

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101008/I/2016/3065059933

NÁMORNÉ POISTENIE, JEHO PRÍNOS, VÝZNAM
A SÚČASNOSŤ

Diplomová práca

2016

Ján Király

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

NÁMORNÉ POISTENIE, JEHO PRÍNOS, VÝZNAM
A SÚČASNOSŤ

Diplomová práca

Študijný program:	Poistovníctvo
Študijný odbor:	3.3.8 Poistovníctvo
Školiace pracovisko:	Katedra poistovníctva
Vedúci záverečnej práce:	doc. Ing. Erika Pastoráková, PhD.

Bratislava 2016

Ján Király

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som diplomovú prácu vypracoval samostatne a že som uviedol všetku použitú literatúru.

Dátum: 20.4.2016

.....

Ján Király

Pod'akovanie

Chcem sa pod'akovať vedúcej práce doc. Ing. Erika Pastorákovej, PhD., za cenné rady, odbornú pomoc a konzultácie, ktoré mi poskytla pri vypracovaní diplomovej práce.

Abstrakt

KIRÁLY, Ján: Námorné poistenie, jeho prínos, význam a súčasnosť. Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta, Katedra Poistovníctva

Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Erika Pastoráková, PhD. Bratislava, NHF, 2016, 66s.

Cieľom práce je identifikovať kľúčové faktory vplývajúce na rozvoj námorného poistenia do súčasnej podoby a prostredníctvom komparácie vyhodnotiť krytie vybraných rizík v troch poisťovniach. V práci objasníme hlavné príčiny rozvoja námorného poistenia vo svete, ako aj jeho význam pre spotrebiteľov.

Práca je rozdelená do 4 kapitol. Obsahuje osem grafov a osemnásť tabuliek. Prvá kapitola je venovaná vysvetleniu základných pojmov, akými sú námorné poistenie a námorná doprava. V tejto časti sa venujeme hlavne významu námorného poistenia pre spoločnosť. Pre lepšie pochopenie sme sa rozhodli upriamiť pozornosť do histórie, kde riešime problematiku vzniku prvého námorného poistenia, ako aj jeho rôzne podoby. Pre samotnú podstatu námorného poistenia je dôležitá časť ohľadom delenia rizika, aby sme chápali, kto nesie v akej časti námornej dopravy riziko. V ďalšej časti si rozoberieme aktuálny stav fungovania námorného poistenia. Preto sme sa rozhodli pre výber troch poisťovateľov, od ktorých sme si vyžiadali cenové ponuky na poistenie prepravy tovaru a samotného užívania lode na relaxačné účely. V tejto časti sa venujeme bližšej špecifikácii poistných podmienok jednotlivých poisťovateľov, ako aj celkovej sume za poskytnutú poistnú ochranu. Záverečná časť je venovaná porovnaniu cenových ponúk a poistných podmienok vybraných poisťovateľov na základe, ktorých môžeme vyvodiť odporúčanie na námorné poistenie pre majiteľov lodí. Výsledkom riešenia danej problematiky, je pochopenie prínosu a súčasného fungovania námorného poistenia vo svete, ako aj vyvodenie záveru o najkvalitnejšom poskytovateľovi námorného poistenia plavidla.

Kľúčové slova: história námorného poistenia, námorné poistenie, riziko, Pantaenius,

Abstract

KIRÁLY, Ján: Marine Insurance, addition, consequence and present. University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy, Department of Insurance.

Supervisor: doc. Ing. Erika Pastoráková, PhD. Bratislava, NHF, 2016, 66p.

The main aim of the thesis is to identify main factors that impact to growth of marine insurance to the present form and the hand of comparison interpret cover of risks in three Insurance companies. In the thesis we clear up main reasons growth of marine insurance in the word, and of course the importance for customer.

Thesis is selected to 4. chaps. Contents eight graphs and eighteen charts. In the first chap we explain the basic concepts, like marine insurance and marine transport. We focus on importance of marine insurance for population. For a better apprehend we decided to focus to the history, where we try to solve the date of the first marine insurance. For the marine insurance is the main part about distribution of risk that includes marine insurance. In the next chap we focus to the functioning of marine insurance in the present. That is the reason, why we decided for three insurance companies, by which we apply for price bid on the insurance for transport and using boat. In this part we focus on the conditions of each insurer and compare the price bids for insurance protection. In the last part of thesis we compare price bids from insurer and of course the insurance conditions. Based on comparison we can recommend the best insurer for marine insurance. As a result of solution the thesis, is to comprehend the consequence of present situation in marine insurance and of course to find the best marine insurer.

Key words: history of marine insurance, marine insurance, risk, Pantaenius

Obsah

Úvod	5
1 Súčasný stav riešenia problematiky námorného poistenie.....	7
1.1 Námorná doprava – charakteristika	7
1.2 Námorné poistenie	8
1.2.1 Podmienky námorného poistenia	11
1.2.2 História námorného poistenia.....	13
1.3 Lloyd’s of London.....	19
1.4 Riziká v námornej doprave	20
1.4.1 Incoterms	21
1.4.2 Druhy rizík	23
1.4.3 Pirátstvo.....	23
1.5 Námorné poistenie – poistná zmluva	25
2 Cieľ práce.....	29
3 Metodika práce a metódy skúmania	31
4 Výsledky a diskusia – komparácia produktov vybraných poisťovní.....	34
4.1 Poskytovatelia námorného poistenia prepravy tovaru	34
4.1.1 Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s.	35
4.1.2 Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG.....	37
4.1.3 UNIQA poisťovňa, a.s.....	38
4.1.4 Porovnanie vybraných produktov pre námorné poistenie tovaru.....	40
4.2 Poskytovatelia námorného poistenia plavidiel.....	44
4.2.1 Pataenius Yacht Insurance.....	45
4.2.2 Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s.	50
4.2.3 Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG.....	53
4.3 Porovnanie vybraných produktov pre oblasť poistenia plavidla.....	57
Záver	64

Úvod

Život ľudí sprevádza neistota. Práve neistota spojená s rizikom vzniku náhodnej udalosti, podnietili vznik a vývoj námorného poistenia. Hlavným rizikom pre obchodníkov prepravujúcich tovar loďami bolo už v stredoveku potopenie lode, poprípade pirátstvo. Hrozba stroskotania lode sa postupom vývoja informačných technológií a vývojom materiálov minimalizovala. Dôvodom prečo sme sa rozhodli rozpracovať tému námorné poistenie, jeho prínos, význam a súčasnosť, bolo poukázať na potrebu a nevyhnutnosť tohto typu poistenia vo svete. Už len pri množstve tovaru, ktorý sa denne prostredníctvom lodí prepravuje a možné škody, ktoré by vznikli prípadným potopením niektorej z prepravujúcich lodí. Námorné poistenie má osobitý význam aj pre majiteľa lode na rekreačné účely. Cena dnešných luxusných plavidiel sa pohybuje v miliónoch , a preto je nevyhnutné pre majiteľa plavidla preniesť časť rizika na iný subjekt, ktorým je poisťovateľ.

Cieľom práce je identifikovať kľúčové faktory vplývajúce na rozvoj námorného poistenia do súčasnej podoby a prostredníctvom komparácie vyhodnotiť krytie vybraných rizík v troch poisťovniach. V práci objasníme hlavné príčiny rozvoja námorného poistenia vo svete, ako aj jeho význam pre spotrebiteľov.

Prvá časť diplomovej práce je venovaná histórii námorného poistenia a jeho samotného vzniku. Vznik námorného poistenia je veľmi nejasný a kladie nám množstvo otázok. Ťažko určiť dátum prvej zmluvy, preto túto odpoveď budeme hľadať v histórii, a to v období okolo 13. storočia, kde môžeme nájsť prvé vzory námorného poistenia prepravy tovaru. Ďalej definujem prvé formy námorného poistenia, medzi kým bolo uzavreté, kto znášal riziko a kto inkasoval poistné. V tejto časti sa zameriame aj na spoločnosť Lloyd's. Ide o prvú spoločnosť, ktorá je známa tým, že obchodovala s rizikom v oblasti námorného poistenia, a preto sa bližšie zameriame na túto spoločnosť a vysvetlíme si jej fungovanie.

Pri delení rizika sa v námornej doprave účastníci riadia pravidlami INCOTERMS. Pravidlá INCOTERMS jasne definujú, ktorému z účastníkov námornej dopravy prislúcha riziko a následná finančná ujma z náhodnej udalosti. Je potrebné vedieť a bližšie zadefinovať, ktorý z účastníkov námornej prepravy poberá riziko. Na základe tohto zistenia môžeme zistiť, na aký úsek je potrebné pre jednotlivých účastníkov krytie rizík námorným poistením. Riziká v námornej doprave sa s rozvojom námornej dopravy taktiež rozvíjajú. Ide napríklad o plavby na miesta, kam sa zatiaľ bežne lode neplavili. Tým máme namysliť advokami pokryté územia, kde je samozrejme riziko stroskotania plavidla omnoho vyššie.

Okrem už spomínaného rizika sa budeme venovať aj iným, vyplývajúcich z námornej dopravy.

V ďalšej časti sa v práci budeme venovať podmienkam v poisťnej zmluve. Na základe poisťných podmienok vybraných poskytovateľov sme si bližšie zadefinovali poisťnú zmluvu. Pravidlá týkajúce sa poisťného, poisťného plnenia a výluk. V tejto časti si priblížime aj povinnosti vyplývajúce z námorného poistenia jednotlivým účastníkom.

V praktickej časti diplomovej práce skúmame aktuálne možnosti námorného poistenia na Slovenskom poisťnom trhu pri poistení prepravovaného tovaru a poistení lode na rekreačné účely. Na základe cenových ponúk na produkty od vybraných poisťovní vykonáme komparáciu týkajúcu sa poisťných podmienok, výšky poisťného ako aj benefitov poskytujúcich poisťovateľmi. Rovnako budeme postupovať v oboch produktoch.

Na poistenie prepravovaného tovaru sme si na porovnanie vybrali poisťovne Allianz SP, Kooperativa poisťovňa a ČSOB poisťovňa. Na základe ponúk na vopred definovaný prepravovaný tovar sme si nechali vypracovať cenové ponuky. Výsledkom cenových ponúk bude schopnosť vyvodiť záver, ktorý z poisťovateľov poskytuje najlacnejšiu poisťnú ochranu zohľadňujúc aj výšku spoluúčasti. Pri porovnaní budeme zohľadňovať aj poisťné podmienky na vybraný produkt od jednotlivých poisťovateľov. Pri tomto porovnaní sme brali do úvahy aj benefity poskytujúce poisťovňami.

Druhým produktom námorného poistenia, ktorému sa budeme venovať, bude poistenie lode. Na základe vopred zadefinovaného plavidla sme si nechali vypracovať cenové ponuky u vybraných poisťovateľov. Konkrétne u Allianz SP, Pantaenius Yacht Insurance a Kooperativa poisťovňa. Cenové ponuky nám pomohli k porovnaniu, ktorý z poisťovateľov poskytuje najrozsiahlejšie krytie rizík pri zohľadnení najnižšej ceny poisťného.

Na záver zo zistených údajov budeme tvoriť odporúčanie na poisťovateľa pri oboch skúmaných produktoch. Pri porovnaní budeme zohľadňovať cenu poisťného, poisťné podmienky, ako aj benefity poskytované vybranými poisťovňami.

1 Súčasný stav riešenia problematiky námorného poistenia

V úvodnej časti práce sa budeme venovať predovšetkým vymedzeniu vzniku a významu námorného poistenia. Pre lepšie pochopenie vybranej problematiky je potrebné sa zamerať na tieto dve oblasti. V práci vysvetlíme význam námorného poistenia, ako spôsob ochrany pred nepredvídateľnými udalosťami v námornej doprave.

V námornej doprave platí niekoľko špecifických pravidiel týkajúcich sa rizík pripadajúcich na účastníkov námornej dopravy. K tejto problematike si jednotlivé podmienky a pravidlá v oblasti námornej dopravy bližšie definujeme, čo nám pomôže lepšie pochopiť význam námorného poistenia. Neodmysliteľnou súčasťou každého poistenia je riziko, ktoré poisťovateľ na seba preberá. Touto témou sa budeme zaoberať na záver teoretickej časti.

1.1 Námorná doprava – charakteristika

„Námorná doprava tvorí spolu s leteckou jediné dve odvetvia zaistujúce medzikontinentálnu prepravu tovaru a osôb. Patrí medzi najstaršie a stále sa dynamicky rozvíjajúce druhy odvetvia.“¹

V medzinárodnom obchode je významným prepravným odvetvím, ktoré sa neustále modernizuje a poskytuje priestor na využívanie najmodernejších technológií týkajúcich sa najmä navigačných zariadení. Námorná doprava má podstatný význam z hľadiska histórie poistenia prepravy tovaru a osôb. Námorné poistenie tzv. „Marine Insurance“, dalo názov celému poisťovnému odboru. Pod pojmom „marine“ chápeme v súčasnosti akúkoľvek prepravu tovaru. Prvé dôkazy o dohodnutí námorného poistenia nachádzame už v stredoveku a to v 14.2 storočí. V časti práce zaoberajúcou sa históriou námorného poistenia poukážeme, že dátum prvej zmluvy o námornom poistení nie je jednoznačný, avšak môžeme tvrdiť, že námorné poistenie sa rozvíjalo súbežne s rozvojom námornej dopravy.

Príkladom je vznik indickej spoločnosti v Anglicku v 16. storočí, ktorá veľkou mierou prispela k rozvoju diaľkových plavieb a zakladaniu kolónií, s čím bola neodmysliteľne spätá aj potreba námorného poistenia voči rizikám, ktoré sa pri plavbách vyskytovali. Najvplyvnejšou oblasťou na rozvoj námornej dopravy ako aj námorného poistenia boli práve prímorské mestá a štáty. Anglicko, ako jedna z popredných veľmocí

¹Spedica s.r.o. Námořní přeprava [online]. 2008 [cit. 2016-02-15].. Dostupné na internete: <<http://www.spedica.cz/sluzby-namorni-preprava.php>>

² KADLEČÍK, P., 2005 Pojištění námořních přeprav. Zborník prednášok AČPM – Pojištění přepravy, s.25-31

v oblasti námornej dopravy eviduje prvú poistnú zmluvu až v roku 1613. V tejto súvislosti je známe meno majiteľa kaviarni Edwarda Lloyda, u ktorého na konci 17. storočia vznikol obraz prvého poistného trhu. Pre lepšiu predstavu o námornom poistení je potrebné definovať základné typy námornej dopravy a to líniovú a hromadnú.

Líniovú námornú dopravu ťažko definovať ako druh, ale skôr ide o komerčný spôsob podnikania oblasti námornej dopravy. Líniová doprava je založená na princípe spojenia dvoch alebo viacerých vopred vymedzených prístavov určených stanovením tzv. „Sailing list“. V prípade líniovej dopravy nejde len o časovú pravidelnosť, ale aj o striktné stanovené zmluvné vzťahy. V zmluvách sú stanovené ceny prepravného, limity, ako aj zodpovednosť dopravcov.³ Námorné poistenie v prípade líniovej dopravy je podstatne jednoduchšie ako pri trampovej, nakoľko máme striktné dané trasy, ktoré plavidlo v dohľadnej dobe absolvuje.

Trampová námorná doprava patrí medzi najstaršie typy námornej dopravy. V medzinárodnej doprave sa touto cestou zaisťujú exporty a importy surovín a tovarov. Trampy nemajú svoje pravidelné plavby a slúžia predovšetkým na prepravu veľkých nákladov, akými sú napríklad (ruda, ropa a iné). Ďalšou odlišnosťou od líniovej dopravy je, že nemajú vopred stanovenú sadzbu za prepravenie tovaru. Podľa spôsobu plavby lodí rozoznávame trampy na okružné plavby a trampy na čas (time-charter –T/C).⁴

1.2 Námorné poistenie

Námorné poistenie slúži predovšetkým na ochranu pred rizikami náhodného charakteru, ktoré môžu viesť k finančným stratám. Poistenie v oblasti námornej dopravy má viac foriem, ktorým bude venovaná nasledujúca časť.

Za základné členenie námorného poistenia podľa Nováka môžeme pokladať rozdelenie poistenia na základe poisteného predmetu a to poistenie dopravného prostriedku, prepravovaného tovaru, ktorému budeme venovať najväčšiu pozornosť v teoretickej časti a poistenie zodpovednosti za škody spôsobené tretím osobám. Vzhľadom na rozdielnosť v jednotlivých druhoch poistenia je potrebné, každému z nich venovať istú dávku pozornosti. Treba zadefinovať, ktorá zo zmluvných strán dojednáva poistenie v medzinárodnej doprave a v koho prospech sa poistenie uzatvára. Obvykle sa bremeno rizika stanovuje na základe pravidiel INCOTERMS.

³ NOVÁK, R. 2005. *Námořní přeprava*. 1. Vydanie. Praha: Wolters Kluwer ČR. 288 s. ISBN 978-80-7357-070-5

⁴ PERNICA, P. 2001. *Doprava a zásílatelství*. 1. Vydanie. Praha: ASPI Publishing, 2001. 246 s. ISBN 80-86395-13-8.

Poistenie dopravného prostriedku prebieha väčšinou prostredníctvom poisťovacieho brokera na medzinárodných poisťovacích trhoch a často je nazývané „Hull and Machinery Insurance“ poprípade „H+M“. Uzavretie samotného poistenia prebieha nasledovne. Broker vyhladá tzv. Leadera, teda poisťovateľa, ktorý bude kryť najväčšiu časť v prípade nastátia poistnej udalosti, zároveň vyhladá aj ďalších poisťovateľov medzi ktorých sa dané riziko a prípadné finančné straty rozdelia.

Poisťovatelia pracujú na svoj účet a sú združení v organizácii Lloyds. Zodpovednosť za prevzaté riziká nepreberá organizácia Lloyds, ale samotný poisťovateľ, ktorý prijímajú riziká na svoj účet a kryjú záväzky vyplývajúce z uzavretých poistných zmlúv vlastným majetkom.

Ďalším druhom poistenia, je poistenie zodpovednosti za škody spôsobené voči tretím osobám. Zodpovednosť dopravcu je zmluvne podložená. Poisťovňa vypláca poistné plnenie, len v prípade, že boli naplnené podmienky vyplývajúce z poistnej zmluvy a nebola porušená žiadna z uvedených výluk. Predmetom poistenia je teda tovar, ktorý prevzal dopravca a na ktorom škodu môže spôsobiť. V prípade, keď nastane škodová udalosť, poisťovateľ na základe tohto poistenia uhradí škody vzniknuté tretej osobe, ktorá má na poistné plnenie nárok. Pokiaľ dôjde k poškodeniu prepravovaného tovaru v dôsledku napríklad chybného obalu, živelných udalostí, ktoré nemohol dopravca ovplyvniť, za škodu dopravca v tomto prípade nenesie zodpovednosť. A teda poistné plnenie sa bude vyplácať z poistenia prepravovaného tovaru. Zodpovednosť dopravcu je obmedzená tak do rozsahu, ako aj do výšky škody.⁵ Súčasťou poistnej zmluvy sú všeobecné podmienky, kde sú uvedené všetky výluky z tohto poistenia.

Posledný z uvedených druhov poistenia je o niečo komplikovanejší a jedná sa o poistenie prepravovaného tovaru. Pre dopravcov je toto poistenie veľmi podstatné. Výška poistnej hodnoty závisí od dohody s poisťovňou, musí však vždy zahŕňať cenu prepravovaného tovaru vrátane obalu, prepravné náklady, clo, iné poplatky a očakávaný zisk. V praxi sa najčastejšie používa poistná hodnota 115% CIF z hodnoty prepravovaného tovaru.

Ako uvádza Novák významné postavenie v tejto oblasti zohráva opäť londýnsky poisťovací trh, kde boli zostavené Institute Cargo Clauses. Ide o typy poistenia, ktoré

⁵ Limit stanovený dohodou OSN o námornej doprave tovaru (Hamburské pravidlá) z roku 1978 a to vo výške 835 SDR za kus alebo 2,5 SDR za kilogram hrubej váhy. SDR- special drawinf rights – mena vytvorená MMF= zvláštne práva čerpania na jednotku meny

evidujeme od roku 1982 a určujú rozsah prebratých rizík jednotlivými účastníkmi námornej dopravy.

Institute Cargo Clauses budeme ďalej označovať ako ICC. Rozoznávame nasledujúce typy krytia rizík, ktoré sa v námornej doprave vyskytujú.

ICC C je najužší typ poistky, ktorý kryje riziká, akými sú odcudzenie, poškodenie poistenej veci, požiar, výbuch, uviaznutie plavidla na plytčine, potopenie alebo prevrátenie lode, kolíziu s inou loďou a náklady na vyloženie tovaru v núdzovom prístave.

Náklady na haváriu a záchranu straty tovaru sú touto poistkou taktiež kryté, pričom sú rozdelené podľa poistnej zmluvy tak, ako stanovuje zákon. Poistenie je možné rozšíriť aj o úhradu prípadnej finančnej ujmy vyplývajúcej z podielu zodpovednosti na vzniknutej škode.

Ďalším typom poistenia je ICC B, ktorý rozširuje druhy rizík vyskytujúcich sa v námornej doprave. Ide o stratu alebo poškodenie poisteného predmetu v dôsledku zemetrasenia, blesku, spláchnutím tovaru z paluby. Poškodenia, ktoré vzniknú z pretečenia morskej vody na palubu a škody spôsobené pádom tovaru do mora počas cesty alebo pri vykladaní a nakladaní sú týmto poistením taktiež kryté.

Posledným typom poistenia, ktorý kryje najväčšiu škálu rizík je ICC A. Hlavným rozdielom medzi ICC A a predchádzajúcimi poisteniami je v tom, že zatiaľ čo doteraz sme mali presne vymenované na čo sa dané poistenie vzťahuje v tomto prípade je poistenie uzavreté na princípe univerzálnosti. Tento typ poistenia nekryje samozrejme poškodenia, ktoré vznikli zámerne, ani poškodenia vzniknuté prirodzenou vlastnosťou prepravovaného tovaru, nekryje ani straty z platobnej neschopnosti alebo nesplnenia finančných záväzkov. Výluka platí aj v prípade, že strata nastala v momente, keď bolo plavidlo poškodené a zamestnancom bola táto skutočnosť známa v dobe nakladania poisteného predmetu. Poistiteľ však nemá právo na uplatnenie tejto výluky, v prípade, ak poistenému táto skutočnosť nebola známa aj napriek množstvu výluk, kedy sa jedná o najobsiahlejší typ poistenia.

Námorné poistenie je v súčasnosti veľmi rozšírené, avšak nie najlacnejšie, a preto majitelia lodí vytvorili kluby, ktoré fungujú na princípe, ako v 11. storočí Gildy a Cechy. V oblasti námornej dopravy existuje aj poistenie zodpovednosti vlastníka lode, ktoré môžu poskytovať kluby a to Protection and Indemnity Clubs. V tomto prípade sa nejedná o ziskové organizácie akým sú na druhej strane poisťovne. Kluby sú založené na vzájomnosti, kde členovia klubu platia poistné a príspevky tzv. „calls“. Členovia môžu využiť služieb klubu,

napríklad v prípade inšpekcií a právnych porád. Kluby sa zameriavajú na jednej strane investičnými činnosťami a na druhej krytím finančných nákladov vyplývajúce zo zranení či smrti členov posádky, zodpovednosti za škodu spôsobenou posádkou, alebo škodu spôsobenú inej lodi pri manévrovaní v prístave. Ako poukážeme v ďalších častiach, námorné poistenie má svoju opodstatnenosť pri chránení pred rizikami vyskytujúcimi sa v námornej doprave.⁶

1.2.1 Podmienky námorného poistenia

Oblasť poistenia v Slovenskej republike upravujú predovšetkým zákon o poisťovníctve 39/2015 Z.z. a zákon o námornej plavbe 435/2000 Z.z.⁷

Neustála snaha o medzinárodnú úpravu námornej plavby, dokazuje len jej komplikovanosť. Námornú dopravu na medzinárodnej úrovni upravuje niekoľko kódexov, ktoré sa vzájomne prekrývajú a dopĺňajú ide o tzv. Admiralty Law (Námorný zákon), ktorý rieši problematiku okolo námornej dopravy. Law of the sea (Zákon mora), je súčasťou Medzinárodného verejného práva. Vymedzuje práva a povinnosti jednotlivých národov pri využívaní oceánov, stanovuje zásady námorného obchodu, ochranu životného prostredia a využívanie námorných prírodných zdrojov⁸.

Niekoľko organizácií sa spolu podieľa na úprave pravidiel v oblasti námornej dopravy. Medzi najdôležitejšie môžeme zaradiť International Maritime Organization, založenú v 1958, v ktorej sa uvádzajú pravidlá na tému bezpečnosť námornej dopravy, námorných kolízií, znečistenia životného prostredia, výcviku námorných hliadok a iné.

Často využívané sú aj Haagsko-visbyské pravidlá, ktoré sa týkajú konosamentov⁹ z roku 1968 (Dohoda a zjednotení pravidiel ohľadom konosamentov). Haagskymi pravidlami alebo taktiež Dohovor 1924 je nazývaný Medzinárodný dohovor o zjednotení niektorých pravidiel konosamentov. Aj napriek tomu, že dohovor bol podpísaný 25. augusta 1924, jeho význam je stále zásadný a to najmä vďaka možnosti použiť doložku Paramount Clause. Táto doložka stanovuje, že v prípade vzniku škodových udalostí sa použije práve tento dohovor.

⁶ NOVÁK, R. 2005. *Námořní přeprava*. 1. Vydanie. Praha: Wolters Kluwer ČR. 288 s. ISBN 978-80-7357-070-5

⁷ Zbierka zákonov. 2000. Zákon o námornej plavbe [online] 2000. [cit. 2016-20-2]. Dostupné na internete: <<http://www.zakonypreludi.sk/zz/2000-435>>

⁸ JANATKA, F. a kolektív. 2011. *Rizika v komerční praxi*. 1. Vydanie. Praha: Wolters Kluwer, 2011, 332 s. ISBN 978-80-7357-632-5.

⁹ Konosament – cenný papier, potvrdzujúci prevzatie alebo naloženie tovaru na loď

Vzhľadom k technickým a technologickým zmenám bol na námorných konferenciách v rokoch 1967 a 1968 predložený dokument, ktorý mal Haagske pravidlá prispôbiť. Išlo o upravené pravidlá, ktoré mali byť vydané pod názvom Haagsko – visbyské pravidlá. K tomu však nikdy nedošlo a od 23. augusta 1977 funguje, ako Protokol o zmene Medzinárodného dohovoru a zjednotení pravidiel vo veci konosamentov, inak povedané Protokol 1968.

Nakoľko podľa medzinárodného práva Protokol 1968 nemôže existovať samostatne, je vždy používaný spoločne s Dohovorom 1924. Protokol zachováva princíp rozdelenia zodpovednosti, ktorý je aj naďalej nevýhodný pre dopravcov. Významnou zmenou je, že sa zvýšil limit zodpovednosti pre majiteľa lode a upravili sa lehoty na uplatnenie nárokov voči majiteľovi lode. Konkrétne limity zodpovednosti majiteľov lode, ktoré sú hlavným bodom Haagsko–visbyských pravidiel považujeme za omnoho prísnejšie. Aj napriek tomu, že sú limity vyjadrené v rôznych menách, zodpovednostné limity Protokolu 1968 sú dvojnásobné.

Ešte pred začiatkom účinnosti Protokolu 1968, rozhodlo Valné zhromaždenie OSN v roku 1976, že sa pristúpi k prerokovaniu Dohovoru o námornej doprave a to diplomatickou konferenciou OSN. Tejto konferencie sa zúčastnilo 78 štátov a jeden pozorovateľ. Pôvodný text navrhol sekretariát UNCITRAL a aj napriek množstvu výhrad a doplňujúcich návrhov, bol obhájený.

Hlavným bodom bolo zvýšenie zodpovednosti majiteľa lode, a to nie len formou zvýšenia zodpovednostného limitu, ale predovšetkým zodpovednosti za navigačné zavinenie. Hamburské pravidlá boli nakoniec prijaté pod názvom Dohovor OSN o námornej preprave tovaru 1978 a predpokladalo sa, že nahradí vtedajšie dokumenty.¹⁰

Podmienky ratifikácie boli splnené v roku 1992, kedy vstúpili Hamburské pravidlá do platnosti. Majitelia lode sa často vyhýbajú použitiu týchto pravidiel spomínanou doložkou Paramount. Základný princíp navýšenia zodpovednosti vyplýva z čl. 5 odstavce 1 Dohovor 1978, ktorý definuje nasledovné : „Majiteľ lode zodpovedá za škodu vyplývajúcu zo straty tovaru alebo jeho poškodenia, ako aj za oneskorené dodanie, pokiaľ udalosť, ktorá spôsobila stratu, poškodenie, či oneskorenie v dobe, kedy bol tovar u majiteľa lode. Ako je stanovené v článku 4 pokiaľ sa nepreukáže, že majiteľ lode so zamestnancami podnikli všetky opatrenia, aby bolo zabránené škodovým udalostiam.“ Za obdobie, kedy riziko

¹⁰ JANATKA,2011 František a kol. Rizika v komerční praxi. Praha: Wolters Kluwer. 236 s. ISBN 978-80-7357-632-5

vyplývajúce z prepravy tovaru prislúcha majiteľovi lode, považujeme čas od prevzatia až po vydanie, teda aj čas strávený pri nákladní a vykladaní.

Ďalším rozdielom oproti predchádzajúcim pravidlám je skutočnosť, že navigačné zavinenie nie je zaradené medzi stavy, kedy je majiteľ lode zbavený zodpovednosti, rovnako ako škody spôsobené požiarom pri ktorých majiteľ nepreukáže, že im nemohol zabrániť. Tieto opatrenia majú zohľadniť technický pokrok. (Dohoda OSN o námornej doprave tovaru), ktorá mala nahradiť Haagske pravidlá a Haagsko–visbyské pravidlá.

Medzi najnovšie konvencie patrí Rotterdamské pravidlá z roku 2009. Nato, aby tieto pravidlá boli záväzné pre všetky štáty, musia byť najprv vypovedané staršie zmluvy (Európsky parlament odporučil členským štátom ich prijatie).

Obdobne ako u iných poisteniach aj pri poistení námornej dopravy, je cieľom krytie možných rizík a negatívnych hospodárskych dopadov, ktoré môžu vzniknúť. Okrem predávajúceho či kupujúceho (je nositeľ rizika stanovený pomocou dodacích podmienok INCOTERMS), nesú riziká ako dopravca, tak aj odosielateľ prepravovaného tovaru.

Voľba vhodného poistného produktu vyžaduje podľa Armbrustera¹¹ zodpovedanie dôležitých otázok. Tejto problematike ohľadom prebratia rizika sa venujú dodacie podmienky INCOTERMS, ktorými sa riadia predávajúci, kupujúci a poisťovateľ pri zostavovaní poistného produktu.

1.2.2 História námorného poistenia

Pre lepšie pochopenie prínosu a významu námorného poistenia v poistnom sektore pokladáme za dôležité vysvetliť vznik a vývoj samotného námorného poistenia v období stredoveku. Ako poukážeme dátum prvej zmluvy námorného poistenia nie je jednoznačný a nachádzame tu až príliš veľa nejasností. *„Jedným z dôvodov je, že prvé dokumenty, v ktorých sa píše o námorných poistenia, teda presnejšie povedané námorných pôžičkách sú nejednoznačné a majú rôznu interpretáciu. Autori, ktorí bádali po prvej zmluve v oblasti námorného poistenia sa zameriavali predovšetkým na 13 až 14. storočie“.*¹²

Autori sa zhodujú v jednom a to, že prvé námorné poistenie vzniklo určite v oblasti, najviac rozvinutej námornej dopravy, a teda v stredovekom Grécku a Ríme. Ako

¹¹ ARMBRUSTER, WILLIAM. Feeling: Many issues are involved in choosing the right coverage. Shipping Digest. Jul2008, vol. 85, issue 4457, p. 7-10.

¹² FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-10-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 172

uvádza autor Raymond de Roover prvá poisťovacia zmluva sa pripisuje Talianskym obchodníkom, ktorým sa taktiež pripisujú inovácie v oblasti účtovníctva a komerčného bankovníctva. Dátum prvého námorného poistenia pochádza z obdobia medzi rokmi 1275 až 1325, kedy obchodníci začali cestovať v skupinách aby tak znižovali riziko pred možnými lúpežnými prepadnutiami na cestách. Tento spôsob ochrany sa preklenul aj do námornej dopravy. Tým sa minimalizovalo riziko, že plavidlo obchodníkov, ktoré prevážalo tovar bude olúpené pirátmi.

V období na začiatku 13. storočia môžeme nájsť prvé náznaky námorných pôžičiek, pri ktorých pozorujeme prvé delenie rizika pri námornej doprave, a to formou investovaného kapitálu do prepravovaného tovaru. Toto riziko sa delilo medzi dvoch obchodníkov, a to obchodníka, ktorý ostal na pobreží a toho, ktorý cestoval na lodi s tovarom. Obchodník na pobreží preberal časť rizika v prípade, ak by loď nedorazila do prístavu, pričom mohol toto riziko znižovať tým, že svoje finančné prostriedky investoval do tovaru na rôznych lodiach. Týmto delením rizika, „poisťovateľ“, znižoval riziko potopenia lode a obchodník zase znižoval riziko finančnej straty na tovare v prípade, ak loď stroskotá. Zisk pre „poisťovateľa“ bol aktuálny len v prípade, ak loď dorazila úspešne do prístavu, pričom sa nebral do úvahy stav prevážaného tovaru.

*„Prvýkrát sa partnerstvo, medzi obchodníkom na lodi a obchodníkom na súši formovalo pri výprave lode z Talianka do Levantu. Podľa autora Eugena H. Byrna partneri si delili zisk, ktorý im vznikol z predaného tovaru, ale taktiež si delili aj prípadne straty, ktoré nastali počas plavby“.*¹³ Zaujímavosťou v prípade tohto krytia finančných strát je, že si obchodníci delili riziko, ktoré vznikalo na cestách, pričom sa nejednalo sa o priamy transfer rizika. Hovoríme tu o pôžičkách medzi obchodníkmi, ktoré mali slúžiť, ako ochrana pred možným rizikom pri plavbe, pričom tento vzťah je až nápadne blízky pre oblasť poisťného sektora.

Pôvod tejto zmluvy je zakotvený v námornej pôžičke „foenus nauticum“¹⁴, pri ktorom obchodník na súši požičal určitý obnos finančných prostriedkov obchodníkovi, ktorý cestoval s tovarom. V zmluve bolo zakotvené, že pôžička aj s úrokmi bude vrátená

¹³ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-11-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 174

¹⁴ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-10-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 175

obchodníkovi na súši len v prípade, ak loď úspešne dorazí do prístavu. Zisk investora spočíval v úroku za podstúpenie rizika.

Na základe článku prevzatého od autora Reniero Zena v roku 1236 boli úroky investorov pri námorných pôžičkách podľa pápeža Gregora IX považované za úžeru a vo svojom vyhlásení ich zavrhol. Po tomto vyhlásení množstvo poskytovaných námorných pôžičiek začalo klesať. Pre obchodníkov bola táto oblasť investovania až priveľmi lukratívna nato, aby sa len tak vzdali, a preto sa rozhodli pozmeniť pravidlá námornej pôžičky. Úrok za znášanie rizika vyplácal obchodník cestujúci s tovarom, len v prípade, ak loď aj s tovarom dorazila bezpečne do prístavu. Ako uvádza Roover nová zmluva sa volala „cambium nauticum“. V zmluve bolo okrem iného stanovené, že obchodník, ktorý svoj tovar predal v inej mene za hranicami, mohol touto menou splatiť dlh veriteľovi. Pričom do dlhu sa zarátavala samotná požičaná čiastka, konverzný kurz medzi menami a odmena veriteľovi za podstúpenie rizika. Obchodníci boli v prípade tejto zmluvy značne v nevýhode, nakoľko pri zaplatení dlhu v ktorom bol zarátaný úrok aj konverzný kurz dosahoval skoro čiastku ich potencionálneho zisku z predaja prepravovaného tovaru.

Z toho vyplýva, že zmluva „cambium nauticum“¹⁵ mala určité medzery z pohľadu obchodníkov vlastniacich prepravovaný tovar. Obchodníci exportujúci svoj tovar boli nútený platiť vysoké provízie v prípade, ak sa chceli chrániť pred rizikami, ktoré pri plavbe hrozili. Na druhej strane veriteľ mal aj vyššie náklady, musel mať partnera v prístave kam loď smerovala, aby od obchodníkov vyzbieral provízie.

V priebehu 14. storočia sa námorné poistenie začalo formovať do podoby prijateľnej aj pre obchodníkov prevážajúcich tovar. Exkluzívne právo s obchodovaním v oblasti námorného poistenia dostali taliansky bankári. Kúpovali a predávali listiny s rizikom na prepravovaný tovar. Dochádzalo k rozdeleniu rizika medzi veľký počet investorov, čím sa prípadné finančné straty pre veriteľov znižovali. Investori zvyšovali svoj výnos zvyšovaním poskytnutých pôžičiek. Princíp fungovania tohto poistenia, spočíval v tom, že bankári boli na strane veriteľov a obchodníci, ktorý skupovali riziko boli na strane dlžníkov.

Nasledujúce tri charakteristiky, ktoré vystihujú námorné poistenia, môžeme nájsť už v prvotných námorných pôžičkách. Jednalo sa o to, že poisťovateľ alebo veriteľ zostal vždy na pobreží, tovar bol poslaný bez sprievodu, pôžička bola splatná len vtedy, keď loď aj

¹⁵ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-14-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 176

s tovarom dorazili úspešne do prístavu. Tieto pravidlá zabezpečovali vyššiu ochranu a lepšie podmienky pre obchodníka, ktorý si nechal poistiť prepravovaný tovar. Podmienky boli upravené hlavne z dôvodu, že pri plavbe dochádzalo veľmi často k pirátskym prepadnutiam, kedy bola časť tovaru odcudzená. Takto stanovené podmienky chránili obchodníka proti lúpežným prepadnutiam.

Naopak autor Zeno uvádza, že prvé poznatky o námornej pôžičke pochádzajú z Palerma z konca 13. storočia a to konkrétne 12. mája 1287 pri prepravovanom tovare z Palerma do Tunisu. V zmluve bolo stanovené, že pôžička je splatná len v prípade, ak loď aj s tovarom dorazia bezpečne do prístavu a obchodníkom dávala možnosť znižovania rizika. V prípade, ak loď nedorazila do prístavu, majiteľ lode nedostal zaplatené prepravné ani odmenu za pôžičku. Aby sa vyhli prípadným špekuláciám zo strany obchodníkov, „poistenie“ prepravovaného tovaru krylo väčšinou len 25-30% z celkovej hodnoty prepravovaného tovaru. Ďalšou možnosťou ako deliť riziko bola dohoda medzi kupujúcim a predávajúcim. Predávajúci na seba prevzal 1/3 rizika a kupujúci 2/3 rizika toho, že prepravovaný tovar nedorazí do prístavu v Tunise. V ten istý deň uzavrel kupujúci zmluvu s prepravcom, v ktorej prepravca prevzal na seba časť rizika, v prípade, ak tovar nedorazil do prístavu. V nadväznosti na prepravné náklady a odmena za prevzatie rizika pre prepravcu bola stanovená vo výške 300 zlatých. Po priplávaní lode do Tunisu si majiteľ lode nechal, ako zábezpeku sudy vína, ktoré v prípade, že kupujúci uhradil prepravné náklady aj s províziou za prevzatie rizika boli uvoľnené. Zmluva z Palerma patrila medzi prvé, ktorá ukázala, ako by mohlo fungovať poistenie prepravovaného tovaru v budúcnosti, tak aby sa minimalizovalo riziko všetkých účastníkov. Riziko bolo rozdelené medzi troch účastníkov a však to mala byť horná hranica počtu účastníkov na delení rizika. Cieľom zmluvy bolo rozložiť riziko účastníkov obchodného vzťahu, a to napríklad z kupujúceho na predávajúceho alebo z dlžníka na veriteľa.

Vznik prvého námorného poistenia je veľmi nejasný, je však veľmi pravdepodobné, že vzniklo koncom 13. storočia, kde sa spomína prenos rizika z predajcu na kupujúceho. Začiatok 14. storočia je spojený aj s rastúcim počtom obchodníkov, ktorý mali svoje kancelárie a vedeli, že námorné poistenie je veľmi dobrá podnikateľská oblasť na dosahovanie zisku pri rozumnom rozložení rizika. Obchodníci si boli vedomí nízkeho rizika spojeného so stroskotaním plavidla.

„Na začiatku 14. storočia existovali obchodníci, ktorý taktiež preberali na seba časť rizika a to v oblasti pirátstva, ktoré bolo jedno z najväčších rizík v prípade námornej pôžičky

či námorného poistenia. Obchodníci za určitý poplatok garantovali majiteľom prepravovaného tovaru, že ich loď nebude prepadnutá pirátmi, a teda tovar dorazí bezpečne do prístavu“.¹⁶ Títo obchodníci boli známy tým, že mali úzky vzťah s pirátmi, ktorým dávali časť z poplatku za to, že loď neprepadnú. Tento spôsob poistenia mi ale skôr pripadá, ako forma výpalného.

Ďalším významným medzníkom v oblasti námorného poistenia je zmluva z roku 1329, ktorá bola uzatvorená medzi majiteľom lode a obchodníkmi zo spoločnosti Acciaiuoli Company vo Florencii. Celková suma námorného poistenia sa skladala z prepravných nákladov, ktoré boli vo výške 1450 zlatých a poplatkov za prebratie rizika 2450 zlatých. Niektorí autori uvádzajú, že práve suma 2450 je prvá, ktorá je zakotvená v zmluve a môžeme teda o nej hovoriť, ako o forme poisteného. Poistné sa môže zdať vysoké, ale bolo primerané k rizikám, ktoré hrozili v stredoveku na moriach. Už vtedy bolo v zmluve jasne stanovené, že poistený bol povinný zaplatiť poisťovateľovi sumu 2450 zlatých ešte pred samotným vyplávaním lode a nie až vtedy, keď loď úspešne dorazila do prístavu.

„Ďalší názor je, že prvé námorné poistenie pochádza z Palerma v roku 1350, kedy obchodník z Janova Leonardo Cattaneo, poistil prepravovaný tovar, ktorým bola pšenica. Loď vyplávala zo Sicílie do Tunisu“.¹⁷ Poisťovateľ za zaviazal k poistnému plneniu vo výške 300 zlatých, v prípade ak loď stroskotá, alebo bude prepadnutá pirátmi. Môžeme tu sledovať delenie rizika a určitú formu poistného ktorá bola stanovená vo výške 18% z poistného plnenia a teda vo výške 54 zlatých. Prvé záznamy o reálne zaplatenom poistnom pochádzajú z Palerma. V prípade, ak na tovare vznikli škody, boli poisťovateľom uhradené v adekvátnej výške na základe celkového pomeru.

Časom sa zaviedlo viac možností, ako uzatvárať poistné zmluvy. Ako príklad uvediem zmluvu z Janova, kde bolo stanovené, že samotnú zmluvu o poistení musí pripraviť notár a k tejto zmluve bola pridaná ešte jedna, kde sa poistený s poisťovateľom dohodli v akom pomere si budú deliť riziko. Tento komplikovaný postup sa neskôr zmenil, tak že notár spravil jednu poistnú zmluvu, kde bolo jasne stanovené, kto a v akej výške bude znášať prípadné straty. Tento spôsob uzatvárania zmlúv nachádzame aj v 16. storočí v centrách námornej dopravy, akými boli Pisa alebo Florencia.

¹⁶ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-12-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 181

¹⁷ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-14-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 183

V Pise a Florencii sa v oblasti námorného poistenia obchodovalo nasledovne. Agenti obchodovali ďalej s rizikom, ktoré obchodník prebral. Jeden zo záznamov o takomto obchode pochádza z 10. Júla 1397, kedy sa riziko delilo medzi jedenástich upisovateľov. Upisovatelia boli dokopy zodpovedný za prípadné poistné plnenie vo výške 2100 zlatých. Dôsledkom toho bolo, že riziko bolo tak roztrieštené, že jednotlivý upisovatelia, zodpovedali za prípadné poistné plnenie vo výške 100-300 zlatých. Tento prípad, môžeme považovať za prvú formu zaistenia pre oblasť námorného poistenia

Námorné poistenie v období stredoveku bolo rizikovejšie, ako aj z dôvodu horšieho technického stavu lodí a materiálu z ktorého boli postavené. Neboli stanovené prísne technické normy, ako je tomu dnes a to je jeden z dôvodov prečo aj poistné v tomto období bolo výrazne vyššie, ako je tomu v súčasnosti. Výška poistného závisela nielen od dĺžky plavby, ale aj od ročného obdobia. Na poistné malo vplyv aj stav, či bola vojna alebo prímerie, ako aj hlásenie prítomnosti pirátov na ceste, ktorou sa mala loď plaviť. Na základe tohto boli zverejnené sadzby poistného, ako nám vyplýva zo záznamov Francesca Datiniho, ktorý mal svoju pobočku v Pise¹⁸.

*„Najvyššia poistná sadzba bola 8% a to pri plavbe z Cadiz do Sluys a najnižšia pri plavbe z Pisa do Barcelony a to vo výške 4%“.*¹⁹ Tieto sadzby boli aktuálne v roku 1384.

Ako sme preukázali dátum prvej poistnej zmluvy, dáva množstvo otázok. Ja osobne sa prikláňam k dátumu prvého námorného poistenia z roku 1350 v Janove. Ako sme uviedli bola tam jasne stanovená percentuálna sadzba za prenos rizika z majiteľa na poisťovateľa, avšak za hlavný prínos námorného poistenia teda pokladáme rozloženie rizika a pokrytie prípadných finančných strát, ktoré môžu vzniknúť majiteľom lode alebo majiteľom prepravovaného tovaru.

¹⁸FLORENCE EDLER de ROOVER. 2005The Journal of Economic History [NOV. 1945], str.172-200.[online].2005. [cit. 2016-03-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>>

¹⁹ FLORENCE EDLER de ROOVER. Journal of Economic History [cit. 2016-15-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=0022-0507%28194511%3A2%3C172%3AEEOMI%3E2.O.CO%3B2-7>> s. 197

1.3 Lloyd's of London

Medzi prvé poisťovacie spoločnosti, ktoré poskytovali krytie námorného rizika patrí práve Lloyd's of London. Spoločnosť sídli v Londýne v lokalite City a patrí medzi najznámejšie subjekty na trhu poistenia a zaistenia.

Lloyd's je často mylne považovaný za poisťovňu, avšak v skutočnosti pod týmto názvom figurujú dve odlišné spoločnosti. V prvom rade ide podnik pôsobiaci na poisťovacom trhu, kde sa stretáva ponuka a dopyt po krytí rôznych rizík. Členovia sa spájajú do syndikátov, pričom riziká bývajú často upisované viacerými syndikátmi. Dopyt po poistení je tvorený agentami spoločnosti, teda respektíve maklérmi, ktorí oslovujú syndikáty a dohadujú s nimi podmienky krytia. Vyjednávanie ohľadom krytia prebieha dodnes v hlavnej upisovacej miestnosti, inak nazývanej Underwriting Room. Druhou spoločnosťou, ktorá figuruje pod Lloyd's je spoločnosť, ktorá má na starosti dohľad nad fungovaním samotného trhu.

Spoločnosť Lloyd's figuruje na finančnom trhu viac ako 320 rokov. Na začiatku vzniku spoločnosti stál Edward Lloyd, ktorý vo svojej kaviarni vytvoril centrum, ktoré slúžilo ako miesto stretnutia, kde sa vymieňali informácie v súvislosti s lodnou dopravou. Podnik bol umiestený, ako sme už uviedli v časti City v Londýne, kde okrem neho existovalo ďalších 70 kaviarní, ktoré si navzájom konkurovali, čo malo za následok snahu získať najdôveryhodnejšie informácie v čo najkratšom čase²⁰.

V 18. storočí poskytoval Lloyd's priestory svojej kaviarne na upisovanie námorných rizík jednotlivcami.²¹ V tomto období prebiehala vojna za Americkú nezávislosť a Napoleonské vojny na začiatku 19. storočia, ktoré umožňovali rozšírenie obchodných aktivít. Vojny prinášali vyššie poistné plnenie zapríčinené vyššou škodovosťou, ale aj napriek tomu vyťažili z námorného poistenia na prevládajúce pomery slušné zisky. V tomto období bolo vydané aj prvé číslo Lloyd's List magazínu, ktorý ako jeden z najdlhšie vydávaných časopisov poskytoval informácie formou týždenníka aj o 300 rokov neskôr. Podnik sa stal dôležitým centrom informácií o námornej doprave. Postupom času dochádzalo k zmenám v prístupe upisovania, vznikali prvé postupy pri dojednávani zmlúv

²⁰LLOYD'S. THE EARLY DAYS. [online]. 20.8.2014 [cit. 2016-05-01]. Dostupné na: <<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-early-days>>

²¹ VOŽENÍLEK, Václav a Alexander CHLAŇ. 2003. *Pojišťovníctví*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, 139 s. ISBN 80-719-4564-1.

ohľadom námorného poistenia. Vo výlukách z poistenia boli lode, ktorým bol preukázateľný zlý technický stav ešte pred samotnou plavbou.

S poklesom ziskov v oblasti námorného poistenia prichádzali snahy o zavedenie nového druhu poistenia a to, ako napríklad proti smrti z pitia ginu, proti lúpežiam a iné. Upisovatelia, za vidinou vyšších ziskov podstupovali čoraz vyššie riziká, až boli nakoniec členovia Lloyd's označovaný viac za gamblerov, ako obchodníkov. Prestíž spoločnosti Lloyd's postupne zanikala, čo dalo podnet pre novú skupinu upisovateľov, ktorú založili nový Lloyd's. Nová spoločnosť mala jasne stanovené pravidlá a menej rizikovým prístup.

V druhej polovici storočia sa začal angažovať v spoločnosti Lloyd's John Julis Angerstein, osobnosť s výbornou reputáciou, ktorý priniesol do spoločnosti ideu, vedenia spoločnosti jedným členom, pričom ostatný by mali jeho kroky nasledovať. V tomto období bola založená Patriotic Fund. Jednalo sa o organizáciu, ktorá sa zameriavala na pomoc členom ozbrojených síl a ich rodinám. Lloyd's disponoval dôležitými informáciami, a tak poskytoval námorníctvu potrebnú ochranu pred náhodnými finančnými stratami aj naďalej.²²

1.4 Riziká v námornej doprave

Námorná doprava patrí k najstarším a najrozšírenejším druhom dopravy tovarov na svete. Využíva sa predovšetkým v medzinárodnom obchode, kde sa loďou prepravuje viac, ako polovica všetkého prepravovaného tovaru. V poslednej dobe sa vo firmách obchodujúcich v preprave tovaru uplatňuje risk management. Risk management môžeme definovať ako aktívny prístup firmy k predchádzaniu rizík v rámci podnikateľských operácií. Tento proces zahŕňa technické, manažérske znalosti a všetky dostupné informácie, za účelom ochrany života, majetku a životného prostredia.

Námorná doprava je v mnohých ohľadoch špecifická, medzi jej výnimočnosť patrí aj rizikovosť tejto prepravy. Aplikácia risk managementu v námornej doprave je teda adekvátne.

²²LLOYD'S AND WORLD WAR 1. Lloyd's. [online]. 20.8.2014 [cit. 2016-13-01]. Dostupné na: <<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/world-war-1>>

1.4.1 Incoterms

Kto bude znášať riziko v priebehu prepravy tovaru a do ktorého momentu ho ponesie, určujú dodacie podmienky INCOTERMS (International Commercial Terms), ktoré sú medzinárodne uznávané a používané v zahraničnom obchode. Cieľom dodacích podmienok je zjednodušenie medzinárodného obchodu. Dodacie podmienky určujú, v ktorom okamžiku prechádzajú náklady a riziká predávajúceho na kupujúceho. V prípade dodacích podmienok sa jedná o náklady na dopravu, naloženie a vyloženie tovaru, poistenie tovaru²³

Výhoda Incoterms spočíva v jednoduchosti jeho používania. Do zmluvy stačí len uviesť medzinárodne uznávanú skratku na ktorej sa strany dohodli, poprípade sa rozpíše, čo sa pod touto skratkou rozumie. Doložky INCOTERMS sú záväzné len v prípade, že sa na nich obe strany zmluvne dohodli. Akékoľvek iné zmluvné dohody týkajúce sa prenesenia nákladov a rizík majú prednosť pred doložkami INCOTERMS

Celkom existuje 13 doložiek INCOTERMS, ktoré sú rozčlenené na štyri skupiny podľa počiatočných písmen jednotlivých doložiek. Budeme sa zaoberať len dodatkami, ktoré sa viažu k lodnej doprave.

FAS (free alongside ship) – prenos nákladov a rizík prebieha okamžite pri dodaní tovaru k boku lodi. V tomto prípade predávajúci len pomáha kupujúcemu s vybavením vývozných formalít, ostatné záležitosti si kupujúci rieši sám, vrátane celého nakladania a dopravy tovaru.

FOB (free on board) – prenos nákladov a rizík prebieha v okamžiku nalodenia tovaru na palubu lode. Dopravu si kupujúci zaistí sám a predávajúceho len informuje o názve lodi, mieste a dátume, kedy je možné tovar nalodiť.

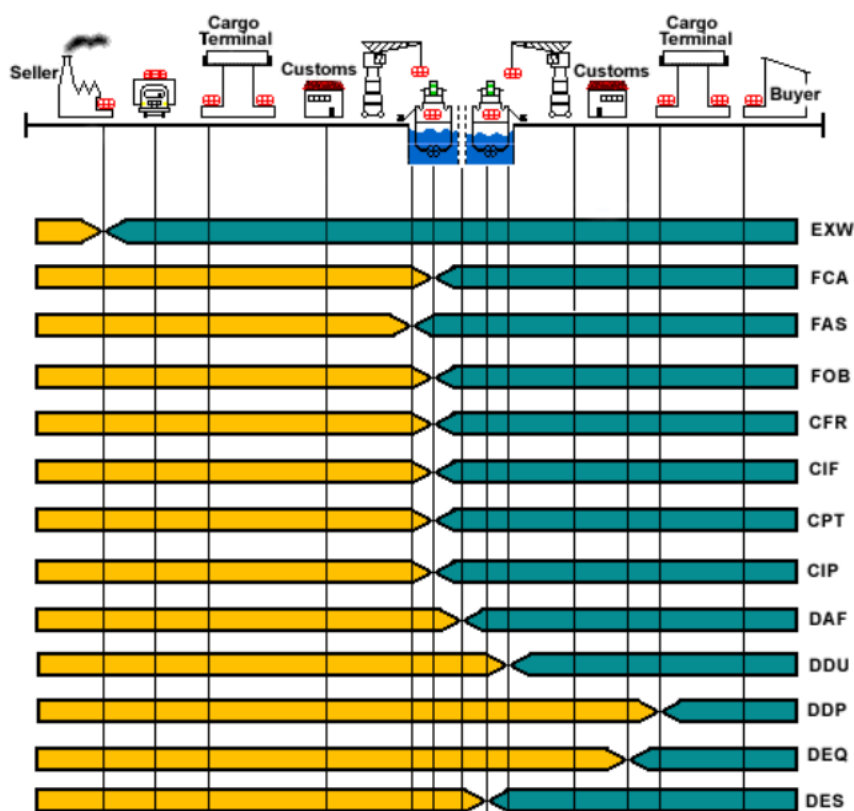
CFR (cost and freight) – V tomto prípade sú rozdelené náklady za prepravu a prechod rizík spojených s poškodením tovaru. Dopravu obstaráva na svoje náklady, až do miesta určenia predávajúci. Riziká však nesie iba do okamžiku nalodenia tovaru, po tomto okamihu sa riziko presúva na kupujúceho.

CIF (cost, insurance and freight paid) – táto doložka sa od CFR odlišuje len v poistení prepravovaného tovaru, ktoré je povinný na svoje náklady zabezpečiť predávajúci. V rámci doložky je presne špecifikované, že poistenie by malo byť uzavreté u spoločnosti s dobrým menom, malo by kryť cenu CIF zvýšenú o 10 %. Poistná zmluva je uzavretá na prepravné riziká a v ktoromkoľvek momente prevoditeľná na kupujúceho.

²³INCOTERMS. In: Management mania [online]. 20.11.2011 [cit. 2016-18-01]. Dostupné na internete: <<http://managementmania.com/intercoms>>

DES (delivered ex ship) – k prenosu nákladov a rizík dochádza dodaním tovaru kupujúcemu na palube lodi v dohodnutom prístave.

Graf 1.: Prenos rizika podľa pravidiel INCOTERMS



Zdroj: INCOTERMS 2010²⁴

Pre lepšie pochopenie rizík v oblasti námornej dopravy si musíme uvedomiť, že za posledných 100 rokov od potopenia Titanicu sa svetová flotila lodí viac než stonásobila a v súčasnosti evidujeme približne 100 000 plavidiel, avšak vďaka technickému pokroku celkové straty v námornej doprave poklesli. Poklesli aj ceny poisťiek a počet škodových udalostí. Keď porovnávame straty plavidiel z obdobia Titanicu bolo to 1 k sto lodiam, dnes je tento pomer výrazne priaznivejší a to 1 k 670²⁵. To dáva priestor na lepšiu ziskovosť v oblasti námorného poistenia, i keď je pravda, že dnes prepravovaný tovar loďami má väčšie rozmery a hodnotu, ako tomu bolo pred vyše storočím. Musíme podotknúť, že lodná doprava je podľa štatistík spoločnosti Allianz SP štvrtá najbezpečnejšia forma dopravy v Európe. Tým však nemôžeme povedať, žeby námorná doprava nečelila už žiadnym rizikám, naopak s vývojom technológie a rastúcim počtom flotily vznikajú nové. Štúdia

²⁴INCOTERMS 2000. Poslovni forum [online].2000. [cit. 2016-25-01]. Dostupné na internete: <<http://www.poslovniforum.hr/tp/incoterms2000.asp>>

²⁵ Allinaz SP.2012. Najväčšie riziká lodnej dopravy. [online] 2012 [cit. 2016 -22-2]. Dostupné na internete: <<http://www.allianzsp.sk/najvacsie-rizika-lodnej-dopravy>>

v oblasti lodnej dopravy upozorňujú na nové trendy v námornej doprave, a to konkrétne výrobu lodí doposiaľ nevidaných rozmerov a zároveň tlak, ktorý vzniká na prepravcov týkajúci sa znižovania nákladov, čo má za následok angažovanie posádky z tretieho sveta. K ďalším novým rizikám môžeme zaradiť, hrozby pirátstva a to hlavne v okolí Somálskeho pobrežia, zlyhanie navigácie a v neposlednom rade plávajúce ľadovce. Na pokrytie týchto rizík slúži v oblasti námornej dopravy práve námorné poistenie, ktorého hlavným významom je znižovanie prípadných finančných strát, ktoré by museli znášať majiteľ prepravovaného tovaru, prepravca či majiteľ lode.

1.4.2 Druhy rizík

Ako uvádza Sherlock v Handbook of International, viac ako 44% poškodenia tovaru je spôsobených s neodbornou manipuláciou. Logickým záverom je teda, čím viac posádka manipuluje s tovarom na palube, tým je väčšia pravdepodobnosť vzniku poškodenia tovaru. Škody, ktoré v námornej doprave vznikajú delíme na základe škôd spôsobených ľudskou činnosťou, prírodnými živlami, škody vyplývajúce z prirodzenej vlastnosti prepravovaného tovaru a iné. V tabuľke 1 si uvedieme niekoľko zo základných príčin poškodenia tovaru.

Tab.1.: Najčastejšie príčiny poškodenia tovaru²⁶.

Príčina poškodenia	Pravdepodobnosť %
nesprávne zaobchádzanie a uskladnenie	44%
fyzické poškodenie v priebehu prepravy	33%
krádež	22%
spoločná havária	1%

Zdroj: Vlastné spracovanie

1.4.3 Pirátstvo

Na lepšie pochopenie rizík v oblasti námorného poistenia sme sa rozhodli špecifikovať pirátstvo. Podľa ICC²⁷ International Maritime Bureau v priebehu roka 2015 došlo k 530 útokom, čo je medziročný nárast o 26%. Z toho nám vyplýva, že námorné poistenie musí brať ohľad aj na toto vážne riziko, ktoré robí v oblasti námornej dopravy nie

²⁶ SHERLOCK, J. 2004. *The handbook of international trade: a guide to the principles and practice of export*. United Kingdom, GMB Publishing Limited, 2004. 440 s. ISBN 1905050968

²⁷ International Chamber of Commerce – Medzinárodná obchodná komora

zanedbateľné finančné náklady. Pirátstvo je v United Nations Convention on the Law of the Sea definované nasledovne²⁸:

- a) Akýkoľvek nelegálny a násilný čin spáchaný posádkou alebo pasažiermi súkromnej lode za účelom obohatenia sa.
 - v medzinárodných vodách proti inej lodi, osobe, majetku
 - proti inej lodi, osobe alebo majetku nachádzajúcom sa mimo jurisdikcie akéhokoľvek štátu
- b) Akýkoľvek čin dobrovoľnej účasti na operáciách uskutočňovaných lodami s vedomím, že sa jedná o pirátsku loď
- c) Akýkoľvek čin, ktorý úmyselne odľahčí ktorýkoľvek čin uvedený v bode a;b

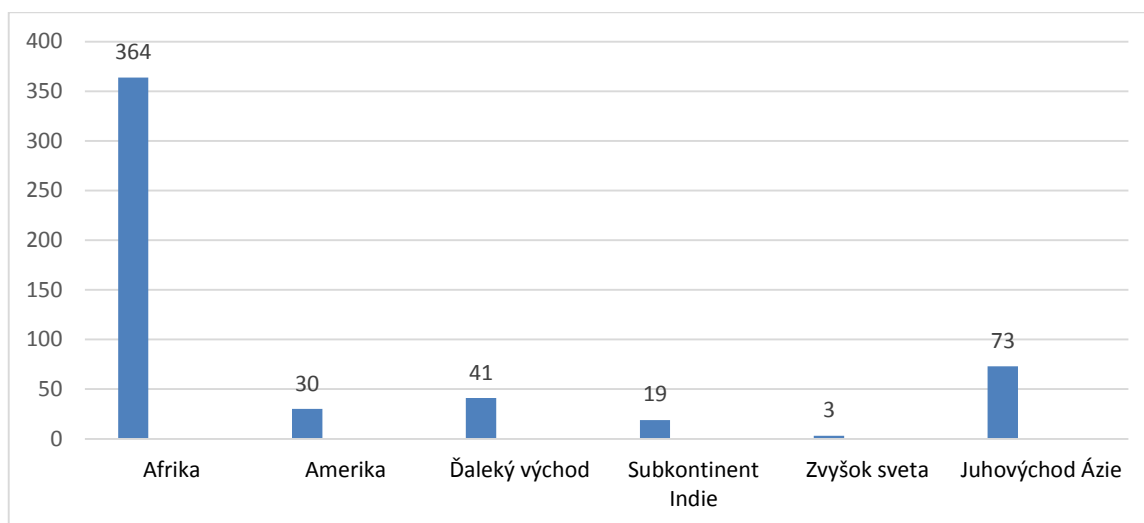
Medzi rizikové oblasti patrí predovšetkým pobrežie Afriky, najviac však okolie Somálska. Somálskym pirátom sa pripisuje až 56% všetkých útokov z roku 2015. Nebezpečnými oblasťami v Afrike sú okrem Somálska aj oblasť Benin či Nigérie.

Čo sa týka Ázijského a Indického subkontinentu, sú medzi nebezpečné oblasti zaradené pobrežia: Bangladéš, okolie Indonézie, Singapurský prieliv a Juhočínske more v okolí niektorých ostrovov. Vo Vietname je rizikovejšia len oblasť Vung Tau.

Na nižšie uvedenom grafe môžeme vidieť prehľad pirátskych útokov v jednotlivých oblastiach za rok 2015

²⁸ OCEANS&LAW OF THE SEA.2012. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.[online]. 2012 [cit. 2016-15-02]. Dostupné na internete : < http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>

Graf 2.: Počet pirátskych incidentov podľa oblasti za rok 2015²⁹



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa International Maritime Bureau

Na uvedených podkladoch je teda jasné, že pirátstvo jednoznačne prevláda v oblasti Afrického pobrežia. Táto skutočnosť sa odráža aj na výške poistného pri námornom poistení, poprípade výluk z poistenia. Väčšina poisťovateľov uvádza na túto oblasť výluku. Avšak aj napriek výške poistného si prepravcovia netrúfnu riskovať cestu bez adekvátneho zabezpečenia prepravovaného tovaru poisťovňami vzhľadom na možné finančné straty.

1.5 Námorné poistenie – poistná zmluva

Neodmysliteľnou súčasťou námorného poistenia je samotná poistná zmluva. Preto jej budeme venovať nasledujúcu časť, kde si ju podrobnejšie rozoberieme. Uvedené informácie sú čerpané zo všeobecných poistných podmienok jednotlivých poisťovateľov. Na lepšie pochopenie významu námorného poistenia a ako to v súčasnosti prebieha sa zameriame na poistenie prepravovaného tovaru.

Základom každej poistnej zmluvy je prenos rizika z poisteného na poisťovateľa, ktoré sa dojednávajú na vopred stanované riziká. Poisťovateľ sa zaväzuje v prípade, že dôjde k naplneniu riziku uvedeného v zmluve, uhradiť vzniknuté škody a to vo výške dojednanej v poistnej zmluve. Všeobecné poistné podmienky, ktoré sú súčasťou poistnej zmluvy, charakterizujú pojem poistná udalosť, škody vyplývajúce z udalostí uvedených vo výlukách a samozrejme práva a povinnosti oboch strán.

²⁹ International Maritime Bureau. ICC Commercial Crime Service [online] 2015 [cit. 2016-02.02]. Dostupné na internete: <<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>>

Poistná zmluva musí byť vyhotovená písomne, okrem zmlúv, ktoré sú uzatvárané na dobu kratšiu ako jeden rok. Kópiu z poistnej zmluvy dostanú obaja účastníci námorného poistenia. Na základe uzavretej zmluvy je vystavená poistka, ktorá preukazuje uzavretie poistnej zmluvy. Poistný certifikát slúži, len ako písomné potvrdenie o existencii poistnej zmluvy, nemožno ho použiť na vymáhanie právnych nárokov pri poistnom plnení.³⁰

Rozsah poistenia je presne vymedzený v poistných podmienkach súvisiacich s konkrétnou zmluvou a môže nadobúdať rôznu podobu. Ako uvádza Daňhel,³¹ v súčasnosti poznáme dva typy krytia rizík v námornej doprave, a to plné a čiastočné krytie rizík.

Pod plným krytím rozumieme, prenos všetkých rizík na poisťovateľa s výnimkou tých, ktoré sú uvedené v poistnej zmluve vo výlukách.

Pravým opakom je čiastočné krytie možných rizík. Ide o riziká, ktoré sú presne zadefinované v poistnej zmluve. Poisťovateľ je teda povinný poskytnúť poistné plnenie len v prípade, ak nastane škodová udalosť presne zadefinované v zmluve.

Daňhel uvádza, že poistné podmienky anglického práva sú aplikované poisťovňami aj v dnešnej dobe. Jedná sa o už spomínané a v predchádzajúcej kapitole bližšie vysvetlené *Institute Cargo Clause*, ktoré sú príloha k pôvodnej Anglickej poistke (*MAR – Marine Policy*)

Od roku 1983 sa na anglickom poistnom trhu používa forma námornej poistky *MAR* (*Marine Policy*), pričom sa k poistnej zmluve pripojuje tzv. *Shedule*, v ktorom sa uvádzajú podrobnosti o poistenom tovare.

ICC je doplnkom poistky *MAR*, ktorý rieši vzťahy, akým je presné vymedzenie rozsahu, začiatku a konca poistenia, definuje postup pri zmene rizika v priebehu platnosti zmluvy, povinnosti poistníka, postup pri poistnej udalosti a iné, k čomu samotná zmluva o poistke nepostačuje. Pre korektnosť je nutnú k poistnej zmluve vždy dodať *ICC*.

Pod pojmom poistné rozumieme cenu, ktorú poistený platí poisťovateľovi za prenos rizika. Poistné je stanové na základe taríf, ktoré uvádza poisťovateľ, najčastejšie formou percenta alebo promile z poistenej čiastky.

³⁰ Česká pojišťovna: Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 09. Česká pojišťovna [online]. [cit. 2016-25-02]. Dostupné na internete: <<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50012/vpptz09.pdf>>

³¹ DAÑHEL, J a kol., 2005. *Pojistná teorie*. 1. Vydanie. Praha: Professional Publishing, 2005. 332 s. ISBN 80-86419-84-3.

Ako uvádza Generalli poisťovňa a. s. vo svojich všeobecných poisťných podmienkach³², v poisťnej zmluve je stanovený spôsob platby poisťného a to jednorazovo platené poisťné, ktoré sa vzťahuje na jednu konkrétnu prepravu vymedzenú v poisťnej zmluve. Druhým spôsobom platenia poisťného je hromadné poistenie, ktoré sa väčšinou uzatvára na obdobie jedného roka, alebo na dobu neurčitú. Poistenie sa vzťahuje na každú prepravu tovaru, ktorá sa v dohodnutom období vykoná. Platenie poisťného v tomto prípade prebieha na mesačnej báze. Poistený je povinný poskytnúť poisťovateľovi hlásenie, ktoré musí obsahovať zoznam plánovaných prepráv, ako aj druh a množstvo prepravovaného tovaru. Posledným spôsobom platenia poisťného v námornom poistení, ako uvádzajú všeobecné poisťné podmienky sú tzv., obrátové poisťné zmluvy. Platenie poisťného prebieha raz ročne, pričom základom je reálne množstvo prepraveného tovaru za stanovené obdobie.

Posledný spôsob poistenia v oblasti námornej dopravy stráca charakteristiky poistenia. Nakoľko sa v tomto prípade nekryjú možné škody, ktoré môžu nastať v budúcnosti, ale naopak celý minulý priebeh jednotlivých trás uskutočnených dopravcom.

Naopak za najprehľadnejšiu formu poistenia a najkorektnejšiu považujem prípad, kedy sa poisťné platí jednorazovo pred samotným uskutočnením plavby.

Výluky z poistenia sú uvedené v každej poisťnej zmluve. Za základné členenie môžeme považovať absolútne a relatívne výluky. Pri absolútnych výlukách platí, že v prípade ak nastane poisťná udalosť, ktorej príčinou by bolo riziko nachádzajúce sa vo výlukách, poisťovateľ nie je ochotný vyplatiť poisťné plnenie za žiadnych okolností. Podľa všeobecných podmienok ČSOB poisťovne sa jedná o škody úmyselne spôsobené poisteným, skryté vady na poistenom tovare, poprípade škody spôsobené pod vplyvom alkoholu alebo inej omamnej látky.

Naopak pod relatívnou výlukou rozumieme riziká, ktoré sa dajú dojednať v zmluve s poisťovateľom. Jedná sa o riziká, ktoré sú považované za prirodzenú vlastnosť prepravovaného tovaru, akými sú napríklad vysychanie a rozpad. Všeobecne však platí pravidlo, ktoré je ukotvené vo výlukách každej poisťovne a to, že poisťovatelia v oblasti námornej dopravy nepoistujú tovar akými sú, cenné papiere, drahé kovy, ako aj zvieratá a kvety.

³² Generalli pojišťovna a.s. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravovaného zboží. [online]. 2005.[cit. 2016-25.02]. Dostupné na internete: <http://www.generali.cz/soubory/7WMBK4/VPP_poj_preprav_zbozi.pdf>

Vo výlukách vybraných poisťovateľov³³ nájdeme nepoistiteľné riziká, pod ktorými rozumieme, riziko vojny, vandalizmus či poškodenie prepravovaného tovaru posádkou. Zároveň, ako uvádza aj poisťovňa Chartis,³⁴ vo výlukách sú ukotvené riziká, akými sú nedostatočný obal na prepravovanom tovare, poškodenie hlodavcami, porušenie colných či iných právnych predpisov. Uvedené výluky sú len jedny z mála, ktorých sa poisťovňa stráni poistiť. Ako vidíme poisťovatelia v oblasti námornej dopravy za niečo vyše 650 rokov od vzniku prvej poistnej zmluvy v námornom poistení, naozaj, pedantne prekopali možné riziká a väčšinu najpravdepodobnejších uvádzajú vo výlukách.

Doba platnosti námorného poistenia s odvolaním na anglické poisťovacie právo a prax, poistenie predmetnej veci začína v momente, kedy tovar opustí sklad, alebo miesto uvedené v poistnej zmluve a končí, keď tovar dorazí do skladu alebo na miesto, ktoré určí poistený vo vopred dohodnutej zmluve s poisťovateľom. Námorné poistenie môže zaniknúť aj uplynutím 60 dňovej lehoty od vyloženia tovaru z paluby lode. Doba platnosti závisí od toho, ktorá z udalostí nastane skôr.

Pokiaľ tovar dorazil do miesta určeného v zmluve a z tohto miesta je znova prepravované, poistná zmluva končí v momente začiatku ďalšej prepravy tovaru. Poistenie naopak zostáva v platnosti po dobu zdržania v plavbe, ktorú nevie ovplyvniť poistený.

V prípade ak je tovar vyložený inde, ako je stanovené v poistnej zmluve, týmto výkladom končí zároveň aj platnosť poistnej zmluvy, pokiaľ poistený neoznámi poisťovateľovi túto zmenu. Poistený môže zmeniť miesto vykládky, ale musí to oznámiť poisťovateľovi v čas.

³³ ČSOB pojišťovna: Všeobecné pojistné podmínky – zvláštní část - Pojištění přepravovaného nákladu. ČSOB pojišťovna [online]. [cit. 2016-18-02]. Dostupné na internete: <<http://www.csobpoj.cz/cs/produkty/pojisteni-pro-firmy/Documents/Pojistné%20podmínkyPojištění%20přepravovaného%20nákladu.pdf>>

³⁴Pojišťovňa Chartis. Pojištění přepravy. [online]. [cit. 2016-29-02]. Dostupné na internete: <http://www.chartisinsurance.com/chartisint/internet/CZ/cs/files/CHPP-MAR%2001-1009_tcm878-235109.pdf>

2 Cieľ práce

Námorné poistenie sa stalo neoddeliteľnou súčasťou námornej dopravy. Ide predovšetkým o krytie rizík, vyskytujúcich sa v námornej preprave tovaru, poprípade pri samotnej prevádzke lode. V záujme majiteľa či už prepravovaného tovaru alebo lode, je tieto riziká minimalizovať

Cieľom práce je identifikovať kľúčové faktory vplývajúce na rozvoj námorného poistenia do súčasnej podoby a prostredníctvom komparácie vyhodnotiť krytie vybraných rizík v troch poisťovniach. V práci objasníme hlavné príčiny rozvoja námorného poistenia vo svete, ako aj jeho význam pre spotrebiteľov.

Za dôležité pokladáme poskytnúť odpoveď, ktorý z poskytovateľov námorného poistenia poskytuje najlepšie poistné krytie, pričom budeme porovnávať poistné podmienky, spoluúčasť, výšku poistného a iné benefity.

Hlavným cieľom práce je prostredníctvom komparácie zistiť optimálne krytie vybraných rizík v námornej doprave. Z porovnania teda vyplynie, ktorý z poisťovateľov ponúka najvýhodnejší produkt námorného poistenia na krytie vybraných rizík, pri zohľadnení vybraných faktorov. Na splnenie tohto cieľa je potrebné získať odpovede, na vopred stanovené parciálne ciele. Parciálne ciele si stanovíme na základe hypotéz, ktorých odpoveď poskytneme v praktickej časti.

H1: Na trhu je možné získať námorné poistenie lode, pričom bude splnená podmienka najväčšieho rozsahu krytia rizík a najnižšej ceny.

Ako dobre vieme najvyššia cena poistného produktu nezanemena automaticky aj najlepšie podmienky pre poisteného, a preto sme sa v diplomovej práci rozhodli nájsť takého poisťovateľa, ktorý túto hypotézu potvrdí.

H2: Poisťovne poskytujú rovnaké benefity pri vybraných poistných produktoch námorného poistenia.

Popri cene a poistných podmienkach v zmluve je dôležité sú dôležité pre poisteného služby, ktoré mu poistenie prináša. Preto sme sa rozhodli v práci zamerať na porovnanie benefitov vo vybraných produktoch a vyhodnotiť, ktorý z poisťovateľov poskytuje najvýhodnejšie podmienky svojim klientom. Pričom sme sa rozhodli jednotlivé výhody bližšie špecifikovať.

H3: Povinné zmluvné poistenie lode vybraných poisťovní, kryje škody na majetku a zdraví v rovnakom rozsahu.

Pre majiteľa lode je podstatné, aby v prípade, ak spôsobí škodu na zdraví, alebo majetku tretej osobe, poisťovateľ kryl vzniknuté škody v čo najväčšom rozsahu. Pre túto hypotézu budeme taktiež zohľadňovať ako cenu tak aj benefity. Je dôležité mať dostatočné krytie v rámci povinného zmluvného poistenia. Môže dôjsť k poškodeniu viacerých lodí v prístave, alebo k znečisteniu životného prostredia. V takom prípade môže byť znášanie škôd finančne náročné. Preto pokladáme za dôležité aby krytie tohto poistného produktu bolo čo najrozsiahlejšie.

V praktickej časti uvedieme odpovede na hypotézy, ktoré sme si stanovili. Na základe týchto odpovedí budeme vedieť podať odporúčanie na najlepšieho poskytovateľa námorného poistenia vybraných produktov.

V závere práce vyhodnotíme vybrané produkty od poisťovní, pričom porovnáme poistné podmienky, benefity a výšku ročného poistného za poskytnutú ochranu pre oblasť námorného poistenia. Výhodiskom záverečného vyhodnotenia bude jednoznačné odporúčenie najlepšieho poisťovateľa pre jednotlivé poistné produkty.

3 Metodika práce a metody skúmania

Práca je zostavená z dvoch častí, v prvej uvádzam základné teoretické vymedzenie na pochopenie vzniku a vývoja námorného poistenia. Údaje boli získané prostredníctvom dostupnej literatúry, internetových zdrojov alebo poistných podmienok získaných od poisťovateľov.

Druhá časť je venovaná prieskumu trhu v oblasti námorného poistenia. Predmetom praktickej časti je porovnanie poistnej ochrany od vybraných poisťovateľov námorného poistenia. Na vytvorenie porovnania bolo potrebné získať cenovú ponuku a poistné podmienky od jednotlivých poisťovateľov v oblasti námorného poistenia. Na Slovenskou poistnom trhu nie je námorné poistenie tak zaužívané, a preto sme sa s otázkou na poskytovateľov námorného poistenia obrátil na predajcu lodí.

Po konzultácií sme prišli k záveru, že na poistenie lodí na Slovenskom trhu máme k dispozícii troch poskytovateľov. Na získanie potrebných cenových ponúk, však v každej poisťovni vyžadovali lodné osvedčenie plavidla, ktoré sme mali záujem poistiť.. Na základe lodného osvedčenia sme nechali vypracovať cenové ponuky u vybraných poisťovateľov na povinné zmluvné a havarijné poistenie vybranej lode. Obdobne sme postupovali aj pri získavaní cenových ponúk na poistenie prepravovaného tovaru, ktorým bolo už spomínané plavidlo. V tomto type poistenia, ale vyžadovali odo mňa okrem lodného osvedčenia aj názov prepravcu.

Na komparáciu vybraného produktu námorného poistenia je potrebné dať vypracovať cenové ponuky na plavidlo, ktorého údaje z lodného osvedčenia uvádzam nižšie. Ide o loď s názvom BAVARIA SPORT 400 HT, zakúpenú u Bratislavského predajcu lodí BEATA YACHT MARINE s.r.o. Loď je vyrobená v 2/2016 a predajná cena je 311 455,00€. Musím podotknúť dôležitú vec týkajúcu sa hlavne cenovej ponuky na povinné zmluvné poistenie, plavidlo má dva motory o spoločnom výkone 442kW, teda v prepočte 600 konských síl.

Tab.2. : Základné údaje o poistenom plavidle

Údaj o plavidle	Názov/Hodnota
Registračné číslo	2541
Výr. číslo	DE-BAVJ40F0A616
Štátna vlajka	SVK
Typ plavidla	BAVARIA SPORT 400 HT
Rok stavby	2016
Dĺžka	12.21 m
Šírka	3,99 m
Ponor	1,44 m
Výkon	2 x 221,00 kW
Cena s dph	311 445,00 €

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe lodného osvedčenia

Na získanie cenových ponúk sme museli osobne navštíviť pobočky vybraných poisťovateľov až na Pantaenius, ktorá je zahraničná. Ponuku od tejto spoločnosti sme získali od predajcu lodí Beata Yacht Marine s.r.o. Cenová ponuka obsahovala ročné poistné, výšku spoluúčasti v prípade, ak dôjde k poistnej udalosti a stým spojené limity. Súčasne s cenovou ponukou mi boli poskytnuté poistné podmienky a brožúry od jednotlivých poisťovateľov. Na základe takto získaných údajov sme vedeli vypracovať analýzu cenových ponúk a následnú komparáciu medzi poisťovateľmi.

Pomocou komparácie sme porovnali poistné podmienky v rámci námorného poistenia u vybraných poisťovateľov. V prípade poistných podmienok sme postupovali na základe dedukcie, kedy sme si z poistných podmienok uvedených v zmluve vyvodil v čom sú jednotlivé poisťovne odlišné. Indukciou sme následne tieto poznania rozšíril o porovnanie v širšej miere. Pri porovnávaní poistných ponúk sme čiastočne využili aj SWOT analýzu, kedy sme uviedli pri každom poisťovateľovi silné a slabé stránky v nadväznosti na poistné podmienky, benefity a výšku poistného. Týmto spôsobom porovnávanie sme postupovali rovnako pri námornom poistení prepravy tovaru a poistení lode. Zo získaných brožúr a internetových stránok vybraných poisťovateľov sme uviedli stručný popis každého z vybraných poskytovateľov námorného poistenia.

Analýzou získaných údajov sme na záver porovnali poistné podmienky a cenu poistného od vybraných poisťovateľov. Výsledkom tejto analýzy a porovnania bola možnosť

vyvodiť odporúčanie na najlepšieho poisťovateľa pre poistenie lode a poistenie prepravovaného tovaru na mori.

4 Výsledky a diskusia – komparácia produktov vybraných poisťovní

Námorné poistenie prešlo od vzniku až po súčasnosť výrazným vývojom. Ako sme uviedli v teoretickej časti na začiatku vystupovalo námorné poistenie vo forme námorných pôžičiek. Už vtedy, ale išlo o prenesie rizika námornej dopravy z majiteľa na obchodníka neskôr poisťovateľa. Hlavnými faktormi v oblasti vývoja boli rozvoj obchodu. Prvé známky o rozvoji obchodu súvisiaceho s námorným poistením nachádzame v Taliansku. Rozvoj námorného poistenia priamo súvisel aj s rastúcim množstvom lodí, ktorý bol sprevádzaný vývojom materiálov používaných na stavbu lodí, ako aj rozvojom navigačnej technológie.

Uviedli sme len pár faktorov, ktoré zapríčinili vývoj námorného poistenia do podoby akej ho poznáme dnes. Bližšiu definíciu súčasného stavu námorného poistenia uvedieme v nasledujúcej časti.

Pre spracovanie praktickej časti sme sa rozhodli požiadať o cenové ponuky vybraných poskytovateľov námorného poistenia, pričom podklady tvorilo rovnaké plavidlo. Pre námorné poistenie prepravy tovaru bolo poisťovacím spoločnostiam definované, že plavidlo bude naložené na tankeri, zabezpečené opornými stĺpmi a riadne priviazané. Trasa trajektu bude z Miami do Chorvátskeho Splitu.

V druhom prípade pre oblasť poistenia plavidla, kedy uvažujeme o povinnom zmluvnom poistení, havarijnom poistení a v prípade poisťovne Pantaenius aj poistenie posádky. Poisťovniam boli dané podmienky, že loď bude kotviť v hlavnom prístave Chorvátskeho mesta Split a plavidlo bude užívané len na rekreačné účely v letnom období. Po zvyšok roka bude umiestnené v hangári lokalizovanom v Bratislave.

4.1 Poskytovatelia námorného poistenia prepravy tovaru

Pre lepšie pochopenie významu námorného poistenia prepravy tovaru a zároveň výber poisťovateľa, ktorý v súčasnosti poskytuje najlepšiu poistnú ochranu za najlepšiu cenu sme sa rozhodli nechať vypracovať cenové ponuky na poistenie prepravy vybraného plavidla. O ponuky poistenia sme požiadali tri najväčšie poisťovne na Slovensku, ktoré majú toto poistenie vo svojom portfóliu a to Allianz - Slovenská poisťovňa, a.s., Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG a UNIQA poisťovňa, a.s. Do pozornosti treba dať aj fakt, že tento typ poistenia nie je pre pobočky poisťovní sídliace na Slovensku zrovna blízky.

V nasledujúcej časti sa budeme venovať podmienkam a výškam poistných sadzieb, za akých sú vybraný poisťovatelia ochotný poskytnúť poistenie prepravovaného tovaru na vopred zadefinované plavidlo. Cenové ponuky boli vypracované na základe požiadavky, v ktorej bolo určené, že plavidlo treba prepraviť z Miami do Splitu a prevoz sa bude realizovať v období mesiaca Apríl. Jedným z dôležitých informácií pre poisťovateľa bola spoločnosť, ktorou sa bude plavidlo prepravovať, pre skvalitnenie ponuky sme určili svetového prepravcu v oblasti námornej dopravy a to spoločnosť Kuehne + Nagel.

Na určenie, ktorý z poskytovateľov námorného poistenia prepravy tovaru poskytuje najvýhodnejšie podmienky za najlepšiu cenu sa budeme venovať na záver celkovému porovnaniu výšky poistného za poskytnutú poistnú ochranu a poistným podmienkam. V prípade tohto typu poistenia je dôležité dodať, že ide o poistenie ktoré je uzatvárané jednorazovo za účelom, ktorý je zadefinovaný v poistnej zmluve a tým je námorné poistenie voči všetkým rizikám prepravy tovaru na trase medzi Miami a Splitom..

4.1.1 Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s.

Námorné poistenia prepravovaného tovaru sa dá v spoločnosti Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s (ďalej len Allianz SP) uzavrieť, buď proti všetkým alebo len vopred vybraným rizikám, ktoré ale musia byť vymenované v poistnej zmluve. Allianz SP uvádza okrem štandardne už v teoretickej časti vymedzených výluk aj iné špecifické výluky z povinnosti platiť poistné plnenie uvedené v poistných podmienkach. Ako príklad môžeme uviesť výluky pre prípad , ak dôjde k o oneskoreniu dátumu dodania prepravovaného tovaru. Je to len jedna z možností, kedy si poisťovateľ vyhradzuje právo na krátenie poistného plnenia. Ďalšou zo špecifických výluk je prípad, keď dôjde k trestnému činu sprenevery prepravovaného tovaru v našom prípade plavidla.

Aby bolo poistenie prepravy tovaru platné je nutné, aby prepravca používal loď, ktorá zodpovedá potrebnej klasifikácii na tieto účely. Klasifikačné pravidlá stanovujú, že sa musí jednať o nákladnú námornú loď oceľovej konštrukcie s vlastným strojovým pohonom. Pokiaľ hovoríme o tankerí, alebo tzv. bulk carrier³⁵, nesmie vek lode presiahnuť 10 rokov, v prípade ostatných plavidiel prepravujúcich tovar musí byť vek lode do 15 rokov.

Ak by došlo k situácii, že loď prepravcu napríklad uviazne na plytčine, poprípade sa začne potápať, poisťovňa Allianz SP, uvádza vo svojich poistných podmienkach, že hradí

³⁵ Medzinárodný výraz pre nákladnú loď

náklady vynaložené na záchranu tovaru, avšak maximálne do výšky 25% poistenej hodnoty. Poistné plnenie je splatné do 15 dní od ukončenia vyšetrovania poistnej udalosti. Vyšetrovanie poistnej udalosti môže trvať maximálne 3 mesiace, pričom náklady na strávený čas poisteného pri vyšetrovaní nespádajú pod poistné plnenie a teda poisťovateľovi nevzniká povinnosť úhrady takto vytvorených nákladov.

Po vypracovaní cenovej ponuky na poistenie námornej prepravy lode spoločnosťou Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s. , sme zistili, že toto poistenie je možné uzavrieť, len ako havarijne poistenie prepravovaného plavidla. Možnosť platenia havarijne poistenia je buď štvrťročná alebo jednorazovo za celý rok vopred. Avšak na poistenie prepravy nám bude stačiť štvrťročné poistenie námorného plavidla, pričom je potrebné si uzavrieť poistenie na rok dopredu so štvrťročnými platbami. Pred samotnou prepravou lode musí majiteľ plavidla zaplatiť štvrťročné poistné, ktoré po príchode lode do miesta určenia musí vypovedať. Na lepšiu predstavu uvádzam nižšie v tabuľke základné údaje a hodnoty poistenia prepravy tovaru. Výhodou v tomto prípade je, že poisťovateľ kryje náklady do plnej výšky, avšak vždy za podmienky spoluúčasti poisteného. Zaujímavosťou v prípade poistenia prepravovaného tovaru spoločnosťou Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s. je fakt, že v prípade, ak sa jedná o poistenie lode s hodnotou nad 250 000€, je potrebné, aby si poisťovateľ loď osobne prehliadol. Nižšie uvádzam cenovú ponuku na prepravu lode od spoločnosti Allianz SP:

Tab. 3.: Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou Allianz SP

Typ poistenia	Poistená hodnota	Spoluúčasť	Poistné
Poistenie prepravy plavidla	311 455,00€	10% / min. 330€; max 3300€	951,56€
		20% / min. 660€; max 6600€	

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

V tabuľke máme uvedenú cenovú ponuku na poistenie prepravy vybraného plavidla. Nakoľko ročné poistenie plavidla je v sume 3 625,00€, pričom sa ráta so spoluúčasťou poisteného v prípade poistnej udalosti s 20% sadzbou, poprípade finančnou čiastkou (min 660€, max 6 600€). Ako som už, ale uviedol, na poistenie prepravy lode nám bude stačiť úhrada štvrťročnej splátky za poistenie, ku ktorej ale musíme pripočítať 5% prirážku, ktorú stanovuje poisťovateľ Allianz SP vo svojich poistných podmienkach. A teda jednorazové poistné za prenesenie rizík vyplývajúcich z prepravy plavidla aj s 5% prirážkou je vo výške

951,56€. Avšak výška poistného je závislá od spoluúčasti. Pokiaľ by sme zvolili nižšiu spoluúčasť a to 10%, bola by zase výška poistného za poistenie prepravy o niečo vyššia. Spoločnosť Allianz SP neposkytuje žiadne poistné plnenie v oblasti námorného poistenia bez spoluúčasti. Nech sa stane akákoľvek poistná udalosť, vždy je poistený povinný platiť spoluúčasť, ktorej výška závisí na podmienkach stanovených v poistnej zmluve.

4.1.2 Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG

Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG (ďalej len Kooperativa) ponúka dve varianty poistenia prepravovaného tovaru. V prvom rade je potrebné určiť rozsah poistenia podľa určeného v poistných podmienkach. Pokiaľ je v poistnej zmluve osobitne dohodnuté, poistenie sa vzťahuje aj na prepravné náklady súvisiace s daňami a clom.

Ako jediná z vybraných poisťovní umožňuje navýšiť poistnú hodnotu o 10%. Pod týmto navýšením rozumieme očakávaný zisk, v prípade ak by bola zásielka určená na ďalší predaj. V poistných podmienkach je uvedené aj krytie odpratávania tovaru v prípade ak loď prepravcu stroskotá. Maximálne poistné plnenie tvorí 10% hodnoty zásielky s horným limitom 8 300€.

Poisťovateľ si môže poistenie dojednať na tzv. ALL RISKS, kedy je prepravovaný tovar poistený proti všetkým rizikám, ktorým môže byť počas trasy vystavený. Treba brať ale ohľad na riziká uvedené vo výlukách. Existuje tu aj forma pripoistenia prepravovanej zásielky, ktorá kryje prípadnú oxidáciu, alebo zmenu farby prepravovanej zásielky. Druhým spôsobom poistenia je NAMED RISKS. Poistenie sa vzťahuje na poškodenie alebo stratu ku ktorej došlo prostredníctvom niektorých z nasledujúcich udalostí. Napríklad požiarom, úderom blesku, víchricou a inými živelnými udalosťami.

Z námorného poistenia prepravovaného tovaru sú okrem bežne udávaných výluk, vylúčené riziká kybernetického útoku. Poistenie sa taktiež nevzťahuje na škody spôsobené poškriabaním, sratou funkčnosti, skratom a prepätím .

Poistná hodnota je stanovená na základe fakturovanej čiastky, ktorá môže byť stanovená ako nová cena alebo časová cena. Nakoľko v našom prípade ide o plavidlo vyrobené v roku 2016 a ešte nepoužívané bola stanovená poistná hodnota novej lode.

V poistnej zmluve sa dojednáva výška spoluúčasti poisteného na poistnom plnení. Poistné plnenie nebude vyplatené v prípade, ak bude vyšetrovaním dokázané, že na prepravu bol použitý technicky nevhodný dopravný prostriedok. „*Vhodným dopravným prostriedkom sa rozumie dopravný prostriedok, ktorý svojim úžitkovými vlastnosťami a technickými*

parametrami zodpovedá druhu prepravovaného tovaru, klimatickým a atmosférickým vplyvom, ktoré môžu na prepravovaný tovar pôsobiť“. Poistné podmienky ďalej stanovujú povinnosť ukončiť vyšetrovanie poistnej udalosti a to do troch mesiacoch od jeho začatia. Pokiaľ ukončenie vyšetrovania nie je možné, je poisťovateľ povinný zaplatiť poistenému zálohu za poistné plnenie. Ako aj u predchádzajúcich poisťovateľov, poistné plnenie je splatné do 15 dní od ukončenia vyšetrovania.

Poistenému vyplýva z poistných podmienok nárok na úhradu zachraňovacích nákladov na prepravovaný tovar, avšak v prípade poisťovne Kooperativa len do výšky 10% z hornej hranice plnenia, dohodnuté pre dané poistenie. Na porovnanie v prípade poisťovne Allianz SP to bolo až 25%.

Na základe žiadosti o cenovú ponuku na poistenie prepravy plavidla poisťovňou Kooperativa, nám bolo vystavené jednorazové poistné v hodnote 2 604,00€. Poistenie kryje všetky, škody ktoré môžu vzniknúť na prepravovanom tovare, okrem rizík uvedených vo výlukách. A to od naloženia až po vyloženie tovaru v cieľovej stanici. Podmienkou v prípade poistnej udalosti je spoluúčasť, na ktorej sa musí poistný podieľať minimálne 5% sadzbou alebo dolným limitom 170€. Poistné krytie je na plnú hodnotu prepravovaného plavidla. Poistenie je automaticky ukončené 60 dní po ukončení plavby. Nižšie uvádzam cenovú ponuku na prepravu vybranej lode, spoločnosťou Kooperativa.

Tab. 4. : Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou Kooperativa

Typ poistenia	Poistená hodnota	Spoluúčasť	Poistné plnenie
Poistenie prepravy plavidla	311 455,00€	5%/ min. 170€	2 604,00€.

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Z uvedenej ponuky vyplýva, že poisťovateľ poskytuje krytie na novú hodnotu prepravovanej lode. Pričom poistený je povinný pri akejkoľvek poistnej udalosti hradiť spoluúčasť vo výške 5% alebo 170€ z celkového vzniknutého poistného plnenia. Poistné za prepravu lode musí poistený uhradiť jednorazovo na účet poisťovateľa a to najneskôr v deň nakladania plavidla na loď prepravcu. Suma za poskytnutú poistnú ochranu je vo výške 2 604,00€.

4.1.3 UNIQA poisťovňa, a.s.

Poistenie prepravy tovaru od spoločnosti UNIQA poisťovňa, a.s. (ďalej len UNIQA) sa vzťahuje na zásielky prepravované vopred dohodnutým spôsobom v poistnej zmluve. Poistiť možno každú peňažne vyjadriteľnú zásielku pri ktorej má poistený záujem, aby

riziko a následné možné škody vznikajúce pri preprave neznášal sám. Na rozdiel od poisťovne Allianz SP a Kooperativa, poisťovňa UNIQA neposkytuje poistenie námorného plavidla. A teda v tomto prípade uvažujeme o zásielke ako takej. Tovar prepravovaný na palube lodi, je poistený len v prípade, ak je uložený v uzavretom kontajnery poprípade pevne pripevnený odborne zaškoleným personálom. V prípade, ak je tovar uložený v kontajnery, je tovar poistený rovnako, akoby bol v podpalubí a to aj pre riziko pádu alebo strhnutia vlnou do mora.

Rozsah poistenia zásielky členíme na ALL RISKS. Týmto poistením sa kryjú poškodenia, zničenie, krádež alebo iné znehodnotenia prepravovaného tovaru. Najviac sa pri poistení ALL RISKS kryjú aj náklady spojené so spoločnou haváriou, ako aj náklady vynaložené na zachraňovacie účely. Druhým spôsob poistnej ochrany je tzv. NAMED RISKS COVERAGE, a teda v poistnej zmluve sú presne uvedené riziká, ktoré chce poistený v rámci prepravy tovaru preniesť na poisťovateľa. Tretí a posledný variant poistenia prepravy tovaru je tzv. LIMITED COVERAGE, teda poistenie proti najzávažnejším rizikám. Ide predovšetkým o požiar, výbuch, zrážka s inou loďou, alebo núdzové vyloženie zásielky v prístave.

Zaujímavosťou v poistných podmienkach poisťovne UNIQA je, že v prípade, ak prerušenie prepravy trvá viac ako 48 hodín, a to z dôvodu záplav, nízkeho stavu vôd alebo iných nepriaznivých poveternostných podmienok, pričom je zásielka naložená je platnosť poistenia prerušená a znovu platná od momentu obnovenia prepravy.

Ak by poistený prepravoval zásielku na lodi, ktorá nato nemá technickú spôsobilosť, poprípade by došlo k úmyselnému poškodeniu zásielky, poisťovateľ si vyhradzuje právo nevyplatiť poistné plnenie. Medzi ďalšie výluky uvedené poisťovateľom v poistných podmienkach zaraďuje škody spôsobené prirodzenými vlastnosťami prepravovaného tovaru, akými môžu byť napríklad vysychanie, lom, oxidácia a iné. Pokiaľ prepravca manipuluje so zásielkou neodborne, alebo náklad neuloží korektne, poisťovateľ môže vypovedať poistné plnenie. Poisťovňa UNIQA uvádza vo svojich poistných podmienkach, že medzi tovar, za ktorý neprevezmú riziko, patria napríklad prevozy živých zvierat, šperkov, umeleckých diel, zbraní a iné ťažko peňažne hodnotiteľné predmety.

Ako uvádza spoločnosť UNIQA v poistných podmienkach, poistenie začína okamihom, kedy po bezchybnom naložení zásielky opúšťa plavidlo miesto odoslania stanovené v poistnej zmluve. Naopak poistenie končí v okamihu keď začne vykladanie zásielky v mieste určenia, alebo uplynutím 30 dní po vyložení zásielky v mieste určenia.

Poist'ovňa UNIQA si vyžaduje, aby sa poistné zaplatilo jednorazovo, pričom musí byť zaplatená najneskôr v deň začatia platenia poistenia. Ak by však vznikla škoda na prepravovanom tovare, je poistený povinný platiť spoluúčasť a to najmenej 10% z celkovej poistnej škody, pričom však minimálna spoluúčasť je stanovená sumou 1 000€.

Poist'ovňa vo svojich poistných podmienkach stanovuje povinnosť poistenému uhradiť príspevok až do výšky 5% z poistného plnenia v prípade, ak dôjde k spoločnej havárii, alebo náklady na zachraňovanie prepravovaného tovaru. Výnimkou sú však zachraňovacie náklady, ktoré písomne schváli poisťovateľ, pri nich platí povinnosť poisťovateľa uhradiť takto vzniknuté náklady v plnej výške poistenému.

Platnosť poistenia je obmedzená výberom vhodného dopravného prostriedku. V námornej doprave možno použiť len lode, ktoré majú platné osvedčenie vystavené niektorou z už spomínaných klasifikačných spoločností. Poist'ovňa UNIQA člení poistné plnenie vyplývajúce zo vzniknutých škôd, a to podľa toho, či ide o stratenie tovaru, poškodenie, alebo predaj tovaru pred ukončením trasy, na ktorú bol poistený. Pri každom z uvedených možností určuje rôznu výšku plnenia.

Tab. 5. : Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou UNIQA

Typ poistenia	Poistená hodnota	Spoluúčasť	Poistné plnenie
Poistenie prepravy plavidla	311 455,00€	10% min. 1 000€	1 684,38€

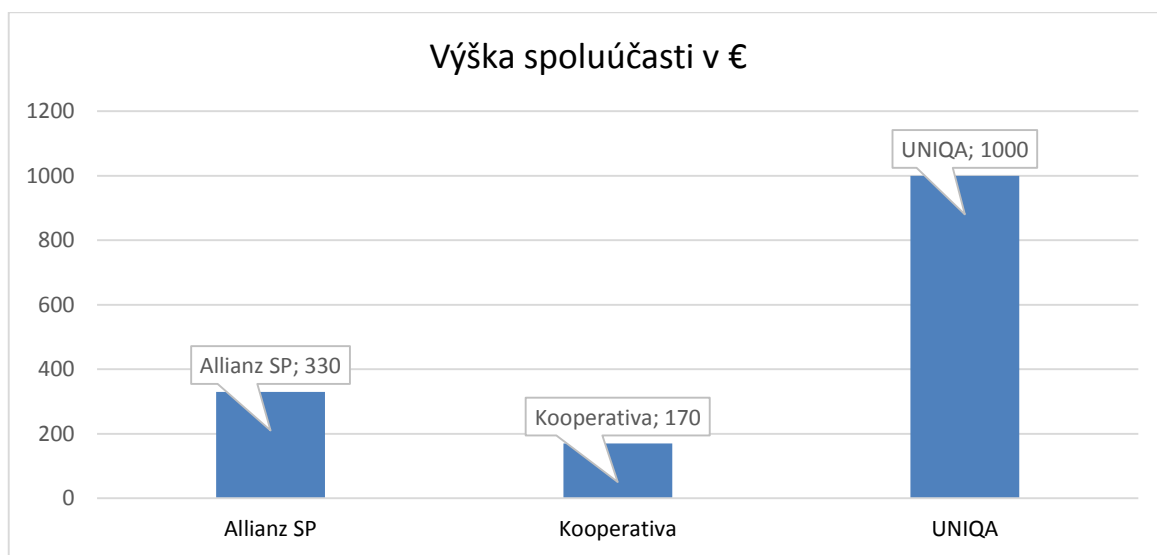
Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Ako vyplýva z tabuľky uvedenej vyššie, v prípade poistenia vybraného plavidla na prepravu z Miami do Splitu je jednorazové poistné stanovené v hodnote 1 684,38€. Pričom v prípade, ak nastane poistná udalosť, poisťovateľ poskytuje krytie na plnú sumu nového plavidla, teda 311 455,00€. Treba brať do úvahy, že na každej poistnej udalosti a následnom poistnom plnení sa poistený musí podieľať spoluúčasťou vo výške 10% pričom v peňažnom vyjadrení spoluúčasť musí byť minimálne 1 000€. Ide o jedinú sadzbu, ktorú poisťovateľ uvádza. Poistenie prepravy tovaru, nie je možné dojednať bez spoluúčasti.

4.1.4 Porovnanie vybraných produktov pre námorné poistenie tovaru

Na základe zozbieraných cenových ponúk na poistenie prepravy vybraného predmetu v našom prípade luxusného plavidla v hodnote 311 455,00€ s DPH, nám boli vypracované ceny poistného a spoluúčasti za prenos rizík vyskytujúcich sa v oblasti námornej prepravy.

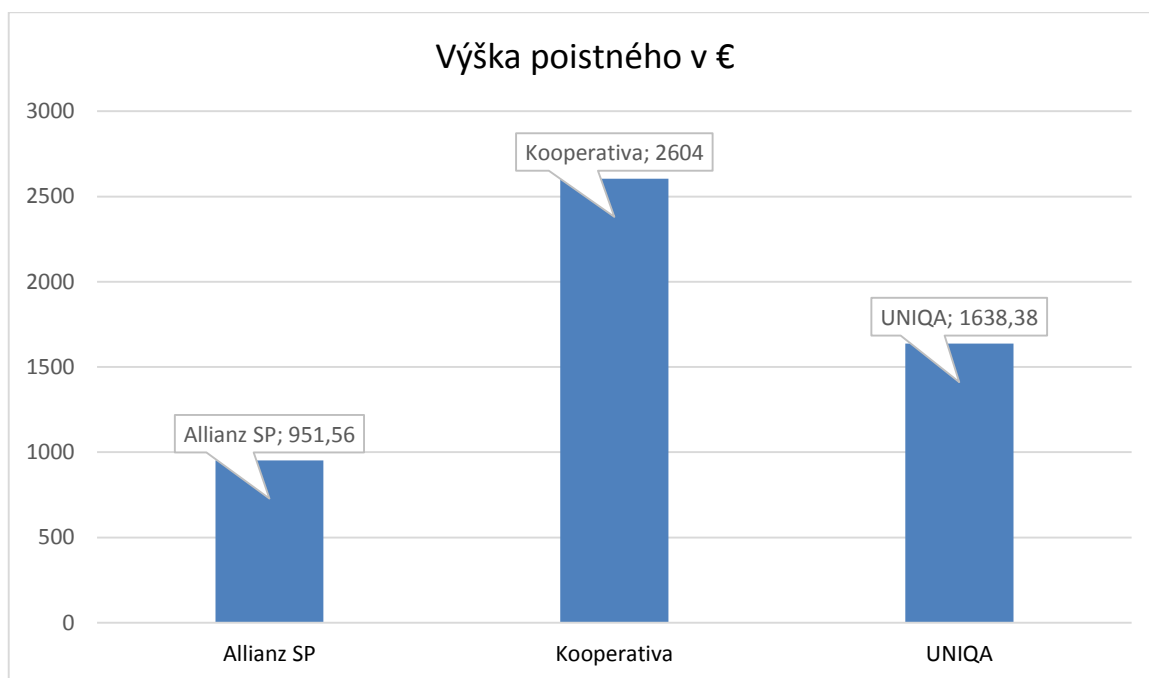
Graf 3.: Porovnanie spoluúčasti na PP – poistenie prepravy tovaru



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenových ponúk

Ako môže vidieť na uvedenom grafe, je evidentné, že najlepšiu ponuku týkajúcu sa výšky spoluúčasti poisteného na prípadné poistné plnenie, nám poskytuje z pomedzi vybraných poskytovateľov poisťovňa Kooperativa. Ide však o variantu, kedy poistený zaplatí z celkovej vzniknutej škody 5% alebo finančne vyjadrenú čiastku s dolným limitom 170€. Výška spoluúčasti závisí predovšetkým na výške poistnej udalosti. Najhoršie dopadla poisťovňa UNIQA, ktorá si pri vzniknutej škode bude od poisteného nárokovat' spoluúčasť minimálne vo výške 1000€. Ďalším dôležitým faktom je aj to, že poisťovňa Kooperativa a UNIQA neurčujú maximálnu hranicu spoluúčasti, a teda v prípade totálnej škody by sme pri týchto poisťovateľoch zaplatili spoluúčasť približne 15 000 - 30 000€, zatiaľ, čo pri poisťovni Allianz SP by sa jednalo len o sumu s horným limitom 3 300€, teda skoro jednu desatinu. Nám však nejde o výšku spoluúčasti, i keď aj tá, keď už dôjde k najhoršiemu je dôležitá. Pre nás sú predovšetkým dôležité fakty, ako cena a podmienky.

Graf 4.: Porovnanie výšky poistného za poistenie prepravy tovaru



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenových ponúk

Na základe uvedeného grafu sa na čelo dostala poisťovňa Allianz SP. Treba ale zdôrazniť, že zatiaľ čo poisťovňa Allianz SP poskytuje poistenie prepravy lode formou havarijného poistenia, pre poisťovne Kooperativa a UNIQA ide o špeciálny produkt. Allianz SP, najväčšia poisťovňa na Slovensku, ponúka túto formu poistenia za najvýhodnejšiu cenu a to 951,56€, pričom preprava môže trvať maximálne tri mesiace a na poistné krytie to nebude mať vplyv. Obdobne to je aj pri poisťovni Kooperativa, kde je však cena poistného v hodnote 2 604,00€, zlatý stred pre výšku poistného je UNIQA s poistným vo výške 1638,88€. Ponúka však najmenej výhodné podmienky hlavne čo sa týka dĺžky trvania plavby a množstvu výluk z poistného krytia.

Na základe cenových ponúk od vybraných poskytovateľov námorného poistenia prepravy tovaru a ich všeobecných poistných podmienok sme zostavili porovnanie uvedené v tabuľke 6. Tabuľka obsahuje riziká, ktoré sú charakteristické pre prepravu tovaru a pri ktorých sme našli rozdiely v krytí. Ako vyplýva aj z tabuľky, poisťovňa Kooperativa kryje najviac z vybraných rizík, ale zase treba podotknúť, že poistný produkt poskytuje za najvyššie poistné.

Pri zameraní na vybrané riziká, akým je napríklad oxidácia prepravovaného tovaru, jediná poisťovňa, ktorá toto riziko nekryje je Allianz SP, tento fakt môžeme pripísať hlavne tomu, že ide o formu havarijného poistenia. Pri zvyšných poisťovateľoch je uvedené vo výlukách, že riziko oxidácie sa nevzťahuje na tovar, pri ktorom je oxidácia prirodzenou

vlastnosťou. Ďalší rozdiel v krytí rizík platí pre očakávaný zisk z prepravovaného tovaru. Tu treba zdôrazniť, že poisťovňa Kooperativa a UNIQA, poskytujú toto krytie až do výšky 10% poistnej hodnoty prepravovaného tovaru. Krytie vo výške 10% je všeobecne zaužívaný štandard, a teda výsledná suma prepravovaného tovaru s prihliadnutím na toto riziko je 110% skutočnej hodnoty. V našom prípade sa jedná o prevoz lode v súkromnom vlastníctve, a preto riziko očakávaného zisku nie je pre nás zaťažujúce. Ako to už pri preprave býva, mnohé poškodenia pri preprave loďou môžu vzniknúť prostredníctvom hmyzu alebo hlodavcov. Toto riziko ako jediný z pomedzi poskytovateľov kryje poisťovateľ Allianz SP. Uvedené škody kryjú poisťovatelia na plnú sumu s tým, že poistenie je možné dojednať len so spoluúčasťou. Poisťovatelia sa zhodujú v mnohých bodoch v oblasti výluk a rozsahu poistenia. Ako príklad sme uviedli riziká oneskorenia dodávky, požiaru, výbuchu. Pri cieľi nami vybranej prepravy nie je smerodajné riziko oneskorenia a prípadne vzniknuté škody, ale škody vzniknuté požiarom, alebo iným poškodením prepravovanej lode sú pre nás zaujímavejšie. Takto vzniknuté poškodenia sú plne kryté. Zhodu u poisťovateľov môžeme nájsť aj pri výlukách pre oblasť, terorizmu, vojny, štátnych zásahov. Všetky takto vzniknuté škody poisťovatelia odmietajú uhradiť. A teda tieto škody ostávajú plne na vrub majiteľa prepravovanej lode.

Jedným z najväčších rizík pri námornej doprave sú poveternostné podmienky, akými sú víchrica, sneh, ľad, slnko a iné. Škody na prepravovanom tovare vzniknuté poveternostnými podmienkami kryje jedine poisťovateľ Allianz SP. Posledným z porovnávaných rizík je priamy úder blesku do prepravovaného tovaru. Toto riziko spadá do krytia jediného poisťovateľa a tým je Kooperativa, ktorá si na krytie týchto rizík tvorí rezervu z niekoľko násobne drahšieho poistného v porovnaní s ostatnými poisťovateľmi.

Na základe uvedených zistení a cenových ponúk od vybraných poisťovateľov by sme na poistenie prepravy lode z Miami do Splitu vybral spoločnosť Allianz SP. Ako sme uviedli, v porovnaníach týkajúcich sa poistného, spoluúčasti a zmluvy poskytuje najférovejšie podmienky. Pri ponechaní si rizík, ktorým veľkú váhu neprikladám je najvýhodnejšie poistenie od Allianz SP. Najväčšie riziká ako poškodenie prepravovaného tovaru, potopenie, strata, sú kryté. Pri porovnaní s poisťovateľom Kooperativa ide o tretinovú cenu a ako sme už uviedli podmienky v oblasti najzávažnejších rizík sú si viac menej identické.

Tab. 6. : Porovnanie poistných podmienok vybraných poisťovateľov

Poistná udalosť	Allianz SP	Kooperativa	UNIQA
Oxidácia	X	✓	✓
Očakávaný zisk	X	✓	✓
Oneskorenie	X	X	X
Škody hmyzom, hlodavcami	✓	X	X
Priamy úder blesku	X	✓	X
Poveternostné podmienky	✓	✓	X
Požiar/Výbuch	✓	✓	✓

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe všeobecných podmienok poisťovateľov

4.2 Poskytovatelia námorného poistenia plavidiel

Na tento prieskum sme si vybrali troch poskytovateľov námorného poistenia plavidiel, ku ktorým sa dá na Slovensku dopracovať. Porovnávať budeme podmienky stanovené v poistnej zmluve k povinnému zmluvnému poisteniu, havarijnému poisteniu a poisteniu osôb. K jednotlivým typom poistenia uvedieme aj príslušné ceny poistného, vypracované presne na vybrané plavidlo.

Ako sme už na začiatku uviedli cenové ponuky v tejto práci, boli vypracované na luxusné plavidlo v hodnote 311 455,00€. Pod touto sumou rozumieme hodnotu lode aj s vybavením, teda čiastku na základe, ktorej boli vypracované jednotlivé sadzby poistného. Pre porovnanie podmienok v oblasti námorného poistenia plavidiel sme vybrali nasledujúcich poskytovateľov tohto typu poistenia. Poskytovatelia námorného poistenia plavidiel sú Pataenius Yacht Insurance, Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s. a Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG.

Treba poznamenať, že na základe prieskumu medzi predajcami lodí a majiteľmi, všetci odporúčajú poisťovňu Pataenius, dôvody si uvedieme nižšie. Predovšetkým, ale musíme brať na vedomie, že Pataenius sa zameriava výlučne na námorné poistenie plavidiel, zatiaľ, čo zvyšný dvaja poskytovatelia fungujú, ako univerzálne poisťovne.

V ďalšej časti si porovnáme poistné podmienky u vybraných poskytovateľov námorného poistenia plavidiel v rámci, ktorých porovnáme podmienky pre oblasť povinného zmluvného poistenia a havarijného poistenia. Ku každému typu poistenia uvedieme cenu poistného, ktorú na poskytol poisťovateľ.

4.2.1 *Pantaenius Yacht Insurance*

Spoločnosť Pantaenius Yacht Insurance (ďalej len Pantaenius), bola pomenovaná po jej zakladateľovi Johann C. Pantaenius v Hamburgu 1899. V roku 1997 vznikli v spoločnosti dve divízie a to Pantaenius Vericherungsmakler GmbH, v ktorej pôsobili a poskytovali tradičné poistenia makléri a Pantaenius GmbH, ktorá sa venovala výhradne poisteniu lodí.

Poisťovňa v súčasnosti patrí medzi svetové špičky v oblasti námorného poistenia plavidiel, pričom sa člení na tri divízie v oblasti poisťovania. Dve z nich sme už spomenuli, tou treťou je divízia zaoberajúca sa online poistením. Pantaenius, ako prvá poisťovacia spoločnosť v oblasti plavidiel poskytuje možnosť uzavrieť kompletne poistenie prostredníctvom internetu a to v krajinách, akými sú napríklad Nemecko, Veľká Británia, Rakúsko a iné.

Pantaenius patrí medzi najviac rozšírených poskytovateľov poistenia v Európe a v súčasnosti je u nej poistných viac ako 65 000 klientov. Je jedinou lodnou poisťovňou, ktorá poskytuje komunikáciu v 8 rôznych svetových jazykoch a ktorá každoročne vybavuje viac ako 5500 poistných udalostí pre oblasť námorného poistenia plavidiel. Poisťovňa Pantaenius vytvorila celosvetovú sieť pobočiek, prostredníctvom ktorých je pripravená pomôcť svojim zákazníkom 24 hodín denne/7 dní v týždni.³⁶

Pantaenius ponúka najľahovejšie poistné podmienky, pričom základom je stanovenie fixnej poistnej sumy, ktorá je v prípade úplnej straty plavidla bez akýkoľvek zrážok vyplatená. Tento princíp vyplatenia poistného plnenia bez spoluúčasti v prípade straty plavidla, neposkytuje iný poisťovateľ na trhu. Okrem poistenia plavidiel jej patrí prvenstvo medzi produktami pre oblasť krytia rizík spojených s vedľajšími činnosťami a vodnými športami, ktoré nie sú bežne dostupné.

³⁶ Pantaenius Yacht Insurance. Solution for yacht and motor boat owners. [online]. [cit. 2016-10-03]. Dostupné na internete: <<http://www.pantaenius.co.uk/en/insurance/solution-for/insurance-for-yacht-and-insurance-for-motor-boats.html>>

Každý z predajcov lodí v Bratislave odporúča poistenie lode cez Pantaenius a dôvodom sú najlepšie skúsenosti a férový prístup. V nasledujúcej časti si priblížime produkty poisťovne a bližšie si ich zadefinujeme. Ako sme už na začiatku spomínali stále pracujeme s cenovými ponukami, ktoré boli vypracované na poistenie lode Bavaria Sport 400 HT.

Havarijné poistenie poskytované spoločnosťou Pantaenius je ako jediné, ktoré Vám v prípade straty plavidla uhradí celú výšku skutočnej hodnoty plavidla a to bez spoluúčasti. Majiteľ lode si teda nemusí robiť starosti s našetrením na novú loď, ale rovno si ju na základe poistného plnenia môže dopriať. Medzi ďalšie škody pri ktorých poistený nebude povinný platiť spoluúčasť zaraďujeme aj škody vzniknuté požiarom, vykradnutím alebo prevozom plavidla. Pre lepšiu predstavu uvediem pre spoločnosť Pantaenius benefity v oblasti havarijného poistenia. Poistené krytie je tzv. ALL RISKS teda, poisťovateľ preberá na seba riziko potopenia, požiaru či haváriu lode. Ďalším pre majiteľa lode veľkým benefitom je, že v prípade poškodenia lode, kedy budú potrebné na opravu nové diely, poisťovateľ hradí tieto nové diely v plnej sume. Ako vieme, loď je len stroj a môže sa hoci kedy pokaziť. Toto riziko taktiež kryje poisťovateľ. Bez okolkovania uhradí za Vás náklady na dotiahnutie plavidla do prístavu, poprípade vytiahnutie lode z dna mora, ak sa potopí, a to všetko samozrejme, bez spoluúčasti. Pokiaľ sa stane porucha lode počas plavby, ktorej príčinou je poistené riziko, Pantaenius hradí ubytovacie náklady pre kapitána a posádku až do 5 000€. Ako jediný poisťovateľ pre poistenie plavidiel poskytuje krytie škôd na materiály lode, ktoré vznikli zlou konštrukciou alebo chybou materiálu. Samozrejme, škody spôsobené úmyselne sa nachádzajú vo výlukách. Týkajúc sa prepravy plavidla tak isto ako aj odstavenie počas zimnej sezóny, poprípade opravy v doku, tieto všetky riziká sú kryté štandardne v havarijnom poistení. Benefitom pre zákazníkov je služba rýchlej pomoci. Zahŕňa náklady na asistenčnú službu. Ide o opravu lode v prípade, že sa stane nepojazdnou, poprípade ak Vám dôjdu pohonné hmoty. Náklady tejto asistenčnej služby sú kryté do výšky 10 000€. Všetko, čo sme teraz uviedli sú benefity, ktoré Vám v žiadnej inej poisťovni pre poistenie lode nedajú štandardne, a ako bonus v rámci havarijného poistenia plavidla sú poistené aj škody spôsobené prívesným vozíkom, ktorý je súčasťou plavidla.

V poistných podmienkach sú uvedené výluky, kedy poisťovateľ nehradí žiadne poistné plnenie. Ako príklad odmietnutia poistného plnenia môžeme uviesť, ak sa preukáže chyba spôsobená pracovníkom, ktorý loď staval. Poistenie nezahŕňa škody spôsobené počasím, pod ktorým rozumieme vplyv dažďa, slnka, snehu, mrazu. Medzi ojedinelé výluky

môžeme zaradiť škody na umeleckých dielach, ktorých hodnota presahuje 5 000 €. Všetky škody na umení presahujúce túto čiastku budú uhradené len do limitu. Ďalším z rizík, ktoré poistenie plavidla nekryje, je riziko krádeže lode v momente, keď je loď prepravovaná, pričom na toto riziko nebolo dojednané pripoistenie v poistnej zmluve. Ak by sa jednalo o prepravu lode prepravcom formou iného plavidla, riziká vyskytujúce sa pri preprave ako poškodenie a iné spadajú pod havarijne poistenie. V tabuľke uvádzam sadzby na KASKO poistenie vybraného luxusného plavidla v hodnote 311 455€. Národné poistenie plavidla bolo počítané pre prípad, že plavidlo bude kotviť v Stredozemnom mori, a to za podmienok, že bude dvakrát ročne prevážaná z Bratislavy do Splitu za účelom uskladnenia.

Tab. 7. :Havarijné poistenie plavidla - Pantaenius

Výška spoluúčasti	Výška poistného
Spoluúčasť 2 000€	2 058,04 €
Spoluúčasť 1 500€	2 369,48€
Spoluúčasť 1 250€	2 525,20€

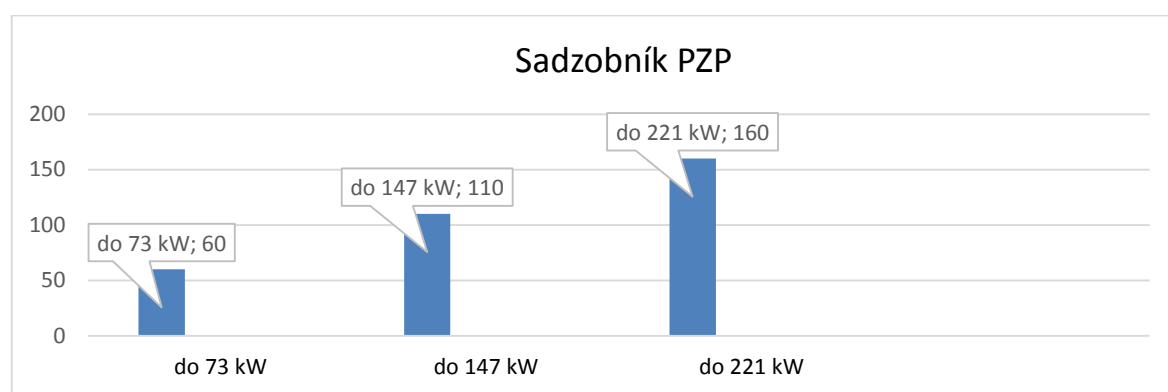
Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Povinné zmluvné poistenie plavidla kryje škody, ktoré poistený môže spôsobiť tretej osobe. Medzi tieto škody zaradíme: škody na zdraví a majetku. Poistenie sa vzťahuje tak na kapitána lode, ako aj na jeho posádku. Opäť môžeme spomenúť pár špeciálnych benefitov pre poistenie od spoločnosti Pantaenius. Napríklad v prípade, ak Vám niekto iný spôsobí na Vašej lodi škodu a nie je schopný ju uhradiť. Náklady na opravu Vašej lode budú kryté v plnej výške. Túto možnosť krytia rizika neposkytuje iný poisťovateľ. Pokiaľ sa plavidlo ocitne v núdzi a vyšle signál pomocou systémov EPIRB alebo DSC, všetky náklady asistenčnej služby budú hradené v poistnom plnení. Pokiaľ Vám bude loď zabavená, spoločnosť Pantaenius uhradí poplatky až do výšky 100 000€ na znovu získanie Vášho plavidla. Poistenie kryje aj právne náklady na obhajobu v prípade, ak bude dokázané, že ste na Vás tretia strana neoprávnene podala oznámenie. Ako jediná spoločnosť poskytuje krytie škôd spôsobených predmetmi prislúchajúce vodným športom, pokiaľ sú ako súčasť lode. Ďalej kryje riziko pri ktorom môže dôjsť k úniku paliva, alebo inej látky, ktorá by mohla znečistiť vodu. Náklady z toho vyplývajúce kryje poisťovateľ v plnej výške. Pokiaľ má kapitán uzatvorené povinné zmluvné poistenie, sú nim kryté aj škody, ktoré spôsobí inou požičanou loďou. Uvedené benefity poskytuje klientom poisťovateľ Pantaenius, ako jediný v oblasti námorného poistenia plavidiel.

Ako je uvedené v tabuľke nižšie maximálny limit na plnenie peňažného odškodnenia je pri všetkých troch variantoch 6. 000 000,00€. Oblasť platnosti poistenia je totožná s oblasťou platnosti havarijného poistenia. Zo zákonného poistenia sú vylúčené riziká akými sú napríklad spôsobenie škody na cudzom majetku, pričom hodnota škody nepresiahne 200€. Ako ďalšiu výluku by sme uviedli škody spôsobené zamestnancom na lodi, pričom na toto riziko nemá zamestnanec uzatvorené pripoistenie.

Výška poistného v prípade PZP je závislá obdobne ako pri motorových vozidlách od výkonu v kW. V grafe uvedenom nižšie uvádzam platný sadzobník, avšak pre lode, ktorých motor má výkon vyšší ako 221kW sa cenová ponuka robí individuálne.³⁷

Graf 5.: Sadzobník povinného zmluvného poistenia - Pantaenius



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Ako vyplýva z hore uvedeného grafu, sadzobník je platný len pre lode do 221kW. Loď na ktorú sme dali vypracovať cenovú ponuku má však dva motory o celkovom výkone 442kW. V tabuľke nižšie uvádzam výšku poistného pre rôzne prípady krytia výšky poistnej škody pre nami vybrané plavidlo.

Tab. 8. :Povinné zmluvné poistenie Pantaenius

Možnosti krytia PZP	Výška poistného
Limit pre zranenie a škody na majetku 6. 000 000,00€ Peňažný limit 6. 000 000,00€	271,93€
Limit pre zranenie a škody na majetku 8. 000 000,00€ Peňažný limit 6. 000 000,00€	327,01€
Limit pre zranenie a škody na majetku 10. 000 000,00€ Peňažný limit 6. 000 000,00€	381,10€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

³⁷IMIDJEX spol. s r.o. 2008.Orientačné sadzby zákonného poistenia. [online] 2008 [cit. 2016-20-03]. Dostupné na internete: < <http://imidjex.sk/poistenie-plavidiel/>>

Pre lepšie porovnanie sme vybrali najlacnejšiu variantu, nakoľko aj tento variant je omnoho výhodnejší v porovnaní s ponukami od konkurenčných poisťovateľov. Maximálne poistné plnenie je v hodnote 6 000 000,00€, pričom tejto poistnej ochrane prislúcha ročné poistné vo výške 271,93€.

Poistenie osôb na lodi kryje riziká, ktoré vyplývajú členom posádky poisteného plavidla. Nižšie v tabuľke môžete vidieť, aké varianty krytia tohto rizika poisťovateľ Pantaenius ponúka. Dôležité je poznamenať, že ak dôjde k poistnej udalosti, kedy by bolo zranených viac členov posádky, suma poistného plnenia je delená počtom osôb, ktorým na základe zmluvných podmienok plyní nárok na poistné plnenie. Ako jediný poisťovateľ na trhu poskytuje krytie rizík a následné poistné plnenie za škody, či už zranenie alebo invaliditu, vzniknuté pri vykonávaní vodných športov. Náklady spojené s vyhladávaním a následnou záchranou plavidla vrtuľníkom sú hradené až do výšky 50 000€. Ak by došlo k úrazom na palube, poisťovateľ kryje náklady spojené s liečbou v hornom limite 50 000,00€ v rámci Európy a 100 000,00€, pokiaľ sa liečba uskutočňuje za hranicami Európy. Územná platnosť tohto poistenia je v rámci celého sveta.

Poistenie osôb kryje posádku lode, ako aj jeho hostí, ktorý sú na palube za súkromným účelom. V prípade, ak sa posádka rozhodne, že pôjde na výlet v prístave, kde ich loď kotví a výlet netrvá viac ako 48 hodín, sú riziká úrazov spojené s výletom taktiež kryté. Do pozornosti určite treba dať, že poistenie osôb kryje aj škody spôsobené majiteľovi v momente, kedy robí na lodi zimnú údržbu. Za možno nečakané riziko obsiahnuté v poistení osôb považujeme krytie rizika spojeného s vyťahovaním a vložením plavidla do mora

Poistné plnenie v prípade úrazu vyplýva na základe sadzobníka uvedenom v poistných podmienkach, v ktorom sú uvedené percentuálne hodnoty jednotlivých úrazov. Ako príklad uvediem úraz ruky, za ktoré poisťovateľ vyplatí 75% poistnej sumy. Inou možnosťou je prípad úrazu na prste, kedy poistné plnenie tvorí len 10% celkovej poistnej sumy. Zaujímavosťou poistenia je krytie nákladov až do výšky 10 000,00€ vyplývajúcich z prepravy lode do domovského prístavu, taktiež rovnakou čiastkou sú kryté aj náklady spojené s lekáorskými poplatkami či drobnejšími chirurgickými zákrokmi.

V tabuľke nižšie uvádzam výšku ročného poistného osôb na vybrané plavidlo a k tomu prislúchajúce poistné plnenia pre jednotlivé varianty poistenia. Opäť keďže poisťovňa Pantaenius poskytuje bezkonkurenčné podmienky, rozhodli sme sa vybrať najlacnejšiu variantu poistného vo výške 58,75€. Poistenie poskytuje poistné plnenie pre členov posádky v prípade smrti do 75 000,00€ a pre prípad invalidity 150 000,00€. Pri

porovnaní ceny poistného a množstvu rizík, ktoré poisťovateľ poskytuje je cena nanajvyšš férová a adekvátna.

Tab. 9. :Poistenie osôb Pantaenius

Možnosti krytia	Výška poistného
Pre prípad smrti 75 000,00€ V prípade invalidity 150 000,00€	58,75€
Pre prípad smrti 150 000,00€ V prípade invalidity 300 000,00€	115,00€
Pre prípad smrti 225 000,00€ V prípade invalidity 450 000,00€	171,25€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Na záver je treba zhodnotiť poistenie plavidla od spoločnosti Pantaenius. Na základe cenovej ponuky môžeme vyvodiť záver, že celkové poistenie lode touto spoločnosťou v prípade, ak sa poistenie uzatvára na fyzickú osobu žijúcu na Slovensku vychádza na 2 389,71€. Táto suma je kalkulovaná s najnižšími možnými spoluúčasťami, aké poisťovateľ ponúka. Musíme si však uvedomiť, že poistná hodnota je vo výške 311 455€, a teda poistná sadzba netvorí ani jedno percento z poistnej sumy. Spoločnosť Pantaenius patrí medzi svetovú špičku v oblasti poisťovania lodí a to hlavne z dôvodu, že je to ich jediná oblasť poisťovania, ktorou sa zaoberajú. Produkty spoločnosti na krytie rizík spojených s poistením námorného plavidla sú neporovnateľne lacnejšie, ako si neskôr ukážeme, a to aj napriek tomu, že limity poistných plnení sú násobne vyššie ako u konkurenčných poisťovateľov.

Tab. 10. :Výsledná suma poistného - Pantaenius

Typ poistenia	Výška poistného
Havarijne poistenie	2 058,04€
Povinné zmluvné poistenie	271,93€
Poistenie osôb na palube	58,75€
Σ	2 389,71€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

4.2.2 Allianz – Slovenská poisťovňa, a.s.

Korene spoločnosti Allianz SP siahajú až do roku 1919. Jednoznačne ju radíme medzi lídrov v oblasti poisťovacích služieb poskytovaných na území Slovenskej republiky. Patrí medzi členov skupiny Allianz Societas Europea, ktorá spravuje zmluvy miliónom klientom po celom svete. Na Slovenskom trhu pôsobí ako najväčšia univerzálna poisťovacia

spoločnosť, ktorá ponúka množstvo inovatívnych produktov. Značka Allianz SP je všeobecne uznávaná širokou verejnosťou.³⁸

Allianz SP je jedna z dvoch na Slovensku sídliačich poisťovní, ktorá poskytuje námorné poistenie pre oblasť poistenia plavidiel. Avšak ako si ukážeme, nedokáže cenovo ani ponúkaným krytím konkurovať poisťovateľovi Pantaenius. V ďalšej časti budeme pracovať s cenovou ponukou na námorné poistenie plavidla od spoločnosti Allianz SP, pričom musím podotknúť dve skutočnosti. Ponuka poistenia bola robená oddelením underwritingu. Treba uviesť fakt, že poisťovňa by za normálnych okolností neposkytla poistenie na nami vybranú loď bez osobnej obhliadky. Poistenia plavidiel poskytuje bez obhliadky pokiaľ ich nadobúdacia cena je nižšia ako 250 000,00€.

Povinné zmluvné poistenie poskytované spoločnosťou Allianz SP sa vzťahuje na každého, kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou poistením plavidlom. Poistenie kryje škody spôsobenej tretej osobe na zdraví, majetku a na ušlom zisku. Ako uvádzajú poisťné podmienky, ktoré musím konštatovať sú naozaj niekoľko násobne obsiahnejšie, ako tomu bolo u spoločnosti Pantaenius, z územnej platnosti sú vylúčené najrizikovejšie štáty Stredomoria akými sú Líbya, Egypt, Libanon, Izrael a iné. Týkajúc sa výluk z poistenia môžeme medzi špecifické zaradiť škody vzťahujúce sa výkonu loveckého práva. Spoločnosť Allianz SP uvádza vo svojich poisťných podmienkach, že nekryje akékoľvek škody týkajúce sa životného prostredia vrátane znečistenia vody. Medzi ďalšie riziká, ktoré nekryje a sú uvedené vo výlukách radíme, rozšírenie nákazlivých chorôb ľudí, zvierat alebo rastlín. Poistenie nekryje ani prípadné škody spôsobené na majetku rodinného príslušníka, alebo osoby žijúcej v jednej domácnosti s poisteným.

Ako je uvedené v poisťných podmienkach formy platenia poisťného sú rôzne. Poisťovateľ ponúka rôzne varianty platenia poisťného. Poistený môže zaplatiť poisťné jednorazovo, polročne alebo štvrťročne. Pokiaľ je poistenie dojednané štvrťročne, poisťovateľ si účtuje jednorazovú prirážku vo výške 5% z ročného poistenia. Ak sa však poistený rozhodne uhradiť poistenie polročne, v tomto prípade tvorí jednorazová prirážka 3% z ročného poistenia.

Zánik poistenia v Allianz SP je v poisťných podmienkach rozsiahlejší pri porovnaní so spoločnosťou Pantaenius, považujeme za podstatné uviesť aj tieto podmienky. Poisťovateľ aj poistený môžu vypovedať poisťnú zmluvu v prípade nastátia poisťnej udalosti,

³⁸ Allianz SP. Základné informácie o spoločnosti. [online]. [cit. 2016-13-03]. Dostupné na internete: <<http://www.allianzsp.sk/spolocnost>>

a to do jedného mesiaca od jej zaevidovania, pričom výpovedná lehota je 15 dní. Poistenie zaniká taktiež zmenou prevádzkovateľa plavidla, pričom túto skutočnosť je povinný poistený oznámiť poisťovateľovi do 7 dní. Ďalšou možnosťou zániku povinného zmluvného poistenia je doručenie výpovede jednou zo zmluvných strán a to najneskôr do 6 týždňov pre uplynutím poistného obdobia.

Tab. 11. : Povinné zmluvné poistenie – Allianz SP

Limit plnenia	Výška poistného
Horná hranica 500 000,00€	300€
Horná hranica 1 000 000,00€	380€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Na základe cenovej ponuky z poisťovne Allianz SP môžeme konštatovať, že výška poistného za povinné zmluvné poistenie pre rovnaké plavidlo je vyššia, a to aj za podmienok, že poisťovateľ kryje len 1/12 výšky škody v porovnaní s poisťovateľom Pantaenius. V záverečných vyhodnoteniach budeme pracovať s lacnejšou variantov a teda, že poisťovateľ bude kryť škody do výšky 500 000,00€, pričom ročné poistné za poskytnutú ochranu bude 300€.

Havarijné poistenie je v poistných podmienkach poisťovateľa definované, ako krytie rizík zapríčinených haváriou, živelnou udalosťou, vandalizmom alebo požiarom. Poistenie sa vzťahuje na plavidlo pokiaľ je v územnej platnosti poistenia, a to aj za podmienok, že buď je v toku, vyťahuje sa či vkladá do vody.

Medzi špecifické výluky z poistenia môžeme zaradiť škody spôsobené na nezabezpečenom prívese, ako aj škody spôsobené neodborným nakladaním alebo upevňovaním plavidla na prívesný vozík slúžiaci na prepravu. Treba uviesť fakt, že ani havarijné poistenie nekryje škody spôsobené na životnom prostredí. Medzi ďalšie výluky patria škody, ktoré sú spôsobené vekom plavidla, hrdzou, hmyzom, hlodavcami. Pri poisťovni Pantaenius boli tieto riziká čiastočne pokryté bez potreby pripoistenia. Riziko poškodenia plavidla odstavenom na parkovisku bez prítomnosti posádky alebo iného dohľadu sú taktiež na základe poistných podmienok vylúčené z poistného plnenia. Na rozdiel od poisťovateľa Pantaenius, poisťovateľ Allianz SP kryje škody, ktoré vzniknú na plavidle len pri rekreačných aktivitách. Riziká pri športovom pretekaní poisťovateľ nekryje ani v žiadnom z pripoistení. Poistenia sa nevzťahuje ani na škody spôsobené v momente, keď plavidlo viedla osoba, ktorá nemá na vedenie plavidla oprávnenie.

Medzi základné povinnosti, povinnosť poisteného, môžeme považovať, udržiavanie systémov na zabezpečenie lode vždy v prevádzkyschopnom stave a nutnosť evidovať počet kľúčov od lode. V prípade, ak dôjde k strate kľúča, je túto skutočnosť povinný oznámiť poisťovateľovi do 3 pracovných dní. Počas pobytu plavidla mimo vody je poistený povinný zabezpečiť, aby plavidlo bolo buď v garáži, hale alebo inak chránenom priestore.

Poistné plnenie je dojednané vždy za podmienky spoluúčasti, a to v dvoch rôznych výškach 10% alebo 20% zo vzniknutej škody. V tabuľke nižšie uvádzam cenovú ponuku poisťovne Allianz SP na vybrané plavidlo.

Tab. 12. : Havarijné poistenie – Allianz SP

Výška poistného plnenia	Spoluúčasť %	Min – Max spoluúčasť	Poistné
311 455,00€	10%	330€ - 3 300€	3 625,00€
311 455,00€	20%	660€ - 6 600€	2 900,00€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Na základe uvedenej ponuky a poistných podmienok môžeme vyvodit' záver. Je markantný rozdiel medzi poisťovateľom, ktorý sa špecializuje na námorné poistenie plavidiel a univerzálnym poisťovateľom. Napríklad poisťovňa Allianz SP neposkytuje špeciálny produkt na poistenie posádky, ako to bolo u poisťovateľa Pantaenius. Poisťovateľ Allianz SP, ktorý nemá také skúsenosti v oblasti námorného poistenia, nedokáže dať cenovú ponuku poistenia plavidla, ktorá by kvalitou a cenou konkurovala ponuke poisťovateľa Pantaenius, cenový rozdiel medzi poistnými je približne 1 500€, a to aj za stavu, že v cenovej ponuky od spoločnosti Allianz SP nie je do poistného zahrnuté poistenie posádky, pričom toto poistenie pri spoločnosti Pantaenius bolo zahrnuté.

Tab. 13. : Výsledná suma poistného – Allianz SP

Typ poistenia	Výška poistného
Povinné zmluvné poistenia	300,00€
Havarijné poistenie	3 625,00€
Σ	3 925,00€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

4.2.3 Kooperativa poisťovňa, a.s. VIG

Kooperativa poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, bola založená dňa 30. októbra roku 1990. Na Slovenský trh vstúpila ako prvá súkromná univerzálna poisťovňa. V prvých rokoch svojho pôsobenia na Slovensku si vybudovala pozíciu stabilnej a úspešnej poisťovne,

ktoré sa jej darí držať dodnes aj napriek stále rastúcej konkurencii. Majoritným akcionárom spoločnosti je Rakúska spoločnosť Vienna Insurance Group AG Wiener Versicherung Gruppe. Poist'ovňa Kooperativa zaznamenala prudký nárast podielu na trhu, a to aj vďaka podnikateľským aktivitám, v rámci ktorých získala Komunálnu poist'ovňu, a.s. VIG: Celkový podiel poist'ovne Kooperativa na Slovenskom trhu bol ku koncu roka 2013 na úrovni 34,53%.³⁹

Aj napriek množstvu kvalitných poist'ovacích produktov, ktoré Kooperativa poist'ovňa ponúka, ako následne preukážeme námorné poistenie plavidiel nie je ich silnou stránkou. Ide o jednu z pomedzi dvoch poist'ovní na Slovensku, ktoré poskytujú námorné poistenie plavidiel a to povinné zmluvné a havarijne poistenie. Celková cena poisteného je omnoho vyššia pri porovnaní s poist'ovateľmi Pantaenius a Allianz SP. V nasledujúcej časti sa budeme venovať poist'ným podmienkam a cenám pre povinné zmluvné poistenia a havarijne poistenie vybraného námorného plavidla.

Havarijne poistenie podľa poist'ných podmienok definuje predmet poistenia, loď vrátane svojho ústrojenstva a vybavenie lode. Ako sme na základe prieskumu v spoločnosti BEATA YACHT MARINE s.r.o., sú prípady kedy zákazník zakúpi loď v rovnakej hodnote, ako je samotné vybavenie lode. Preto je nevyhnuté pri poistení brať do úvahy celú hodnotu lode.

V poistnej zmluve je stanovená poistná ochrana, ktorá sa vzťahuje na vybrané územie. V našom prípade, keďže loď bude prevažne kotviť v Chorvátsku sa poistenie dojednávalo na územie Európy. Dôležitým faktom v zmluve je, že poistenie sa vzťahuje aj na škody, ktoré vzniknú na plavidle počas doby, keď je loď v dobe obvyklého pobytu mimo vody, pod týmto pojmom rozumieme napríklad uskladnenie počas zimy.

Poistenie kryje množstvo rizík opäť ako aj pri predošlých vyzdvihneme len tie najšpecifickejšie pre danú poist'ovňu. Kryje riziko krádeže motorov na palube lode v prípade, že boli bezpečne uzamknuté k plavidlu patričným zariadením. Poist'ovateľ uhradí prípadné náklady vynaložené odvrátenie alebo zmiernenie škody na plavidle. Avšak tieto náklady musia byť preukázateľné a musí ísť o výdaje, ktoré poistený vykonal na základe pravidiel poist'ovateľa.

³⁹ Kooperativa poist'ovňa a.s. VIG. Profil spoločnosti. [online] [cit. 2016-15-03]. Dostupné na internete: < <http://www.koop.sk/o-nas/profil>>

Poist'ovňa uvádza vo svojich poistných podmienkach množstvo výluk z ktorých uvedieme len časť a to tie pre nás najpodstatnejšie. Poist'ovateľ neuhradí náklady vznikajúce z dôvodu ak by poistená loď nebola schopná plavby a to najmä v prípade, že loď v čase potrebnom nemala zodpovedajúcu posádku, alebo nemala príslušné dokumenty predpísané na plavbu. Taktiež neuhradí škody spôsobené živelnými udalosťami, ak bola loď dočasne vyradená z prevádzky alebo mimosezónne odstavená a ponechaná na vode. Škody vzniknuté pri preprave plavidla, štandardné poistenie nezahŕňa, pokiaľ tak nie je uvedené v zmluve. Medzi iné výluky môžeme zaradiť napríklad, škody spôsobené plavbou cez celistvý lad', pri vodných športoch. Poistenie nezahŕňa ani krytie rizík, ktoré môžu byť spôsobené vykonávaním niektorého z vodných športov. Nižšie v tabuľke uvádzame ponuku poistenia na vybrané plavidlo.

Tab. 14. : Havarijné poistenie - Kooperativa

Výška poistného plnenia	Spoluúčasť %	Poistné
311 455,00€	10%/min 660€	4 597, 74€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Ako vyplýva z uvedenej ponuky Kooperativa poist'ovne, za námorné poistenie plavidla je potrebné uhradiť jednorazové ročné poistné v sume 4 597,74€, čo je z ďaleka najvyššie poistné z pomedzi vybraných poist'ovateľov. Ako to bolo aj v prípade poist'ovne Allianz SP, poistné plnenie zahŕňa spoluúčasť, a to buď percentuálnu alebo peňažnú čiastku. V prípade poist'ovne Kooperativa sa jedná o 10% , minimálne však 660€ na každú poistnú udalosť. Horná hranica spoluúčasti nie je daná.

Povinné zmluvné poistenie uzatvára poistený s poist'ovateľom na základe poistnej zmluvy za škody spôsobené tretím osobám prevádzkou plavidla ustanoveného v poistnej zmluve. Poistenie začína aj končí dátumom uvedenom v poistnej zmluve, týkajúc sa aj prípadu, ak sa loď preváža..

Poist'ovateľ poskytuje poistné plnenie aj v prípade, ak poistený vynakladá náklady spojené s odvrátením možnej škody. Kooperativa uhradí aj náklady potrebné k objasneniu príčin poistnej udalosti. Pod týmito nákladmi máme namysli predovšetkým náklady na samotné vyšetrovanie.

Ďalej sú v poistných podmienkach definované pojmy, ako totálna strata poprípade zničenie plavidla. V prípade, ak by došlo k strate plavidla, poist'ovateľ uhradí poistenému plnenie vo výške časovej hodnoty plavidla, pričom z tohto plnenia bude odrátaná hodnota vytiahnutého vraku a spoluúčasti.

V prípade, ak už dôjde k poistnej udalosti, poistený je povinný túto skutočnosť neodkladne oznámiť poisťovateľovi, kde musí predložiť zápis o nehode s uvedenými príčinami poprípade informácie od protistrany alebo svedkov. Pokiaľ sa škoda stane v prístave, poistený je povinný dodať poisťovateľovi stanovisko prístavu s potvrdením kapitána lode.

Medzi zvláštne výluky z poistenia môžeme zaradiť výluky z nespôsobilosti operačného systému. V podmienkach poisťovateľ uvádza, že vzniknuté škody, ktorých príčinou bolo nespôsobilosť počítačového systému nebudú uhradené. Ako uvádzame v tabuľke nižšie, návrh ceny je ročného poistného za povinné zmluvné poistenie pre poistenie vybraného plavidla. V prípade povinného zmluvného poistenia musíme do popredia vyzdvihnúť fakt, že škody na majetku a zdraví sú kryté, len do výšky 497 908,78€. Na druhej strane zase ponúkajú PZP za najnižšiu sadzbu.

Tab. 15. : Povinné zmluvné poistenie - Kooperativa

Limit poistného plnenia	Poistné
497 908,78€	248,64€

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

Na základe cenovej ponuky môžeme vytvoriť celkovú cenu ročného poistného na krytie povinného zmluvného a havarijného poistenia. Výsledná cena za poistnú ochranu je finálna, kedy už nie je možnosť uplatňovania ďalších zliav. Po zosumarizovaní dostaneme ročnú cenu námorného poistenia plavidla v hodnote 4 846,38€, ktorá je zďaleka najdrahšia z pomedzi vybraných poisťovateľov, a to aj napriek tomu, že poskytuje najmenšiu poistnú ochranu.

Tab. 16. : Výsledná suma poistného - Kooperativa

Typ poistenia	Výška poistného
Povinné zmluvné poistenia	248,64€
Havarijne poistenie	4 597,74€
Σ	4 846,38€

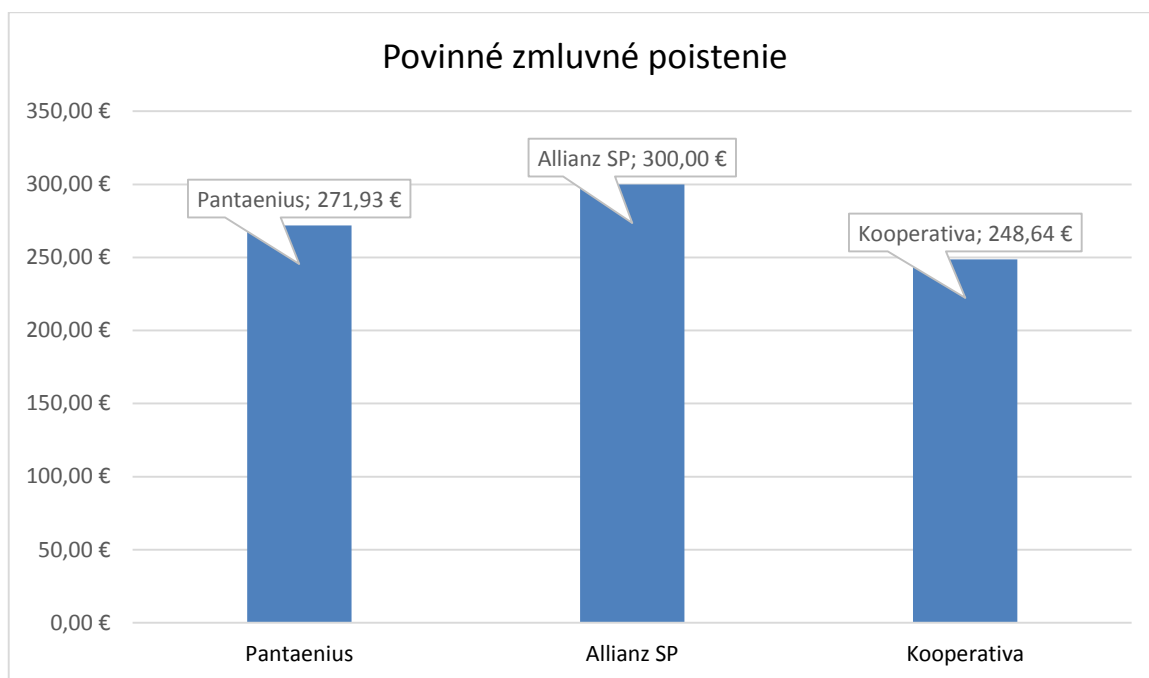
Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenovej ponuky

4.3 Porovnanie vybraných produktov pre oblasť poistenia plavidla

Na základe zaistených údajov je potrebné porovnať cenové ponuky vybraných poskytovateľov námorného poistenia plavidiel v povinnom zmluvnom poistení a havarijnom poistení.

Porovnanie povinného zmluvného poistenie medzi vybranými poisťovateľmi robíme na základe cenovej ponuky od spomínaných spoločností. Každá cenová ponuka bola vypracovaná individuálne nakoľko hlavným faktorom ceny poistnej ochrany v prípade PZP je výkon motora. Nami vybrané plavidlo má výkon 442kW, pričom sadzobníky poisťovateľov sú len do výkonu 221kW. Ako sa hovorí, cena neznamená všetko, a to platí aj v tomto prípade. Najlepšiu cenovú ponuku PZP nám poskytla poisťovňa Kooperativa, a to ročné poistné v hodnote 248,64€. Cena je veľmi zaujímavá, no na druhej strane sa musíme pozrieť aj akú poistnú ochranu nám za ňu poisťovateľ poskytuje. Do pozornosti treba dať, že z pomedzi vybraných poskytovateľov výška poistného krytia je najnižšia a poistné podmienky spolu s Allianz SP jednoznačne najobsiahlejšie. Na druhom mieste sa nachádza poisťovateľ Pantaenius, ktorého ročná cena povinného zmluvného poistenia je 271,93€. Otázne je teraz, prečo si vybrať práve tohto poisťovateľa? Dôvodov je hneď niekoľko, ako sme už uviedli v poistných podmienkach, spoločnosť Pantaenius ponúka jednoznačne najviac benefitov pre majiteľa lode, či už od škôd, ktoré môže spôsobiť tretím osobám pri výkone vodných športov, alebo úhrada nákladov za asistenčné služby a mnoho ďalších. To všetko sú len kvapky v mori, ktoré dostávajú poisťovňu Pantaenius na špičku v oblasti námorného poistenia plavidiel. Druhým veľkým plusom je výška krytia rizík spôsobené tretím osobám. Poisťovateľ kryje škody na zdraví a majetku až do výšky 10 000 000,00€, čo je 20-násobne viac ako ktorákoľvek konkurenčná poisťovňa. Na záver nám ostala poisťovňa Allianz SP, ktorá poskytuje ročné PZP pre vybrané plavidlo za 300€. Nechápem dôvod tejto premrštenej ceny, pričom pri porovnaní s Kooperativou poskytujú veľmi podobné krytia a podmienky. Ako sme vyššie uviedli jednoznačne odporúčam poisťovateľa Pantaenius na základe porovnania poistných podmienok, benefitov a ceny.

Graf 6. : Porovnanie PZP vybraných poskytovateľov



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenových ponúk

Ako sme uviedli v grafe za najnižšiu cenu nám poskytne povinné zmluvné poistenie vybraného plavidla poisťovateľ Kooperativa. Ide o ďalší prípad kedy platí cena neznamená všetko. V tabuľke nižšie uvádzam niekoľko rizík v ktorých sa odlišujú vybraný poisťovatelia. Základné riziko, ktorého princíp je samotné PZP, ako úhrada škôd spôsobených na majetku alebo zdraví tretej osoby je samozrejmosťou pri každom z porovnávaných poisťovateľov.

Je potrebné sa zamerať na benefity, ktoré nám poskytujú poisťovatelia. Ako sme už niekoľkokrát uviedli v oblasti námorného poistenia plavidiel, jednoznačne dominuje spoločnosť Pantaenius. Prvým z porovnávaných rizík je riziko zabavenia lode. V prípade ak budú poplatky vyplývajúce z tohto zabavenia do výšky 100 000€, poisťovateľ Pantaenius tieto poplatky uhradí v plnej výške. Všetky ďalšie benefity spomínané v tabuľke budú jasnou dominanciou spoločnosti Pantaenius, až na krytie škôd vzniknutých pri vodných športoch. Pantaenius ma tak dokonalý poistný produkt, že poskytuje ako benefit svojim zákazníkom prenos poistenia aj na škody, ktoré spôsobí kapitán poistenej lode obsluhou iného motorového plavidla. Ako jediný poskytuje ochranu pred rizikom znečistenia životného prostredia. K takémuto znečisteniu môže dôjsť únikom napríklad motorového oleja, paliva do vody. Takto vzniknuté škody sú uhradené v plnej výške. Poisťovňa Allianz SP sa doťahuje na Pantaenius v jednom bode, a to je poistenie škôd vzniknutých pri vodných športoch. Pričom predmet na ktorom sa šport vykonáva musí byť súčasťou vybavenia lode.

Kooperativa pri tomto type rizika poistné plnenie zamieta. Posledné riziko alebo skôr benefit je úhrada nákladov na právnu ochranu. V prípade, ak sa stane poistná udalosť a zákazník Pantaeniusu bude obvinený, pričom sa súdnym konaním dokáže jeho nevina, potrebné právne služby a náklady súvisiace s obhajobou, poisťovateľovi budú uhradené. Pantaenius ich uhrádza v plnej výške. Ako vyplýva z tabuľky i keď Kooperativa poskytuje povinné zmluvné poistenie za najlepšiu cenu na trhu, zďaleka nekryje také množstvo rizík, ako Pantaenius. Preto v tomto prípade jednoznačne opäť odporúčam Pantaenius, ktorá poskytuje viac benefitov, vyššiu ochranu a pri cene o 25€ vyššej ako tomu je pri Kooperative sa to jednoznačne majiteľovi lode oplatí. V tabuľke 17 môžeme vidieť, že benefity poskytované poisteným, nie sú u všetkých poskytovateľov totožné.

Tab. 17. : Porovnanie podmienok PZP vybraných poskytovateľov

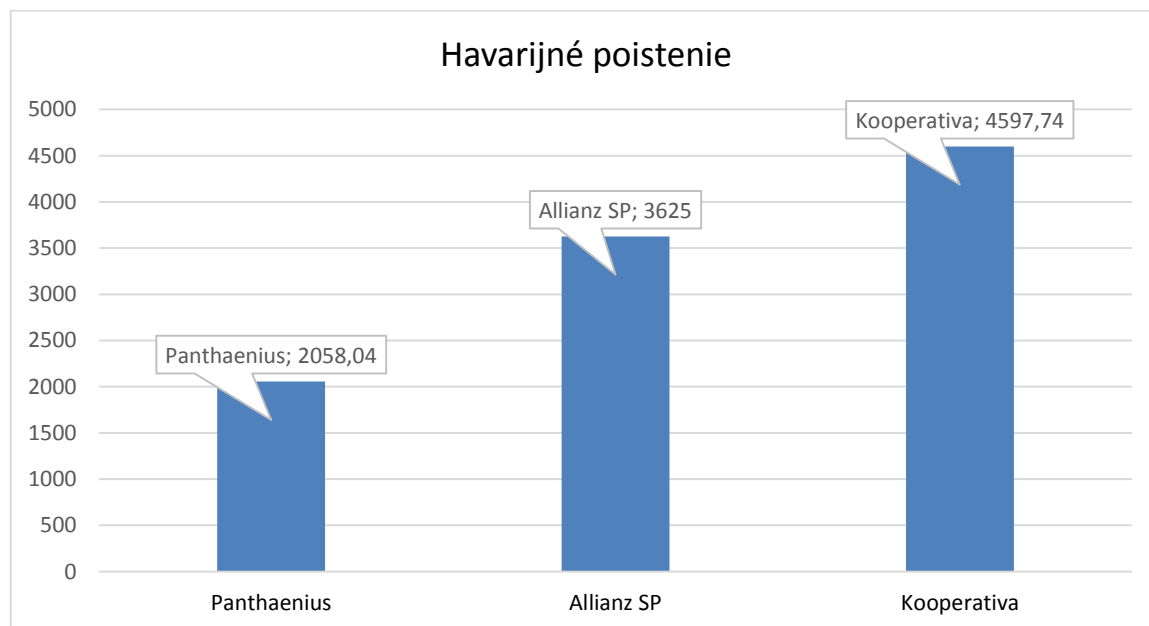
Typ rizika	Pantaenius	Allianz SP	Kooperativa
Zabavenie lode	✓	X	X
Prenos poistenia	✓	X	X
Znečistenie ŽP	✓	X	X
Vodné športy	✓	✓	X
Právna ochrana	✓	X	X

Zdroj. Vlastné spracovanie na základe poistných podmienok

Ďalším porovnávaným typom poistenia je havarijné poistenie. Na základe podkladov o cenových ponukách na vybrané plavidlo a presne doložených poistných podmienok od jednotlivých poisťovateľoch sme vytvorili nasledujúci rebríček. Za veľmi podobné podmienky v havarijnom poistení môžeme pokladať zmluvy od poisťovateľov Allianz SP a Kooperativa. Obaja poisťovatelia kryjú základné riziká, ktoré sa pri poistení námorných plavidiel vyskytujú, pre zákazníka neposkytujú žiadne špeciálne benefity. Poistné krytie je možné dojednať na obstarávaciu hodnotu plavidla. Avšak vždy za spoluúčasti, nech už sa udeje akákoľvek poistná udalosť. Na lepšie porovnanie sme pri poisťovni Allianz SP rátali so spoluúčasťou 10% s horným limitom 3 300€, pri Kooperative to bolo 10%, ale spodným limitom 1 000€. V tomto má poisťovateľ Allianz oproti Kooperative výhodu. Hlavným plusom je určenie hornej hranice v spoluúčasti. Čo sa týka benefitov pre zákazníkov, títo dvaja poskytovatelia neponúkajú vôbec nič. Je potrebné si uviesť ešte ceny ročných poistných, ktoré sú pri spoločnosti Allianz SP 3 635,00€ a Kooperative 4 597,74€. Ako môžeme vidieť poistná sadzba je v oboch prípadoch niečo vyše jedného percenta.

Bezkonkurenčným poisťovateľom pre námorné plavidlá je ale poisťovňa Pantaenius, tá poskytuje zákazníkom množstvo už spomínaných benefitov. Na pripomenutie uvediem napríklad nulovú spoluúčasť v prípade, ak dôjde k strate plavidla, asistenčnú službu na mori pri ktorej hradí náklady až do 10 000€, náklady na opravu pokazených dielov a mnoho iných. Ročné poistné u tohto poisťovateľa vychádza na vybrané plavidlo 2 058,04€. Výhodou je vopred určená fixná suma spoluúčasti, čo je v tomto prípade 2 000€, nech už je škoda akejkol'vek sumy. Z tohto porovnania odporúčam poisťovňu Pantaenius, ako najlepšiu možnú alternatívu na havarijne poistenie lode. Nižšie uvádzam graf porovnania cien ročného poistného u vybraných poisťovateľov. Z uvedeného vyplýva, že je možné na trhu námorného poistenia získať najlepšiu poistnú ochranu za najvýhodnejšiu cenu.

Graf 7. : Porovnanie havarijného poistenia vybraných poisťovateľov



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe cenových ponúk

Na základe poistných podmienok, ktoré nám poskytli poisťovatelia bola zostavená nasledujúca tabuľka v ktorej opäť prevláda poisťovateľ Pantaenius. Ako vyplýva z tabuľky riziko požiaru respektíve potopenia plavidla kryje plne bez spoluúčasti jedine poisťovateľ Pantaenius. Zvyšní dvaja poisťovatelia síce kryjú spomínané riziká, avšak vždy so spoluúčasťou. V prípade potopenia lode sa u poisťovateľov Allianz SP a Kooperativa, ešte odráta od poistného plnenia hodnota vraku lode. Náklady na vytiahnutie vraku sú hradené v plnej výške u poisťovateľa Pantaenius, a to bez spoluúčasti. V poistnej zmluve je zakotvené aj riziko pozemnej prepravy a uskladnenia. Toto riziko kryjú všetci poisťovatelia okrem poisťovne Kooperativa. Benefitom, ktorý svojim klientom poskytuje Pantaenius je úhrada nákladov na materiál, ktorého poškodenie vzniklo z vady materiálu. Ako príklad

môžeme uviesť ak by sa zlomila sťažeň na plachetnici. Pantaenius kryje náklady spojené s prázdnu nádržou. Účet za asistenčnú službu, zahŕňajúci odtiahnutie do najbližšieho prístavu alebo doručenie paliva pričom náklady s výškou až do 10 000€ uhrádza poisťovateľ. V prípade, ak sa loď pokazí a nebude s ňou možné pokračovať v plavbe. Poisťovňa Pantaenius uhradí náklady spojené s ubytovaním kapitána lode a jeho hostí až do výšky 5 000€. Tento a väčšinu z uvedených benefitov poskytuje len Pantaenius. Posledným je výmena starého kusu za nový. Aby sme bližšie priblížili význam, uvediem príklad. Ak by sa Vám poškodila nejaká časť lode napríklad vrtuľa, poisťovňa Pantaenius nebude uhrádzať náklady na opravu poškodeného materiálu, ale uhradí náklady za úplne nový.

Na základe zistených skutočností o benefitoch a krytí rizík môžeme poukázať na fakt, že Pantaenius, ako špecialista na námorné poistenie lodí poskytuje najvýhodnejšie poistené podmienky za najlepšiu cenu. Toto tvrdenie, ale vôbec neplatí pre poisťovňu Kooperativa, ktorej poistná ochrana je najdrahšia a bez akýchkoľvek benefitov, či iných položiek, ktoré by nás zaujali.

Tab. 18. : Porovnanie podmienok v havarijnom poistení u vybraných poskytovateľov

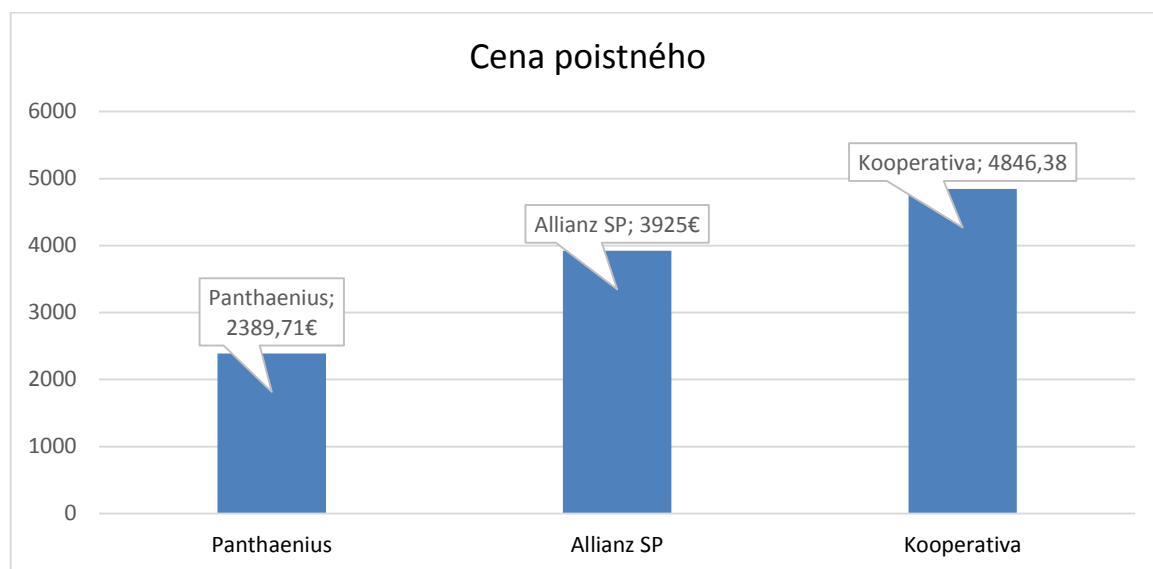
Typ rizika	Pantaenius	Allianz SP	Kooperativa
Požiar/úplná strata bez spoluúčasti	✓	X	X
Vytiahnutie vraku lode	✓	X	X
Pozemná preprava	✓	✓	X
Materiál	✓	X	X
Asistenčná služba	✓	X	X
Ubytovanie v prípade poruchy	✓	X	X
Staré za nové	✓	X	X

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe poistných podmienok

Na záver je potrebné porovnať celkovú suma za poistnú ochranu. Ako sme uviedli v predchádzajúcej časti, v povinnom zmluvnom postení aj havarijnom poistení dominovala spoločnosť Pantaenius. Je ale potrebné si zosumarizovať ročnú cenu poistnej ochrany vybraného plavidla. Na základe uvedených poznatkov, môžeme vyvodiť záver, že najslabšou poisťovacou spoločnosť pre oblasť námorného poistenia plavidiel je jednoznačne

poisťovňa Kooperativa, ktorej cenový ponuka za kompletnú ročnú poistnú ochranu plavidla je 4 846,38€. Pričom, ako sa môžeme dočítať v poistných podmienkach, poskytuje najnevýhodnejšie podmienky pre majiteľa lode. Čo sa týka od rozsahu krytia, cez výluky až po samotnú spoluúčasť, nehovoriac o výške ročného poistného. Poisťovňa Allianz SP poskytuje ročné kompletné poistenie plavidla za cenu 3 925,00€, čo je samozrejmosťou vzhľadom na podobné poistné podmienky ako u Kooperativy výrazné zlepšenie.

Graf 8. : Porovnanie ročného poistného vybraných poisťovateľov



Zdroj: Vlastné spravovanie na základe poistných ponúk

Ako uvádza posledný graf uvedený vyššie, najlepšou voľbou pre poistenie lode je spoločnosť Pantaenius. Pantaenius má jednoznačne a stručne stanovené podmienky v poistnej zmluve, pričom ponúka poistnú ochranu vybraného plavidla za najlepšiu cenu, a to 2389,71€. Do pozornosti dávam fakt, že v tejto cene je zarátané aj poistenie osôb na palube plavidla, ktoré mi zvyšné dve poisťovne nevedeli ponúknuť. Pantaenius ponúka množstvo už spomínaných benefitov a hlavne asistenčných služieb, čo je pre majiteľa lode najpodstatnejšie. Na základe komparácie odporúčame na poistenia plavidla jednoznačne spoločnosť Pantaenius a ,samozrejme, keď sa pozrieme na cenu, pri porovnaní poisťovňou Kooperativa, cena poistnej ochrany nie je ani vo výške 50% poisťovateľa Kooperativy.

Na záver je potrebné zhodnotiť hypotézy, ktoré sme si stanovili a v práci overovali..

H1: Na trhu je možné získať námorné poistenie lode, pričom bude splnená podmienka najväčšieho rozsahu krytia rizík a najnižšej ceny. **POTVRDENÉ**

Ako sme si v práci na porovnaní ukázali, je možné získať na trhu poistenie lode pričom bude zohľadnená podmienka najväčšieho rozsahu krytia rizík a najnižšej ceny za

poistnú ochranu. Jednoznačne v tejto oblasti získala prvenstvo poisťovňa Pantaenius, ktorej poistné bolo v porovnaní s konkurenciou skoro za polovicu a krytie násobne rozsiahlejšie.

H2: Poisťovne poskytujú rovnaké benefity pri vybraných poistných produktoch námorného poistenia. NEPOTVRDENÉ

Vybraný poisťovateľ neposkytuje rovnaké benefity pri porovnávaných produktoch. Pre produkt poistenie tovaru poskytovala výrazne najviac benefitov Kooperativa poisťovňa, pričom treba zdôrazniť, že sa jednalo o najdrahšiu možnú variantu z pomedzi poisťovateľov. Pri námornom poistení lodí sa nám hypotézu taktiež nepodarilo potvrdiť. Poisťovateľ Pantaenius poskytoval jednoznačne najlepšie benefity pre svojich zákazníkov, pričom cena za poistný produkt bola aj najnižšia z pomedzi porovnávaných poisťovateľov.

H3: Povinné zmluvné poistenie lode vybraných poisťovní kryje škody na majetku a zdraví v rovnakom rozsahu. NEPOTVRDENÉ

Vo výslednej časti práce, pri porovnaní vybraného poistného produktu u jednotlivých poisťovateľov sme zistili, že výška krytia škôd nie je u poisťovateľov zhodná. Najrozsiahlejšie krytie škôd v rámci povinného zmluvného poistenia kryje poisťovateľ Pantaenius, pričom hovoríme minimálne o 6-násobne vyššom krytí, pri porovnaní s konkurenciou.

Záver

Námorné poistenie sa stalo v dnešnej dobe neoddeliteľnou súčasťou námornej dopravy. Námorná doprava je jednou z dvoch možností prepravy tovaru medzikontinentálne. Na základe množstva, hodnoty prepravovaného tovaru a rizík, ktoré sa v tomto type dopravy vyskytujú je poistenie nevyhnutné.

Cieľom práce bolo identifikovať kľúčové faktory vplývajúce na rozvoj námorného poistenia do súčasnej podoby a prostredníctvom komparácie vyhodnotiť krytie vybraných rizík v troch poisťovniach. V práci sme objasnili hlavné príčiny rozvoja námorného poistenia vo svete, ako aj jeho význam pre spotrebiteľov.

Na základe zistených údajov uvedených v práci vyplýva, že pojem námorné poistenie poznáme približne od 13. storočia. V tomto období môžeme sledovať prvé náznaky snahy majiteľov prepravovaného tovaru o prenos rizík vyplývajúce z námornej dopravy. Spočiatku námorné poistenie fungovalo na princípe, ako delenie rizika medzi obchodníkom cestujúcim s tovarom na lodi a obchodníkom, ktorý zostal na pobreží. Ďalším spôsobom krytia, bola určitá forma výpalného, ktorú platili prepravcovia obchodníkov, pričom protihodnota bola, že jeho loď neprepadnú piráti. V práci sme rozobrali niekoľko „prvých“ typov námorného poistenia, na ktorých sme vysvetlili význam a to prenos rizika, teda zníženie škôd, ktoré by inak majiteľovi vznikli pri stroskotaní plavidla. Z historických údajov vyplýva, že prvá zmluva o námornom poistení, ktorá mala charakter poistenia a obsahovala určité poistné, ktoré bolo podložené zmluvou, pochádza z Janova roku 1350, kedy bola zmluva uzatvorená medzi dvoma stranami za dohľadu notára. V tejto zmluve bolo vopred stanovená čiastka, ktorú musí poistený uhradiť a prípadné poistné plnenie vyplývajúce poisťovateľovi. Poistné sa tu uhrádzalo ešte pred samotnou plavbou.

V práci sme zistili a definovali, niektoré riziká vyskytujúce sa v námornej doprave. Ide o riziká, ktoré podnietili vznik a vývoj námorného poistenia vo svete. Najväčším rizikom v prípade námorného poistenia prepravy tovaru, nie je samotné stroskotanie plavidla, ale neodborná manipulácia s prepravovaným tovarom. Práve vďaka neodbornej manipulácii vzniká najviac poistných udalostí v oblasti námorného poistenia prepravovaného tovaru. Riziko pirátstva, terorizmu sú uvedené vo výlukách u každého z vybraných poisťovateľov. Týkajúc sa rizika pirátstva je jasne uvedené územie, na ktoré sa námorné poistenie nevzťahuje. Ako príklad môžeme uviesť oblasť v okolí Somálska, kde dochádza k pravidelnému prepadaní lodí pirátmi. Výluka je uvedená, buď formou vymenovaním názvov oblastí, alebo zadania zemepisnej šírky a dĺžky.

V práci sme potvrdili základné faktory vplývajúce na vývoj námorného poistenia. Môžeme považovať, akými sú rozvoj obchodu, informačných technológií, ako aj množstvo tovaru, ktoré sa dá loďou prepraviť. Avšak treba zdôrazniť, ako z histórie vyplýva, najdôležitejším faktorom na vývoj námorného poistenia vo svete je predovšetkým riziko finančných strát pre majiteľov prepravovaného tovaru a majiteľov lodí

Definovaním poistnej zmluvy sme získali lepší prehľad o podmienkach námorného poistenia. Dôvodom, prečo sme sa rozhodli špecifikovať poistnú zmluvu, je, že pre poisteného je dôležité vedieť, za akých podmienok mu bude poisťovateľ ochotný vyplatiť poistné plnenie v prípade nastátia poistnej udalosti. Na základe poistných podmienok sme zistili práva a povinnosti účastníkov námorného poistenia.

Na splnenie cieľa práce sme porovnali vybrané produkty námorného poistenia u troch poisťovateľov. Na komparáciu sme si od vybraných poisťovateľov nechali vypracovať cenové ponuky. Na základe komparácií sme tak mohli jednoznačne odporučiť najlepšiu poisťovňu v oblasti námorného poistenia pre jednotlivé produkty. Potvrdili sme, že je možné získať námorné poistenie lode, pričom budú zohľadnené podmienky najrozsiahlejšie krytie a najlepšia cena poistného produktu.

Porovnávanie sme rozdelili do dvoch častí na základe poistného produktu. Prvotne sme venovali pozornosť námornému poisteniu prepravovaného tovaru. Porovnaním poistných podmienok, spoluúčasti a samotnej výšky poistného sme zistili, že najvýhodnejšie poistenie pri akceptovaní, že časť rizika ponesie majiteľ prepravovaného tovaru, ktorým bolo v našom prípade plavidlo poskytuje Allianz SP. Ak by sme chceli najrozsiahlejšie krytie rizík, odporúčame poisťovňu Kooperativa. Pri tomto poisťovateľovi, ale musíme akceptovať trojnásobne vyššiu cenu za poskytnutú poistnú ochranu.

Ďalším produktom námorného poistenia, ktorý sme porovnávali u vybraných poisťovateľov bolo poistenie plavidla. Na základe cenových ponúk od vybraných poisťovateľov sme zostavili komparáciu v prípade PZP, KASKO. Porovnanie obsahovalo obdobne, ako v prípade predchádzajúceho produktu, komparáciu poistných podmienok, spoluúčasti a výšku poistného za poskytnutú poistnú ochranu. Potvrdili sme odporúčanie majiteľa BEATA YACHT MARINE, že v prípade poistenia lode na osobné účely, jednoznačne odporúčame poisťovňu Pantaenius. Vybraná poisťovňa poskytuje najrozsiahlejšie krytie za najnižšiu cenu. Okrem tohto prvenstva na európskom trhu, poskytuje Pantaenius najviac benefitov pre svojich klientov. Zistili sme aj, že či už v prípade

povinného zmluvného poistenia alebo havarijného poistenia, poskytuje už v základnom balíku krytie rizík, ktoré konkurenčné poisťovne neposkytujú ani ako pripoistenie.

Zoznam použitej literatúry

Knižná literatúra

- [1] ARMBRUSTER, WILLIAM. Feeling: Many issues are involved in choosing the right coverage. Shipping Digest. Jul2008, vol. 85, issue 4457, p. 7-10.
- [2] DAŇHEL, J a kol., 2005. *Pojistná teorie*. 1. Vydanie. Praha: Professional Publishing, 2005. 332 s. ISBN 80- 86419-84-3.
- [3] DUCHÁČKOVÁ, E.: Princípy pojištění a pojišťovnictví. Praha : Ekopress, 2003, s.178. ISBN 80-86119-67-
- [4] JANATKA, F. a kolektiv. 2011. *Rizika v komerční praxi*. 1. Vydanie. Praha: Wolters Kluwer, 2011, 332 s. ISBN 978-80-7357-632-5.
- [5] KADLEČÍK, P., 2005 Pojištění námořních přeprav. Zborník prednášok AČPM – Pojištění přepravy, s.25-31
- [6] MAJTÁNOVÁ a kolektiv, 2009, Poist'ovnictvo, prvé vydanie. Bratislava, IURA EDITION, spol. s.r.o., 327 s. ISBN 978-80-8078-260-3
- [7] NOVÁK, R. 2005. *Námořní přeprava*. 1. Vydanie. Praha: Wolters Kluwer ČR. 288 s. ISBN 978-80-7357-070-5
- [8] PERNICA, P. 2001. *Doprava a zasílatelství*. 1. Vydanie. Praha: ASPI Publishing, 2001. 246 s. ISBN 80-86395-13-8.
- [9] SHERLOCK, J. 2004. *The handbook of international trade: a guide to the principles and practice of export*. United Kingdom, GMB Publishing Limited, 2004. 440 s. ISBN 1905050968
- [10] VOŽENÍLEK, Václav a Alexander CHLAŇ. 2003. *Pojišťovnictví*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, 139 s. ISBN 80-719-4564-1.

Internetové zdroje

- [11] Allianz SP. 2012. Najväčšie riziká lodnej dopravy. [online] 2012 [cit. 2016 -22-2]. Dostupné na internete: <<http://www.allianzsp.sk/najvacsie-rizika-lodnej-dopravy>>
- [12] Allianz SP. Základné informácie o spoločnosti. [online]. [cit. 2016-13-03]. Dostupné na internete: <<http://www.allianzsp.sk/spolocnost>>
- [13] Česká pojišťovna: Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 09. Česká pojišťovna [online]. [cit. 2016-25-02]. Dostupné na internete: <<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50012/vpptz09.pdf>>

- [14] ČSOB pojišťovna: Všeobecné pojistné podmínky – zvláštní část - Pojištění přepravovaného nákladu. ČSOB pojišťovna [online]. [cit. 2016-18-02]. Dostupné na internete: <<http://www.csobpoj.cz/cs/produkty/pojisteni-pro-firmy/Documents/Pojistné%20podmínkyPojištění%20přepravovaného%20nákladu.pdf>>
- [15] FLORENCE EDLER de ROOVER. 2005The Journal of Economic History [NOV. 1945], str.172-200.[online].2005. [cit. 2016-03-01] Dostupné na internete: <<http://link.jstor.org/sici?sici=00220507%28194511%3A2%3C172%3AEEO MI%3E2.O.CO%3B2-7>>
- [16] Generali pojišťovna a.s. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravovaného zboží. [online]. 2005.[cit. 2016-25.02]. Dostupné na internete: <http://www.generalic.cz/soubory/7WMBK4/VPP_poj_preprav_zbozi.pdf>
- [17] IMIDJEX spol. s.r.o. 2008.Orientačné sadzby zákonného poistenia. [online] 2008 [cit. 2016-20-03]. Dostupné na internete: < <http://imidjex.sk/poistenie-plavidiel/>>
- [18] International Maritime Bureau. ICC Commercial Crime Service [online] 2015 [cit. 2016-02.02]. Dostupné na internete: <<http://www.icc-ccs.org/icc/imb>>
- [19] INCOTERMS 2000. Poslovni forum [online].2000. [cit. 2016-25-01]. Dostupné na internete: <<http://www.poslovniforum.hr/tp/incoterms2000.asp>>
- [20] INCOTERMS. In: Management mania [online]. 20.11.2011 [cit. 2016-18-01].. Dostupné na internete: <<http://managementmania.com/intercoms>>
- [21] Kooperativa poisťovňa a.s. VIG. Profil spoločnosti. [online] [cit. 2016-15-03]. Dostupné na internete: <<http://www.koop.sk/o-nas/profil>>
- [22] LLOYD’S AND WORLD WAR 1. Lloyd’s. [online]. 20.8.2014 [cit. 2016-13-01]. Dostupné na internete: <<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/world-war-1>>
- [23] LLOYD’S. THE EARLY DAYS. [online]. 20.8.2014 [cit. 2016-05-01]. Dostupné na internete: <<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-early-days>>
- [24] OCEANS&LAW OF THE SEA.2012. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.[online]. 2012 [cit. 2016-15-02]. Dostupné na internete : <
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>

- [25] Pantaenius Yacht Insurance. Solution for yacht and motor boat owners. [online]. [cit. 2016-10-03]. Dostupné na internete: <<http://www.pantaenius.co.uk/en/insurance/solution-for/insurance-for-yacht-and-insurance-for-motor-boats.html>>
- [26] Pojišťovna Chartis. Pojištění přepravy. [online]. [cit. 2016-29-02]. Dostupné na internete: <http://www.chartisinsurance.com/chartisint/internet/CZ/cs/files/CHPP-MAR%2001-1009_tcm878-235109.pdf>
- [27] Spedica s.r.o. Námořní přeprava [online]. 2008 [cit. 2016-02-15]. Dostupné na internete: <<http://www.spedica.cz/sluzby-namorni-preprava.php>>
- [28] Zbierka zákonov. 2000. Zákon o námornej plavbe [online] 2000. [cit. 2016-20-2]. Dostupné na internete: <<http://www.zakonypreludi.sk/zz/2000-435>>
- [29] Zbierka zákonov. 2015. Zákon o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých predpisov. [online] 2015. [cit. 2016-25-2]. Dostupné na internete: <<http://www.noveaspi.sk/products/lawText/1/83691/1/2>>

Zoznam grafov

Graf 1.: Prenos rizika podľa pravidiel INCOTERMS	22
Graf 2.: Počet pirátskych incidentov podľa oblasti za rok 2015.....	25
Graf 3.: Porovnanie spoluúčasti na PP – poistenie prepravy tovaru.....	41
Graf 4.: Porovnanie výšky poistného za poistenie prepravy tovaru	42
Graf 5.: Sadzobník povinného zmluvného poistenia - Pantaenius	48
Graf 6. : Porovnanie PZP vybraných poskytovateľov	58
Graf 7. : Porovnanie havarijného poistenia vybraných poisťovateľov	60
Graf 8. : Porovnanie ročného poistného vybraných poisťovateľov	62

Zoznam tabuliek

Tab.1.: Najčastejšie príčiny poškodenia tovaru.	23
Tab.2. : Základné údaje o poistenom plavidle	32
Tab. 3.: Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou Allianz SP	36

Tab. 4. : Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou Kooperativa.....	38
Tab. 5. : Poistenie prepravy tovaru spoločnosťou UNIQA	40
Tab. 6. : Porovnanie poistných podmienok vybraných poisťovateľov	44
Tab. 7. : Havarijné poistenie plavidla - Pantaenius	47
Tab. 8. : Povinné zmluvné poistenie Pantaenius	48
Tab. 9. : Poistenie osôb Pantaenius.....	50
Tab. 10. : Výsledná suma poistného - Pantaenius	50
Tab. 11. : Povinné zmluvné poistenie – Allianz SP.....	52
Tab. 12. : Havarijné poistenie – Allianz SP.....	53
Tab. 13. : Výsledná suma poistného – Allianz SP.....	53
Tab. 14. : Havarijné poistenie - Kooperativa.....	55
Tab. 15. : Povinné zmluvné poistenie - Kooperativa.....	56
Tab. 16. : Výsledná suma poistného - Kooperativa.....	56
Tab. 17. : Porovnanie podmienok PZP vybraných poskytovateľov	59
Tab. 18. : Porovnanie podmienok v havarijnom poistení u vybraných poskytovateľov	61