostrannými dohodami zejména:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR;
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR;
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR;
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy – ATP.

Následující část textu je zaměřena na informace o **Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR**.

Přepravní smlouva pro vnitrostátní přepravu je upravena národní legislativou a mezinárodní přeprava je upravena dle výše zmíněných mnohostranných dohod. Přepravní smlouva v mezinárodní silniční nákladní dopravě se řídí dle Úmluvy CMR. Konečná podoba Úmluvy CMR byla představena 19. května 1956 a svůj podpis připojili Spolková

republika Německo, Francie, Jugoslávie, Lucembursko, Holandsko, Rakousko, Polsko, Švédsko a Švýcarsko. Originál Úmluvy je vyhotoven v anglickém a francouzském jazyce. V platnost vstoupila Úmluva CMR dne 2. července 1961. V bývalé Československé socialistické republice vstoupila v platnost dne 3. prosince 1974. Úmluvu CMR lze použít pro silniční přepravu zboží v případě, že místo odeslání nebo místo určení leží v různých státech, z nichž minimálně jeden je smluvním státem této Úmluvy. Prostřednictvím této úpravy je vymezeno smluvní právo civilní, nejedná se o úpravu veřejnoprávní. Konkrétní přepravní smlouvu však Úmluva CMR neobsahuje a očekává se její uzavření v souladu s příslušnou národní legislativou. Úpravu přepravní smlouvy v českém právním řádu obsahuje Občanský zákoník (Sedláček, 2009, s. 20–21).

Jak uvádí Sedláček (2009, s. 38) Úmluvu nelze použít:

- na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv,
- na přepravy mrtvol,
- na přepravy stěhovaných svršků.

Dle článku 2 Úmluvy CMR lze Úmluvu použít také v případě, že je naložené vozidlo na úseku dopravní trasy přepravováno po moři, po železnici, po vnitrozemské vodní cestě či vzduchem. Je-li však prokázáno, že ztráta, poškození nebo překročení dodací lhůty vznikly během jiné přepravy než silniční a nebyly způsobeny činností nebo opomenutím silničního dopravce, ale z důvodu přepravy zásilky jiným dopravním prostředkem, řídí se odpovědnost silničního dopravce podle předpisů platných pro jiný druh dopravy. Nastane-li situace, že takové jiné předpisy neexistují, řídí se odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR (Sedláček, 2009, s. 56).

Nákladní list představuje dokument o uzavření přepravní smlouvy. Případné nedostatky v nákladním listu či jeho ztráta nemají vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy. Nákladní list zastává několik funkcí. První je již zmíněný důkaz o uzavření přepravní smlouvy. Dále také plní funkci potvrzení o převzetí zásilky k přepravě. Pro subjekty přepravy je to také zdroj informací o zásilce, obsahuje konkrétní zboží, odesílatele a příjemce, množství nebo váhu nákladu. Nákladní list CMR na rozdíl od konosamentu v námořní dopravě nepředstavuje cenný papír (Sedláček, 2009, s. 106–107).



Jak se uvádí v článku 5 Úmluvy CMR nákladní list je vyhotovován v písemné materiální podobě ve třech původních originálech podepsaných odesílatelem a dopravcem. První, červené vyhotovení nákladního listu dostává odesílatel. Druhý, modrý originál je určen pro příjemce a doprovází zásilku. Poslední, třetí nákladní list si nechává dopravce a má zelenou barvu. V praxi jsou vystavovány ještě další exempláře nákladního listu pro vnitřní účetní potřeby či celní formality. V případě, že je zásilka naložena na více vozidel anebo se jedná o samostatné části zásilky je odesílatel nebo dopravce oprávněn požadovat vystavení takového počtu nákladních listů CMR jako je počet vozidel nebo samostatných částí zásilky. V článku 6 Úmluvy CMR jsou dále uvedeny podstatné náležitosti, která musí nákladní list CMR obsahovat (Sedláček, 2009, s. 110–111, 118).

## 4.2 Subjekty mezinárodní přepravy

Na celém náročném procesu přepravy v mezinárodním obchodě se podílí několik podnikatelských subjektů, jedná se o **zasílatele** a **dopravce**.

**Zasílatel** je subjekt, který je zodpovědný za obstarání přepravy zboží či zásilky z místa odeslání do místa určení. V zasílatelské smlouvě se zavazuje, že zajistí za úplaty přepravu vlastním jménem, na účet a na riziko příkazce. V nabídce činností zasílatele se nacházejí obvykle i další služby spojené s logistikou jako skladování, kontrolování zásilky, celní odbavení, pojištění, balení a značení zboží. Při svém působení využívá rozvětvenou síť svých zastoupení nebo korespondentů po celém světě. Tato síť mu umožňuje získávání aktuálních informací o místních podmínkách důležitých pro sjednání vhodných kontraktních podmínek. Zasílatel také vystavuje speditérské osvědčení (Forwarder's Certificate of Receipt – FCR) sloužící jako potvrzení o uzavření smlouvy a převzetí zásilky k přepravě.

Zasílatelé z celého světa se sdružují do organizace zvané Mezinárodní sdružení zasílatelských svazů (FIATA). Byla založena v roce 1926 ve Vídni a hlavním posláním je optimální sladění činností zasílatelů či využívání jednotných přepravních postupů, smluvních náležitostí a využívané dokumenty. Organizaci FIATA lze považovat za největší nevládní a neziskovou logistickou instituci. V současné době je členem sdružení přes 40 000 zasílatelů ze 150 zemí. V České republice působí Svaz spedice a logistiky sdružující české speditéry (Machková, 2014, s. 162–163), (Janatka, 2011, s. 179).

Druhým významným subjektem mezinárodní přepravy je **dopravce**. Jeho činnost spočívá v přepravě zásilky vlastními dopravními prostředky na příkaz zadavatele. Při uzavírání smluvních vztahů vystupuje vždy vlastním jménem, na vlastní účet a riziko. Vztah mezi příkazcem a dopravcem je vymezen v přepravní smlouvě. V ní se dopravce zavazuje, že přepraví věc z místa odeslání do místa určení a příkazce je povinen uhradit přepravné. Přeprava musí být zajištěna s odbornou péčí, bez zbytečného odkladu či ve sjednané lhůtě.

Dopravce přebírá odpovědnost za škody na zásilce kromě situací, při kterých nemohl vznik škody odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Za škodu tedy nenese odpovědnost, jestliže byla prokazatelně zaviněna odesílatelem, příjemcem nebo majitelem zásilky. Dále pokud byla příčinou škody vada nebo přirozená povaha obsahu zásilky včetně běžného úbytku a třetí příčinou může být nevhodný či vadný obal. Po splnění smluvních podmínek a realizaci přepravy náleží dopravci smluvená odměna. Úplata může být splatná odesílatelem zásilky předem (freight prepaid) nebo příjemcem po obdržení zásilky (freight collect). Jako potvrzení o sepsání smlouvy o přepravě a převzetí věci k přepravě slouží dopravní dokument nazývaný nákladní list (waybill) mající legitimační funkci. Naopak náložný list (konosament) obsahuje také právo požadovat vydání zásilky. Věc je možné vydat pouze osobě oprávněné z náložného listu za podmínky, že předloží náložní list a podepíše převzetí zásilky. Obsahem nákladního listu jsou obligatorní, fakultativní a dovolené informace. Obligatorní údaj představuje datum a místo vystavení listu, název odesílatele, příjemce a dopravce nákladu, vymezení přepravované věci včetně informací o její hmotnosti a objemu. Příkladem fakultativních údajů může být volba přepravní cesty, částka a splatnost přepravného (Machková, 2014, s. 163–164).

## 5 Pojištění mezinárodní přepravy

Jak již bylo uvedeno v části práce věnující se přepravnímu riziku (3.3 Rizika v mezinárodním obchodě), v rámci mezinárodního obchodu může dojít při výměně zboží k neočekávaným, nahodilým událostem. Z tohoto důvodu vzniklo pojištění jako nástroj pro stabilizaci podnikání, prevenci a omezení rizik. Impuls k uzavření pojistné smlouvy může vycházet od zájemce o pojištění, pojistníka, pojišťovny či jejího agenta nebo makléře. Samotné uzavření pojistné smlouvy se řídí dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník a Všeobecnými pojistnými podmínkami pojistitele (Janatka, 2011, s. 196).

Jak uvádí Machková (2014, s. 200) pro pojištění přepravních rizik je využíváno **pojištění přepravy zboží (kargo)** a **pojištění odpovědnosti dopravce anebo zasílatele (odpovědnostní pojištění)**. Oba typy pojištění se týkají přepravované zásilky a v případě poškození, zničení nebo její ztráty umožňují poskytnutí náhrady. Hlavní rozdíl je ovšem v rozsahu pojistného krytí.

Pojištění odpovědnosti je využíváno dopravci a zasílateli, slouží k pokrytí škod, za které nesou tyto subjekty odpovědnost. Nejedná se o pojištění povinné, proto je vhodné si situaci ohledně pojištění dopravce ověřit. Odpovědnost dopravce či zasílatele se řídí příslušnou úmluvou pro konkrétní přepravní obory. Dále je odpovědnost pro jednotlivé obory omezena se zřetelem na rozsah odpovědnosti a výši odpovědnosti. Nastanou-li události, kterým dopravce nemohl svým jednáním zamezit, je o tyto skutečnosti rozsah odpovědnosti omezen (Machková, 2014, s. 200).

Jak uvádí Janatka (2011, s. 199–200), dopravce nese odpovědnost za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky či za její poškození. Ztráta či poškození musí nastat v období od okamžiku převzetí zásilky k přepravě do jejího předání. Zasílatel je odpovědný za škody vzniklé na převzaté zásilce v rámci přepravy, kromě okolností uvedených v článku 17 Úmluvy CMR, více v podkapitole 7.1 Pojištění odpovědnosti za škodu.

Pojištění přepravy zboží může být nazýváno také jako pojištění přepravy zásilek – dopravní pojištění nebo pojištění zbožové. Obecně by mělo doprovázet vývozní a dovozní operace v mezinárodním obchodě. Dopravní pojištění nelze považovat za pojištění

odpovědnosti a podnětem k vyplacení pojistného plnění je sama událost, že zboží bylo poškozeno. V praxi může podnikatelskému subjektu zbožívé pojištění připadat spolu s pojištěním odpovědnosti jako dvojí krytí zásilky či jako nadbytečné. Ve skutečnosti však pojištění přepravy plní také důležitou funkci. Dopravce nebo zasílatel má obvykle sjednáno pojištění odpovědnosti a oba subjekty se tak mohou osvobodit od odpovědnosti za škodu v případech stanovených právním předpisem. Pojištění přepravy zboží poté slouží jako všestranné pojištění například pro poškození nebo zničení přepravované zásilky. Příčinou mohou být například živelní škody, nehody dopravních prostředků, loupežná přepadení, požár nebo zřícení mostu (Janatka, 2011, s. 197–198), (Machková, 2014, s. 200).

## 6 Firemní praxe ve vybrané společnosti

Pro případovou studii práce byla vybrána velká výrobní akciová společnost nacházející se v České republice. Z důvodu utajení informací a přání nezmiňovat jméno společnosti bude pro účely práce společnost označována jako XYZ. První podkapitola je věnována druhům přepravy, které společnost využívá v rámci své podnikatelské činnosti. Dále je pozornost zaměřena na přepravní rizika a poslední část obsahuje možnosti pojistného trhu.

### 6.1 Druhy přepravy ve společnosti

Akciová společnost XYZ využívá při své podnikatelské činnosti široké spektrum přeprav. Velký podíl zaujímá silniční kamionová přeprava, dále také přeprava železniční a v menším rozsahu přeprava vodní a letecká. Vodní a letecká přeprava slouží především pro expedici finálních produktů do různých států světa. Přepravu v podniku lze rozlišit podle toho, zda směřuje do závodu nebo ze závodu.

Především kvůli relativní rychlosti, dostupnosti a operativnosti je ve velké míře využívána **silniční přeprava**. Prostřednictvím silniční kamionové přepravy je do závodu dopravován vstupní materiál pro výrobu produktů. Společnost uzavírá smlouvu se zasílatelem. Důležitou náležitostí kupní smlouvy je dodací podmínka. Pro vymezení povinností mezi prodávajícím a kupujícím jsou používána mezinárodní pravidla INCOTERMS. Nejnovější pravidla jsou v platnosti od 1. ledna 2011 pod názvem INCOTERMS 2010. Pravidla vymezují hlavně úkony, výdaje a rizika související s obchodní operací. Společnost XYZ má ve smlouvách obvykle dodací podmínku Ex Works (EXW) – Ze závodu. Dále je nutné co nejpřesněji vymezit místo. Pravidlo EXW je možné použít pro jakýkoliv způsob dopravy. V tomto případě je podnikem využíváno pro silniční přepravu. Prodávající (dodavatel materiálu) splní dodání ponecháním zboží k dispozici společnosti XYZ ve svém závodu či skladu. Výrobní společnost si dále musí sama obstarat nakládku zboží na dopravní prostředek a odbavení zboží pro vývoz (Trhlík, 22. 2. 2016).

Výběr dodavatelů probíhá na základě výběrového řízení. Činnost dodavatelů je poté jednou za půl roku posuzována na základě určitých kritérií. Příkladem kritérií může být dodržování lhůt při dodání, přesnost při vyzvedávání, výsledky kontrol nákladních vozidel

či škody vzniklé při přepravě. V případě potřeby je poté nutné zavést vhodná opatření k zajištění stanovených norem. Všechna vozidla využívaná dodavateli musí být v bezvadném a funkčním technickém stavu. Jejich konstrukce a vybavení musí být vhodné pro provedení překládky zboží a transportu a splňovat platnou legislativu. Přeprava probíhá v uzavřených kamionech z dodavatelských závodů do skladů poblíž města, kde se nachází výrobní závod a zde je materiál uskladněn. Kamiony poté s výrobním materiálem vjíždějí do závodu vstupní branou. Každý řidič kamionu obdrží po příjezdu speciální interní telefon, jehož pomocí je řidič veden na nejbližší volné skládací místo. Touto cestou dochází k minimalizaci čekání kamionů v závodu a k optimalizaci materiálových toků. Operátor logistiky obdrží od řidiče nákladního vozidla dokumenty a provede kontrolu, zda dodaný materiál skutečně na určené místo patří. Dále prohlédne neporušenost plachty. Po odejmutí plachty nebo otevření vozidla nastává vizuální kontrola nákladu. K hlavním krokům kontroly patří ověření zajištění nákladu proti posunu, přezkoumání zda není náklad viditelně poškozen nebo nesprávně naložen.

Převážně je využívána metoda řízení logistiky Just-in-time. Ta umožňuje společnosti minimalizovat dopravní a skladovací náklady. Základním principem této metody je zajištění jednotlivých dodávek materiálu na výrobní linku přesně v okamžiku kdy má být využit při výrobním procesu. Zakladatelem a prvním subjektem využívajícím metodu Just-in-time je japonská společnost Toyota.

Naopak směrem k zákazníkům proudí silniční kamionovou přepravou polotovary jako například převodovky nebo motory a také samotné nové výrobky. Při transportu polotovarů je uplatňováno pravidlo EXW. Akciová společnost XYZ má tudíž jako prodávající minimální povinnosti, pouze ponechá v továrně náklad k dispozici k nakládce. Nákladními vozidly jsou přepravovány také náhradní díly a příslušenství. Kamiony vyjíždějí s nákladem z velkého skladu a rozvázejí náhradní díly i příslušenství po tuzemsku či do zahraničí. Jedná-li se o dodávku do dalekých zemí je využívána i přeprava lodní, cesta řidiče nákladního vozidla tedy končí v přístavu (Trhlík, 22. 2. 2016).

Nové výrobky jsou přepravovány speciálními nekrytými vozy. Jako ochrana před klimatickými a přírodními vlivy se provádí polepování nových produktů fólií. Polepy jsou aplikovány na vodorovné velké plochy, jako je třeba střecha výrobku. Fólie jsou obvykle upraveny podle cílové země, kam bude náklad směřovat. Prodej nových výrobků je

realizován výhradně přes importéra (kupujícího) do dané země, ten dále prodává dealerům v dané zemi. U distribuce nových výrobků je nutné rozlišovat přechod rizik, přepravu a přechod vlastnického práva. Společnost má ve většině případů odpovědnost za rizika do předání výrobků k importérům nebo do přístavů k lodi. Do některých oblastí světa platí výjimky a je uplatňováno pravidlo Ze závodu a přeprava je v režii příjemce. Přechod vlastnického práva pravidla INCOTERMS neřeší. Zboží ze společnosti XYZ se stává majetkem kupujícího po opuštění závodu. Pojištění přepravy sjednává společnost ve všech případech, kdy nese odpovědnost za riziko a samozřejmě také, jestliže to vyplývá přímo ze sjednaných dodacích podmínek, jako například Carriage and Insurance Paid to (CIP) – Přeprava a pojištění placeny do a Cost Insurance and Freight (CIF) – Náklady, pojištění a přepravné.

Důležitou a nenahraditelnou roli při přepravě hotových výrobků a materiálu hraje **železniční přeprava**. Česká republika disponuje jednou z nejhustších železničních sítí v Evropě. V minulosti byla železniční nákladní přeprava nejvyužívanějším dopravním oborem, ale vlivem řady skutečností jako například strukturální změny či odklon od těžkého strojírenství, její význam klesl. Silniční nákladní přeprava je v současné době v porovnání s přepravou železniční cenově výhodnější. Provozování železniční přepravy je podřízeno Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě – COTIF. Přeprava zboží je upravena v přípojku CIM (Trhlík, 22. 2. 2016).

Do výrobního závodu je vagóny dopravován výrobní materiál jako například plechy, dále vagóny s uhlím a z lisoven je zajištěna expedice šrotu. Hotové výrobky jsou expedovány na zásadně otevřených patrových vagónech do skladů k importérům v celé Evropě. Část míří do jižního přístavu ve slovinském Koperu nebo do severních německých a belgických přístavů. Zde v přístavech jsou po překládce transportovány do celého světa. Ve většině případů je využíván zasílatel. Společnost využívá služeb externích dopravců a přepravních společností. V porovnání se silniční nákladní přepravou zde existuje větší monopol, protože někteří zasílatelé se zaměřují pouze na určité lokality. Celý proces nakládky a expedice je náročný na plánování a organizaci práce a podstatná je perfektní spolupráce mezi útvary ve společnosti, dopravci a speditéry. Společnost platí kamionovým přepravním společnostem pouze jeden náložný směr a na zpáteční cestu si přepravce zajišťuje vytížení sám. U vagónů je nutné zaplatit i prázdnou cestu zpět. Nicméně objemy hotových produktů

do skladů a přístavů jsou tak obrovské, že nelze expedici zajistit pouze kamionovou přepravou. Nakládka na vagóny je několikanásobně rychlejší a železniční přeprava je šetrnější k životnímu prostředí. Dá se tedy předpokládat, že přeprava po železnici bude stále mít důležitý význam pro expedici produktů.

Třetím typem je **lodní přeprava**, která umožňuje udržovat kontakty mezi subjekty v různých zemích. V České republice existuje pouze několik vodních toků vhodných pro komerční přepravu. Tím má společnost poměrně omezené možnosti využití vodní přepravy. Transport nákladu po moři je ze všech dopravních oborů nejpomalejší, ale je šetrný k životnímu prostředí a umožňuje přepravit velké množství nákladu. Pro správné provedení obchodní operace musí být v místě přístavu vhodná dopravní infrastruktura pro překládku nákladu mezi vnitrozemskou a námořní dopravou. Námořní přepravě obvykle předchází a také následuje silniční kamionová doprava či železniční doprava. Pro námořní přepravu je charakteristické menší riziko poškození zboží při nakládce oproti jiným druhům přepravy. Nutností je uvázat náklad proti pohybu, protože se loď houpe.

Výjimečně je společností využívána přeprava **letecká**. Jedná se o relativně velice rychlou, bezpečnou a spolehlivou přepravu. Její nevýhodou je poměrně velká nákladnost. V případě nutnosti je využívána pro přeprava celých hotových výrobků například na promo akce. Přepravovány jsou zásilky specifické povahy, jakými jsou například náhradní díly (Trhlík, 22. 2. 2016).

## **6.2 Přepravní rizika ohrožující společnost**

Jedním z rizik ohrožujících společnost XYZ jsou přepravní rizika. Jak již bylo uvedeno v kapitole 3 Riziko a risk management za nejčastější příčiny přepravních rizik lze považovat vliv přírodních živlů, působení lidského faktoru, neodborná manipulace s nákladem, nesprávně uschované přepravované zboží či loupežná přepadení a odcizení nákladu.

Ze skupiny **přírodních živlů** ohrožují společnost kroupy. Jak při silniční nákladní přepravě tak i při železniční přepravě existuje riziko pádu krup na naložené výrobky a následné poničení laku a plechu. Poškození kroupami hrozí, ale také i při skladování výrobků před nakládkou na volné ploše a při překládce v průběhu cesty. V rámci přepravy po železnici



dále může nastat poškození laku výrobku v okamžiku, kdy vlak brzdí. Létající kovové třísky se zabodnou do laku a v kombinaci s deštěm a vlhkostí způsobí na produktu rez. Druhým případem kdy může nastat riziko koroze, je během lodní přepravy. Přepravované zboží může být v zimě z předešlé manipulace v areálu podniku znečištěno od soli díky solení silnice. Dlouhá cesta lodí opět přispěje k tomu, že se vytvoří rez. Tento druh rizika je obvykle vyloučen z krytí, protože se nejedná o náhlou událost.

Produkty umístěné na odstavných plochách je třeba jednou týdně kontrolovat kvůli znečištění. K hlavním tvůrcům poškození laku pak patří ptačí trus, průmyslové usazeniny a pyly. Případné čištění a mytí je nutno provádět dle stanovených předpisů a postupů, které představují opatření proti poškození výrobků (Trhlík, 8. 3. 2016).

Druhým typem příčiny přepravních rizik je **působení lidského faktoru**. V případě selhání lidského jedince nastávají autonehody, vykolejení vlaků či pád troleje a následně poškození přepravovaného nákladu i samotného dopravního prostředku. Důležitým opatřením proti výskytu nehod je školení řidiče o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, kontrola činnosti řidiče a stavu dopravního prostředku. Činnost řidiče může vykonávat pouze osoba řádně teoreticky a prakticky proškolená a vlastníci příslušné řidičské oprávnění, platný profesní průkaz a kartu řidiče. Dále je řidič zodpovědný za přepravu nákladu, to znamená, že musí provést kontrolu správně naloženého nákladu před započítáním samotné jízdy. Ke kontrolním kritériím nákladního vozidla patří stav pneumatik odpovídající zákonným předpisům, potřebné vybavení k zajištění nákladu, pokyny pro řidiče ve vozidle a stav nákladního vozidla jako čistota nebo hydraulické vedení.

Riziko vandalismu souvisí se silniční nákladní a železniční přepravou. Větší riziko vandalismu je hlavně v letním období. K nejčastějším projevům vandalismu patří například házení kamenů na výrobky, posprejování laku či jeho poškrábání. Působením lidské činnosti je ohrožen náklad přepravovaný převážně po železnici. Na nádražích v Nymburce nebo v Děčíně vykrádají organizované skupiny vybavení a příslušenství přepravovaných finálních produktů. Ačkoli dojde ke krádeži jen určitého příslušenství je celý produkt často výrazně poškozen násilným vniknutím.

Nutné je uvést také **neodbornou manipulaci s nákladem či nesprávně uschované přepravované zboží**. Samotná manipulace nastává bezprostředně po výrobě, kdy

pracovníci manipulují s výrobky na odstavné plochy, překladiště či skladovací plochy. Zde nastává riziko poškození produktů nakládacím personálem a řidiči. Z tohoto důvodu musí zaměstnanci dodržovat určitá opatření pro eliminaci případných rizik. Pracovníci musí nosit čistý a vhodný pracovní oděv, aby se zabránilo ušpinění výrobků. Přezky, zipy, knoflíky a další tvrdé předměty na oblečení musí být zakryté, protože zde opět hrozí riziko poškrábání výrobků. Zakázáno je nošení tvrdých předmětů jako příklady lze uvést nošení klíčů nebo náradí na opasku. Velkou hrozbu představují náramky, šperky či hodinky, které je nutné po dobu manipulace s produkty mít zakryté nebo sundané. Před manipulací musí příslušný pracovník ověřit, zda se jedná o správný produkt a vizuálně prohlédnout jestli není viditelně poškozen či nechybí díly. Na zamrzlá skla je povoleno používat pouze příslušené odmrazovače, aby se skla nepoškodila. V zimním období je nutné dbát na to, aby se dovnitř nedostal led a sníh. Po ukončení manipulace má personál povinnost provést všechny potřebné úkony pro odstavení výrobku (Trhlík, 8. 3. 2016).

Největší riziko nastává při nakládce a vykládce v rámci silniční nákladní a železniční přepravy. Nákladní vozidlo určené k nakládce musí být umístěno na rovné ploše a zajištěno. Nezbytné je dodržet určitá pravidla nakládky jako těsnost všech hydraulických zařízení, funkčnost mechanických nakládacích zařízení, personál musí zajistit dostatečný počet zarážek a upínacích popruhů. Pro zajištění bezpečné nakládky musí být zvolen vhodný sklon nájezdových lišt. Nakládku smí provést s maximální opatrností jen vyškolený kvalifikovaný personál oblečený ve výstražné vestě. Mezi naloženými výrobky je nutné dodržovat minimální odstupy. Tím se sníží hrozba možného poškrábání laku nebo vysypání skel. Posledním krokem nakládky je doporučena montáž dvou zarážek k zajištění nákladu.

Během přepravy je třeba kontrolovat náklad a správné uložení prostředků pro zabezpečení přepravovaného nákladu. Samotná přeprava je realizována v otevřených nákladních vozidlech. V důsledku toho hrozí poškození skel odlétajícími kamínky, kroupy či větviemi stromů. Jedná se však o jevy, které společnost nemůže moc ovlivnit.

Naložená nákladní vozidla je v průběhu cesty povoleno nechávat na oplocených a hlídaných parkovištích nebo v areálech dopravců a vhodné je zastavovat na bezpečných místech. Řidič tím tak předchází možným krádežím či loupežným přepadením. Opuštěné nákladní vozidlo je nutno při odchodu zamknout. Dojde-li k zastavení nákladního vozidla

třetí osobou, je řidič povinen před otevřením okénka a dveří ujistit se o autorizaci dané osoby.

Po dojetí do cílové destinace je provedena vykládka. Při vykládání výrobků se postupuje v opačném pořadí nakládky. Opět je důležité zajistit rovinné místo pro vykládku. Personál musí postupovat dle daných předpisů, opatrně manipulovat s nákladem a obléci si výstražnou vestu (Trhlík, 15. 3. 2016).

Další část je věnována nakládce a vykládce během železniční přepravy. Nejprve probíhá příprava nakládacích a přepravních prostředků. Postup se řídí platnými předpisy železničních společností a provozovatelů vagónů. Vagóny je třeba zajistit zámkem proti odjetí. Opět je nutné, aby veškerá hydraulická zařízení a mechanická nakládací zařízení byla plně funkční. Přípravou se také rozumí instalace přejezdových můstků a klínů. Poté příslušný zaměstnanec obdrží soupis výrobků k nakládce, zkontroluje zda, kód země a číslo příjemce jsou v souladu se seznamem.

Výrobky se smí nakládat na vagóny pouze směrem dopředu a při umístování jsou i zde dodržovány předepsané minimální odstupy. Po odstavení výrobku je provedeno vhodné zajištění proti uvolnění nákladu. Upevnění na železničních vagónech zajišťují příslušní pracovníci. Každý hotový výrobek je zajištěn dvěma funkčními podložními klíny proti pohybu na vagónech. Vykládka po železniční přepravě je poněkud problematičtější. Po doručení do cílového nádraží nastávají i okamžiky, kdy dráha nenajede takovým způsobem, aby se dalo manipulovat s výrobky popředu. Poté roste riziko poškození či poškrábání výrobků osobami provádějícími vykládku. Před zacházením s výrobky je nezbytné zkontrolovat, zda byly odstraněny všechny zajišťovací prostředky.

Podle výše uvedených opatření lze usuzovat, že společnost věnuje opatřením proti přepravním rizikům maximální pozornost. Hlavní výhodou je rozsah a úroveň zpracování interní dokumentace. Společnost XYZ se však nespolehá pouze na výše zmíněná opatření proti přepravním rizikům, ale využívá i pojištění. O možnostech pojistného trhu pojednává následující část.

## 6.3 Možnosti pojistného trhu

Podkapitola se zaměřuje na možnosti pojistného trhu proti přepravním rizikům. Popsány jsou nabídky dvou vybraných jednotlivých pojišťovacích subjektů.

**Česká pojišťovna** patří k nejstarším pojišťovacím subjektům v České republice, její tradice sahá až do roku 1827. Nejprve nabízela pojištění pouze proti požáru a v dalších letech došlo k přejmenování na První českou vzájemnou pojišťovnu. V druhé polovině 19. století byla tato instituce již natolik stabilní a silná, že jí neohrozily ani náhrady škod po řadě rozsáhlých požárů. Za největší pojistnou událost v 19. století je považován požár rozestavěného Národního divadla. Od 20. století se již v nabídce služeb objevuje životní pojištění, pojištění proti vloupání a pojištění zákonné odpovědnosti a úrazu. Každé pojištění se řídí Všeobecnými pojistnými podmínkami vydané pojišťovacím subjektem (Česká pojišťovna, © 2016a).

V rámci pojistného programu je pro dopravce a zasílatele například nabízeno:

- pojištění odpovědnosti silničního dopravce,
- pojištění odpovědnosti v drážní dopravě,
- pojištění odpovědnosti zasílatele,
- pojištění obecné odpovědnosti podnikatele a průmyslu,
- pojištění přepravy zásilek.

**Pojištění odpovědnosti silničního dopravce** představuje komplexní program pojistné ochrany proti přepravním rizikům. V základním rozsahu pojištění jsou kromě běžných případů kdy má silniční dopravce povinnost nahradit škodu zahrnuty také další typy škod. Jedná se například o škody vzniklé při nakládce či vykládce nákladu, škody na zboží podléhající rychlé zkáze či škody na přepravovaném zboží v důsledku prodlení. Konkrétní příklady škod mohou být poškození zboží při dopravní nehodě či prudkém brzdění, protržení plachty a poškození obalu přepravované věci nebo vloupání do nákladového prostoru či odcizení nákladu. Vlivem současného dění ve světě může být přepravované zboží poškozeno i běženci ukrytými v nákladním prostoru (Česká pojišťovna, © 2016b).

**Pojištění odpovědnosti zasílatele** umožňuje krýt škody, které vznikly zasílateli při zajištění přepravy. Týká se škod vzniklých poškozením, zničením, odcizením nebo ztrátou věci a dále také finanční škody. Konkrétními příklady zde mohou být škody vzniklé v důsledku chybného obstarání přepravy, předání chybných informací dopravci, škody ovlivněné nesprávně vyplněnými přepravními doklady nebo také škody způsobené při skladování, paletizaci či skladování zboží (Česká pojišťovna, © 2016c).

**Pojištění přepravy zásilek** je možné využít pro pojištění všech pojistných nebezpečí jako například poškození či zničení zásilky způsobené jakoukoliv nahodilou událostí nebo pro pouze určitá pojistná nebezpečí. Požár, zemětřesení, potopení lodi nebo havárii dopravního prostředku lze například vymežit jako pouze určitá pojistná nebezpečí. Subjekt má možnost uzavřít pojištění pro každou jednotlivou přepravu zásilky nebo pro všechny, které má za úkol přepravit a uzavře tak rámcovou smlouvu. Za konkrétní příklady škod lze považovat živelní škody, vandalismus nebo odcizení zásilek, loupež (Česká pojišťovna, © 2016d).

Společnost **AIG Europe Limited** patří k pobočkám světového poskytovatele neživotních pojištění American International Group, Inc (AIG). Tato společnost působí ve více než 130 zemích po celém světě. Vysoce kvalitních služeb využívají jak jednotlivci tak střední a velké mezinárodní společnosti. Ve Spojených státech amerických patří AIG k předním poskytovatelům životního pojištění a penzijního připojištění. Sídlo AIG Europe Limited se nachází v Londýně (American International Group, Inc., © 2016a).

Z oblasti pojištění přepravy je nabízeno:

- pojištění odpovědnosti dopravce On the Road,
- pojištění přepravy,
- pojištění odpovědnosti zasílatele,
- pojištění vlastní přepravy CargoGuard.

**Pojištění odpovědnosti dopravce On the Road** je stanoveno především pro subjekty pohybující se v silniční dopravě a řídí se dle platné právní úpravy odpovědnosti. Do pojistného krytí spadají věcné škody na přepravovaném zboží, náklady právní ochrany nebo výdaje vynaložené na záchraňovací náklady. **Pojištění přepravy** je uzavíráno ve

prospěch vlastníka zboží. Slouží jako ochrana proti nebezpečím ztráty, poškození či zničení přepravované věci. Lze jej využít na přepravu všemi druhy přepravních prostředků. Je určeno pro odesílatele, vývozce, dovozce a příjemce zboží v obchodním styku. Subjekt uzavírající pojištění si může vybrat, zda pojištění sjednat proti všem pojistným nebezpečím, proti konkrétním pojistným nebezpečím či proti nejzávažnějším pojistným nebezpečím (American International Group, Inc., © 2016b).

## 7 Konkrétní případ z mezinárodní přepravy

Společnost XYZ nakoupila u zahraničního subdodavatele drahé díly. Tyto díly představují vstupní materiál pro výrobu finálních produktů a jejich cílovou destinací je obvykle velký výrobní závod společnosti, kde jsou dále na výrobních linkách použity ve výrobě.

Na zajištění přepravy měla společnost najatého zasílatele neboli speditéra, se kterým měla uzavřenou zasílatelskou smlouvu. V té se zasílatel zavázal příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu výrobních dílů od subdodavatele z evropské země do výrobního závodu. Zasílatel dále pro přepravu použil menšího dopravce. Z dodacích podmínek bylo použito pravidlo EXW – Ex Works. Subdodavatel tedy ponechal ve svém areálu náklad k dispozici k nakládce a tím pro něj veškeré úkony, výdaje a rizika související s obchodní operací skončila.

Kamion přepravoval drahé díly od subdodavatele ze zahraničí a ještě v zahraničí došlo k zastavení a přepadení kamionu lupiči maskovanými za policii. Řidič byl nucen opustit kamion a následně došlo k ukradení celého kamionu i s nákladem. Alespoň taková byla výpověď příslušného řidiče (Trhlík, 24. 3. 2016).

### 7.1 Pojištění odpovědnosti za škodu

Podmínkou od zadavatele tedy společnosti XYZ bylo uzavření pojištění. Konkrétní typ pojištění nebyl specifikován. Zasílatel i dopravce měli uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu. Úvodní ustanovení pojistné smlouvy obsahuje odkaz na Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu a Doplňkové pojistné podmínky pro pojištění obecné odpovědnosti za škodu podnikatele a průmyslu, kterými se pojištění sjednané pojistnou smlouvou řídí a jsou nedílnou součástí smlouvy. **Pojištěným předmětem činnosti** je odpovědnost pojištěného za škodu způsobenou jinému subjektu při obstarávání přepravy. Škoda musí mít souvislost se zasílatelskou činností dle výpisu z obchodního a živnostenského rejstříku.

Do **rozsahu pojištění** spadají pojistná nebezpečí uvedená v článku 2 Škodná událost a pojistná nebezpečí Doplňkových pojistných podmínek. Jedná se o škody vzniklé jiné osobě

úrazem nebo jiným poškozením jejího zdraví. Dále poškozením, zničením nebo pohřešování věci, mající pojištěný ve vlastnictví, v užívání nebo ji mající oprávněně u sebe. Za předpokladu, že ke škodné události došlo v době trvání pojištění, v souvislosti s oprávněně prováděnou činností uvedenou v pojistné smlouvě a na území vymezeném v pojistné smlouvě, pak vzniká právo na plnění z pojištění. Článek 2 v jednotlivých bodech dále obsahuje vymezení okamžiku vzniku úrazu, odpovědnosti za škodu způsobenou výrobkem, či zda se pojištění vztahuje i na náhradu nákladů léčeni vynaložených zdravotní pojišťovnou. Odchylně od článku 2 se pojištění vztahuje i na odpovědnost za škodu vzniklou jinak než předchozími uvedenými případy, jedná se o čisté finanční škody. Součástí rozsahu pojištění je i vymezení limitu plnění, územního rozsahu a stanovení výše spoluúčasti pojištěného na každé pojistné události. Sjednaným územním rozsahem v pojistné smlouvě byla celá Evropa.

Pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu se také vztahovalo na odpovědnost zasílatele v postavení silničního dopravce za škodu, která vznikne jinému subjektu na přepravované věci v rámci silniční nákladní dopravy. Jedná-li se o mezinárodní silniční dopravu, řídí se plnění z pojistné události článkem 23 Úmluvy CMR. Pojistná smlouva zasílatele obsahuje odkaz na článek 23 bod 3 a bod 4 Úmluvy CMR (Trhlík, 24. 3. 2016).

V případě úplné nebo částečné ztráty zásilky dopravcem, nastává povinnost dopravce škodu nahradit. Náhrada je vypočítávána z hodnoty zásilky v místě a době jejího převzetí k přepravě. Na prvním místě je stanovení ceny zásilky dle burzovní ceny. V rámci obchodních operací se lze setkat také se zbožím, které burzovní cenu nemá. Jedná se zejména o zboží, které má původ v zemích, kde burzovní obchody neprobíhají vůbec nebo jen ve velmi omezené míře. Není-li burzovní cena, určí se hodnota zásilky dle běžné tržní ceny. Pokud není ani jeden postup možný, následuje určení podle obecné hodnoty zboží stejné povahy a stejné jakosti (Sedláček, 2009, s. 405, 412).

Jak uvádí Sedláček (2009, s. 405) obsahem bodu 3 článku 23 je:

- „Náhrada škody však nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti.“
- „(Náhrada škody nesmí přesahovat 25 franků za kilogram chybějící hrubé váhy. Frankem se rozumí zlatý frank o váze 10/31 gramu a ryzosti 0.900.).“



Zlatý frank představuje francouzský frank z roku 1803. Určit jeho hodnotu je velice obtížné, neboť jeho hodnota již není oficiálně uváděna. Dle České národní banky byla jeho hodnota v roce 2007 okolo 56 Kč. V roce 1978 vstoupil v platnost Protokol k Úmluvě CMR obsahující místo zlatého franku tzv. zúčtovací jednotky, a to 8,33 zúčtovacích jednotek – zvláštních práv čerpání (SDR – Special Drawing Right). Obsahem Protokolu Úmluvy CMR se řídí pouze některé členské země. Ostatní státy dále využívají náhradu škody dle hodnoty 25 franků za kilogram. Česká republika je Protokolem vázána od roku 2006. V České republice udává hodnotu zvláštních práv čerpání Česká národní banka a bývá pravidelně součástí denního tisku. Periodikum obsahující hodnotu zvláštních práv čerpání jsou například Hospodářské noviny.

Pro výpočet náhrady škody je využívána hrubá váha zásilky. Tímto pojmem se rozumí čistá váha zásilky včetně váhy jejího obalu. Samotný výpočet je prováděn výhradně z kilogramové váhy zásilky, nezávisle na její skutečné hodnotě nebo ceně, kterou každá část zásilky má (Sedláček, 2009, s. 413–415).

Bod 4 článku 23 Úmluvy CMR zní dle Sedláčka (2009, s. 405) takto:

- „Kromě toho se hradí dovozní, clo a jiné výlohy vzniklé v souvislosti s přepravou zásilky, a to při úplné ztrátě v plné výši a při částečné ztrátě poměrným dílem; jiné škody se nehradí.“

V případě, že je dopravce povinen nahradit škodu za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky, má také povinnost nahradit výlohy, které vznikly v přímé souvislosti s přepravou. Jedná-li se o úplnou ztrátu přepravovaného nákladu, nese dovozní, clo a jiné výlohy v plné výši. Za předpokladu pouze částečné ztráty probíhá úhrada poměrným dílem. Úhrada jiných škod není možná. Za příklady takových nákladů lze označit náklady přepravy vzniklé před samotnou mezinárodní přepravou, skladování nákladu před přepravou či náklady na zabalení zásilky.

Součástí Všeobecných pojistných podmínek je článek 6 Obecné výluky z pojištění. Obsahem jsou jednotlivé body, kdy se pojištění nevztahuje na odpovědnost za škodu. Mezi výluky z pojištění patří škoda způsobená záměrně nebo převzatá nad rámec stanovený právními předpisy či zapříčiněná provozem vozidla. Škody vzniklé na životním prostředí,

jejichž součástí je také ekologická újma, nespádají do škod, na které je pojištění vztahováno. Dalšími příklady jsou škody vzniklé v příčinné souvislosti s nejrůznějšími událostmi. Jedná se o válečné události, vzpoury, povstání, stávky či hromadné násilné nepokoje. V současné době hrozí různé teroristické akty, které jsou motivované politicky, sociálně, ideologicky či nábožensky. Ani na takové škody však pojištění uzavřené zasílatelem nebylo vztahováno. V případě, kdy pojištěný odpovídá za škodu svému manželu, sourozenci, příbuznému v přímé řadě, osobám s ním žijícím ve společné domácnosti či osobám, které provozují činnost společně s pojištěným na základě smlouvy o sdružení, nelze na takové škody být pojištění vztahováno.

Ve Všeobecných pojistných podmínkách pro pojištění odpovědnosti za škodu je dále uvedena možnost ujednat, že pojištění není vztahováno i na odpovědnost za škodu vzniklou jinak než způsoby uvedenými v článku 6 Obecné výluky z pojištění. Tyto způsoby mohou být součástí doplňkových pojistných podmínek nebo samotné pojistné smlouvy (Trhlík, 24. 3. 2016).

Zasílatel obstarávající přepravu pro společnost XYZ měl tyto způsoby sjednány v pojistné smlouvě. Pojištění se nevztahuje na odpovědnost za škodu:

- pokud nebyl vydán písemný přepravní doklad k dané přepravní smlouvě;
- způsobenou na jiných než přepravovaných věcech;
- způsobenou či vzniklou během skladování v průběhu přepravy, za předpokladu, že skladování trvalo déle než 7 dní;
- vzniklou například na zbraních, střelivu, drahých kovech, uměleckých dílech, starožitnostech či vkladních a šekových knížkách nebo platebních kartách;
- vzniklou ztrátou nebo odcizením přepravované zásilky.

Poslední bod týkající škody vzniklé ztrátou nebo odcizením přepravované zásilky je možné v pojistné smlouvě zvlášť připojistit. Zasílatel tuto možnost využil a pojištění se také vztahovalo na jeho odpovědnost v postavení silničního dopravce za škodu vzniklou odcizením přepravovaných věcí.

Pojištění sjednané v tomto rozsahu se vztahuje na situace kdy, zasílatel užil ke splnění závazku dalšího smluvního dopravce za určitých podmínek. Vydání písemného

přepravního dokladu k příslušné přepravní smlouvě, stanovení povinnosti sjednání pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce dalšímu smluvnímu dopravci v objednávce přepravy. Poslední podmínkou je, že pojištěný subjekt neuskuteční přepravu sám v roli dopravce. Dále je pro rozsah daného bodu sjednán sublimit plnění pro mezinárodní silniční dopravu a pro vnitrostátní silniční dopravu na území České republiky. Z důvodu utajení informací nemůže být konkrétní sublimit a výše spoluúčasti v bakalářské práci uvedena (Trhlík, 24. 3. 2016).

Formulace týkající se připojištění odpovědnosti za škodu vzniklou ztrátou nebo odcizením přepravované zásilky je zasílateli či dopravci často nesprávně chápána. Obvykle se mylně domnívají, že je pojištění sjednáno pro případ ztráty nebo odcizení přepravované zásilky v důsledku jakékoli nahodilé události. Odpovědnost dopravce či zasílatele je však omezena rozsahem a výší. Nesprávná interpretace ztráty či odcizení zásilky se týkala již výše zmíněného konkrétního případu přepravy drahých dílů pro společnost XYZ. Podrobnější komentář odpovědnosti dopravce za škodu obsahuje následující část práce.

Dle článku 17 odstavce 1 Úmluvy CMR **odpovědnost dopravce** začíná v okamžiku převzetí zásilky k přepravě a končí okamžikem jejího vydání. Dopravce nese odpovědnost za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození a také za překročení dodací lhůty.

V článku 17 odstavci 2 je uváděno, v případě, že ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty jsou zaviněny určitými okolnostmi, je dopravce zproštěn odpovědnosti. K takovým okolnostem patří zavinění oprávněného, zavinění příkazem oprávněného, jež nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, dále vlastní vada zásilky a okolnosti, jejichž odvrácení a odstranění následků nejsou v moci dopravce (Sedláček, 2009, s. 258).

Jak uvádí Sedláček (2009, s. 287), okolnosti zmíněné výše jsou neodvratitelné a neodstranitelné. **Neodvratitelné a neodstranitelné okolnosti** a následky jsou vázány na konkrétní případ a konkrétního dopravce. Dokonce ani zkušený či svědomitý dopravce nebo jeho řidič, který vynaložil veškerou péči, nemůže odvrátit některé nepříznivé okolnosti přepravy. Okolnosti mohou mít původ ve vnějším prostředí tak ve vnitřním prostředí. Krádež vozidla, ozbrojená přepadení, technické závady, blokády, stávky, uzavření hranic, požár, silniční provoz, zrezivění zásilky či rozmary počasí lze považovat

za příklady okolností, které přichází z vnějšího prostředí. Faktory vycházející z podniku zasílatele či dopravce může představovat nemocnost zaměstnanců dopravce v důsledku epidemie nebo požár ve skladovacích prostorech způsobený nedbalostí externí firmy.

V případě **krádeže vozidla** je pozornost zaměřena na povinnost dopravce ohledně péče o svěřenou přepravovanou zásilku. Dle rozsudků jak zahraničních tak tuzemských soudů lze vidět povinnost dopravce vynaložit maximální úsilí k tomu, aby zásilka nebyla odcizena. Rizikové situace představuje zejména parkování mimo osvětlené a hlídané parkoviště, zejména v zemích s vysokou pravděpodobností útoku na přepravovanou zásilku. Dále ponechání vozidla bez dozoru řidiče na dlouhou dobu. Takové jednání řidiče nebylo sice soudem shledáno jako úmyslné, ale označeno za hrubě nedbalé vzhledem k tomu, že řidič věděl, co svým jednáním může způsobit.

Za okolnost, kterou nemůže dopravce odvrátit je také považováno **přepadení**. Ovšem pokud řidič či dopravce nevěnuje potřebnou péči o svěřenou přepravovanou zásilku, nemůže být tato okolnost považována za neodvratitelnou. Příkladem z praxe může být odstavení vozidla v severní Itálii na nehlídaném a neosvětleném parkovišti přes noc. Řidič byl uznán odpovědným za ztrátu zásilky, jelikož si musel být vědom krádeží a přepadení nákladních vozidel v této oblasti. V praxi jsou často zásilky přepravovány při zdvojení posádky vozidel. V zemích východní Evropy jezdí často nákladní vozidla v konvojích a doprovázena ostrahou (Sedláček, 2009, s. 288–290).

Jak je dále uvedeno v článku 17 odstavci 3 Úmluvy CMR, dopravce je odpovědný za škodu způsobenou vadou vozidla použitého k přepravě. Nemůže se také dovolávat zavinění nebo nedopatření osoby, od které vozidlo najal. Odpovědnost dopravce je absolutní i v případě, že vozidlo uskutečňující přepravu zásilky bylo zcela nové nebo měl subjekt ověřený technický stav státními či jinými orgány (Sedláček, 2009, s. 258).

Naopak dle odstavce 4 článku 17 Úmluvy CMR je dopravce zproštěn odpovědnosti, jestliže má ztráta nebo poškození nákladu původ ze zvláštního nebezpečí souvisejícího se taxativně vymezenými skutečnostmi.

Jedná se o následující skutečnosti:

- bylo domluveno a zaznamenáno v nákladním listě, že bude přeprava provedena v otevřených vozidlech bez plachet;
- kdy vznikla ztráta nebo poškození nákladu z důvodu chybějícího nebo špatného obalu. Zásilka v případě, že není řádně zabalena nebo obal zcela chybí, je pro svoji povahu vystavena poškození nebo případné ztrátě;
- škoda byla způsobena při manipulaci, naložení, uložení nebo vyložení zásilky odesílatelem, příjemcem či osobami za ně jednající;
- škod v důsledku přirozené povahy zboží jako zejména například rez, lom, vnitřní kažení, vysychání, unikání, přirozený úbytek nebo působení hmyzu a hlodavců;
- značky či čísla na jednotlivých kusech zásilky jsou nedostatečné nebo vadné;
- přeprava živých zvířat (Sedláček, 2009, s. 258).

Doprovce je zproštěn odpovědnosti se zřetelem k ustanovení článku 18 Úmluvy CMR odstavce 2 až 5. V případě, že dopravce prokáže vznik ztráty nebo poškození zásilky ze zvláštního nebezpečí, považuje se jejich vznik z uvedených nebezpečí. Oprávněný subjekt má, ale právo prokázat nezavinění dané ztráty nebo poškození zásilky. V případě přepravy v otevřených vozidlech bez plachty právní domněnka neplatí, jedná-li se o neobvykle velkou ztrátu jednotlivého kusu zásilky.

Pokud je vozidlo vybaveno zařízením na ochranu zásilky před vlivem tepla, zimy, kolísání teplot nebo vlhkostí vzduchu může se dopravce dovolávat skutečnosti přirozené povahy zboží za předpokladu, že dokáže učinění opatření ohledně zařízení. Jsou-li předmětem přepravy živá zvířata, může se dopravce dovolat, opět pokud prokáže, že učinil všechna opatření a dodržoval udělené zvláštní pokyny (Sedláček, 2009, s. 332).

Aplikací ustanovení Úmluvy CMR na konkrétní případ ze společnosti XYZ, kdy na zajištění přepravy měla najatého zasílatele, lze stanovit, zda se pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu na danou situaci vztahovalo.

Ještě v zahraničí došlo k zastavení a přepadení kamionu lupiči maskovanými za policii. Doprovodce vynaložil maximální úsilí k tomu, aby nedošlo k odcizení zásilky, neponechal například nákladní vozidlo na nehlídaném a neosvětleném parkovišti či neponechal vozidlo bez dozoru na dlouhou dobu, aniž by byly dveře uzamčeny a alarm zapojen.

Jak bylo uvedeno výše, dopravce je dle článku 17 Úmluvy CMR odpovědný za ztrátu zásilky od okamžiku jejího převzetí k přepravě do jejího vydání. Nákladní vozidlo bylo odcizeno i se zásilkou v průběhu přepravy a tak by měl být dopravce za její ztrátu odpovědný. Dle neodvratitelných a neodstranitelných okolností je však dopravce odpovědnosti zproštěn. Přepadení a krádež vozidla na dálnici patří do kategorie neodvratitelných okolností, neboť ani zvláště zkušený řidič by vynaložením veškeré péče nedokázal takové události zabránit. Pojištění danou událost tedy nepokrývalo, i když byly škody vzniklé ztrátou nebo odcizením připojištěny, protože byl dopravce odpovědnosti zproštěn dle článku 17 odstavce 2 CMR. Společnost XYZ musela vynaložit vlastní finanční zdroje na škodu.

## 7.2 Optimalizace pojistné ochrany

Tato podkapitola obsahuje návrh optimalizace pojistné ochrany pro daný případ. Společnosti lze pro budoucí podobné případy doporučit uzavření **pojištění přepravy zboží (zásilek)** uvedené v kapitole 5 Pojištění mezinárodní přepravy.

Jedná se o pojištění soukromé a je sjednáváno jako škodové. Pojištěným subjektem je samotný vlastník zásilky. Dle článku 3 Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění přepravy zásilek začíná pojištění počátkem přepravy zásilky. Pojištění se vztahuje na celou dobu přepravy, včetně nakládky, vykládky, překládů a skladování zásilky v rámci přepravy. Pokrývá živelní škody, havárie dopravních prostředků, odcizení zásilek, loupeže či vandalismus. Také pojištění přepravy zásilek má své výluky z pojištění nevztahuje se například na bankovky, mince, cenné papíry, ceniny, umělecká díla, motorová vozidla, kterým je přidělena registrační značka či na živá zvířata.

Pojištění není možné například uplatnit na škody způsobené:

- záměrným jednáním pojistníka, pojištěného a dalších subjektů;
- následkem konzumace alkoholu anebo užití jiných návykových látek;
- zjevnou i skrytou vadou, kterou měla již při zahájení přepravy;
- obalem, který je považován za vadný, nevhodný nebo stylem balení nebo špatným způsobem přepravy;
- chybným uložením zásilky v dopravním prostředku zapříčiněné pojistníkem či pojištěným;
- ztrátou zásilky je-li přeprava prováděna vlastním dopravním prostředkem pojištěného. Kromě případů kdy osoba mající zásilku na starosti byla prokazatelně zbavena možnosti se zásilkou nakládat v době její ztráty například pro zranění.

**Odcizením zásilky** je považováno přivlastnění si cizí zásilky, její části nebo příslušenství krádeží nebo loupeží. Je-li zásilka odcizena krádeží, považuje se za přivlastnění zásilky vniknutí do prostoru kde, se zásilka nachází jiným způsobem než dveřmi a/nebo tak, že došlo k otevření nástroji neurčenými k řádnému otevírání. V případě použití násilí a pohrůžky bezprostředního násilí proti pojistníkovi, pojištěnému, jejich zmocněnci nebo dopravci přepravujícímu zásilku za účelem zmocnit se dané zásilky označuje se takové jednání za odcizení zásilky loupeží nebo také loupežným přepadením. Lze tedy usoudit, že kdyby měla společnost toto pojištění uzavřeno, měla by právo na pojistné plnění (Česká pojišťovna, © 2016e).

Na základě výše uvedených informací o pojištění přepravy zásilek lze usuzovat možnost využití pojištění na daný konkrétní případ. Prostřednictvím pojištění může společnost eliminovat negativní důsledky nahodilosti. Nástroj sice nemá vliv na existenci nahodilých událostí, ale finančně eliminuje jejich důsledky. Klíčovým faktorem je zde pokrytí událostí, kdy je zásilka odcizena či uloupěna. Z důvodu utajení informací nebylo možné zjistit četnost krádeží nebo přepadení kamionů mířících do areálu společnosti či naopak k importérům do celého světa.

Rovněž ekonomické hledisko není možné přesně stanovit. Pro sestavení konkrétní nabídky pojištění přepravy zásilek od vybraných pojišťoven chyběla z důvodu utajení informací některá data. Výše pojistného by však závisela na očekávaném objemu přepravy, územním

rozsahu pojištění či požadovaném rozsahu pojištění. Subjekt může volit pojištění proti všem pojistným nebezpečím, proti vybraným pojistným nebezpečím nebo dále speciální připojištění. Pojištění by bylo možné uzavřít pro každou jednotlivou přepravu zásilky nebo pro všechny přepravované zásilky společností, jednalo by se o rámcovou smlouvu. Vzhledem k tomu, že se ale jedná o velkou výrobní společnost vyvážející produkty do celého světa lze očekávat využití pojištění přepravy zásilek ve společnosti XYZ. Náklady na úhradu pojistného by nemusely představovat takovou finanční zátěž jako například pro menší podniky. Dále lze společnosti doporučit věnovat zvýšenou pozornost budoucím případům dodávek materiálu do podniku. Zejména zadávat konkrétní podmínky obchodních operací včetně stanovení například konkrétního druhu pojištění.



## Závěr

Cílem bakalářské práce byla analýza konkrétního pojistného případu z praxe, se stanovením zda dané pojištění pokrývalo událost či ne. Pro účely rozboru byla zvolena velká výrobní společnost XYZ. Analýza byla provedena na základě znalostí z teoretické části práce a pomocí informací získaných při konzultacích s panem RNDr. Milošem Trhlíkem, CSc.

Práce se skládala z teoretické a praktické části. Nejdříve byla stručně popsána historie pojištění, vysvětleny základní pojmy z oblasti pojišťovnictví a také využívaná pojištění z mezinárodního prostředí. Dále byla teoretická část zaměřena na legislativní rámec pojišťovnictví v České republice. Součástí bakalářské práce bylo také definování přepravního rizika a hlavních druhů příčin škod. Z oblasti mezinárodní přepravy byla práce zaměřena především na mnohostrannou dohodu Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR, ze které bylo vycházeno při analýze případu.

Obsahem praktické části bylo nejprve představení firemní praxe ve vybrané společnosti XYZ. Popsány byly také druhy firemní přepravy, z nichž největší podíl patří silniční nákladní a železniční přepravě. Dle příčin škod uvedených v teoretické části byla popsána přepravní rizika v daném podniku a také opatření vykonávaná společností.

Nejdůležitějším bodem byla samotná analýza případu. V úvodu byla nejprve událost popsána včetně informací o uzavřeném druhu pojištění a dodací podmínce, která je podstatná pro vymezení úkonů, výdajů a rizik souvisejících s obchodní operací. Následně byl proveden rozbor pojistné smlouvy se stanovením rozsahu pojištění.

Analýza byla provedena s výsledkem nedostatečnosti pojištění odpovědnosti za škodu při ochraně nákladu v mezinárodní silniční přepravě. Formulace týkající se připojištění odpovědnosti za škodu vzniklou ztrátou nebo odcizením přepravované zásilky byla nesprávně chápána. Subjekt se mylně domníval, že je pojištění sjednáno pro případ ztráty nebo odcizení přepravované zásilky v důsledku jakékoli nahodilé události. I když byl dopravce dle Úmluvy CMR odpovědný za škodu na zásilce dle neodvratitelných a neodstranitelných okolností byl odpovědnosti zproštěn. V další části bylo uvedeno možné

doporučení na optimalizaci pojistné ochrany prostřednictvím pojištění přepravy zásilek, které se vztahuje také na případy odcizení přepravované zásilky v důsledku jakékoli nahodilé události.

Vzhledem k nedostatku informací nebylo možné stanovit ekonomický dopad na společnost XYZ v případě uzavření pojištění. Oslovené pojišťovny požadovaly pro sestavení návrhu pojištění konkrétní data, ke kterým autorce práce nebyl z důvodu utajení informací a jejich prezentaci veřejnosti umožněn přístup. Částka pojistného je závislá na sjednaném rozsahu pojistných nebezpečí, délce trvání pojistné smlouvy či územním rozsahu. Pro uzavření pojištění přepravy zásilek by společnost musela uvolnit další finanční prostředky ze svého rozpočtu. Jelikož, ale jde o velkou výrobní společnost, která využívá dopravu v rámci podnikatelské aktivity prakticky každý den, lze předpokládat využití pojištění. Dalším případům dodávek materiálu do podniku by společnost měla věnovat větší pozornost a konkrétně stanovovat podmínky obchodu. Důležitá je také specifikace podmínky o uzavření konkrétního druhu pojištění. Výsledky analýzy byly předány společnosti XYZ a v rámci podnikové porady budou posouzeny.

Na skutečném případě ze společnosti XYZ byl prezentován význam pojištění v mezinárodní přepravě. Klíčová je volba dopravní cesty a dopravního prostředku. Vhodné je obrátit se na zkušeného zasílatele nebo dopravce, který disponuje potřebnými znalostmi a zkušenostmi. Pozornost při výběru vhodného druhu pojištění je třeba hlavně věnovat všeobecným pojistným podmínkám daného pojišťovacího subjektu kde jsou uvedeny výluky z pojištění. Zásadní je zejména jejich správný výklad.

## Seznam použité literatury

BÖHM, Arnošt a Karina MUŽÁKOVÁ. 2010. Pojišťovnictví a regulace finančních trhů. 1. vyd. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-7431-035-5.

BOKŠOVÁ, Jiřina. 2010. *Účetnictví komerčních pojišťoven - specifika v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7357-521-2.

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

JANATKA, František. 2011. *Rizika v komerční praxi*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-632-5.

JOLLY, Adam. 2003. *Managing Business Risk*. London: Kogan Page Publishers. ISBN 07-494-4081-3.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4874-0.

NOVÁK, Radek. 2011. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-735-3.

NOVÁK, Radek. 2005. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI. ISBN 80-7357-086-6.

SEDLÁČEK, Pavel. 2009. *Úmluva CMR : (komentář) : mezinárodní silniční nákladní doprava : soudní rozhodnutí : výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX. ISBN 978-80- 86324-82-1.

SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. 2006. *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 80-247-1667-4.

## Elektronické zdroje

American International Group, Inc. © 2016a. *O nás - Pojištění od AIG v České republice* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.aig.cz/o-nas>

American International Group, Inc. © 2016b. *Pojištění přepravy - Pojištění od AIG v České republice* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.aig.cz/pojisneni-pro-firmy/business-categories/pojisneni-prepravy>

Česká pojišťovna a. s. © 2016a. *Historie a vývoj ČP - Česká pojišťovna* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/historie-a-vyvoj-cp>

Česká pojišťovna a. s. © 2016b. *Pojištění odpovědnosti silničního dopravce - Česká pojišťovna* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dopravce>

Česká pojišťovna a. s. © 2016c. *Pojištění odpovědnosti zasílatele - Česká pojišťovna* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-zasilatele>

Česká pojišťovna a. s. © 2016d. *Pojištění přepravy zásilek - Česká pojišťovna* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-prepravy-zasilek>

Česká pojišťovna a. s. © 2016e. *Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek* [online]. [cit. 2016-03-16]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/odpovednost-prepravy-zasilek-pp-pdf>

Česko. Zákon č. 89 ze dne 3. února 2012 občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 33. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=89/2012&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=89/2012&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

Česko. Zákon č. 277 ze dne 22. července 2009 o pojišťovnictví. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 85. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://mvcr.cz/soubor/sb085-09-pdf.aspx>

Česko. Zákon ze dne 17. prosince 2003 o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 12. Dostupné také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=37/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=37/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy)

Ministerstvo financí České republiky. 2013, poslední aktualizace 12. 4. 2016. *Právní rámce - Pojišťovnictví* [online]. [cit. 2015-11-06]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/pojistovnictvi/pravni-ramce>

## **Osobní sdělení**

TRHLÍK, Miloš. Osobní sdělení, 2016 (tel. číslo 605 226 668).