



Pojištění v mezinárodní letecké přepravě

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 – Ekonomika a management
Studijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Autor práce: **Lucie Úradníková**
Vedoucí práce: Ing. Jan Öhm, Ph.D.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie Úradníková**
Osobní číslo: **E14000492**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**
Název tématu: **Pojištění v mezinárodní letecké 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. Vymezení pojmů pojištnictví a mezinárodní přepravy
2. Analýza přepravních rizik ve vybrané společnosti
3. Porovnání pojistných produktů
4. Shrnutí a výběr vhodného řešení

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 normostran**

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

Seznam odborné literatury:

DAVID, Pierre A. International logistics: the management of international trade operations. 4th ed. Berea, Ohio: Cicero books, 2013. ISBN 978-0-9894906-0-3.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Principy pojištění a pojišťovnictví. 3. vyd.

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

Incoterms 2010. ICC rules for the use of domestic and international trade terms: entry into force 1 January 2011. Paris: ICC Publications, 2010.

ISBN 92-842-0080-6.

JANATKA, František S., Arnošt BÖHM a Jaroslav HÁNDL. Komerční rizika v zahraničním obchodu a ochrana proti nim: průvodce doložkami. Praha: ASPI, 2001. ISBN 80-863-9514-6.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2014.

ISBN 978-80-247-4874-0.

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

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jan Öhm, Ph.D.

Katedra ekonomické statistiky

Konzultant bakalářské práce:

Marek Heyda

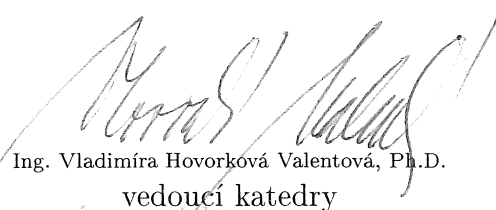
C. S. Cargo, vedoucí oddělení pojistných událostí

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

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



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



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

V Liberci dne 31. října 2016

Prohlášení

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

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

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

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

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

Datum:

Podpis:

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Janovi Öhmovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za jeho odborné připomínky a cenné rady, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat Ing. Markovi Heydovi a Simoně Králové za ochotu a poskytnuté informace během konzultací.

Anotace

Tématem této bakalářské práce je *Pojištění v mezinárodní letecké přepravě*. Práce se zabývá vhodným výběrem pojištění proti přepravním rizikům, která ohrožují mezinárodní leteckou přepravu z pohledu přepravce. Jedná se především o poškození, úplné zničení či ztrátu přepravovaného zboží. V práci je provedena analýza nabízených pojistných produktů na trhu a následně navržen vhodný výběr pojištění, které bude pro přepravce nejpříjemnější. Výsledkem této práce je sumarizace všech možných opatření proti rizikům, která se vyskytují při letecké přepravě. Ať se jedná o předběžná opatření ze strany přepravce, nebo samotné pojištění.

Klíčová slova

Letecká nákladní přeprava, mezinárodní obchod, pojištění letecké přepravy, přepravce, přepravní rizika.

Annotation

The topic of my bachelor thesis is *Aviation Insurance in Air International Transport*. The thesis deals with the selection of a suitable transport insurance against risks that threaten international air transportation from the carrier point of view. This thesis focuses on threat such as damage, complete destruction or loss of transported goods. The purpose of the work is the analysis of insurance products offered on the market, and proposing an appropriate choice of insurance that will be the most suitable for the carrier. The result of this work is to summarize all possible measures against risks that occur during air transport. Whether it is a precautionary measure on the part of the shipper or the insurance itself.

Key Words

Air International Transport, Aviation Insurance, International Trade, Transportation Risks, Transporter.

Obsah

Seznam zkratk.....	9
Seznam tabulek.....	10
Seznam obrázků.....	11
Úvod.....	12
1 Pojištění a pojišťovnictví	14
1.1 Pojištění.....	14
1.2 Základní pojmy	14
2 Mezinárodní přeprava a doprava	16
2.1 Subjekty mezinárodní přepravy a dopravy	16
2.2 Letecká nákladní přeprava	17
2.3 Rizika ohrožující mezinárodní obchod.....	19
2.4 INCOTERMS	20
3 Vybraná přepravní společnost	21
3.1 Historie společnosti	21
3.2 Sektor podnikání a druhy přepravy	22
3.3 Případová studie společnosti XY - přeprava lukrativního zboží	23
4 Pojistné produkty na trhu.....	28
4.1 Česká pojišťovna a.s.	29
4.2 Kooperativa pojišťovna, a.s.....	31
4.3 Allianz pojišťovna, a.s.....	34
4.4 ČPP – Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.....	36
4.5 Slavia pojišťovna a.s.	36
4.6 Srovnání pojistných produktů	37
Závěr	40
Citace	42

Seznam zkratek

ALLIANZ	Allianz pojišťovna a. s.
AWB	Letecký nákladní list (<i>Air Way Bill</i>)
CMR	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě (<i>Convention Marchandise Routière</i>)
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČP	Česká pojišťovna a. s.
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna a. s.
ČSOBP	ČSOB Pojišťovna a. s., člen holdingu ČSOB
DIRECT	DIRECT pojišťovna a. s.
GP	Generali Pojišťovna a. s.
GPS	Globální poziční systém (<i>Global Position System</i>)
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých přepravců (<i>International Air Transport Association</i>)
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní podmínky (<i>International Commercial Terms</i>)
KOOP	Kooperativa pojišťovna a. s.
SLAVIA	Slavia pojišťovna a. s.
TACT	Letecké nákladní tarify (<i>The Air Cargo Tariff</i>)

Seznam tabulek

Tabulka 1: Pojistné události ve společnosti XY – detail	24
Tabulka 2: Předepsané smluvní pojistné – neživotní pojištění.....	28
Tabulka 3: Porovnání cen pojištění	38
Tabulka 4: Porovnání rozsahu pojistného krytí – nejčastější rizika	38

Seznam obrázků

Obrázek 1: Graf 1 – Typy pojistných událostí společnosti XY	23
---	----

Úvod

V bakalářské práci autorka zkoumá rizika, která ohrožují mezinárodní obchod a následné možnosti pojištění mezinárodní přepravy na českém pojistném trhu. Autorka se zaměřuje na leteckou přepravu lukrativního zboží, elektroniky. Nezabývá se již ostatními možnostmi mezinárodní přepravy, kterými jsou železniční či námořní přeprava.

Téma bylo zvoleno v souvislosti s rozvojem mezinárodního obchodu a také s rostoucím významem letecké přepravy. S přibývajícím počtem mezinárodních přeprav je také větší pravděpodobnost výskytu rizik, která ohrožují přepravní proces. Se zvyšujícím se počtem rizik, dochází i k zvyšování počtu škod na zboží a následných povinností přepravců uhradit vzniklé škody. Subjekty poskytující přepravu využívají různých pojištění, za účelem eliminace finančních výdajů spojených s náhradami škod. Dalším důvodem, proč bylo téma vybráno, je neustále se rozrůstající nabídka pojištění na českém trhu.

V práci je analyzován přepravní proces a jsou poptány pojistné produkty. Díky této analýze, může být naplněn cíl práce a tím je, porovnání výhodnosti těchto pojistných produktů v návaznosti na potřeby přepravní společnosti a sumarizace možných opatření proti rizikům.

Metody zpracování práce jsou analýza, komparace a dedukce.

Celá práce je rozdělena do několika kapitol, které na sebe navazují. V prvních dvou kapitolách jsou popsány teoretické pojmy jako pojištění, pojišťovnictví a mezinárodní obchod. Tyto pojmy jsou do práce zařazeny, aby čtenář lépe chápal řešenou problematiku v části výzkumné. V úvodní části jsou taktéž zmíněna rizika, která dle odborné literatury, ohrožují průběh mezinárodního obchodu.

V další části práce je popsána česká přepravní společnost, její historie a oblast podnikání. U společnosti jsou nejprve zkoumány nejčastější pojistné události za poslední čtyři roky a na základě výsledku je zvolen typ přepravy k analýze. Analyzována je letecká přeprava lukrativního zboží – elektroniky, jelikož se jedná o nejčastěji poškozenou, ztracenou či ukradenou položku. Po analyzování celého přepravního procesu jsou vybrány nejčastější a nejzávažnější rizika ohrožující přepravu elektroniky. Tato zjištěná rizika jsou dále shrnuta

a ke každému riziku je doplněna závažnost a četnost výskytu. Všechny informace týkající se této výzkumné části jsou poskytnuty konzultanty přepravní společnosti.

V poslední kapitole je na základě dat České Asociace Pojišťoven vybráno pět pojišťoven, u kterých je následně poptáno pojištění přepravy na zvolenou přepravu elektroniky. Pojišťovny jsou porovnávány dle procentuálního podílu sjednaných smluv na českém trhu za rok 2015 a 2016. V závěru poslední kapitoly je provedeno porovnání získaných informací od jednotlivých pojišťoven. První jsou porovnány ceny jednorázového pojištění letecké přepravy a dále je porovnán rozsah krytí rizik.

1 Pojištění a pojišťovnictví

S existencí nahodilých událostí, které ovlivňují jedince v negativním slova smyslu, je již celou řadu let spjata pojištění a pojišťovnictví. Nahodilé události a jejich dopad lze díky pojištění eliminovat, a také se s důsledky lépe finančně vypořádat. Pojišťovnictví je jedním z ekonomického odvětví, zabývající se poskytováním pojistných produktů. (Ducháčková, 2009, s. 14)

1.1 Pojištění

Jak vysvětluje Ducháčková (2009, s. 31), každý subjekt se může rozhodnout, jakou formou bude krýt nahodilé události. První způsob je využití samopojištění, což znamená, že má subjekt vlastní finanční rezervy. Druhým způsobem je přenesení rizika na pojišťovnu a využívání pojištění. Pojištění je finanční službou, dělí se na pojištění dobrovolné a povinné. U dobrovolného pojištění je sjednána smlouva mezi subjektem, který má zájem o pojištění, a pojišťovnou na základě dobrovolného rozhodnutí subjektu. U povinného pojištění se rozlišuje pojištění povinné smluvní, u kterého právní předpis nařizuje sjednání, a pojištění zákonné, jehož podstata vyplývá z právních předpisů. Zákonným pojištěním je například sociální pojištění.

1.2 Základní pojmy

Na **pojistném trhu** dochází ke střetu nabídky a poptávky po specifickém druhu peněžní služby, tzv. pojištěním. Zdravá a úspěšná ekonomika zaručuje důvěryhodnost pojistného trhu. Aby byl zajištěn střet mezi klienty a pojistiteli, hrají zde roli **zprostředkovatelé pojištění**, jimiž jsou poradci, agenti či makléři. (Daňhel a kol., 2005, s. 45)

Pojistníci jsou klienti, kteří uzavřeli pojistnou smlouvu s pojistitelem ve svůj prospěch, nebo ve prospěch třetí osoby a musí platit úplatu za poskytování pojistné ochrany tzv. **pojistné**. Pokud se pojistné platí opakovaně v odsouhlasených obdobích, jedná se o běžné pojistné, pokud se ale pojistné zaplatí celé najednou, je myšleno jednorázové pojistné. **Pojištěný** je ten, v jehož prospěch bylo sjednáno pojištění na majetek, život, zdraví. (Daňhel a kol., 2005,

s. 47). **Pojistitel** je právnická osoba, která provozuje pojišťovací činnost a tuto činnost reguluje zákon o pojišťovnictví. (ČAP, 2014)

Pro souhrn rizik, která jsou kryta pojištěním, je využíván pojem **pojistné riziko**. U každého pojistného rizika je sjednáno časové období, po které pojištění trvá, tzv. **pojistná doba**. Pokud je známo pojistné riziko, pojistná doba, výše pojistného, způsob plnění, splatnost, druh a předmět pojištění, uzavírá pojistník **pojistnou smlouvu a pojistku**. Pojistná smlouva musí být v písemné podobě pouze v případě, pokud je pojistná doba delší než jeden rok. Různé vyhlášky, zákony, interní předpisy a směrnice jsou pojišťovnou prezentovány jako **pojistné podmínky**. Rozlišují se pojistné podmínky všeobecné, které jsou sepsány pro všechny druhy pojištění, a pojistné podmínky zvláštní. Zvláštní pojistné podmínky upravují pouze vybrané druhy pojištění. (Daňhel a kol., 2005, s. 49)

Pokud dojde ke škodě na majetku, zdraví či životu, dochází k **pojistnému plnění**, což znamená, že pojištěný dostane zaplacenou náhradu škody. (Daňhel a kol., 2005, s. 50)

2 Mezinárodní přeprava a doprava

Přeprava zboží, export, import, dovoz a vývoz, několik pojmů, za kterými se skrývá růst ekonomiky, tržní síla, obchodní spolupráce a růst samotného exportéra. Díky rostoucímu exportu ekonomika sílí, tržní pozice se posiluje a lidé jsou spokojeni, jelikož mají najednou více možností a větší volnost výběru. V následujícím textu je mezinárodní přeprava a doprava čtenáři přiblížena pomocí vysvětlení rozdílů mezi jednotlivými subjekty, dále jsou pak vymezeny typy smluv a následně popsána samotná letecká nákladní přeprava. Na závěr kapitoly jsou zmíněna rizika, která se vyskytují během přepravy zboží.

Dopravu a přepravu je nutno rozlišovat. Doprava, nebo dopravní proces, je chápán v užším slova smyslu. Při dopravě dochází k přemístění dopravních prostředků a k zajištění provozuschopnosti. Při přepravě neboli při přepravním procesu, dochází k vlastnímu přemístění zboží a osob. Oba procesy jsou ve většině případech uskutečněny najednou. (Sixta, 2005, s. 162)

2.1 Subjekty mezinárodní přepravy a dopravy

Tato podkapitola rozlišuje jednotlivé subjekty, které se vyskytují v dopravě, přepravě a taktéž v zasílatelství. Pro lepší pochopení problematiky jsou vysvětleny pojmy jako, uživatelé dopravy či operátoři dopravy.

První skupinou jsou **uživatelé dopravy**. Do této skupiny jsou zařazeni nejen přepravci, ale také samotní cestující. Uživatelé dopravy nakupují a využívají přepravní služby od ostatních subjektů. Uživatel může být i subjekt, který k přepravě zboží či sebe využije vlastní dopravní prostředek. (Novák a kol., 2005, s. 45)

Druhou skupinou jsou **operátoři dopravy**, jedná se o podnikatelské subjekty, které nabízejí dopravní či přepravní služby. (Novák a kol., 2005, s. 46)

Operátoři dopravy se dále dělí na zasílatele (speditéry) a dopravce. **Zasílatel** je subjekt, který dopravu neprovozuje, nicméně jí obstarává. Ve většině případech zasílatel obstarávají dopravu a další logistické služby. Jedná se o služby spojené s celním řízením, skladováním, přebalováním, označováním či kontrolováním zboží. Za kvalitu provedení těchto služeb není

zasílatel nijak zodpovědný. Pokud příkazce požádá, aby byla zasílateli (speditérovi) uhrazena kupní cena, jedná se o tzv. **speditérské inkaso**. Pokud chce příkazce využít služby zasílatele, musí s ním podepsat smlouvu. Prvním typem smlouvy je **zasílatelská smlouva**. Zásílatelská smlouva je komisionářského typu a určuje, že zasílatel obstará přepravu pro příkazce na své jméno, za úplatu, ale na riziko a účet příkazce. Pokud je zásílatelská smlouva uzavřena a zboží převzato k přepravě, vystavuje zasílatel **speditérské osvědčení**. Po odeslání zboží vystaví zasílatel pro příkazce ještě **speditérské potvrzení**. Místo zásílatelské smlouvy může být sjednána pouze jednostranná smlouva ve formě tzv. zásílatelského příkazu. (Machková, 2014, s. 162)

Druhým typem operátora dopravy je **dopravce**. Ten oproti zasílateli obstarává přepravu vlastními dopravními prostředky. Obstarání přepravy je na vlastní jméno dopravce, na vlastní riziko a na vlastní účet. Pokud se příkazce rozhodne uzavřít smlouvu s dopravcem, může uzavřít tři typy smluv. První je **smlouva o přepravě věci**. Ve smlouvě je dopravce zavázán přepravit zásilku z místa odeslání na místo určení za úplatu. Uzavření smlouvy a následné převzetí zásilky k přepravě je potvrzeno dopravním dokumentem, tzv. **nákladním listem**. Právo vyžadovat vydání zásilky je spojeno s **náložným listem**. Druhým typem je **smlouva o nájmu dopravního prostředku** (časový charter). Pronajímatel, vlastník dopravního prostředku, přenechává za úplatu svůj dopravní prostředek nebo určitou část nájemci k dočasnému použití. Smlouva je uzavírána písemně na dobu určitou a dopravní prostředek musí být v dobrém technickém stavu. Dopravní prostředek by měl být způsobilý k jízdě s posádkou, dostatkem pohonných hmot dalšími náležitostmi. Třetím typem smlouvy je **smlouva o provozu dopravního prostředku** (cestovní charter). Vlastník dopravního prostředku je zavázán za úplatu přepravit zásilku během jedné, či více cest. Tyto trasy předem dohaduje objednatel. Provozce musí zajistit způsobilost dopravního prostředku a poskytnout k cestě posádku a další nezbytnosti k přepravě. Smlouva je uzavřena písemně na jednu nebo více dohodnutých cest. Náležitosti nájemních smluv se liší dle zvoleného typu přepravy. (Machková, 2014, s. 163-164)

2.2 Letecká nákladní přeprava

Letecká přeprava bývá označována jako nejrychlejší, nejspolehlivější a také nejbezpečnější, druh přepravy zboží. Nicméně je ale nejméně příznivá, co do hluku a množství vypouštěných

odpadních látek do vzduchu. Ale i přes některá negativa, význam letecké přepravy neustále roste. Pomocí letecké přepravy je zasíláno kusové zboží v kontejnerech či na paletách. Pro přepravu na paletách jsou využívány speciální palety a kontejnery, označovány jako ULD přepravní jednotky. (Novák a kol., 2005, s. 235)

Dle Machkové (2014, s. 167), je přeprava rozdělována dle realizace na přepravu pravidelnou linkovou a na nepravidelnou, neboli charterovou. Při využití pravidelné linkové dopravy, která slouží běžně pro přepravu osob, je zboží naloženo do nákladního prostoru letadel. Při druhém způsobu je zboží přepravováno v ložném prostoru daného dopravního prostředku.

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská úmluva, donedávna upravovala přepravní vztahy. V současné době jednotlivé státy přijímají Montrealskou dohodu, která obsahuje aktualizované informace. Společnosti, které jsou členy mezinárodního sdružení leteckých přepravců (International Air Transport Association, dále jen IATA), se musí řídit Montrealskou dohodou, ale i přepravními podmínky IATA. (Novák a kol., 2005, s. 240). Podle přepravních podmínek IATA, je uzavření přepravní smlouvy doloženo leteckým nákladním listem (Air Way Bill, dále jen AWB), doklad je vyhotoven ve 14 výtiscích, z toho 3 jsou originály. Nákladní list je podepisován smluvními stranami, které svým podpisem stvrzují správnost údajů a potvrzují dohodnuté přepravní podmínky. Dalším subjektem, který obdrží AWB je dopravce, ten zapíše stav zásilky a potvrdí převzetí k přepravě. (Novák a kol., 2005, s. 241). AWB obsahuje základní informace, například: jméno odesílatele a příjemce, místo odeslání a doručení zásilky, dále pak hodnotu, váhu a objem zásilky. Zásilka zasílána přes liniovou přepravu má v AWB zapsáno i označení linky, díky čemuž lze zásilku sledovat. V neposlední řadě je v AWB vyznačena povinnost úhrady přepravného. (Machková, 2014, s. 167)

Výše přepravného se řídí dle leteckých nákladních tarifů (The Air Cargo Tariff, dále jen TACT), které platí pro členy IATA. Tarify TACT jsou podle Nováka (2005, s. 242) rozděleny do pěti kategorií. První kategorií jsou všeobecné tarify, druhou jsou komoditní tarify. Třetí kategorie jsou speciální tarify, dále pak smluvní sazby a pátou, poslední kategorií, jsou tarify pro přepravní jednotky ULD, tzv. ULD tarify.

2.3 Rizika ohrožující mezinárodní obchod

V mezinárodním obchodě jsou tři oblasti rizik, které by měly být brány na zřetel, pokud se zboží vyváží za hranice státu. Patří sem rizika komerční, rizika teritoriální a finanční rizika. (David, 2013, s. 222)

Jak objasňuje Böhm (2009, s. 22-24), komerční rizika jsou úzce spjata s finanční a ekonomickou situací kupujícího. Rizika v tomto případě rozdělujeme do dvou kategorií:

- platební neschopnost a
- platební nevůle.

Naopak teritoriální neboli politická a jiná nekomerční rizika nejsou spjata s ekonomickou a finanční situací zahraničního kupujícího, ale souvisí s hospodářskými a politickými událostmi, nebo opatřeními v jeho zemi. Kvůli těmto rizikům je ohrožena splatnost zahraničních pohledávek exportérů a často dochází k omezení výnosnosti zahraničních investic. Níže jsou uvedeny příklady teritoriálních rizik, která bývají ve většině případů pojištěna se státní podporou:

- platební potíže vyvolané politickými událostmi,
- omezení převodu plateb k vývozcí,
- legislativní a administrativní omezení,
- politická opatření ve třetích zemích, například embargo,
- přírodní katastrofa,
- nezaplacení pohledávky veřejnoprávním dovozcem,
- znárodnění.

Třetí oblastí jsou rizika finanční, mezi která se řadí především rizika úvěrová, investiční, měnová a taktéž i riziko likvidity. Nejčastějšími důvody nesplnění závazků jsou:

- rizika obchodního partnera – jedná se o situaci, kdy obchodní partner není ochoten či schopen plnit své závazky,
- rizika země,
- rizika transferu, nebo

- rizika koncentrace.

K výše zmíněným rizikům je nutné přidat rizika, která ohrožují přepravce a samotnou přepravu zboží. Tyto rizika budou analyzována na příkladu v následující kapitole.

2.4 INCOTERMS

INCOTERMS (International Commercial Terms) je soubor pravidel ke správnému použití dodacích podmínek. Soubor pravidel je upravován a publikován ICC (International Chamber of Commerce). INCOTERMS vstupují v platnost, pokud se na ně kupní strany odkáží v kupní smlouvě. Doložky pro všechny typy přeprav, tedy i pro leteckou přepravu jsou **EXW** – ze závodu, **FCA** – vyplaceně dopravci, **CPT** – přeprava placena do, **CIP** – přeprava a pojištění placeny do, **DAT** – s dodáním do terminálu, **DAP** – s dodáním do určitého místa, **DDP** – s dodáním clo placeno. Dále existují doložky, které jsou určeny pouze pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu: **FAS** – vyplaceně k boku lodi, **FOB** – vyplaceně loď, **CFR** – náklady a přepravné, **CIF** – náklady, pojištění a přepravné. (ICC, 2010)

3 Vybraná přepravní společnost

Pro případovou studii byla vybrána česká přepravní společnost. Jedná se o akciovou společnost působící v několika evropských zemích a poskytující rozmanité přepravní a logistické služby. Po dohodě s marketingovým oddělením bude společnost označována pouze písmeny XY, a to z důvodu utajení interních informací. V první podkapitole je popsána historie společnosti, v dalších podkapitolách jsou již rozděleny druhy poskytovaných přeprav a sektory, ve kterých společnost působí. Dále jsou uvedeny škodní události, se kterými se společnost potýká.

3.1 Historie společnosti

Historie společnosti sahá do roku 1955, kdy byla založena první lokální dopravní společnost XY. Na začátku se firma soustředila na dopravy a logistické činnosti pouze pro automobilový průmysl. Od počátků byla společnost velice úspěšná, a tak se její obrat, počet zaměstnanců i kapacita vozového parku rok od roku navyšovali. Růst znamenal pro společnost nové příležitosti a možnosti expandovat na zahraniční trhy. S rozšířením na evropské trhy souvisela i reorganizace společnosti na mezinárodní holding. Mezinárodní holding pak začal s akvizicemi významných společností ze střední a východní Evropy. V současné době působí společnost XY ve čtyřech evropských zemích, jsou jimi Česká republika, Slovensko, Polsko a Rusko. V České republice působí 5 skupin a každá z nich obstarává jiné druhy přeprav. První skupina zajišťuje komplexní dopravní a logistické služby, druhá skupina poskytuje servis nákladních vozidel a čerpacích stanic. Třetí skupina, které bude blíže popsána v následujících kapitolách, se zabývá leteckou, námořní a kontejnerovou přepravou po celém světě. Další skupina je zaměřena na zajišťování přeprav do nebo z Ruské federace. Poslední skupina nabízí kompletní logistické zpracování železniční přepravy, která je v současnosti označována jako jedna z nejvíce ekonomické a ekologické přepravy, co do velkoobjemových, pravidelných a těžkých zásilek. Na Slovensku má společnost dvě skupiny, jež patří mezi nejvýznamnější přepravce na slovenském trhu. V Rusku, přesněji v Moskvě, je firma zastoupená jednou pobočkou, která se stará o řadu společností z automobilového průmyslu. V Polsku je skupina aktivní především v jižní oblasti a obsluhuje několik společností z průmyslu. Společnost XY má své

zastoupení i v Německu a to v Hamburku, kde se zaměřuje na obchodní operace spojené se zámořskými přepravami a také kombinovanou dopravou. (konzultant společnosti XY)

V roce 2014 byly tržby ve výši 4,3 miliardy Kč a zisk před úroky, daní a odpisy činil 315 milionů Kč. Díky těmto ukazatelům se společnost řadí mezi vedoucí a nejúspěšnější středoevropské subjekty podnikající v dopravě a logistických službách. Zajímavostí je, že společnost má pouze jednoho, stoprocentního akcionáře. Ve společnosti je zaměstnáno přes 1700 pracovníků a denně je na cestu přes Evropu vysláno přes 2200 nákladních vozidel. (konzultant společnosti XY)

3.2 Sektor podnikání a druhy přepravy

Podnikatelská činnost je zaměřena na čtyři sektory. Prvním sektorem je potravinářský průmysl, který se velkou částí podílí na tržbách společnosti, a to přesněji 24 %. Objem přepravených potravin a nápojů sčítá kolem 3 miliard kilo za rok, což je nejvyšší počet přepraveného materiálu ze všech sektorů. Další, velice obsáhlý a důležitý sektor, je automobilový průmysl. Tento průmysl se sice nevyrovná potravinářskému průmyslu, co do kil převezeného zboží, nicméně se v tomto sektoru za rok ujede nejvíce kilometrů. Číslo sahá ročně skoro k 60 milionům kilometrů a to také proto, že jsou zde zakázky po celém světě. Zbylé dva sektory, neméně důležité, jsou stavební průmysl a elektronika se spotřebním zbožím. Tyto dva obory se podílejí na tržbách společnosti řádově do 10 %. (konzultant společnosti XY)

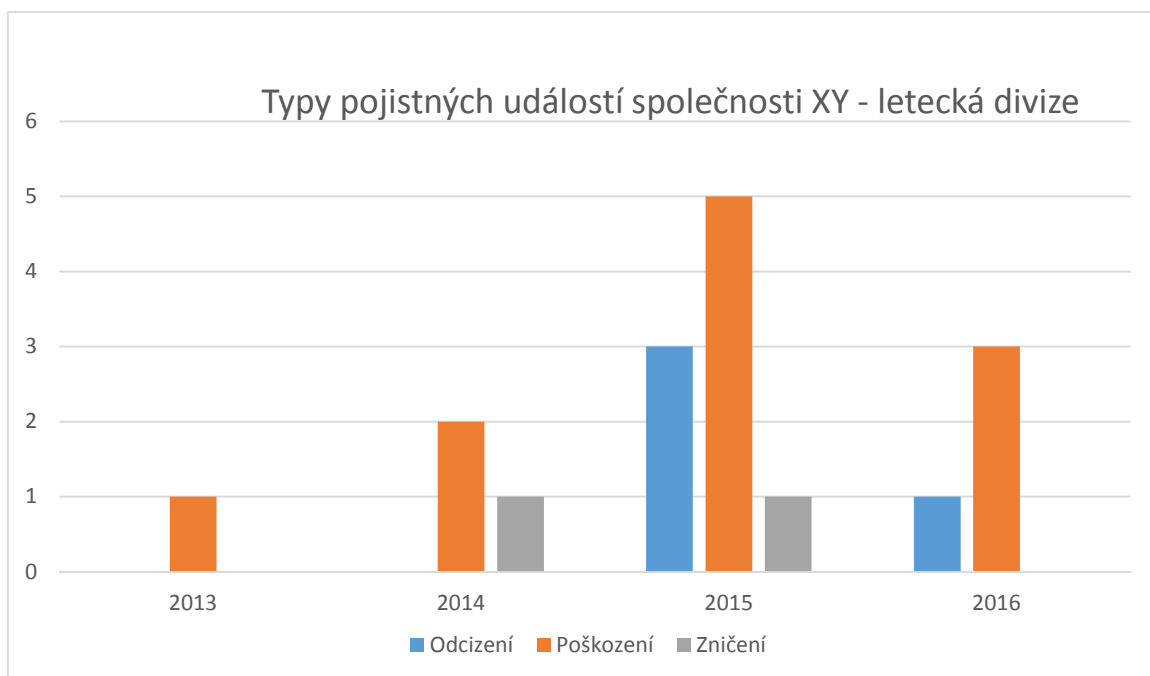
V dnešní době je jedním z nejdůležitějších faktorů úspěšného podnikání konkurenceschopnost. Společnost XY tudíž rozšířila svou podnikatelskou činnost přepravy o doplňkové služby, kterými jsou zejména on-line sledování průběhu přepravy, kontrola jakosti, poradenství ohledně exportu, importu a celní politiky. Společnost se dále zaměřuje na objednávky a celý objednávkový systém, díky němuž jsou zákazníci schopni snížit náklady na dopravu a také je schopna nastavit systémy řízení skladů, přičemž využívá svého vlastního informačního systému. (konzultant společnosti XY)

Škála přepravních možností je velice rozšířená, tudíž si zákazník může vybrat nejenom z několika druhů přepravy, ale i z destinací, kam požaduje zásilku doručit. Společnost má zkušenosti s přepravou po celém světě, od Evropy, napříč Asií až po Mexiko, Brazílii

a Jihoafrickou republiku. Poskytované druhy přepravy se dělí mezi silniční nákladní dopravu, železniční přepravu či leteckou a námořní přepravu s přímou návazností na silniční dopravu. (konzultant společnosti XY)

3.3 Případová studie společnosti XY - přeprava lukrativního zboží

Společnost XY, zaměřeno na leteckou divizi, zaznamenává všechny pojistné události, ke kterým dochází během přepravy zboží. Na obrázku č. 1 je zobrazeno, kolik a jaké typy pojistných událostí řešila divize letecké přepravy během uplynulých čtyř let. Nejčastěji dochází k částečnému poškození zboží, dále pak k odcizení nebo celkovému zničení.



Obrázek 1: Graf 1 – Typy pojistných událostí společnosti XY

Zdroj: konzultant společnosti XY, zpracování vlastní

Bližší specifikace výše zmíněných pojistných událostí je k dispozici v tabulce č. 1.

Tabulka 1: Pojistné události ve společnosti XY – detail

Typ smlouvy	Rok	Specifikace poškození	Celkem
Zasílatelská	2015	poškození LCD monitoru	1
		poškození zásilky - polykrystalický křemík	1
		poškození zásilky - 10 krabic obalů s nábytkem + vlhkostí poškozen povrch kování židlí	1
		poškození zásilky – LCD monitor	1
		Zasílatelská celkem	4
Zbožová	2013	vícenáklady na skladování a likvidaci kontejneru	1
	2014	znehodnocená zásilka léků - nedodržení předepsané přepravní teploty	1
	2015	zkažení mokro-solených kůží - prodloužením námořní přepravy	1
		odcizená část zásilky (9 kartonů hodinek)	1
		ztracená část zásilky (elektronika)	2
		poškozená zásilka (PC)	2
	2016	ztracená zásilka (elektronika)	1
		poškozené zboží při nakládce - vidlemi VZV (koberec)	1
		poškozená část zásilky + část ukradená (elektro součástky)	2
		odcizená část zásilky (elektronika)	1
		poškozená část zásilky (textilie)	1
		Zbožová celkem	14
		Celkový součet	18

Zdroj: konzultant společnosti XY, zpracování vlastní

K analýze přepravních rizik ve společnosti XY byla vybrána přeprava lukrativního zboží – elektroniky, která je dle tabulky č. 1 nejčastějším problémem této společnosti.

Celý proces začíná ve chvíli, kdy je uzavřena smlouva o letecké přepravě zboží. S leteckou přepravou je v tomto případě využívána i silniční přeprava, která je nezbytná pro dopravení zásilky z místa určení k letadlu. Při využití kamionu se přeprava zboží řídí navíc Dohodou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě (Convention Marchandise Routiére, dále jen CMR) a také občanským zákoníkem. Dispečeri Společnosti XY objednávají volné dopravní prostředky a nesou zodpovědnost za včasné naplánování přepravy. Zde se objevuje první riziko – **nedodržení sjednané dodací lhůty**.

Po objednání dopravního prostředku a příjezdu na místo nakládky, je se zbožím manipulováno. Zboží je nakládáno ze skladu odesílatele na kamion dopravce. **Při nakládce** zboží je možné, že se **zásilka poškodí** manipulační technikou, či v důsledku neodborného zacházení. Ve chvíli, kdy je zboží naloženo do kamionu a řidič podepíše CMR (camrák), přebírá plnou zodpovědnost za zboží. Řidiči Společnosti XY mají povinnost, si před odjezdem z místa nakládky ověřit, že je náklad řádně zaplombován a zboží fyzicky odpovídá přiloženým dokumentům. Takto se Společnost XY snaží eliminovat **rizika naložení špatné či neúplné zásilky** a kontrolou zaplombování nákladu předcházet krádežím. Další

povinností řidičů jsou preventivní prohlídky vozu. Řidič musí zkontrolovat, zda je jeho vůz způsobilý k jízdě. Pokud není vůz v dobrém technickém stavu, tak hrozí, že dojde k **znehodnocení zásilky**. Rizikem je zde především navlhnutí nákladu v souvislosti s počasím. Je nezbytné, aby se na pravidelných prohlídkách a následných servisních službách podílela především společnost vlastníci dopravní prostředek. Jedním z dalších rizik může být pro přepravní společnost sám řidič, u kterého hrozí, že by mohl zboží **odcizit**. Společnost XY z tohoto důvodu zaměstnává pouze prověřené řidiče, se kterými má již nějaké zkušenosti.

K **odcizení zásilky** nedochází jenom řidičem kamionu, ale i **jiným subjektem**, který není se Společností XY nijak spjat. Z těchto důvodů jsou ve Společnosti XY zavedeny určité standardy, které mají eliminovat riziko krádeže. Při přepravě lukrativního zboží – elektroniky, se jedná o využití kamionu se správným zabezpečením, pevně uzavíratelnými zadními dveřmi, neboli „skříněmi“ a je zakázáno používat kamiony s plachtami. Co se týče rizika odcizení zásilky během parkování, má Společnost XY přísně nastavená pravidla, kde řidiči smí zastavovat, parkovat a tankovat. Řidič obdrží informace ohledně těchto předem určených míst. Tato místa musí být hlídána kamerovým systémem a jsou předem zadána do Globálního pozičního systému (Global Position System, dále jen GPS) v kamionu. Taktéž je předem určena trasa, po které smí řidič vést náklad. Tuto trasu předem domlouvá přepravní společnost společně s odesílatelem zboží. Tyto informace jsou poté předány řidiči a po celou dobu je jeho vozidlo monitorováno přes GPS. Aby se udržoval s řidičem kontakt, bylo společností nastaveno pravidelné hlášení řidiče. Řidič se hlásí přes mobilní telefon či vysílačku dispečerovi. Těmito opatřeními se Společnost XY snaží, co nejvíce omezit riziko odcizení zásilky.

I přes doposud zmíněná opatření, hrozí, že se zásilka nedoručí v řádném stavu. Občas dochází k jejímu **poškození**, například při autohavárii, kvůli nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky či nedodržení předepsané rychlosti. Tato rizika jsou úzce spjata s povahou, zodpovědností a zkušenostmi řidiče, tudíž je pro Společnost XY opravdu důležité, aby si vybírala zkušené a prověřené řidiče. Nejčastěji se však zboží během přepravy poškodí kvůli nesprávnému upevnění uvnitř vozu. Toto riziko lze eliminovat řádným proškolením řidičů.

V tomto příkladu se nevyužívá pouze silniční přepravy, ale také letecké přepravy. Řidič kamionu přiveze zboží přímo na letiště, kde proběhne překládka zboží do letadla a následná přeprava letadlem. I u tohoto procesu hrozí **riziko poškození**, a to přesněji **při vykládce z vozu a následné nakládce** do letadla. Společnost XY a další odpovědné osoby se snaží počet manipulací snižovat na minimum a tím i snižovat pravděpodobnost možného poškození zboží. Jelikož společnost XY nedisponuje vlastním letadlem, je vždy v roli speditéra. Na letišti je následně nakládka zajišťována kurýrem, potažmo leteckou společností. O to těžší je pro společnost uhlídat, jak je se zbožím zacházeno. Riziko, které zde hrozí, je například poškození zboží kvůli pádu zásilky z manipulační techniky, jelikož při nakládce do letadla je se zbožím manipulováno ve větších výškách. Dalším rizikem je poškození zboží samotnou manipulační technikou. Při nakládce a vykládce jsou používány vysokozdvizné vozíky, které mají vidlice a může dojít k napíchnutí, odření, nebo otláčení. Těmto rizikům se dá předejít řádným zaškolením, zkouškami zručnosti a díky pravidelnému přezkoumání dovedností.

Po naložení zboží, může v letadle dojít k nesprávné upevnění nákladu a následkem je poškození části, nebo celkové zničení zboží. Stejně jako u silniční přepravy je nutné proškolení zodpovědných osob.

Společnost XY bere v potaz hrozby, které se vyskytují při samotné přepravě letadlem, a těmi jsou **lidský faktor a počasí**. Počasí či živelná rizika není Společnost XY schopna ovlivnit, a tak se snaží, aby letadla byla v nejlepším technickém stavu a počasí nemělo na stav zásilky žádný vliv. Proto jsou najímáni letečtí kurýři/ letecké společnosti, se kterými má Společnost XY již zkušenosti a taktéž je Společností XY ověřováno, zda jsou servisní prohlídky letadel prováděny pravidelně. Co ale ovlivnit mohou, je lidský faktor, myšlen tím personál a obsluha letadla. Důležitá je způsobilost pilotů, která se zaručí například pravidelnými prohlídkami, psychotesty, kontrolami zraku, využitím zkušených pilotů, školením nebo výcvikem.

Po přistání následuje uskladnění nákladu do skladů, kde dochází k roztřídění zboží a následnému naložení do kamionů a převezení ke konečnému zákazníkovi. Při vykládce z letadla hrozí stejná rizika jako při nakládce do letadla. Ve skladech hrozí, že nejsou správné podmínky pro uskladnění a zboží bude znehodnoceno, nebo při třídění dojde k záměně zboží a příjemci bude doručena jiná zásilka. Společnost XY společně s prodávajícím by měli

zajistit řádné označení balení, aby k těmto problémům nedošlo. Rizika související s další přepravou kamionem a doručením k příjemci jsou shodná s riziky, která jsou popsána výše, a není nutné je znovu vypisovat.

Analýzou přepravy lukrativního zboží byla zjištěna nejpravděpodobnější rizika, která ohrožují celý přepravní proces Společnosti XY. Jednotlivá rizika jsou vypsána níže a jsou k nim dopsány informace, jak závažná a častá tato rizika jsou, na základě dlouhodobého sledování Společností XY.

- **Nedodržení dodací lhůty** vinou Společnosti XY – riziko se skoro nevyskytuje.
- **Krádež zboží řidičem/ pilotem** – vyskytuje se pouze zřídka.
- **Krádež zboží organizovaným subjektem** – nejčastější problém, se kterým se společnost XY setkává při přepravě elektroniky.
- **Poškození zboží během nakládky a vykládky** – toto riziko je také jedním z nejčastějších.
- **Poškození zboží během cesty v důsledku špatného technického stavu vozidla** – škody jsou minimální, jelikož Společnost XY posílá dopravní prostředky na pravidelné servisní prohlídky.
- **Poškození zboží během cesty v důsledku špatného upevnění nákladu** uvnitř vozu – riziko se skoro nevyskytuje. Zaměstnanci jsou řádně proškoleni.
- **Počasí a živelná rizika** – Riziko, jehož pravděpodobnost se zvyšuje během zimních měsíců. Společnost XY taktéž zaznamenává pravidelný nárůst škod během zimního období.
- **Neodbornost/ nezpůsobilost řidičů a pilotů** – v únosné míře, riziko je eliminováno díky nastavenému zaškolování a prověřování zaměstnávaných osob.
- **Poškození zboží a záměny při uskladnění** – časté riziko, které Společnost XY není schopna ovlivnit, pokud není zboží uskladněno ve skladech Společnosti.

Co se týče pojištění a případných náhrad škod, má Společnost XY uzavřenou rámcovou smlouvu u Allianz pojišťovny. Dle konzultanta, se Společnost XY nespolehá pouze na pojistné produkty poskytované pojišťovnami na trhu, ale snaží se všem rizikům předcházet vlastními opatřeními v podobě interních směrnic, standardů, předpisů a poskytováním kvalitního a včasného školení zaměstnanců.

4 Pojistné produkty na trhu

Nejprve byly dle podkladů z ČAP porovnány pojišťovny podnikající na českém trhu. V tabulce č. 2 jsou pojišťovny porovnávány podle procentuálního podílu předepsaných neživotních pojištění v roce 2015 a 2016.

Tabulka 2: Předepsané smluvní pojistné – neživotní pojištění

Pojišťovna	% podíl na českém trhu – 2015	% podíl na českém trhu - 2016
ČP	25,2 %	24,8 %
KOOP	22,8 %	22,9 %
ALLIANZ	12 %	12,9 %
GP	7,6 %	7,2 %
ČSOBP	6,8 %	6,9 %
ČPP	7,7 %	7,9 %
SLAVIA	1,4 %	0,9 %
DIRECT	0,7 %	0,9 %

Zdroj: ČAP – statistické údaje, vývoj pojistného trhu

Na základě srovnání pojišťoven v tabulce č. 2 byly osloveny následující pojišťovny:

1. **Česká pojišťovna a.s.** – největší podíl (nad 20 %) uzavřeného neživotního pojištění na českém trhu v uplynulých letech.
2. **Kooperativa pojišťovna a.s.** – druhý největší podíl na českém trhu (nad 20 %).
3. **Allianz pojišťovna a.s.** – třetí největší podíl na českém trhu a zároveň pojišťovna, jejíž podíl se pohybuje mezi 10 % a 20 %.
4. **Česká podnikatelská pojišťovna a.s.** – podíl na trhu v rozmezí 1 – 10 %.
5. **Slavia pojišťovna a.s.** – podíl na trhu menší než 1 %.

Parametry k poptávanému pojištění:

- hodnota přepravovaného zboží: 59 000 €,
- váha zboží: 1 971 kg,
- země odeslání: Česká republika,
- země určení: Velká Británie,
- typ smlouvy: jednorázové pojištění,
- uskladnění během přepravy: pouze v místě určení,
- typ zásilky: lukrativní zboží – elektronika,
- rozsah pojištění: „all risks“ – všechna pojistná nebezpečí.

Všem pojišťovnám bylo oznámeno, že je nepravděpodobné, aby došlo ke škodě na zásilce způsobené její přirozenou povahou. Myšleny jsou tím škody projevující se přirozenou fyzikální či chemickou povahou zásilky. Např. rozlomení, rozbití, zakřivení, rozpuštění, roztavení, vyprcháání, oxidace, koroze, samovznícení, plíseň. Dále byly pojišťovny upozorněny, že v případě narušení balení může dojít k poškození, v závislosti na povětrnostních podmínkách. Např. teplotní výkyvy, klimatická vlhkost vzduchu, působení hmyzu, hlodavců apod.

4.1 Česká pojišťovna a.s.

Česká pojišťovna působí na trhu již 190 let. Od roku 1864 začal ústav nabízet pojištění proti požáru a o rok později pojištění proti krupobití. Postupem času si společnost upevňovala pozici a rozšiřovala nabídku pojištění. Jednou z nejvýznamnějších pojistných událostí byl pro pojišťovnu požár Národního divadla, ke kterému došlo v druhé polovině 19. století. Od začátku 20. století pojišťovna nabízela povinné ručení automobilů, pojištění proti krádežím při vloupání a pojištění zákonné zodpovědnosti. Od roku 1948 byla na trhu pouze Československá pojišťovna, která neměla žádného konkurenta, a trh s pojišťovnami se stal monopolním. To se ale změnilo během dalších 43 let, když v roce 1991 došlo k otevření trhu, a ke vzniku konkurenčního prostředí. V roce 1992 vznikla Česká pojišťovna a.s. a do roku 1999 bylo na trhu 42 pojišťoven (Česká pojišťovna a. s., © 2017a).

V dnešní době nabízí pojišťovna životní i neživotní pojištění. Soustřeďuje se na pojišťování malých, středních i velkých firem, například v oblasti průmyslu či zemědělství. Česká pojišťovna si i přes velký počet konkurence drží své místo na českém pojistném trhu. Tržní podíl na českém trhu dosahuje 22,6 % a společnost již uzavřela přes sedm milionů pojistných smluv. (Česká pojišťovna a. s., © 2017b)

Pro dopravce a zasílatele má společnost komplexní pojistný program, který obdržel v roce 2009 cenu Zlatá koruna. V programu jsou pro dopravce a zasílatele zahrnuty výhody, například slevy na připojištění, právní výpomoc či slevy pro silniční dopravce. Komplexní pojistný program obsahuje:

- pojištění odpovědnosti silničního dopravce,

- pojištění odpovědnosti v drážní dopravě
- pojištění odpovědnosti zasílatele,
- pojištění obecné odpovědnosti podnikatele a průmyslu
- pojištění přepravy zásilek
- pojištění finanční způsobilosti dopravce
- pojištění záruky za celní dluh. (Česká pojišťovna a. s., © 2017c)

Česká pojišťovna vyžadovala pouze základní informace ohledně přepravy, aby sestavila nabídku na pojištění. Informace byly předány pojišťovacímu makléři telefonicky. Makléř požadoval informace ohledně typu zásilky, popis zásilky, dále pak informace o typu balení, hmotnosti a hodnotě zboží. Dále bylo nutné sdělit trasu, a jakými prostředky bude zboží přepravováno.

Elektronicky byl následně makléřem zaslán koncept pojistné smlouvy a pojistné podmínky, kterými se pojištění řídí. Pojišťovna také nabídla, že při sjednání rámcové smlouvy je ochotna nabídnout výhodnější parametry a zároveň díky tomu zajistit jednodušší sjednávání pojištění.

Česká pojišťovna má nastaveny určité pojistné podmínky, které určují výluky z pojištění. Pro tento typ přepravy je důležité zmínit následující výluky:

- Pojištění se nevztahuje na žádná **motorová vozidla**, která mají přidělenou registrační značku, ani na **letadla**.
- Dále pojištění nekryje **poškození, ztrátu či krádež, způsobenou úmyslným jednáním pojištěného**, pojistníkem, nebo jiné osoby z jejich podnětu.
- Plnění pojištění je vyloučeno, pokud se prokáže, že škoda způsobená na zboží byla v důsledku požití alkoholu anebo jiných návykových látek anebo **vědomého porušení dopravních předpisů**.
- Dále je plnění pojištění vyloučeno v případě, pokud škody vzniknou v důsledku nevhodného/ neobvyklého balení, nebo **nevhodného způsobu přepravy a/nebo skladování**, na které měl vliv pojistník, pojištěný nebo jejich zmocněnec.
- Pojištění se nevztahuje na škody vzniklé v důsledku **nevhodného uložení zásilky do dopravního prostředku a/nebo kontejneru**.

- Výluky z pojištění zahrnují i škody zapříčiněné **ztrátou zásilky, kdy přeprava je uskutečněna vlastním dopravním prostředkem** pojištěného.

Co se týče pojistných nebezpečí, lze pojištění sjednat v rozsahu:

- všech pojistných nebezpečí nebo,
- vyjmenovaných pojistných nebezpečí.

Jel-li sjednáno pojištění v rozsahu všech pojistných nebezpečí, tak pojištění kryje věcné škody, zničení, poničení či pohřešování zásilky, k čemuž došlo nahodilou událostí. Pokud je ale sjednáno pojištění v rozsahu vyjmenovaných pojistných nebezpečí, musí být nahodilé události způsobeny například požárem, výbuchem, zemětřesením, sopečným výbuchem, úderem blesku. Dále se mezi pojistné nebezpečí řadí srážka dopravního prostředku s vnějším objektem jiným než vodou.

Jednorázové pojištění zboží v hodnotě 59 000 € vychází u České pojišťovny na 4 000 Kč.

4.2 Kooperativa pojišťovna, a.s.

Kooperativa byla založena v roce 1991 na území Československa, jako jedna z prvních soukromých pojišťoven na trhu. Od té doby si Kooperativa vybudovala silné postavení na trhu a v současné době je její podíl na pojišťovnictví České republiky přibližně 23%. Společnost sídlí v Praze, její celkové jmění činí 3 miliardy českých korun a zaměstnává 3 848 zaměstnanců. Společnost má tři akcionáře, z nichž nejmenší podíl ve výši 2,07 % patří Majetkoprávní a podílové společnosti Vltava s.r.o. Druhým vlastníkem, jehož podíl činí 8,28 % je Svaz českých a moravských výrobních družstev. Posledním vlastníkem je společnost Vienna Insurance Group, která vlastní společnost celkem 89,65%. Tato společnost byla založena již roku 1824 a její podnikání je cíleno na střední a východní Evropu. (Banky.cz, © 2017a)

Kooperativa nabízí jak životní, tak neživotní pojištění pro běžné občany, malé, střední ale i velké firmy. Dále se zaměřuje na sponzorování českých projektů a je partnerem například Národní basketbalové ligy, závodů Kolo pro život. Dále je partnerem Mezinárodního

hudebního festivalu Český Krumlov či festivalu Svátky hudby v Praze. (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015a)

Společnost si uvědomuje, že přepravní proces s sebou nese určitá rizika. Z toho důvodu nabízí různé druhy pojistných produktů v závislosti na typu přepravy, nebo typu přepravované věci. Pojištění přepravy rozděluje následovně:

- odpovědnost silničního dopravce,
- odpovědnost zasílatele,
- cennosti,
- věci,
- zásilky. (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015b)

Odpovědnost silničního dopravce využívá silniční dopravce v případech, kdy musí nahradit škodu, která vznikla na zboží. Toto pojištění mohou využít pouze dopravci, jež podnikají na základě platné koncesní listiny a dopravují zboží pro cizí potřeby. Pojištění obsahuje náklady, které musí dopravce uhradit pojištěnému dle právních předpisů, tj. odpovědnost za poškození, ztrátu nebo poničení. Dále pojištění kryje odpovědnost dopravce dle Úmluvy CMR. (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015c)

Společnostem, které podnikají na základě zasílatelské smlouvy je nabízeno **pojištění odpovědnosti zasílatele**. Tyto společnosti se zavazují dopravit cizí zboží pomocí využití dopravců. Tento typ pojištění nabízí krytí nákladů, které vzniknou v závislosti na právních předpisech, například krytí nákladů za finanční škodu či za poškození, poničení, nebo zničení přepravované věci. (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015d)

Pojištění cennosti, neboli pojištění cenností během přepravy je určeno subjektům, jejichž podnikání je zaměřeno na ostrahu majetku a osob. Pojištění se vztahuje na cennosti, které jsou přepravovány ve prospěch třetí osoby (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015e). Pojištění cennosti není pro tuto práci relevantní.

Dále pro práci není důležité ani nabízené **pojištění věcí**, jelikož je tento typ pojištění doporučen pro majitele zboží, který si přepravu obstarává sám, v rámci svého podnikání

a vlastním vozidlem. K pojištění věcí během silniční dopravy musí mít podnikatel sjednané pojištění majetku a také havarijní pojištění. (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015f)

Posledním nabízeným produktem od pojišťovny Kooperativa je **pojištění zásilek během přepravy**. Pojištění je určeno jak vlastníkům zásilky, tak zasílatelům. V tomto pojištění jsou zahrnuta všechna rizika, kromě škod způsobených přirozenou povahou zboží a dále škody způsobené stávkami či válečnými událostmi. Pojišťovna však nabízí připojištění, které pokryje i tato rizika. Pojištění zásilek během přepravy lze sjednat třemi způsoby. Prvním způsobem je obrátové pojištění, které se sjednává na základě celkového objemu přepravy za jeden rok. Druhý způsob, jak sjednat pojištění, je zasmluvnit hromadné pojištění zásilek. Zásilek musí být alespoň 15 ročně. Třetím způsobem sjednání pojištění je tzv. **jednorázové pojištění**, které je vhodné pro příležitostné přepravy (Kooperativa pojišťovna a. s., © 2015g). Tento druh pojištění je nejvhodnější pro účely bakalářské práce a bude poptán u pojišťovny.

Kooperativa pojišťovna požadovala pro sjednání jednorázového pojištění zásilky následující informace:

- informace o pojistníkovi,
- korespondenční adresu,
- požadovaný rozsah pojištění (podle právních předpisů platných v České republice, nebo podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě a Varšavské úmluvy),
- informaci, zda je požadováno pojištění na území států bývalého Sovětského svazu, pokud ano, tak specifikaci, o který stát se jedná,
- požadovaný limit pojistného plnění,
- počet vozidel/ dopravních prostředků, kterými bude doprava prováděna,
- tovární značku a registrační značku pojištěného vozidla, kterým bude doprava prováděna,
- dosavadní pojistitel,
- dosavadní škodní průběh,
- jiné druhy pojištění sjednané u Kooperativy, pojišťovny, a.s.,
- účinnost pojištění,
- přiložený doklad o právní subjektivitě.

Po vyplnění dotazníku a telefonického upřesnění informací, bylo pojišťovnou oznámeno, že tento typ přepravy jsou schopni pojistit, nicméně nejsou ochotni se Společností XY pojistnou smlouvu uzavřít. Prvním důvodem je, že Společnost XY nemá s pojišťovnou Kooperativa uzavřenou žádnou smlouvu, především dlouhodobého charakteru. Druhým důvodem je skutečnost, že Společnost XY je pro pojišťovnu jako klient velice riziková. Důvody, proč je Společnost XY považována za rizikovou, nebyly sděleny.

Pro účel této práce je nezbytné zmínit některé výluky z pojištění. Například se jedná o **nevhodně zvolený či vadný obal**, dále pak používání **technicky nezpůsobilého dopravního prostředku**. Mezi výluky se řadí také **nevhodný způsob přepravy a krádež zboží zaměstnancem** pojištěného. Důležitá je výluka z pojištění, pokud dojde k **nedodržení sjednané dodací lhůty**.

Cena jednorázového pojištění zboží v hodnotě 59 000 € je u společnosti Kooperativa 4 650 Kč.

4.3 Allianz pojišťovna, a.s.

Společnost Allianz byla založena v Berlíně roku 1890. Od té doby se její působnost rozšiřovala nejenom mezi evropské země, ale i klienty v zámoří. Společnost od samého začátku profitovala, a i přes dvě významné škodní události obstála. První velkou pojistnou událostí bylo zemětřesení, které napáchalo škody v San Franciscu a dále pak plnění náhrady za škodu po potopení Titaniku. V roce 1937 již společnost pojišťovala klienty z 20 zemí světa a dále rozšiřovala své portfolio nabízených služeb. V České republice podniká Allianz pojišťovna a.s. už od roku 1993. Za svou působnost již uzavřela přes devět milionů pojistných smluv, čímž se řadí mezi tři největší pojišťovny v České republice. U společnosti je pojištěno více než 700 tisíc českých řidičů, turistů či majitelů nemovitostí. Od roku 2015 patří společnost mezi stovku nejsilnějších podnikatelů na světě a udržuje si pozici největšího a nejstabilnějšího finančního subjektu. Allianz pojišťovna a.s. je také součástí společnosti Allianz Group, která je jedním z největších pojišťovacích koncernů a pojišťuje přes 80 milionů lidí v 70 zemích světa. Koncern má sídlo v Mnichově a k roku 2012 zaměstnával 144 000 zaměstnanců. Společnost nabízí širokou škálu životní a neživotního pojištění, mezi nejzajímavější projekty patří například pojištění hollywoodských filmů, soukromých letů do

vesmíru, letecké společnosti Lufthansa, největší budovy světa, Euro tunelu, raket pro vesmírný program či pojištění největší elektrárny na světě v Kalifornii. Dále se Allianz Group podílí a sponzoruje významné události, kterými jsou paralympijské soutěže, závod Formule 1, či sponzorování výstavby stadionů. (Allianz pojišťovna a. s., © 2017a)

Co se týče pojištění firem a individuálních rizik v průmyslu, nabízí společnost pojištění přepravy. Pojištění přepravy je rozděleno na dva druhy:

- pojištění zásilek,
- pojištění odpovědnosti dopravce.

Pojištění zásilek si může sjednat prodávající, kupující ale i speditér, který zboží dopravuje. Tento typ pojištění je komplexní, neboť v sobě zahrnuje pojištění z místa odeslání do místa určení, se všemi překládkami či uskladněním během cesty. Pojištění je také sjednáno na skutečnou hodnotu zboží bez závislosti na typu dopravního prostředku. Druhým typem je **pojištění odpovědnosti dopravce**, které je pro účely této bakalářské práce vhodnějším řešením. Toto pojištění kryje náklady za způsobené škody během přepravy a vždy je sestavováno na míru, dle individuálních požadavků zákazníka. (Allianz pojišťovna a.s., © 2017b)

Allianz pojišťovna požadovala pro sjednání jednorázového pojištění zásilky následující informace:

- základní údaje o zájemci o pojištění,
- popis pojištěné zásilky,
- informaci, zda je převážené zboží použité či opotřebované,
- informaci, zda je zboží nebalené,
- cenu zboží dle obchodní faktury v Kč,
- použité dopravní prostředky,
- obvykle používaného dopravce a speditéra,
- počátek pojištění (datum a hodina),
- trasu přepravy,

- požadovaný rozsah pojištění dle Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění zásilky (dále jen VPP-ZAS-02),
- škodní průběh posledních let u přeprav včetně nakládky, vykládky, překládky (i pokud nebylo sjednáno pojištění).

Mezi výluky z pojištění, které úzce souvisí s riziky Společnosti XY při letecké přepravě lukrativního zboží, patří například **zpoždění dodání zboží, úmyslné poškození, ztráta nebo krádež zásilky** zaměstnancem nebo jinak spřízněné osoby pojištěného.

Pojištění jednorázové letecké přepravy lukrativního zboží stojí u Allianz pojišťovny 5 800 Kč.

4.4 ČPP – Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.

Česká podnikatelská pojišťovna působí na českém trhu již od roku 1995. Zákazníkům nabízí produkty z oblasti životního i neživotního pojištění. ČPP je stálým a tradičním poskytovatelem pojištění vozidel a na českém trhu si již několik let drží pozici třetího největšího poskytovatele. Nezaměřuje se ale pouze na pojištění vozidel, nabízí také služby týkající se úrazového a životního pojištění. Své služby rozvíjí i v segmentech jako jsou občanské majetkové pojištění nebo pojištění podnikatelů. Za svoji existenci má více než jeden milion klientů, kteří u ČPP uzavřeli přes 1,6 milionu pojistných smluv. Od roku 2005 je ČPP součástí Vienna Insurance Group, jedné z největších evropských pojišťovacích institucí. (ČPP, © 2015a)

České podnikatelské pojišťovně byly zaslány parametry k požadovanému pojištění přes internetový formulář, dostupný na webových stránkách. Následně byla pojišťovnou zaslána odpověď, že tento druh přepravy není společnost schopna pojistit.

4.5 Slavia pojišťovna a.s.

Historie společnosti sahá až do roku 1868, kdy za vlády Rakousko-Uherské monarchie byla založena. Jméno Slavia bylo zvoleno po vzoru slovanské soudružnosti a pospolitosti. Tento název pojišťovně pomohl s podnikáním v mnoha zemích monarchie, které byly utiskovány. Společnost se během své působnosti stávala uznávanější a největší rozmach zažila v letech

1924 – 1929. Během těchto let spolupracovala pojišťovna s ostatními ústavy a kapitálově se na nich podílela. Jednalo se především o české pojišťovací ústavy, ale je podstatné zmínit i zahraniční, především pak účast na pojišťovně Lion v New Yorku, ve Spojených státech amerických. Ke konci první poloviny 19. století došlo k ukončení činnosti, kvůli vývoji na pojistném trhu Československa. V devadesátých letech 20. století došlo k ukončení činnosti České pojišťovny a došlo k obnovení konkurenčního trhu. Došlo tedy k obnovení činnosti a založení Slavia pojišťovny, se sídlem v Praze. Významnou událostí byl pro společnost v dubnu roku 2006 vstup do skupiny SPGroup, což mělo za následek kontinuální upevňování silné pozice na trhu a rozvoj společnosti jako takové. Strategie společnosti je totožná se strategií předchozí Slavia pojišťovny, která se zaměřovala na včasné reakce na specifická a individuální přání klientů a obchodních partnerů, dále pak zaměření se na včasné reakce na změny na trhu. (Slavia pojišťovna a. s., © 2017a)

V roce 2008 přišla pojišťovna jako první na český trh s povinným ručením, které bylo zaměřené především na ukázněné řidiče. V současnosti má Slavia pojišťovna certifikát ČSN EN ISO 9001:2009 v poskytování služeb v oblasti pojišťovnictví a dále získala certifikát BUREAU VERITAS. (Slavia pojišťovna a.s., © 2017b)

Slavia pojišťovna a. s. nabízí ve svém portfoliu **pojištění odpovědnosti dopravce v silniční dopravě**, které je určeno společností provozující vnitrostátní nebo mezinárodní přepravu zboží. Výši pojistné částky pojišťovna stanoví na základě představ klienta, nicméně by částka měla odpovídat hodnotě přepravovaného zboží. (Slavia pojišťovna a. s., © 2017c)

Po vyplnění elektronického formuláře, na stránkách pojišťovny, s požadavkem na uzavření jednorázového pojištění letecké přepravy, byla společností zaslána odpověď, že v tuto chvíli Slavia pojišťovna nenabízí požadovaný produkt pojištění. Z toho důvodu, není možné uzavřít pojistnou smlouvu na přepravu zboží s využitím letecké přepravy.

4.6 Srovnání pojistných produktů

Porovnání cenových nabídek je k dispozici v tabulce č. 3. Dále je v tabulce uvedeno, zda pojišťovna nabídla uzavření rámcové smlouvy na leteckou přepravu. Pokud by byla uzavřena Společností XY rámcová smlouva, jsou pojišťovny ochotny snížit cenu pojištění.

Tabulka 3: Porovnání cen pojištění

Pojišťovna	Cena jednorázového pojištění	Možnost uzavření rámcové smlouvy
ČP	4 000 Kč	ANO
KOOP	4 650 Kč	NE
ALLIANZ	5 800 Kč	ANO
ČPP	neposkytují pojištění letecké přepravy	
SLAVIA	neposkytují pojištění letecké přepravy	

Zdroj: vlastní zpracování na základě informací od pojišťoven

Dále je v tabulce č. 4 porovnán rozsah pojistného krytí. Jako parametry byly zvoleny rizika, která ohrožují Společnost XY při letecké přepravě lukrativního.

Tabulka 4: Porovnání rozsahu pojistného krytí – nejčastější rizika

Pojišťovna	Rozsah pojistného krytí						
	Krádež zaměstnancem či osobou spřízněnou s pojištěným	Krádež jiným subjektem	Poškození zboží (při manipulaci)	Živelná rizika	Škody v závislosti na tech. stavu vozidla	Nehoda dopr. prostředku	Dodání zboží mimo sjednanou lhůtu
ČP	x	x	x	+	x	--	+
KOOP	x	x	+	+	x	+	x
ALLIANZ	x	+	x	+	x	+	x
ČPP	neposkytují pojištění letecké přepravy						
SLAVIA	neposkytují pojištění letecké přepravy						

Zdroj: vlastní zpracování na základě podkladů z pojišťoven

x = riziko není kryto pojištěním, + = riziko je kryto pojištěním, -- = nebylo uvedeno v pojistných podmínkách.

Na základě informací od jednotlivých pojišťoven a jejich Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění zásilek jsou některá rizika a následné škody klasifikovány jako výluky z pojištění a pojištění se na ně nevztahuje. Pokud se během přepravy objevují rizika, která nepokryje sjednané pojištění přepravy, měla by se Společnost XY zaměřit na vyhledání jiného, vhodnějšího pojištění, nebo se pokusit u dané pojišťovny tato rizika připojistit. Jedná se především o následující rizika (rizika, se kterými se Společnost XY potýká během letecké přepravy lukrativního zboží):

Krádež zboží řidičem/ pilotem nekryje žádné z poptaných pojištění a není ani možné sjednat připojištění. K eliminaci tohoto rizika by bylo vhodné, aby Společnost XY využívala pouze prověřené řidiče/ piloty, se kterými má již nějaké zkušenosti.

Krádež zboží organizovaným subjektem je kryta pojištěním u všech pojišťoven, pouze u Allianz pojišťovny je brána jako výluka v případě, pokud se prokáže, že zde byla možnost zabránit odcizení, např. řidič/ pilot nebude při krádeži zraněn a bude moci odjet.

Další rizikem, které není vždy kryto pojištěním je **poškození zboží během nakládky a vykládky**. V tomto případě záleží na tom, kdo provádí manipulaci se zbožím a tato osoba zodpovídá za vzniklou škodu. Když se zbožím manipuluje pracovník jiné společnosti než je Společnost XY, tak za vzniklou škodu neodpovídá Společnost XY. V případě, že Společnost XY bude odpovědná za poškození, musí zaplatit náhradu. Pokud by měla Společnost XY sjednanou pojistnou smlouvu u pojišťovny Kooperativa, pojištění pokryje toto riziko. U České pojišťovny a Allianz pojišťovny pojištění nekryje riziko. Řešením je, aby zaměstnanci Společnosti XY měli sjednané vlastní pojištění, a to pojištění odpovědnosti zaměstnance, tzv. blbenku, ze kterého budou hrazeny náhrady za poškození.

Poškození zboží během cesty je nejčastěji zapříčiněno **živelnými riziky**. Tato rizika jsou kryta pojištěním, nebo si je Společnost XY může výslovně sjednat do pojistné smlouvy. Týká se požárů, úderů bleskem, výbuchů, nárazů či zřícení letounů, zemětřesení, sopečné aktivity, zřícení a sesuvů půdy, vichřic, vánic, povodní a záplav. Dalším důvodem poškození zboží během cesty je **neodpovídající stav vozidla**. Na škody způsobené špatným technickým stavem vozidla se nevztahuje žádné nabídnuté pojištění přepravy a není možno toto riziko připojistit. Společnost XY by se měla zaměřit na pravidelné prohlídky a servis dopravním prostředků, a tím by eliminovala výskyt rizika. Existují však případy, kdy může být konstatováno poškození nákladu odesílatelem (zboží je poškozeno ještě před přepravou), v tom případě, není vina na straně přepravní Společnosti XY. Třetím nejčastějším rizikem poškození zboží během přepravy je **nehoda dopravního prostředku** Společnosti XY. Nehodu dopravního prostředku nepojišťuje Česká spořitelna, u Kooperativy a Allianz si může Společnost XY sjednat krytí tohoto rizika výslovným uvedením do pojistné smlouvy. Dalším pojištěním, které kryje náklady spojené s nehodami, je povinné ručení a havarijní pojištění.

Riziko, že Společnost XY **dodá zboží mimo sjednanou lhůtu**, je kryto pojištěním pouze u České pojišťovny. U jiných pojišťoven by si musela Společnost XY toto riziko nechat připojistit.

Závěr

Zjištěná rizika během přepravního procesu jsou různorodého charakteru a taktéž jejich závažnost i četnost se mnohdy liší. Jako nejzávažnější rizika jsou vyhodnoceny krádeže zboží organizovaným subjektem a poškození zboží při nakládce a vykládce. Překvapivým faktem je, že ve většině případech tato rizika nejsou pojištěním kryta, především pak krádeže při přepravě zboží jako je elektronika. Jediná pojišťovna, která riziko krádeže pojistí je pojišťovna Allianz. A jelikož je toto riziko také jedním z nejčastějších, je výhodné, že společnost XY má uzavřenou smlouvu právě s pojišťovnou Allianz. I přes možnost pojištění se společnost snaží riziko eliminovat používáním moderního zabezpečení kamionů a sledováním nákladu během celého dopravního procesu pomocí GPS. Co se týče poškození zboží při manipulaci je toto riziko možné pojistit pouze u pojišťovny Kooperativa. Za časté riziko je pak považováno poškození zboží kvůli špatnému počasí a živelné pohromě. Pokud společnost zvolí pojištění „all risks“, neboli si vybere „pojištění na všechno“, jsou tato rizika zahrnuta do pojištění automaticky. Ostatní zjištěná rizika jsou označována za nepravděpodobné, nebo se s nimi společnost XY příliš často neseťkává. Jedná se o riziko nedodržení dodací lhůty, které je možné pojistit pouze u České pojišťovny, dále se jedná o krádež zboží zaměstnancem a poškození v důsledku špatného technického stavu vozidla. Tato dvě rizika není možné pojistit ani u jedné z vybraných pojišťoven, a z toho důvodu je společností zřizován pravidelný servis na kontrolu technického stavu vozidla a všichni zaměstnanci jsou vybíráni dle zkušeností. Dalším rizikem je poškození zboží kvůli špatnému upevnění nákladu, které je společností XY eliminováno zaškolováním všech pracovníků.

Dalším překvapivým zjištěním je, že se ceny pojištění napříč konkurencí příliš neliší, a nejsou tedy zásadním faktorem, který by měl ovlivnit výběr pojišťovny. V tomto případě je pro výběr nejvýhodnějšího pojistného produktu pro společnost XY důležitý přehled výluk z pojištění, tedy všech rizik, která pojištění nekryje. Jelikož jsou porovnání tři největší konkurenti na českém trhu, obsah pojistných podmínek je poměrně stejný a taktéž i seznam výluk.

Pro Společnost XY by bylo nejvýhodnější, aby zůstala u stávající pojišťovny Allianz, nicméně se pokusila o nějaké změny. Co se týče ceny pojištění, bylo by Společnosti XY doporučeno, aby zvážila možnost vyjednat snížení ceny u stávající pojišťovny, s ohledem na

to, že dva největší konkurenti mají ceny nižší v průměru o 1 500 Kč. Pokud by se Společnost XY rozhodla vyjednat nižší cenu, bylo by ještě doporučeno zahrnout do pojištěných rizik i škody způsobené při manipulaci se zbožím. Jedná se o velice časté riziko, se kterým se musí společnost potýkat. Například pojišťovna Kooperativa má toto riziko plně pojištěno. Dále je společnosti doporučeno, aby pokračovala v zaškolování nových pracovníků, nicméně přidala i průběžná školení a také zavedla testy zručnosti. Společnost by mohla zavést i simulace krizových situací, na kterých by vysvětlovala zaměstnancům, jak se správně v danou chvíli zachovat.

Citace

- Allianz Pojišťovna a. s. © 2017a. *Allianz Group* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.allianz.cz/vse-o-allianz/allianz/o-spolecnosti.html>
- Allianz Pojišťovna a. s. © 2017b. *Přeprava* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: https://www.allianz.cz/produkty/pro-firmy/individualni-rizika-a-prumysl/individualni-rizika-a-prumysl_preprava.html
- Banky.cz © 2017a. *O pojišťovně - Kooperativa* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.banky.cz/pojistovny/kooperativa-pojistovna/>
- BÖHM, Arnošt. 2009. *Pojištění pohledávek v mezinárodním obchodě*. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-7431-004-1.
- Česká asociace pojišťoven © 2014. *Vývoj pojistného trhu 1-12/2015* [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/statisticke-udaje/vyvoj-pojistneho-trhu/STAT-2015Q4-CAP-CZ-2016-01-26-WEB.pdf>
- Česká asociace pojišťoven © 2014. *Vývoj pojistného trhu 1-12/2016* [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/images/statisticke-udaje/vyvoj-pojistneho-trhu/STAT-2016Q4-CAP-CZ-2017-01-25-WEB.pdf>
- Česká podnikatelská pojišťovna a. s. © 2015a. *Profil* [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <https://www.cpp.cz/profil/>
- Česká Pojišťovna a. s. © 2017a. *Historie a vývoj České pojišťovny* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/historie-a-vyvoj-cp>
- Česká Pojišťovna a. s. © 2017b. *Profil* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/profil>
- Česká Pojišťovna a. s. © 2017c. *Dopravci a zasílatelé* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/dopravci-a-zasilatele>
- DAŇHEL, Jaroslav, Eva DUCHÁČKOVÁ, Ondřej POUL, Petr SOSÍK a Petr VINŠ. 2005. *Pojistná teorie*. Praha: Professional Publishing. ISBN 80-86419-84-3.
- DAVID, Pierre A. 2013. *International logistics: the management of international trade operations*. 4th ed. Berea, OH: Cicero books. ISBN 978-0-9894906-0-3.

- DUCHÁČKOVÁ, Eva. 2009. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-51-4.
- Incoterms 2010. 2010. *ICC rules for the use of domestic and international trade terms: entry into force 1 January 2011*. Paris: ICC Publications. ISBN 92-842-0080-6.
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015a. *O pojišťovně Kooperativa* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015b. *Pojištění přepravy* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015c. *Pojištění odpovědnosti silničního dopravce* [online]. [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy/pojisteni-odpovednosti-silnicniho-dpravce>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015d. *Pojištění odpovědnosti zasílatele* [online]. [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy/pojisteni-odpovednosti-zasilatele>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015e. *Pojištění cenností během přepravy* [online]. [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy/pojisteni-cennosti-behem-prepravy>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015f. *Pojištění věcí během silniční dopravy* [online]. [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy/pojisteni-veci-behem-silnicni-dopravy>
- Kooperativa Pojišťovna a. s. © 2015g. *Pojištění zásilek během přepravy* [online]. [cit. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy/pojisteni-zasilek-behem-prepravy>
- MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. 6. vyd. Praha: GRADA Publishing. ISBN 978-80-247-4874-0.
- NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. 2005. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. vyd. Praha: ASPI. ISBN 80-7357-086-6.
- SIXTA, Josef, Václav MAČÁT. 2005. *Logistika – teorie a praxe*. Brno: CP Books. ISBN 80-251-0573-3.

Slavia Pojišťovna a. s. © 2017a. *Historie* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z:
<https://www.slavia-pojistovna.cz/cs/historie/>

Slavia Pojišťovna a. s. © 2017b. *Současnost* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z:
<https://www.slavia-pojistovna.cz/cs/soucasnost/>

Slavia Pojišťovna a. s. © 2017c. *Pojištění odpovědnosti dopravce v silniční nákladní dopravě* [online]. [cit. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/cs/podnikatelske-pojisteni/pojisteni-odpovednosti-dopravce-v-silnicni-nakladni-doprave/>