



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Aleksandra Vitko

**KAUBA KINDLUSTUS MEREVEDUDEL JA TÄNAPÄEVA
NING LÄHITULEVIKU PROBLEEMIDE ENNETAMISE JA
LAHENDAMISE VÕIMALUSED KOMINSUR
KINDLUSTUSMAAKLER OÜ TEGEVUSE NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Dotsent, Anatoli Alop

Tallinn, 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Aleksandra Vitko

.....

Üliõpilase kood: 178394VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: vitko.aleksandra@gmail.com

Juhendaja dotsent, Anatoli Alop:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, Marko Jürioja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Jooniste loetelu	5
Tabelite loetelu	6
Annotatsioon.....	7
Sissejuhatus	8
1 Kauba kindlustus merevedudel.....	10
1.1 Kindlustuse arengulugu	10
1.2 Rahvusvahelise merekindlustuse olemus ja tähendus tänapäeval	11
1.3 Meritsi transporditava lasti kindlustus ja selle tingimused	14
1.4 Veosekindlustuse tunnused ja liigitus	16
1.5 Kindlustusrisiki mõiste ja määratlus	20
2 Ülevaade Kominsur Kindlustusmaakler OÜ firmast ja selle finantstegevusest.....	23
2.1 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tutvustus	23
2.2 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ organisatsiooniline struktuur.....	24
2.2.1 Ärikliendina kindlustamise võimalused	25
2.2.2 Erakliendina kindlustamise võimalused	27
2.3 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ finantsnäitajad	29
2.4 Tariifide arvutamise meetodid	33
2.5 Kindlustusreservide moodustumine.....	37
2.5.1 Kindlustusmatemaatilised arvutused	38
2.5.2 <i>Pro rata temporis</i> meetod (proportsioonis ajaga).....	39
2.5.3 Meetod 1/8 ja 1/24.....	40
2.6 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral	40
3 Tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamine ja lahenduste pakkumine Kominsur Kindlustusmaakler OÜ näitel	43
3.1 Intervjuu tulemusanalüüs	43
3.2 Reaalsete ning võimalike probleemide kaardistamine ja ennetuste ning lahenduste pakkumine	46
3.3 Must stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele	49
3.4 Hall stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele.....	50
3.5 Valge stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele	51
Kokkuvõte	53
Summary.....	56

Viidatud allikad	58
LISA 1 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ maaklerleping	61
LISA 2 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ kindlustuspoliisi näide	74
LISA 3 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ inglise keelsed juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral	78
LISA 4 Intervjuu küsimused.....	80
Lihthitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks.	81

Jooniste loetelu

Joonis 1. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tööjõumaksud ning riiklikud maksud aastatel 2015-2021	30
Joonis 2. Töötajate keskmine brutopalk ning töötajate arv	31
Joonis 3. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ deklareeritud käive aastatel 2016-2020.....	32

Tabelite loetelu

Tabel 1. Veosekindlustuse määrade sõltuvus varariskidest	35
Tabel 2. Alla ühe aastase lepingu koefitsentide määr	35
Tabel 3. Kindlustusrisiki astmed ning põhitariifmäära parandustegurid.....	36
Tabel 4. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ võimalikud ja reaalsed probleemid.....	47

Annotatsioon

Veosekindlustus on vanim kindlustusliik, mis tekkis XIV sajandil. Praegu on see üks olulisemaid kindlustusliike, mida reguleerivad rahvusvahelised reeglid, kuna vedu toimub sageli eksportivast riigist importivasse riiki, ületades vähemalt ühe piiri. Veosekindlustus kaitseb riskide eest kõigil kaupade transportimise etappidel mis tahes transpordivahendiga. Selles kontekstis uuritava lõputöö teema „Kauba kindlustus merevedudel ja tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamise ja lahendamise võimalused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevuse näitel“ on asjakohane ja aktuaalne. Käesoleva töö eesmärgiks on analüüsida kauba kindlustust ettevõttes Kominsur Kindlustusmaakler OÜ ning tänapäeva ja lähituleviku probleemide kaardistamine ning ennetamise ja lahenduste pakkumine. Töö kirjutamise käigus on kasutatud teaduslikke õppematerjale, Kominsur Kindlustusmaakler OÜ dokumentatsiooni ning muid infoallikaid.

Püstitatud uuringu ülesannete kohaselt on saadud järgmised tulemused:

- Uuritud ja analüüsitud on veosekindlustuse tunnused ja spetsiifika, kindlustuse arengulugu, rahvusvahelise merekindlustuse olemus ja tähendus tänapäeval, kindlustusriski mõiste ja määratlus;
- Uuritud ja analüüsitud informatsioon, mis on seotud Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusega nagu ettevõtte organisatsiooniline struktuur, finantsnäitajad, lastikindlustuse lepingu sisu, tariifide arvutamise meetodid ja kindlustusreservide moodustumine, juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral, kindlustuslepingu poolte kohustuste täitmine ja kindlustushüvitise maksmise kord;
- Uuritud, analüüsitud ja kaardistatud olemasolevad ja võimalikud probleemid seoses kauba kindlustamisega Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevuse näitel;
- Pakutud ennetamise ja lahendamise võimalused olemasolevatele ja võimalikele probleemidele seoses kauba kindlustamisega;
- Koostatud nn must, hall ja valge stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ edaspidisele tegevusele.

Autori poolt püstitatud ülesanded on lahendatud ja eesmärk on saavutatud.

Võtmesõnad: kauba kindlustus, kindlustusrisk, probleemid seoses kauba kindlustamisega

Sissejuhatus

Kaasaegset turumajandust iseloomustavad suured kaubaveomahud. Seda valdkonda on traditsiooniliselt peetud üsna haavatavaks, sest see nõuab kõigi protsessis osalejate sidusust. Last on materiaalne väärtus, mille maksumust saab arvestada miljonites tuhandetes tinglikes ühikutes. Rahvusvahelise kaubanduse arenguga on kindlustus muutunud iga väliskaubandustehingu lahutamatuks osaks. Peaaegu kõigi ostu-müügilepingutega kaasneb kindlustus. Sõltuvalt iga lepingu tingimustest varieerub ainult see, kellel on kohustus sõlmida kindlustusleping, kas müüjal või ostjal. Kui tehingu vorm seda kohustust ei sätesta, on eelkõige kindlustusest huvitatud pool, kes võib kauba juhusliku kahjustamise tõttu selle vedamise ajal materiaalselt kahju saada.

Väliskaubandustehingute objektide kindlustamine mitmesuguste ohtude ja õnnetuste vastu tagab majandusorganisatsioonide kaupade ekspordi kohustuste täitmise ja varaliste huvide kaitse impordi ajal. Transpordikindlustuse all mõistetakse kindlustustüüpide kogumit, mis on ette nähtud erinevatel kommunikatsiooniteedel – merel, siseveeteedel, õhk- ja maismaa teedel tekkivate ohtude vastu. Kindlustuse objektid võivad olla nii sõidukid ise kui ka nende poolt veetavad kaubad. Transpordikindlustust ilma veetavate kaupade kindlustuseta nimetatakse kaskoks, ainult kauba kindlustust nimetatakse kargoks.

Lõputöö teema aktuaalsus on tingitud asjaolust, et veosekindlustus on üks levinumaid kindlustustehingu liike, kus kindlustusvõtjatena võivad tegutseda mis tahes juriidilised ja füüsilised isikud. Enamasti mõjutab kindlustus ettevõtlust, mis turumajanduse tingimustes, arvestades konkurentsi ja mõnikord ettearvamatuid olukordi on ilma riskideta võimatu. Peamise majandustegevuse raames on vaja minimeerida võimalikke riske, siin mängib olulist rolli kindlustus, sealhulgas kindlustus võimalike kahjude eest transpordi ajal. Seega ei ole valitud teema asjakohasus kahtluse all, sest veosekindlustus on praegu üks kõige nõutumaid kindlustusliike.

Käesoleva lõputöö eesmärk on kauba kindlustamisega seotud tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamise ja lahendamise võimaluste uurimine Kominsur Kindlustusmaakler OÜ näitel. Selle eesmärgi saavutamiseks püstitab autor järgmised uurimisülesanded:

- Tutvuma veosekindlustuse tunnuste ja spetsiifikaga;
- Kaubakindlustuse esemete, objektide, subjektide, kindlustusriskide iseloomustamine;
- Uurima tariifide arvutamise meetodeid, kindlustusreservide moodustamist;

- Kompleksselt uurima lastikindlustuse lepingu sisu Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-s;
- Iseloomustama kindlustuslepingu kohustuste täitmist ja kindlustushüvitise maksmist Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-s;
- Tänapäeva ning lähituleviku probleemide kaardistamine ja ennetamise ning lahenduste pakkumine.

Esimene peatükk koosneb kauba kindlustuse merevedudel teoreetilisest informatsioonist, mis on vajalik aluspõhi edaspidise töökäigu sooritamiseks ning arusaamiseks. Esimeses peatükis leidub 5 alapeatükki, esimese kahe alapeatüki eesmärk on selgitada üldise kindlustuse arengulugu ja rahvusvahelise merekindlustuse olemust ja tähendust tänapäeval. Järgmised peatükid spetsialiseeruvad lasti kindlustamisel, selle tingimustel, tunnustel, liigitustel ning vaadeldakse ka kindlustusriki mõistet ja määratlust.

Teise peatüki põhifookuses on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevus. Esmalt uuritakse ettevõtte finantstegevust ja organisatsioonilist struktuuri. Järgmiseks uurib autor tariifide arvutamise meetodeid ja kindlustusreservide moodustumist. Teises peatükis uuritakse lisaks lastikindlustuse lepingu sisu, juhiseid lasti hukkumise või kahjustumise korral Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-lt ja samuti kindlustuslepingu poolte kohustuste täitmist ja kindlustushüvitise maksmise korda.

Kolmas peatükk on koostatud probleemide kaardistamise ja lahenduste pakkumise eesmärgil. Autor toob välja ettevõtte reaalsed probleemid seoses lasti kindlustamisega, samuti võimalikud probleemid ning pakub nendele omapoolseid lahendusi. Tehakse järeldusi, antakse soovitusi ja koostatakse must, hall ning valge stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ edaspidisele tegevusele.

1 Kauba kindlustus merevedudel

1.1 Kindlustuse arengulugu

Kindlustusel on pikk ajalugu, mille jooksul on see muutunud mittetulundustegevusest äritegevuseks. Varasemaid kindlustusvorme iseloomustas vastastikune kindlustus, mis põhines kollektiivse vastastikuse abi ideel. Selliste kindlustusvormide näiteid võib leida Babülooniast, kuningas Ammurabi seadustest (umbes 1760 eKr) (Казанцев 1998).

Vanas Kreekas ja Rooma impeeriumis võis leida ka vastastikuse kindlustuse põhimõtetel põhinevaid kindlustuse näiteid. Klassikalise näitena tuuakse kirjanduses välja Vana-Rooma kindlustust, kus püsivad organisatsioonid moodustati järk-järgult professionaalsetel (kaupmehed, käsitöölised, sõjaväelased) või religioossetel alustel omaenda hartadega. Näitena võib tuua 133 eKr asutatud Lanuvi kolledži põhikirja (Казанцев 1998).

X-XIII sajandil hakkasid töökojad ja gildid samuti kasutama kindlustust. Järk-järgult liikus poekindlustus kindlustusfondide loomise täiuslikumale vormile, makstes kogukonna liikmete regulaarset kindlustusmakset kindlustusfondi kassasse (Гомелля 1998).

Kirjanduses eristatakse kommertskindlustuse kolme peamist etappi Euroopas:

- I etapp (XIV sajand – XVII sajandi lõpp) on seotud nii nimetatud algkapitali kogumise ajastuga.
- II etapp (XVII sajandi lõpp – XIX sajandi lõpp) on seotud vaba ettevõtmise ja vaba konkurentsi ajastuga.
- III etapp (XIX sajandi lõpp – XX sajand) on seotud ettevõtluse ja konkurentsi monopoliseerimise ajastuga (Брильёнова 2020).

Märkimisväärne kindlustuse areng toimus 15. sajandi teisel poolel, kui eurooplased hakkasid aktiivselt uusi maid avastama. Suurte geograafiliste avastuste ajastu tõi kaasa laevanduse, rahvusvahelise kaubanduse arengu ja selle tegevusega seotud uute ohtude tekkimise. Mereriskide eest kaitsmiseks leppisid kaupmehed ja laevaomanikud kaubandusekspeditsioonide ajaks kokku, et ühe vara kaotuse korral jagatakse kahju kõigi vahel. Üks säilinud merenduspoliisi anti välja 1347. aastal kaupade vedamiseks Genovast Mallorca saarele laevaga Santa Clara. See näitab, et sel

perioodil oli kommertskindlustus juba olemas ja arenenud, mis tähendab kindlustuskaitse pakkumist teatud tasu (preemia) eest. Sel ajal ilmusid esimesed kutselised kindlustusandjad ehk ettevõtjad, kes võtsid kindlustusmakse tasumise eest endale kohustuse hüvitada varale tekitatud kahju, mida ei tagastatud, kui kindlustatud varaga midagi ei juhtunud (Брильёнова 2020).

1468. aastal loodi Veneetsia merekindlustuse koodeks. 17. sajandi lõpus – 18. sajandi alguses tekkisid esimesed kindlustusseltsid merekindlustuse valdkonnas: Genovas 1741. aastal, Pariisis 1686. aastal ja teistes valdavalt Euroopa sadamalinnades. Järk-järgult hakkas kindlustus katma ka muid merega mitteseotud riske. Oluline tõuge varakindlustuse arengule oli 1666. aasta suur Londoni tulekahju, mis hävitas Londoni kesklinnas 13 200 hoonet. Pärast seda traagilist sündmust loodi maailma esimene kindlustusselts ja tekkis tulekahjukindlustus. Omapäraseks haripunktiks võib pidada professionaalsete merekindlustajate kogukonna tekkimist 17. sajandil Londonis, mida tuntakse nüüd London Lloydina. 17.- 18. sajandil moodustas see Londoni kindlustusturu, mis eksisteerib ja areneb tänaseni (Благинных 2020).

18. sajandi lõpuks oli Lääne-Euroopas juba umbes 100 erinevat vara- ja isikukindlustusseltsi. Põhilised tingimused ärikindlustuse arengu teises etapis, eriti 18. sajandi lõpust kuni 19. sajandi alguseni toimunud tööstusrevolutsioon, tõi kaasa vara- ja isikukindlustuse edasise arengu. Isikukindlustus sai teaduslikult põhjendatud matemaatilise baasi alusel (kindlustusmatemaatilised arvutused). Võeti kasutusele kaaskindlustus ja edasikindlustamine (Благинных 2020).

Kolmanda etapi peamiseks tulemuseks võib pidada spetsialiseerumist kolmes sektoris, selle rahvusvahelistumist, regulaarse edasikindlustuse kujunemist kindlustusäri institutsioonina. Kindlustus on praegu nii globaalne kui ka riikliku finantssüsteemi oluline sektor (Гомелля 1998).

1.2 Rahvusvahelise merekindlustuse olemus ja tähendus tänapäeval

Kaasaegne merekindlustus on majandussuhete süsteem, mis on seotud kindlustusfondi rahaliste vahendite loomise ja kasutamisega, et hüvitada mereohtudest põhjustatud kahju ja osutada rahalist abi mitmesuguste ettenägematute õnnetuste osalistele. Kõik see võimaldab liigitada merekindlustust majanduskategooriasse. Merekindlustuse majandussuhted põhinevad rahalisel kindlustusfondil, mille on loonud kõigi selle osalejate regulaarsed või ühekordsed sissemaksed. Osalejate rahalised sissemaksed moodustavad kindlustusfondi ressursside rahalise baasi, mille

arvelt hüvitatakse mereohtudest ja muudest ettenägematutest õnnetustest tulenev kahju (Корчевская, Трубина 2003).

Veosekindlustuse eesmärk on luua tingimused, mis garanteerivad hüvitamist veo käigus tekkinud kahjude eest, mis on tekkinud veetava kauba hävingu, kaotsimineku või kahjustumise tõttu veoseomanikust sõltumatute asjaolude tagajärjel. Kaasaegset turumajandust iseloomustab suur kaubaveo maht. Seda sfääri peetakse traditsiooniliselt üsna haavatavaks, sest see nõuab sidusust kõigi selles protsessis osalejate poolt (Корчевская, Трубина 2003).

Veosekindlustus on kindlustustüüpide kogum, mis näeb ette kindlustusandja kohustusi kindlustusmakseteks kindlustusobjektile tekitatud kahju täieliku või osalise hüvitamise ulatuses. Sel juhul on kindlustuse esemeks selle isiku varalised huvid, kelle kindlustuse osas sõlmiti leping. Need on seotud veose valdamise ja kasutamisega, mis omakorda on seotud kindlustatud veose kahjustumisest või hävimisest (kadumisest) tuleneva kahjuga, olenemata selle transpordiviisist. Veosekindlustuse olemus seisneb selles, et kindlustusandja kindlustusmakse eest kohustub hüvitama kindlustatule kahjud, mis võivad tekkida kauba transportimisel tarnijalt ostjale kokkulepitud sündmuste – kindlustusjuhtumite tagajärjel, mis tulenevad tegelikust riski ilmingust. Kindlustus katab ainult need riskid, mida on võimalik rahaliselt mõõta võimaliku kahju kvantitatiivse suuruse ja kindlustusjuhtumi tõenäosuse järgi (Каламкарлова 2010).

Riskid, millega kindlustusandja arvestab transporditavate kaupade kindlustamisel, on äärmiselt mitmekesised. Need sõltuvad transpordiliigist (merendus, lennundus, raudtee, maantee) ja sõidukite tehnilist külge iseloomustavatest näitajatest. Nendeks iseloomustavateks näitajateks võivad olla tootmisaasta, tehniline seisukord, varustus, laeva konstruktsioon ja meeskonna varustus, kandevõime (tonnaaž). Samuti ilmastiku- ja piirkondlikud tingimused, milles seda kasutatakse, näiteks aastaaeg (Каламкарлова 2010).

Kaupade veolepinguid saab liigitada erinevate kriteeriumite järgi:

- Transpordiliigi järgi (raudtee-, mere-, siseveetee-, maantee- ja õhustranspordi lepingud);
- Territooriumi järgi (siseriiklik ja rahvusvaheline vedu);
- Kaasatud vedajate arvu järgi (kohalikud, otsesed, multimodaalsed jne) (Файдров 2012).

Transpordiliikide klassifitseerimine lasti ohutuse seisukohalt on üsna keeruline. Selleks on vaja ette kujutada kogu veooperatsioonide ahelat ja siis on võimalik kindlaks teha need ohud, mis on lasti jaoks kõige riskantsemad või ohtlikumad. Transpordiriske kirjeldatakse piisavalt üksikasjalikult igat kauba tüüpi kindlustava kindlustusseltsi kindlustusreeglites (tingimustes). Samad reeglid kirjeldavad üksikasjalikult maailmapraktikas kasutatavaid kindlustuskaitse tavapäraseid välistusi. Need on kõige selgemalt ja täielikumalt välja toodud Londoni kindlustusandjate instituudi merekindlustuse klauslites, mis sisaldavad sajanditepikkust kogemust Londoni kindlustusturul ja mida kasutatakse mitte ainult meritsi veetava kauba kindlustamisel, vaid ka raudtee-, õhu- ja maanteetranspordi kindlustusel (Коровина 2009).

Veosekindlustuse lepingu ettevalmistamiseks ja riskide hindamiseks tuleb koguda vajalik teave. Riski õigesti hinnata on võimalik ainult usaldusväärse teabe põhjal, mis peab olema piisavalt üksikasjalik ja mitmekülgne. Esialgne teave esitatakse tavaliselt kindlustusavalduse või küsimustiku kujul. Kindlustusandjale antav teave peab sisaldama järgmist:

- Teave veose omaniku kohta – vastutavate isikute nimed, aadress, perekonnanimed ja initsiaalid, spetsialiseerumine, ligikaudne ettevõtete käive, töökogemus selles ärivaldkonnas. See esmapilgul tähtsusetuna näiv teave on tegelikult väga oluline kindlustusvõtja riski hindamiseks.
- Teave lasti kohta – täpne nimetus, pakend (vastavalt riiklikele standarditele või tehnilistele kirjeldustele on vajalik pakendi üksikasjalik kirjeldus). Oluline on märkida, et ekspordiks tarnimisel suurenevad pakendinõuded oluliselt (Коровина 2009).

Sõltuvalt veetava kauba eripärast võivad nende vedamise tingimused erineda. Sellisel juhul loevad näiteks temperatuuritingimused, niiskus, lasti laadimise ja käitlemise erireeglid, mis on tavaliselt pakendil tähistatud spetsiaalsete sümbolitega. Kauba omanik on kohustatud kindlustusseltsile edastama kõige usaldusväärsemat ja üksikasjalikumat teavet. Sealhulgas kindlustatud lasti veo reeglite kohta, kuid kindlustusseltsi spetsialistid peaksid teadma ka nende kaupade põhiomadusi, millega neil on kokkupuude töös. Mõnikord on teatud kaupade (värviliste metallide, kütuse, ravimite) transportimisega seotud riskide hindamiseks vaja konsulteerida spetsialistidega (Моисеева 2010).

1.3 Meritsi transporditava lasti kindlustus ja selle tingimused

Rahvusvaheline meritsi veetavate kaupade kindlustuse tava põhineb kaupade mereveo tarnimise põhitingimustel. Põhitingimuste kohaldamine lihtsustab väliskaubanduslepingute koostamist ja läbirääkimisi ning võimaldab ühemõtteliselt tõlgendada nende väliskaubanduslepingutega seotud kindlustustingimusi. Arvestades, et suurema osa väliskaubanduse käibest annab kaupade meretransport, on põhitarnetingimuste tundmine eriti oluline. Kaupade mereveo kohaletoimetamise põhitingimused vastavad küsimusele, milliseid kindlustuskohustusi kannavad väliskaubanduslepingu pooled. Ühtlasi kehtestavad need tingimused kauba juhusliku kadumise või kahjustumise riski müüjalt ostjale üleandmise momendil (Корчевская, Трубина 2003).

Rahvusvahelise kaubanduse sujuvaks ja tõhusaks toimimiseks on vaja kauba tarnimise tüüptingimusi, mis on esitatud lühikeste, kuid piisavalt täielike ja üheselt mõistetavate sõnastustena. Selle ülesande lahendas Rahvusvaheline Kaubanduskoda 1936. aastal, töötades välja rahvusvahelise kaubanduse konsolideeritud loetelu Incoterms. Aastate jooksul on Incoterms laialt levinud kogu maailmas. Transpordikommunikatsioonisüsteemi tehnoloogiline areng tingis vajaduse Incotermsi tingimusi pidevalt täiendada ja kohandada neid uue reaalsusega. Incotermsi tingimused reguleerivad transpordiriskide, kulude jaotust, sisaldavad nõudeid kaupade pakendamisele, samuti asjakohase dokumentatsiooni kirjeldust. Kahel erijuhul määravad nad kindlaks ka tingimused, mille alusel müüja peab sõlmima transpordikindlustuse. Vastavalt Incotermsi tingimustele, mis on muutunud üldtunnustatud äriõiguse aluseks, kannab ostja enamasti kauba laadimissadamast transportimisel riski alates hetkest, kui kaup ületab laeva reelingut (maismaatranspordis – hetkest, mil need sõidukile laaditakse). Sellest hetkest alates langevad kauba kahjustumise ja kaotamise riskid ostjale ning müüja ei vastuta nende eest. Ostja peab nende kaupade eest maksma kogu kokkulepitud hinna, isegi kui ta sai need kahjustatud olekus või ei saanud neid üldse (Корчевская, Трубина 2003).

CIF- või CIP- tingimustel kaupu ostev importija peab lootma välisriigi kindlustusseltsile, kellega müüja on sõlminud veokindlustuse lepingu. Seetõttu soovitatakse importijal oma ost ise tingimustega kindlustada. Eksportijad on sageli rahul tehasehinna või FOB- lepingu pakkumisega. Eksportija peab aga omast huvist lisama oma pakkumisse kauba kindlustuse, see tähendab võimaluse korral sõlmima lepingu CIF- või CIP- tingimustel (Шахова 2011).

Rahvusvahelist laevaliiklust reguleerivad rahvusvahelise mereõiguse reeglid. Kaupade mereveo lepingud jagunevad rahvusvahelisteks lepinguteks, tramplaevanduses ja liinilaevanduses kohaldatavateks lepinguteks (Бруснев 2013).

Kõik õigusallikad võib jagada kolme suurde rühma: üldine seadusandlus, eriseadusandlus ja rahvusvaheline õigus. Väärrib märkimist, et lastikindlustus on sageli seotud just rahvusvaheliste vedudega ja seetõttu hakatakse rahvusvahelisi standardeid rakendama koos riiklikega. Kuna sageli on meresadamatel sajanditepikkune ajalugu, võivad nad kasutada ärikäibe tavasid, mis ei kajastu üheski õigusaktis, samas kui tava ei asenda seadust ja seadus ei asenda tava, eksisteerivad need koos. Tulenevalt asjaolust, et ostu-müügilepingud sõlmitakse sageli välismaiste osapooltega ning nende õigussuhete suhtes kohaldatakse rahvusvahelise õiguse norme, reguleeritakse veokindlustuslepinguid sageli rahvusvahelise õiguse normidega (Благинных 2020).

Kaubalaevanduse suhteid reguleerivad rahvusvahelised lepingud hõlmavad järgmist:

- Brüsseli konossementide konventsioon – konossementi reeglite ühtlustamise konventsioon, vastu võetud Brüsselis 25. augustil 1924.
- Visby reeglid – protokoll, millega muudeti konossementi teatavate reeglite ühtlustamise rahvusvahelist konventsiooni, alla kirjutatud Brüsselis 25. augustil 1924.
- Hamburgi reeglid on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1978. aasta kaubaveo konventsioon, mis võeti vastu 30. märtsil 1978.
- Multimodaalse transpordi konventsioon- 24. mail 1980 Genfis vastu võetud ÜRO konventsioon rahvusvahelise mitmeliigilise kaubaveo kohta.
- 1972. aasta rahvusvahelised eeskirjad kokkupõrgete vältimiseks merel.
- SOLAS – rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, 1974.

Brüsseli konossementide konventsioon, Visby reeglid, Hamburgi reeglid, multimodaalse transpordi konventsioon on kaubavedu reguleerivad erilepingud (Благинных 2020).

Merekindlustus on kindlustusvaldkonna tähistamiseks kasutatav üldmõiste, mis hõlmab kõiki ookeani- ja meretranspordi kindlustuse liike. Samuti siseveetranspordi kindlustuse liike (lähtudes merekindlustuse reeglitest). Need kindlustusliigid hõlmavad kõiki kindlustustüüpe, mis pakuvad kaitset ekspordi – impordi toimingute, riigisiseste vedude ajal, sidevahendite kindlustuse tüüpe,

samuti üksik- ja kaubandusomandi kindlustustüüpe, mida tehakse merekindlustuse tingimustel (Гаджинский 2011).

Valdav osa väliskaubandusest toimub meretranspordi abil. Seetõttu käsitletakse väliskaubanduse kindlustuse küsimusi merekindlustuslepingute süsteemi kaudu. Välisjõu mõju laevale ei sõltu saatjast, kuid võib varieeruda sõltuvalt sellistest teguritest nagu lasti kinnitamise usaldusväärsus, selle paigutamise kõrgus ja massi jaotus nii laeva eraldi trümmides kui ka üldiselt. Lasti paigaldamisel tuleb arvesse võtta kaasnevad jõud, mis tulenevad laeva liikumiskiirusest ja mere seisundist. Nende jõudude kombinatsioon võib põhjustada laeva kreeni vajumist, pulseerimist ja vibratsiooni kohe, kui sõukruvi väljub veest (nt tormilisel merel). Kõik need mõjud suurendavad kahtlemata lasti kahjustamise tõenäosust. Hoolimata kindlustuse vabatahtlikkusest vajab suurem osa veetavatest kaupadest kindlustuskaitset. See kehtib eriti rahvusvahelise kaubanduse kohta. Traditsiooniliselt vastab iga saadetise kindlustusperiood selle rakendamise hinnangulisele perioodile, mida võidakse ajapikenduse perioodi võrra suurendada. Ajapikendus võib sõltuvalt transpordi laadist ulatuda 1-st kuni 20-ne kalendripäevani pärast eeldatavat tarnekuupäeva (Гаджинский 2011).

1.4 Veosekindlustuse tunnused ja liigitus

Transporditava kauba liigid on erinevad:

- Üldlasti kindlustus – hõlmab lasti, mis on paigutatud standardsetesse, üldtunnustatud konteineritesse, mis ei nõua eritingimusi;
- Vedellasti ja puistekauba kindlustus;
- Põllumajanduslike saaduste veose kindlustus;
- Elus-loomade kindlustus;
- Eritingimustega kindlustus (väärismetallid, rahatähed, mündid) (Ефимов 2001).

Olenevalt transpordiviisist:

- Maapealne kindlustus (transport raudteel ja maanteel);
- Veetranspordi veokindlustus;
- Kombineeritud kindlustus (Веретеннов, Кузьминов 2013).

Riiklike majandushuvide seisukohast liigitatakse väliskaubandustegevuses kaubakindlustus järgmiselt:

- Eksportkaupade kindlustus;
- Importkaupade kindlustus (Веретенев, Кузьминов 2013).

Kindlustuslepingus määratlevad kindlustusvõtja ja kindlustusandja kindlustusobjektid, millest moodustub kindlustatav huvi. Kindlustusvõtja kindlustatav huvi tähendab, et tema kindlustusandjaga sõlmitud kindlustuslepingu objektiks on last, veokulud ja eeldatav kasum (Ефимов 2001).

Lasti liigitatakse tema oleku järgi:

- Vedel last;
- Tahke last;
- Gaasiline last;
- Tolmused (pulbrilised) lastid – ained, mis võivad tolmata (pulbrid, jahu, lubi) (Веретенев, Кузьминов 2013).

Pakendi tüübi järgi:

- Üldine (universaalne) last – pakendatuna veetavad esemed, millel on klassifikatsioon;
- Pakendamata veetavad esemed (Веретенев, Кузьминов 2013).

Mõõtmete järgi:

- Suuregabariidiline last – veos, mis oma mõõtmete järgi ei sobi standardsele transpordivahendile laadimiseks, ületades ühel või teisel koordinaatteljel maksimaalselt lubatud mõõtu;
- Pikk veos on üks suuregabariidilistest lastidest. Need on koormad, mis ületavad sõiduki pikkust kahe ja enam meetri võrra;
- Suure lasti all mõistetakse veost, mille üksikute osade mass on üle 250 kg või valtsitud lasti puhul 400 kg (Благиных 2020).

Eristatakse spetsiaalset kaubagruppi, mille vedamiseks on vaja eriluba. Ohtlikel kaupadel on ka oma klassifikatsioon:

- Klass 1 – lõhkeained;

- Klass 2 – vedelgaasid ja rõhu all olevad lahustatud gaasid;
- Klass 3 – tuleohtlikud vedelikud;
- Klass 4 – tuleohtlikud tahked ained, isesüttivad ained, ained, mis veega kokkupuutudes eraldavad tuleohtlikke gaase;
- Klass 5 – oksüdeerivad ained ja orgaanilised peroksiidid;
- Klass 6 – mürgised ained ja nakkusohtlikud ained;
- Klass 7 – radioaktiivsed materjalid;
- Klass 8 – söövitavad ained;
- Klass 9 – muud ohtlikud ained (Ефимов 2001).

Samuti on võimalik välja tuua teatud liiki veosed, mille jaoks pole spetsiaalset klassifikatsiooni, kuid mida tuleb mainida:

- Kiiresti riknev last – kaubad, mille transportimisel on vaja järgida teatud temperatuurirežiimi;
- Antisanitaarne last – tolmavad ja kanalisatsiooniveosed (Благинных 2020). Lasti transpordiomadused on omaduste kogum, mis määrab kindlaks veo, käitlemise ja ladustamise meetodi ja tingimused.

Lasti transpordiomadused on omaduste kogum, mis määrab kindlaks veo, käitlemise ja ladustamise meetodi ja tingimused. Lasti transpordiomadused on tihedalt seotud veotehnoloogiaga. Viimase sajandi jooksul on kauba kohaletoimetamise vorm suuresti mõjutanud laevaehituse arengut. Igale veosele tagatakse transporditingimustele vastav seisund. Selleks pakitakse last ära, pakend peab olema meretranspordi tingimustele vastav ehk üsna tugev ja taluma ülekoormamist lastikäitluskohtades. Lisaks kerge, odav ja minimaalse mahuga. Kõigi transpordiliikide jaoks on kehtestatud kaupade üldine klassifikatsioon, mille abil määratakse kindlaks kaupade tariifiklass ja veotasu. Veosekindlustus tagab veose katmise ainult selle liikumise ajaks. Veosekindlustuse objektid on:

- Last ise;
- Suurenenud maksumus;
- Vahendustasud;
- Tollimaks;
- Kaubaveoga seotud ettenägematud asjaolud (Ширяев, Гудков, Миротин 2010).

Kauba kindlustamisel võetakse arvesse kõiki riskitegureid, mis võivad kindlustuskaitse suurust mõjutada. Peamised tegurid, mida kindlustusandja peaks määra arvutamisel arvesse võtma on eri liiki lastidele:

- Suurenenud tundlikkus teatud tüüpi kahjustuste suhtes;
- Kauba väärtus ja kindlustussumma (Ширяев, Гудков, Миротин 2010).

Kindlustuskaitse tingimused sõltuvad otseselt veose iseloomust. Kiiresti riknevate puuviljade, isesüttimisvõimeliste esemete, metalltoodete ja konstruktsioonide kindlustuslepingud sisaldavad laialdast nimekirja piirangutest. Need piirangud hõlmavad lasti pakendamist, mõõtmeid, kaalu ja maksumust, kavandatud reisi teekonda, reisi kestust, aastaaega, laeva tehnilist seisukorda ja omadusi (Файдров 2012).

Meretranspordikindlustusel on transporditava vara hindamiseks neli võimalikku võimalust:

- Lasti maksumus lähtekohas – võttes arvesse eeldatavat kasumit. Kui lasti omanik ei saa eeldatava kasumi suurust kinnitada, määrab poliis maksimaalse väärtuse (120%);
- Maksumus sihtkohas – kauba hind sihtsadamasse saabumisel, mis tähendab kauba eeldatavat turuhinda selles riigis;
- Kindlustusväärtus määratakse kindlaks müügilepingus fikseeritud erisätete alusel. Kahju korral peab soodustatud isik tõendama kauba hinda;
- Taastamiskulu (asendamine).

Enamik tehinguid põhineb esimesel võimalusel: kindlustussumma on arvel märgitud kauba väärtus, lisades hinnangulise kasumi 20% (Файдров 2012).

Kargo kindlustuse põhiprintsiibid on:

- Hüvitatakse kahjukindlustuspoliisi alusel, see tähendab hüvitatakse kindlustusvõtjate tegelikud otsesed kahjud;
- Last on kaitstud täieliku hävingu ja kahjustuste korral.

Mis puudutab katet, siis on see ette nähtud kogu lasti transiidimarsruudi jaoks põhimõttel "laost lattu", võttes arvesse kõiki võimalike transpordiliike (Файдров 2012).

Veosekindlustus on üldmõiste, mida kasutatakse merekindlustuspoliisile viitamiseks, mis kaitseb kaupade kadude eest vee-, õhu-, maantee- või raudteetranspordi käigus. Sajandeid vana rahvusvaheline praktika on määranud veokindlustuse selge liigituse väliskaubanduses üheks levinumaks varakindlustuse liigiks (Ефимов 2001).

Veosekindlustuse juhtumid liigitatakse järgmiselt:

- Esimese kategooria kindlustusjuhtumid on ettenägematud juhtumid. Siin võetakse arvesse kõik need riskid, mis tulenevad loodusjõudude toimest. Näiteks maavärinad, üleujutused, orkaanid, maalihked jne. Valdavalt hüvitab nende tagajärgedest tulenevad kahjud kindlustusandja. Erandiks on füüsilised ja keemilised protsessid – kokkutõmbumine, kahanemine jne.
- Teise kategooria kindlustusjuhtumid on inimtegevuse tulemus. Need on määratletud kui riskid, mis tulenevad kaubavedu teostavatelt isikutelt, aga ka kaubaveoga mitteseotud isikutelt (nt ründajad) (Файдров 2012).

1.5 Kindlustusriski mõiste ja määratlus

Risk on tegelike tulemuste kõrvalekalle kavandatud ootustest. Kõrvalekalle võib olla nii positiivne kui ka negatiivne, sellega seoses on puhtaid ja spekulatiivseid riske. Puhtad riskid on seotud juhuslike sündmustega, mis toovad kaasa ainult kahju või olukorra, kus olukord jääb muutumatuks (orkaani ajal sai üks maja kahjustada ja teine mitte). Spekulatiivsed riskid tähendavad võimalust saada nii negatiivseid kui ka positiivseid tulemusi (väärtpaperitesse investeerimise riskid). Puhtad riskid on kindlustatud, spekulatiivsed riskid pole reeglina kindlustatud. On olemas riskide klassifikatsioon vastavalt erinevatele kriteeriumitele. Nende esinemise olemuse järgi eristatakse järgmisi riske:

- Loodusnähtudest tulenevad (orkaanid, maavärinad jms);
- Sotsiaalsest keskkonnast tulenevad (vargused, kolmandate isikute tegevus);
- Tehnilisest keskkonnast pärinevad (seadmete rike);
- Majandusesteguritest pärinevad (nt inflatsioonist tulenevad kahjud).

Võimaluse korral hinnatakse riskide mõjutamise võimalust:

- Välised riskid, inimene ei saa neid mõjutada, ta saab ainult tegeleda nende tagajärgedega (Казанцев 1998).

Tulevikus ilmuvad juhi, majandusteadlase, inseneri otsuste tagajärjed, tulevik aga on teadmata. Otsuseid tehakse ebakindluse taustal. Alati võetakse riske, sest ei saa välistada soovimatute sündmuste võimalust. Kuid on võimalik vähendada nende tõenäosust ja võimalikku kahju. Selleks on vaja ennustada sündmuste edasist arengut, eelkõige tehtud otsuste tagajärge, teha kindlaks riskid, hinnata neid ja seejärel juhtida riske. Need on riskijuhtimise peamised ülesanded. Sisuliselt on risk negatiivsete, eriti ebasoodsate majanduslike tagajärgedega sündmus, mis võib tulevikus tekkida. Riski võib iseloomustada kui kavandatud ja tegelike tulemuste kõrvalekaldumise võimalikku tulemust, see tähendab eeldatava tegevuse jaoks ebasoodsa tulemuse ohtu (Голубчик 2011).

Riskidest tulenevate negatiivsete tagajärgede mõju vähendamiseks kasutatakse kindlustust. Kindlustus on üldtunnustatud mehhanism, mille eesmärk on vähendada riski, viies mitme üksiku juriidilise isiku riskid kindlustusandjale nende vahel sõlmitud lepingu alusel. Kokkulepe, mille kohaselt üks isik (kindlustusandja) on nõus andma või tagama teisele isikule (kindlustusvõtjale) kindlal põhjusel tekkinud kahju või konkreetsete asjaolude ilmnemisel tekkiv kahju hüvitatakse tulevikus esimese poolt. Vastastikuse rahulolu alusel makstakse viimasele kindlaksmääratud aja jooksul kindlaksmääratud kindlustusmaksete summa (Беспалов 2008).

Kõige sagedamini mõistetakse kindlustusriski kui:

- Kindlustatud objekti ähvardav ohtu;
- Kindlustuse jaoks ette nähtud kindlustusjuhtumi (sündmuse) võimalust, tõenäosust (ohu suurust);
- Sündmust või sündmuste kogumit, mille vastu kindlustatakse ja mille toimumisel peab kindlustusandja maksma kindlustushüvitist;
- Kindlustusobjekti ennast (konstruktsioon, last jne);
- Kindlustusandja vastutust kindlustuslepingu alusel (Казанцев 1998).

Kindlustusrisk on:

- Tõenäoline sündmus või sündmuste kogum, mille toimumise korral kindlustus jõustub;
- Rahvusvahelises praktikas konkreetne kindlustusobjekt (näiteks laev, last) või vastutuse liik (näiteks laeva täielik hukkumine);
- Kindlustusandja ja kindlustusvõtja vaheliste kahjulike majanduslike tagajärgede jaotus kindlustusjuhtumi korral – kindlustusandja risk ja kindlustatu risk, mille suhte määravad

kindlustussumma ja kindlustustingimused. On välja toodud eririski tüübid, mis ei kuulu tavalisse kindlustuspoliisi ja mille üle peetakse eritingimustes läbirääkimisi (Митрофанов 2014).

Kindlustusrisk väljendab kindlustusandja võimaliku vastutuse suurust kindla kindlustusliigi jaoks. Statistika põhjal määratud kindlustusvastutuse reguleerimisalasse kuuluvate teatud sündmuste toimumise võimaluse aste on oluline kindlustusfondi suuruse õigeks määramiseks, mida kindlustusandja nõuab oma rahaliste kohustuste täitmiseks kindlustusvõtjate ees (Митрофанов 2014).

2 Ülevaade Kominsur Kindlustusmaakler OÜ firmast ja selle finantstegevusest

2.1 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tutvustus

Kindlustusmaakleri töö eesmärk on pakkuda klientidele parimaid võimalike kindlustuslahendusi ja selle saavutamiseks peab maakler arvestama kliendi soovide ja vajadustega. Kaotuse või kahjustuse korral on maakler abiks oma kliendi nõude haldamisel, samuti aitab kindlustusseltsiga ühendust võtta ja tegeleb kogu paberimajandusega. Kuna maakleritasu maksab kindlustusselts, mitte klient, siis võib väita, et maakleriga töötamisel on selged eelised. Kuna maaklerid ei esinda kindlustusseltse, vaid kliente, ei saa nad kindlustusandja nimel kindlustust pakkuda. Tehingu lõpuleviimiseks peavad nad kliendikonto üle andma kindlustusandjale või kindlustusagendile. Erinevalt sõltumatutest esindajatest, kes esindavad ühte või mitut kindlustusseltsi, on maakleri põhikohustus kliendi ees (Olenitšev 2014).

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ asutati 2003. aastal sõltumatu merekindlustuse maaklerina ning ettevõtte laienes hiljem muudele kindlustusliikidele, nagu isikliku ja kaubandusliku vara kindlustus, kasko- ja liikluskindlustus, kaubakindlustus jms. Pakutavate kindlustuslahenduste laienemisega on töötajate arv pidevalt kasvanud – kolmelt 2003. aastal 21-le 2020. aastal. Tänapäeval spetsialiseerub firma meretranspordi, kaubavedude, finantsriskide, terminalide ja sadamaoperaatorite, ning samuti kinnisvara, vastutuse ja muude kindlustusliikide kindlustamisele. Ettevõtte on jagatud neljaks osakonnaks: merekindlustuse ja kahjude osakond; kaubakindlustuse ja ärirentide osakond; eraklientide kindlustusosakond; raamatupidamise ja haldusosakond (Olenitšev 2014).

Ettevõtte eesmärgiks on kliendi huvide kaitsmine nii kindlustusfirmade kui ka kolmandate osapoolte ees, samuti klientuuri kindlustuskulude optimeerimine, kulude vähendamine kahjukäsitlel või kindlustusjuhtumi toimumisel. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ pakub edasikindlustusteenuseid ning mitmete kindlustusandjatega riskide hajutamist/jagamist, teostatakse kindlustusmakse saamiseks nõudeõiguse töid ning pakutakse oma klientidele ja partneritele nõuandeteenust (Kominsur Kindlustusmaakler 2021).

Lisaks Kominsur Kindlustusmaakler OÜ on ainuke kindlustusmaakler Balti riikides, kes on akrediteeritud Lloyd'si poolt enda nimel riskide hindamiseks, kindlustuslepingute sõlmimiseks ja kahjude käsitlemiseks (Kominsur Kindlustusmaakler 2021). See annab õiguse sõlmida kaubakindlustuse poliise piirmääraga kuni kümme miljonit eurot, teha hüvitamise otsuseid ja teha väljamakseid piirmääraga kuni 50 000 eurot (Olenitšev 2014).

Ettevõtete grupi territoriaalne katvus: Eesti, Läti, Venemaa, Rootsi, Soome, Taani. Töötajate koguarv ületab 150 inimest. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-l on kontorid Peterburis, Riias, Sillamäel ning Tallinnas (Kominsur Kindlustusmaakler 2021). Mõni aasta tagasi olid ettevõtte kontorid Tartus ja Narvas, kuid kuna need ei olnud piisavalt kasumlikud, viidi Narva kontor üle Sillamäele (kuna ettevõtte on ärihuvid Sillamäe sadamas) ja Tartu kontor suleti (Olenitšev 2014).

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-l puudub kindlustusleping, kuna ettevõtte on maakleri rollis, kuid ettevõtte omab maaklerilepingut, mille leiab [lisast 1](#). Lisaks on olemas dokument – poliis, mis on sisuliselt leping. See dokument sõlmitakse kliendi ja kindlustusandja vahel maakleri kaudu. Ettevõtte saab poliisi projekti ja saadab selle kliendile kinnitamiseks. Klient kontrollib ja tagastab selle kas koos kommentaari-/sooviga teha muudatusi või kinnitusega.

Poliis sisaldab järgmist teavet: kindlustusvõtja andmed, kindlustusandja andmed, soodustatud isik, kindlustusperioodi algus, kindlustatud ese, veose väärtus, kindlustussumma, transpordiliik, marsruut, omavastutuse summa, kindlustustingimused/-kindlustuskaitse, erandid, tariif, kindlustuspreemia suurus, kindlustuspreemia maksmise tähtaeg, teavitamine kindlustusjuhtumi toimumisest jne. Kindlustuspoliisi näite leiab [lisast 2](#).

2.2 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ organisatsiooniline struktuur

Autor on kasutanud organisatsioonilise struktuuri kirjeldamiseks informatsiooni Kominsur Kindlustusmaakler OÜ kodulehelt ning ettevõttest saadud siseinfot.

Nagu autori poolt varem mainitud sai, on ettevõtte jagatud neljaks osakonnaks: merekindlustuse ja kahjude osakond; kaubakindlustuse ja äriklientide osakond; eraklientide kindlustusosakond; raamatupidamise ja haldusosakond.

Mõlema, nii äri- kui ka erakliendi võimalused on kliendi puhul, nii äri- kui ka erakliendi võimalused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-s suhteliselt laialdlased. Ettevõtte eelised teiste Eesti riigi kindlustusmaaklerite ees on suured. Nimelt on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tööpartnerid Euroopa parimad kindlustusandjad, mis tagab ka kliendile parimad võimalused. Lisaks on Kominsur`is oma kahjukäsitluse osakond, vaidluste korral oldakse klientidega kuni kahju hüvitamise hetkeni. Selline võimalus loob klientides sügava usalduse ning tagasi pöördumise soovi. Põhiline, mis loob kliendis turvalisuse tunde on see, et Kominsur Kindlustusmaakler OÜ konsultandid on kliendi jaoks olemas 24/7. Tehakse tihedat koostööd oma klientidega kogu kindlustuspoliisi kehtivuse perioodil ning töötajad pakuvad asjatundlikku ja suure vastutustundega teenust kõigis menetlustes igal etapil.

2.2.1 Äriklendina kindlustamise võimalused

Äriklendile pakutavad kindlustused:

1. Merekindlustus

Eriti tähtis on kindlustusandja poolt pakutavate garantiide ja teenuste kõrge tase, sest merekindlustus erineb teistest kindlustustoodetest suuremate riskide poolest. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ merekindlustuse poliiside alla kuuluvad järgmised kindlustused: *H&M* ehk *hul&lmachinery insurance* (laeva kere, masinate ja seadmete kindlustus), *increased value insurance* (lisakindlustusväärtuse kindlustus), *loss of hire insurance* (prahi/lastiraha kaotuse riski kindlustus), *war risks insurance* (sõjaliste riskide kindlustus), *mortgagee interest insurance* (hüpoteegipidaja intressikindlustus), *P&I* ehk *protection&indemnity insurance* (kaitse ja hüvitise kindlustus), *charterers protection&indemnity insurance* (prahtija vastutuskindlustus kolmandate isikute ees), *fixed and floating objects (FFO) and running down clause (RDC)* riskid, *freight, demurrage&defence insurance* (poolte omavaheliste vaidluste käigus tšarterite, lepingute ja muude kaubanduslike aspektide üle tekitatud juriidiliste kulutuste kindlustus), *strike risk insurance* (kindlustus võimaliku laevaomaniku kahju laeva hilinemisel, mis on tingitud streikidest ja muudest laevast mitteolenevatet põhjustest kaldal), laevade kindlustamine ehitamiseks või parandamiseks, laevaremondi ettevõtte vastutuskindlustus, kaatrite ja jahtide kindlustamine.

2. Transpordikindlustus

Transpordikindlustuse alla kuuluvad järgmised liigid: liiklus-, KASKO-, veesõidukite-, raudtee veermiku- ja õhustranspordikindlustus.

3. Ettevõtte varakindlustus

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ pakub lisaks ettevõtte varakindlustusele ka äriatkemise kindlustust, tehniliste riskide kindlustust, ehitus- ja montaažitööde kindlustust ja korteriühistu kindlustust.

4. Vastutuskindlustus

Pakutakse ekspedeerija vastutuskindlustust, vedaja vastutuskindlustust ja transporditerminali operaatori vastutuse kindlustust. Kauba kindlustusel merevedudel on eriti oluline see, et oleksid tavalise poliisi kattele lisaks kindlustatud ekspedeerijad, vedajad ning operaatorid, kuna riskid on niivõrd kõrged.

- I) Ekspedeerijad on need isikud, kes on vahendajad veose omaniku ja vedaja vahel. Kui kaup ei ole kohale toimetatud või see on kahjustada saanud, esitab kauba omanik kahjunõude ekspedeerijale. Ekspedeerija saab mitmetel juhtudel esitada nõuet edasi vedajale. Kui vedaja vastutab veose kahjustamise eest ning tal puudub kehtiv CMR poliis, pankroti välja kuulutades pääseb ta kohustustest veose omaniku eest ja sellisel juhul vastutavaks isikuks on ekspedeerija ise. Kui taoline olukord peaks tekkima, siis ekspedeerija vastutuskindlustus katab veose omanikule kahjud, kahjud kolmandatele isikutele (näiteks lastimise/lossimise ajal), samuti aitab katta ümberlaadimise võimalike kulusid, tollimakse, ümberpakkimise või sortimise kulusid, üldavarii kulusid ja muid lisakulusid, mis on seotud päästmise ja ladustamisega. Vajadusel kaetakse ka ekspedeerija kahjusid, mis on tekkinud raskest hooletusest, juhuslikest vigadest veose dokumentatsioonis ja kulusid, mis on tekkinud vale marsruudi valiku tagajärjel.
- II) Vedaja vastutuskindlustus rakendub siis ja ainult siis, kui vedaja ise on vastutav kaubale tekitatud kahjude eest, mille on põhjustanud ebaprofessionaalne CMR (lühend prantsuse keelsest konventsiooni nimetusest: *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*). Kahjude limiit on ülemaailmselt kindlaks määratud konventsiooni tingimustes. See ei ole saa olla rohkem kui 8,33 SDR brutokilo kohta või 666,67 SDR kaubaühiku eest. Limiidid võivad olla toodud nii SDR-ides kui ka eurodes. SDR on Rahvusvahelise valuutafondi poolt loodud arvestuslik tingühik. Vedaja vastutuse kindlustusega on võimalik katta järgmisi kahjusid: õigusabikulud, raskest hooletusest tekkinud kahjud, kolmandate isikute poolt tekitatud kahju, rahalised nõuded kindlustatu vastu jne.

5. Personalikindlustus

Põhiline eesmärk on katta sellised kulutused, mis tekivad ettenägematute olukordade tagajärjel. Personalikindlustuse alla kuuluvad isikukindlustus, reisikindlustus ning õnnetusjuhtumiskindlustus.

6. Veosekindlustus

Meretranspordi üks lahutamatu osa on veosekindlustus, kuna veosed on kallid ja tihtipeale kaup saab kahjustada, on kõige mõttekam see kas ostja või ka müüja poolt ära kindlustada. See aitab kompenseerida kahjustunud või kadunud kaupa kõikides selle veoetappidel. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ pakub kolme erinevat veosekindlustuse varianti. Esimeseks variandiks on ühekordne kaubakindlustus. Teiseks pakutakse aastast poliisi, mis põhineb regulaarsetel vedudel kokkulepitud tingimustel aastase käibe põhjal. Selline kindlustus laiendub kliendi kõikidele saadetistele. Kolmas veosekindlustuse variant on *stock throughput insurance*, mis on samuti aastane kindlustuskate, kuid selle kindlustuse alla kuuluvad nii kauba transport kui ladumistamine. Kate hakkab kehtima kohe kui kaup on ostetud ning selle hetkeni kuni vastutus on läinud lepingu teisele poolele. Ettevõtte hüvitab järmised kahjud: päästetööde kulud, veose kahjustumine või hävimine, üldavarii puhul tekkinud kulutused, parandamine ning veose tagaotsimise või inspekteerimisega seonduvad kulud.

7. Finantsgarantii kindlustus

Selle kindlustuse alla kuuluvad ehitustööde garantiikindlustus ja krediidikindlustus. Ehitustööde garantiikindlustuse puhul võtab kindlustusandja endale kohustuseks hüvitada kahjud kui kindlustatu lõpetab ärilise tegevuse ja kuulutab välja pankroti. Krediidikindlustus on seotud poliitiliste riskidega, klientide maksejõuetusega ning ettevõtete juhtkonna kaitsmisega.

2.2.2 Erakliendina kindlustamise võimalused

Erakliendi võimalused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ-s:

1. Kodukindlustus

Üks levinumaid kindlustusliike eraklientide seas. Ettevõtte kasutab kodude kindlustamisel kahte erinevat varianti. Esimese variandi puhul hüvitatakse standardsed riskid nagu näiteks vandalism, seadmete leke, tulekahju, torm ja tugev tuul jne. Teiseks variandiks on koguriskikindlustus, mis on maksimaalse kattega kõikide ootamatute ja ettenägematute kahjude eest, mis võivad eluasemega juhtuda. Sellel kindlustusel on ainult välistused. Nendeks välistusteks on kõik need

kahjud, mis on olnud võimalik ette näha ja ära hoida, näiteks hallitusest, korrosioonist, närilistest ja muudest kahjuritest tekkinud kulud. Lubatakse kindlustada kõiki tüüpe elamuid – kortereid, elumajasid, suvilaid, ehitiste osasid, kõrvalhooneid ja ehitusjärgus olevaid hooneid.

2. Sõidukikindlustus (KASKO)

Antud kindlustus on vanematel transpordivahenditel vabatahtlik, kuid uuematel transpordivahenditel rangelt soovituslik. See kindlustus on mõeldud nendele sõidukiomanikele, kes soovivad täiendavalt kindlustada sõidukit. Näiteks juht on liiklusõnnetuses süüdi, looduse mõjude tagajärjel on transpordivahend kahjustada saanud, metsloomade ettejooksmise tagajärjel tekkinud kahjud. Poliisi sõlmimisel tuleb eraldi märkida sõidukile lisaväärust tekitavad lisad, näiteks maalingud, valuveljed, lisatuled jne. Standardpakatile on lisaks võimalik valida klaasi kindlustust, asendusauto tagamist ning uue auto väärtuse kindlustust.

3. Liikluskindlustus

See kindlustus on kohustuslik igale mootorsõidukile, mis on registreeritud ARK-s ja mida kasutatakse liikumiseks sõiduteedel. Standardne poliis kehtib ka väljas-pool Eruopa Liitu ja Euroopa Majandusruumi, näiteks Venemaal, Valgevenes, Ukrainas, Türgis ja teistes riikides. See poliis hüvitab liiklusõnnetuses tekitatud kahjud süüdlase eest. Kahju ei pruugi olla tekitatud ainult teisele sõidukile, vaid ka liiklusmärkidele, taradele jne. Lisaks standardne poliis hüvitab jalakäija, jalgratturi või süüdlasest autojuhi ravikulud.

4. Õnnetusjuhtumikindlustus

Õnnetusjuhtumid võivad aset leida iga hetk ning need on väga etteootamatud. Riskiaste, kindlustuslimiidid ja kindlustuspreemiad sõltuvad järnevatest teguritest: kindlustatu töökoht ja amet, spordiga tegelemine, kroonilised haigused, varasemad õnnetused, ööpäevaringselt, tööülesannete täitmine või mitte, palgatase. Lisakaitsest võib valida kas rahaline kompensatsioon tervisekahjustuste eest, päevaraha maksmine või ravikulude tasumine, mis ei ole haigekassa poolt kaetud.

5. Reisikindlustus

Põhilisteks kindlustusriskideks on reisi tõrge või reisi katkestus, meditsiiniabikindlustus, pagasikindlustus. Lisaks võib kindlustada võimalike kulutusi juriidilise abi saamiseks, reisi ärajäämist vulkaanipurske tagajärjel (erandiks on Islandi kaks vulkaani), pagasi hilinemisega seotud riietuse ost või laenus.

6. Kaatrite ja jahtide kindlustus

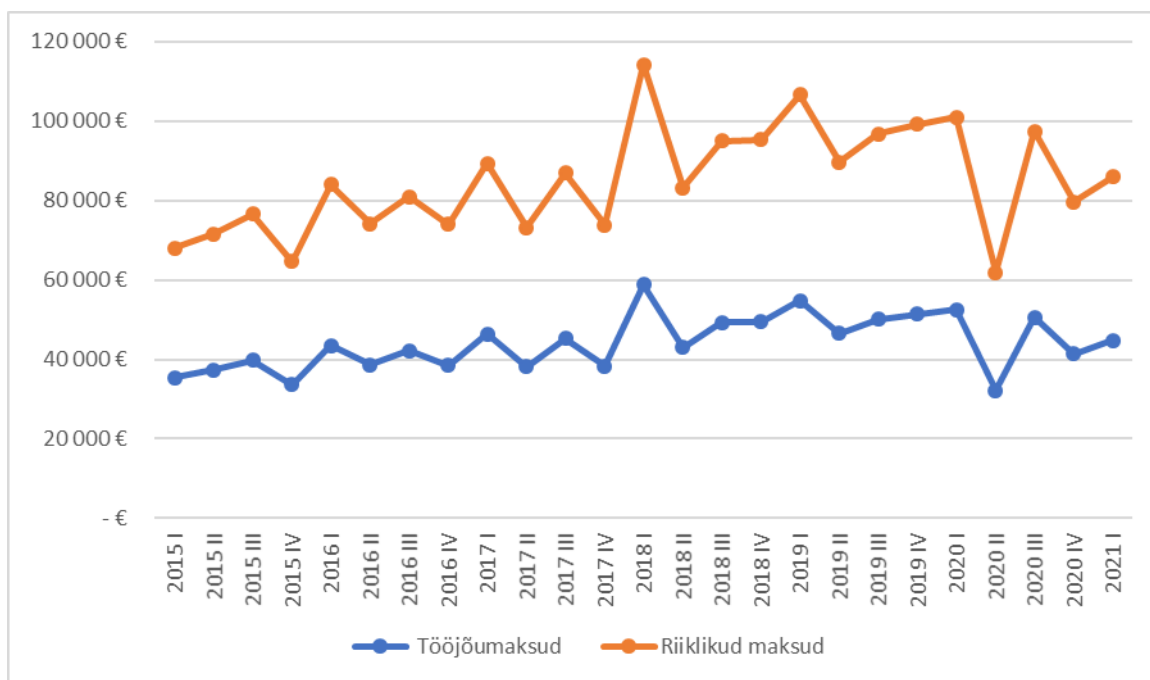
Väikelaev on veesõiduk kogupikkusega 2,5-24 meetrit (näiteks paat, purjejaht, kaater ja muu selline), mida kasutatakse vaba aja veetmiseks, sõltumata registrikuuluvusest. Väikelaevana ei käsitata võistlusspordiks ja treeninguteks kasutatavat spordialaliidu poolt vastavalt märgistatud veesõidukit (näiteks jett, purjelaud, purjejaht, võistluspurjekas ja muu selline) ning primitiivse konstruktsiooniga veesõidukit (näiteks ruhi, ruup, lodi, süst, kanuu, vesijalgratas ja muu selline) ja erikonstruktsiooniga veesõidukit (Riigi Teataja 2021). Kindlustusandja võtab endale kohustuseks katta järgmised kahjud: tulekahjud, laeva ümberminek, karile sõit, plahvatus laeva pardal, õnnetused laeva vettelaksmisel ja veest tõstmisel, kahjud seoses kindlustatud laeva täieliku või konstruktiivse hävinguga, õnnetused laeva laadimise või lossimise ajal jms. Igale laevaomanikule lähenetakse personaalselt ja tehakse kliendile kõige soodsamatel tingimustel poliis.

2.3 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ finantsnäitajad

Ettevõtte põhitegevusala on kindlustusagentide ja vahendajate tegevus. Samas valdkonnas (EMTAK 66221) on Eestis tegutsevaid ettevõtteid 2021 aasta seisuga 106, kes annavad tööd kokku 686-le inimesele ja kogu valdkonna 2021 aasta käibeprognoos on ligikaudu 47,82 miljonit eurot. Aastal 2019 oli Kominsur Kindlustusmaakler OÜ sama põhitegevusala TOP 20 kuuendal kohal, käibega 799 000 eurot. Esimesel kohal oli Iizi kindlusmaakler AS, käibega 8 miljonit eurot. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ kõrval on täna veel alles ja tegutsevad valdkonnas "Kindlustusagentide ja -vahendajate tegevus" turul 27 ettevõtet. Valdkonna turu-maht kokku on täna 15.2 miljonit eurot.

Ettevõtte asutati 16 aastat tagasi, firma põhikapitaliks oli 63 800 eurot. Ettevõtte asutasid Dmitri Soljanik, kellel oli selleks ajaks ettevõtluskogemust ligikaudu 2 aastat ja Juri Netšajev, kes toona alles alustas ettevõtlusega. Enne Kominsuri loomist juhtis Dmitri ettevõtet Tallinn, Kolde PST 100 KÜ. Firma eesotsas on juht tänase päevani. Kokku on ta aastate jooksul juhtinud 10 ettevõtet, millest täna on seitsme ettevõtte juhatuses ja neli neist on aktiivse finants tegevusega (sh. käibemaksukohuslased). Praeguseks kuulub Dmitri Soljanikule 99% ettevõttest, järgnevate juhtidena võib lugeda Aivar Reinaasi ja Stanislav Kovaljovi, kellele kummagile kuuluvad 0,5% ettevõttest.

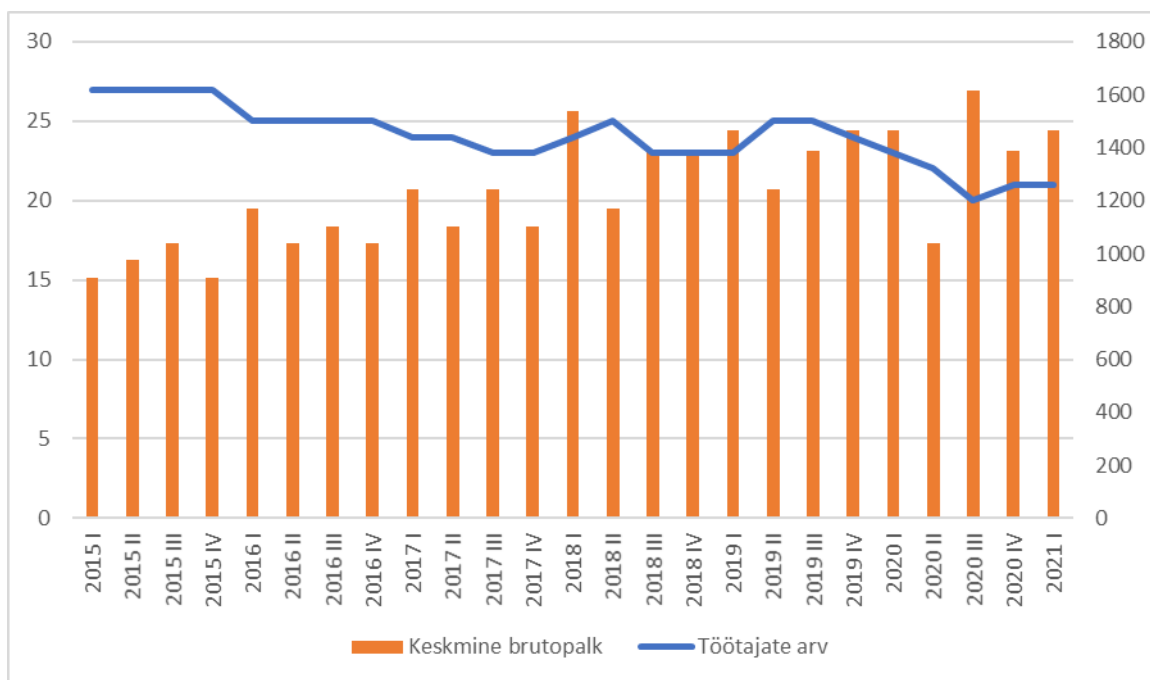
Töötajate arv 31.03.2021 seisuga on 21. 2021. a I kvartalis kulutas ettevõtte tööjõumaksudele 14 898,92 eurot. Maksud iga töötaja kohta olid 709,47 eurot (vt Joonis 1).



Joonis 1. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tööjõumaksud ning riiklikud maksud aastatel 2015-2021

Allikas: Inforegister, 2021

Hinnanguline keskmine brutopalk oli 1 428,14 eurot ja keskmine netopalk 1 201,38 eurot (vt Joonis 2).

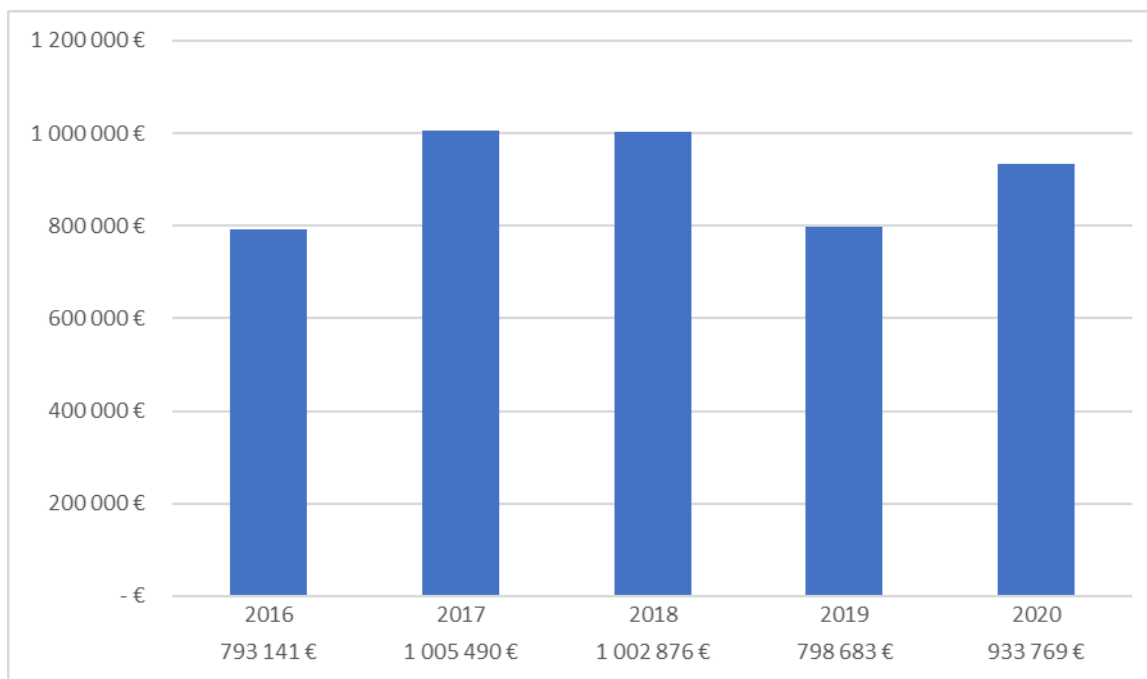


Joonis 2. Töötajate keskmine brutopalk ning töötajate arv

Allikas: Inforegister, 2021

Võrreldes 2020 aasta IV kvartaliga meeskonna suurus ei muutunud ja töötasu tõsteti summaarselt keskmiselt 75 eurot töötaja kohta (5%). Suuremaks palgatõusuks ettevõtte vahendeid tõenäoliselt ei piisaks, sest viimati deklareeritud majandusaasta periood (2019) lõppes ettevõtte kahjumiga. Juhul, kui ettevõtte tõstaks palka igale töötajale 100 EUR/kuus, suureneks ettevõtte kahjum veelgi, 33 768 euro võrra. Finants- ja kindlustustegevuse sektoris makstakse ühele töötajale töötasu keskmiselt 2 110 eurot kuus. Harju maakonnas, kus ettevõtte tegutseb, on keskmine töötasu 1 355 EUR kuus. Aastal 2019 oli ühe töötaja tootlikkus 70 945 eurot, mis tegi kasumimarginaaliks -5%.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ on edukas eksportöör, tehes müüke Euroopa Liidu riikidesse nagu Iirimaa, Taani, Hispaania, Itaalia, Soome, Poola, Slovakkia, Leedu, Rootsi, Holland, Küpros, Kreeka, Malta, Saksamaa, Suurbritannia, Läti ja väljaspoole Euroopa Liidu riike nagu Panama, Ukraina, Belize, Türgi, Libeeria, Briti Neitsisaared, Hiina, Seišellid, Gruusia, Venemaa, Singapur, Araabia Ühendemiraadid, Ameerika Ühendriigid, Antigua ja Barbuda, Šveits. Ekspordi osakaal käibest on orienteeruvalt 64%. Müük välismaale moodustas eelmise deklareeritud majandusaasta (2019) jooksul ettevõtte käibest 50,8 protsenti ning kokku müüdi kaupu teistesse riikidesse 406 128 euro eest (vt Joonis 3).



Joonis 3. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ deklareeritud käive aastatel 2016-2020

Allikas: Inforegister, 2021

Kõige rohkem aeti äri Läti (25,6 protsenti käibest), Saksamaa (19,8 protsenti käibest) ning Suurbritannia (19,6 protsenti käibest) turul, kuhu müüdi teenust aasta jooksul 264 151 euro eest, mis moodustas 65 protsenti ettevõtte ekspordikäibest. Ettevõtte jaoks oli eelmine aasta ekspordirindel halb, sest müük välisriikidesse kukkus. Kui 2018. aastal müüdi teenust Eestist väljapoole veel 510 900 euro eest, siis 2019. aastal vaid 406 128 euro eest.

Lisaks on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ aastate jooksul võitnud erinevaid riigihankeid, sagedusega keskmiselt 0,6 korda aastas ja esimene neist võideti 6 aastat tagasi, aastal 2015. Riigihangetest on ettevõtte osa saanud kokku 3 korda, vastutasuks on kodanike hüvanguks teenust osutatud või töid tehtud 88 020 euro eest. Rekordiline oli ettevõtte jaoks aga aasta 2015, mil võideti kõige suuremas summas hange "Laevade H/L Jakob Prei, J/M Tarmo ja M/L EVA-316 kindlustamine", kogumaksumusega 35 008 eurot. Keskmiselt moodustab ühe võidetud hanke osakaal Kominsuri käibest tervelt 12%. See on üsna suur protsent ja riigihankest saadava sissetuleku ära langemine käibes mõjutaks tugevalt. Sellepärast on täiesti mõistetav ka ettevõtte aktiivsus hangetel – kokku on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ nende võidetud hangete kohta üldse riigihangetel osalenud (teinud pakkumisi) 4 korda.

2.4 Tariifide arvutamise meetodid

Järgnevad tariifide arvutamise meetodid on ettevõtte poolt saadud informatsioon.

Tänapäeva meretranspordi mahud on võrreldes kunagisega kasvanud ning kasvavad ka edaspidi. Lihtervedajad, parvlaevad, konteinerlaevad, ro-ro-laevad ja muud laevad veavad tuhandeid tonne lasti ning teenuseid osutavad sajad väikesed ja suured ettevõtted. Igal vedajal on omad tariifid. Nende kujunemine toimub samal põhimõttel, võttes samas arvesse turu olukorda ja erinevaid transpordiettevõtte sissetulekuid mõjutavaid tegureid.

Tariife kauba kohaletoimetamiseks meritsi arvutatakse sõltuvalt vedaja kasutatavast transpordiviisist. Veetranspordiga veetavate kaupade kindlustusmäärad jäävad vahemikku 0,05%-0,12% veetava kauba tegelikust väärtusest. Tariifi väärtus arvutatakse iga konkreetse transpordi puhul konkreetse riski realiseerumise tõenäosuse põhjal. Samuti pöörab kindlustusandja tähelepanu laeva ehitusaastale (mida vanem, seda suuremad on riskid) ja kodusadamale, see tähendab mis-tahes riigilipu all laev sõidab. Kui laev on sellise riigi lipu all, mille kohta on fikseeritud mis tahes konventsioonide eiramine, võivad paljud kindlustusandjad keelduda sellise transpordi kindlustamisest. Liinilaevanduses määratakse iga veo maksumus iga saadetise jaoks eraldi. Selle põhjuseks on asjaolu, et sel viisil tarnitakse peamiselt väikesi kaubasaadetisi ja vajaliku koguse lasti kogumiseks peab ettevõtte tariife ja ajakavasid eelnevalt selgitama. Tramplaevandust iseloomustab suurte kaubasaadetiste vedu, tariifid moodustuvad vedaja tulude ja kulude vahe alusel ning neid reguleerivad ainult turusuundumused.

Meritsi kaubaveo hindu mõjutavad paljud tegurid. Kõigepealt võtab transpordiettevõtte arvesse lasti omadusi (kauba kogus, maht, mõõtmed, väärtus või ohtlikkus), sõidudistantsi, samuti paberitööga seotud teenuseid (konossement, prahtimisproforma) ja erinevate lubade saamist, kulud sihtkohas ja ümberlaadimispunktides, kindlustus. Sageli võivad selle käigus tekkida ettenägematud kulutused. Tavaliselt on need lepingus märgitud ja sisalduvad kohe kogukulus. Sõltuvalt väljumise laadist võib tariif sisaldada ka erinevaid lisatasusid. Näiteks kui veetakse eriti väärtuslikku, ohtlikku lasti või liiga suuri esemeid.

Hinnakujunduse peamised parameetrid on maksed:

- Vedu (kaubavedu);
- Sadamatasud;

- Punkrikütus;
- Riigilõivud ja tollimaksud;
- Laadimine ja lossimine;
- Lasti ladustamine konsolideerimislaos;
- Erinevate spetsialistide teenuste kasutamine.

Veosekindlustuses on tariif ehk määr kindlustuse üks põhitingimusi, millele teenuse kasutajad ennekõike tähelepanu pööravad, kuna kindlustusmakse suurus (kindlustuspreemia maksumus) sõltub tariifist. Kõige tähtsamaks aluspõhimõtteks võib lugeda seda, et kindlustuspreemia peaks olema kooskõlas riskiga. Seetõttu on tariifide määramise peamine ülesanne kindlustusmakse suuruse ja riski suuruse range kooskõlastamine. Kindlustariifi määramisel rakendatakse riskide hindamisel individuaalse lähenemise põhimõtet. Riskiastme hindamisel võtavad kindlustusseltsi kindlustusandjad/-riskijuhid arvesse järgmisi tegureid:

1. Lasti olemus, pakend;
2. Lasti maksumus (regulaarveo korral – lasti minimaalne ja maksimaalne maksumus ühe sõiduki kohta)
3. Transpordiliik ja transpordiviis;
4. Transpordimarsruut, teekonna pikkus;
5. Ümberlaadimise- ja ajutiste ladustamiskohtade kättesaadavus;
6. Turva-/saatemeeskonna olemasolu, sürveier laadimisel/-lossimisel;
7. Statistika kindlustatute kahjude ja selle suundumuste kohta.

Kui veoseomanik kindlustab ise lasti, hinnatakse ka veose vedamise transpordiettevõtte kogemusi, vedaja vastutuskindlustuse poliisi olemasolu ja piiranguid ning sõidukite vanust. Pärast riskide hindamist avaldab kindlustusandja hinnakirja, kus veosekindlustuse määrad on alati seotud kindlustusriskide ja omavastutustega ning väljendatakse protsendina lasti väärtusest (vt Tabel 1).

Tabel 1. Veosekindlustuse määrade sõltuvus varariskidest

Varariskide nimetus	Kindlustuse määr protsentides kindlustatud summast
Vastutab kõigi riskide eest (tingimus A)	0,113
Vastutab üldavarii eest (tingimus B)	0,102
Ei vastuta kahjude eest, välja arvatud hukkumise korral (tingimus C)	0,098
Ladustamise riskid	0,051
Kolmandate isikute õigusvastane tegevus	0,086
Piraatluse riskid	0,035

Allikas: Kominsur Kindlustusmaakler OÜ andmed, autori koostatud

Kindlustuse põhimäärad arvutatakse tavapärase kindlustusriski astme jaoks. Kehtivad kõik kindlustuseeskirjades sätestatud erandid ja kindlustusperiood on 1 aasta. Kui kindlustusperiood on alla ühe aasta, rakendatakse aastase tariifi määrale järgmisi koefitsente (vt Tabel 2):

Tabel 2. Alla ühe aastase lepingu koefitsentide määr

Kindlustusperiood	Kuni 3 kuud	3-6 kuud	6 kuud	7 kuud	9 kuud	10 kuud	11 kuud
Koefitsent	0,30	0,65	0,7	0,80	0,85	0,90	0,95

Allikas: Kominsur Kindlustusmaakler OÜ andmed, autori koostatud

Üle aasta kestnud kindlustuse puhul saadakse tariifimäär-, korrutades aastase tariifi-määr kindlustusperioodiga, mis on väljendatud aastates. Lisaks on kindlustusandjal õigus kohaldada baastariifimäärade suhtes vähendavaid ja suurendavaid koefitsiente, tuginedes kindlustusriski määra määramiseks oluliste tegurite kombinatsioonile. Riski aste määratakse kindlustusandja hinnangul järgmistele teguritele:

- Tegelik transpordi ajavahemik (kestus);
- Marsruudi geograafiline asukoht ja keerukus;
- Ümberlaadimis- ja vaheladustamiskohtade olemasolu lasti marsruudil;
- Kindlustuse maksesüsteem ("proportsionaalne" -/- "esimese riskiga");
- Kindlustuse tähtaeg;
- Transpordiliik: meri, siseveetee, maa, õhk;
- Sõiduki väljalaskeaasta, tehnilised omadused;

- Veose tüüp;
- Ekspedeerija kättesaadavus ja kvaliteet;
- Turvalisuse kättesaadavus ja kvalifikatsioon;
- Tehnoloogilised lahendused veose tuleohutuse tagamiseks;
- Frantsiisi olemasolu-/- puudumine, selle tüüp ja suurus;
- Kindlustusmakse/- osamakse olemasolu-/- puudumine;
- Muud tegurid.

Kindlustuse riskide kombinatsiooniga võetakse määrad kokku. Hinnates kindlustuslepingu tingimustega seotud kindlustusriskitegureid ja kindlustuse konkreetset objekti, klassifitseerib kindlustusandja kindlustusriski määra ühe seitsmest võimalikust võimalusest: "madal", "oluliselt alla keskmise", "alla keskmise", "keskmine", "üle keskmise", "märkimisväärselt üle keskmise", "kõrge". Kõik need riskiastmed on ainulaadselt seotud baasmäära suhtes kohaldatava vastava parandustegurite vahemikuga (vt Tabel 3):

Tabel 3. Kindlustusriski astmed ning põhitariifmäära parandustegurid

Kindlustusriski aste	Põhitariifmäära parandustegurid
Kõrge	(7,049,94]
Olulisel üle keskmise	(2,997,04]
Üle keskmine	(1,06 ... 2,99]
Keskmine	(0,95 ..., 1,06]
Alla keskmise	(0,50 ... 0,95]
Oluliselt alla keskmise	(0,30 ..., 0,50)
Madal	[0.100.30]

Allikas: Kominsur Kindlustusmaakler OÜ andmed, autori koostatud

Parandustegurite kohaldamise eesmärk on kindlustusvõtja ja kindlustusandja kohustuste samaväärsuse tagamine igas kindlustuslepingus. Koefitsient 1,0 vastab tavapärasele riskiastmele, mille puhul rakendatakse põhiline tariifimäär. Kindlustatu kohustuste lõplikuks ühtlustamiseks kindlustusandja kohustustega eraldi kindlustuslepingus, hindab kindlustusandja lisaks ka maksimaalset võimalikku suhtelist kahju - *possible maximum loss* (PML-/S-*), kus S-* on kindlustatud summa konkreetses kindlustuslepingus. Hindamise tulemust võrreldakse keskmise makse ja keskmise kindlustatud summa suhtega (valem 1).

$$\zeta = \frac{S_a}{S} \quad (1)$$

Lisaks kasutatakse täpsustavat parandustegurit (valem 2):

$$K_2 = \frac{PML}{S^* \times \zeta} \quad (2)$$

Lasti kahjustamisest, kaotsiminekest või hävimisest tuleneva oodatava tulu saamata jäämise riski põhikindlustuse määrad on hinnatud hinnangulise keskmise sissetuleku alusel 20–50% veetava lasti tegelikust väärtusest. See ei ületa veetava lasti tegelikku keskmist väärtust sihtkohas. Kui kindlustuslepingu oletatav tulu on oluliselt suurem kui arvutamisel kasutatud ja-/või lasti koguväärtus koos prognoositava sissetulekuga (lõplik kulu tarbijale) on oluliselt suurem veose tegelikust väärtusest sihtkohas, on kindlustusandjal õigus muuta koefitsenti, mis on võrdne 1,1-5 põhitariifist.

Põhilisi kindlustusmäärasid, mille puhul on oht ettenägemata hinnatakse võtmata arvesse kindlustusvõtja võimalike pankrotijuhtumeid ja-/või litsentsi tühistamist, sealhulgas aktsiisikauba kohaletoimetamise mitte lubamist. Kui kindlustusandja on enne kindlustuslepingu sõlmimist teadlik asjaoludest, mis seavad kahtluse alla kindlusvõtja ärimaine, on tal õigus baasmäära suhtes kohaldada suurenevat tariifi 1,1-2.

2.5 Kindlustusreservide moodustumine

Kindlustusreservide moodustamine on kindlustusandjate jaoks kohustuslik protseduur. Kindlustusreservid on kindlustusandja spetsiaalsed vahendid, mis on ette nähtud kindlustushüvitise (kindlustuskaitse) maksmise kohustuse täitmiseks, mis tuleb teha kindlustusjuhtumite ilmnemisel. Reserv moodustatakse saadud kindlustusmaksete arvelt ja see on ette nähtud kindlustuskohustuste täitmiseks nii kehtivate õigusaktide kui ka sõlmitud kindlustuslepinguga ettenähtud viisil ja tingimustel. Kindlustusseltsi finantsstabiilsus, maksevõime, võime täita kindlustusvõtjate ees võetud kindlustusmaksete kohustusi sõltub sellest, kui õigesti kindlustusreservi arvutatakse.

Standardid kehtestavad kindlustusreservide moodustamise korra järgmistes aspektides:

- Moodustamise liik ja kohustus;

- Tingimused, millal peab vormistama;
- Kohaldatavad meetodid konkreetse reservi arvutamiseks;
- Arvutuseks vajalik dokumentatsioon ja teave;
- Nõuded selle reservi moodustamise kajastamiseks kindlustusseltsi reservide moodustamise määrustes.

Kindlustusandja saab investeerida kindlustusreservidesse kogunenud vahendid. Samal ajal tuleb järgida mitmeid seaduste ja reguleerivate asutuste kehtestatud nõudeid sellistele investeeringutele. Põhjus, miks nõudeid ja seadusi peab järgima on lihtne, kindlustusandja peamine kohustus on tagada ennekõike talle usaldatud vahendite ohutus.

Kindlustusreservide moodustamise protsessi paremaks mõistmiseks on vaja ettekujutust reservi hinnangulise väärtuse moodustamise meetoditest. Tuleb märkida, et kindlustusäri kasutab keerulisi arvutussüsteeme, mis põhinevad matemaatilisel statistikal, matemaatilisel modelleerimisel ja tõenäosusteoorial. Tavaliselt teevad arvutusi erihariduse ja kogemustega inimesed.

Kindlustusandja moodustab järgmised kindlustusreservid:

- Matemaatiline reserv;
- Kindlustuskohustuste teenindamise kulude reserv;
- Deklareeritud, kuid lahendamata kindlustusjuhtumite reservmaksed;
- Toimunud, kuid deklareerimata kindlustusjuhtumite maksete reserv;
- Täiendavate maksete reserv (kindlustusboonused);
- Tasandusreserv;
- Garantiide reserv.

2.5.1 Kindlustusmatemaatilised arvutused

Kujutatakse ette, et ees on tohutu laud, millel on hunnik laste klotside osi laiali. Nelja värvi detailid: sinine, punane, kollane ja roheline. Sealjuures siniseid on 50% koguarvust, punaseid 30%, kollaseid 15%, rohelisi 5%. Hakatakse võtma osi juhuslikus järjekorras, vaatamata ja ehitatakse neist torni. Samal ajal märgatakse perioodiliselt, kui palju konkreetse värvi detaile ehitusse jõudis. Mida rohkem detaile kasutatakse, seda rohkem vastab nende suhe protsentides ehitatud tornis värvide algsele jaotusele laual asuvas kuhjas.

See näide kirjeldab suurte arvude seaduse toimimist, mis on kindlustusmatemaatiliste arvutuste teooria aluseks. Praktiline tähendus on see, et kui on olemas piisavalt suur statistiline valim mõne sündmuse jaoks (osad tornis), on võimalik arvutada kindlustusjuhtumite esinemise tõenäosust (konkreetses värvusega osade osakaal tornis), mis suure tõenäosusega toimub tegelikkuses. Eksimuse võimalus on minimaalne, kui töösse võetakse piisavalt suur hulk teavet (torni ehitamisel kasutatakse piisav arv osi).

2.5.2 *Pro rata temporis* meetod (proportsioonis ajaga)

Meetodit kasutatakse kindlustuslepingu kehtivusajaga seotud kindlustusreservide moodustamiseks. Traditsiooniline näide on teenimata kindlustusmaksete eraldise arvutamine. Meetodi olemus on järgmine: kindlustusandja töötab pidevalt ja katkematult. Lepingud sõlmitakse erinevatel kuupäevadel ja erinevatel tingimustel. Samal ajal saab iga lepingu kuupäevaga määratleda:

- Juba lõppenud kindlustusperioodi, mille jooksul kindlustusjuhtumit ei toimunud ja mille puhul kindlustusmakse võib olla kindlustusandja osaliselt teenitud;
- Lepingu järelejäänud tähtaeg, mille jooksul sündmus võib veel toimuda ja mille eest ei ole veel välja teenitud preemiat.

Aruandekuupäeval peab kindlustusandjal kohustuste õigeks määramiseks olema ettekujutus sellest, milline osa kindlustusmaksetest on teenimata. Teenimata kindlustusmakset arvutatakse lepingute kestuse põhjal (valem 3).

$$\text{Teenimata kindlustuspreemia} = \text{põhikindlustusmakse} \times \text{koefitsent} \quad (3)$$

kus:

Põhikindlustusmakse on kogu kogunenud preemia (brutopreemia), millest on lahutatud kindlustusandja töötasu ja mahaarvamised ennetusmeetmete reservi.

Koefitsent on kindlustusandja järelejäänud kohustuse määr aruande kuupäevale järgneval perioodil (valem 4).

$$\text{Koefitsent} = \frac{\text{lepingu tähtpäevade arv} - \text{arvutamise kuupäeval juba möödunud päevade arv}}{\text{lepingu tähtaeg päevades}} \quad (4)$$

2.5.3 Meetod 1/8 ja 1/24

Meetodite olemus on sarnane *pro rata temporis*'ega, kuid need on kesisemad ja selle tõttu lihtsamad. Arvutusperiood ei ole päevades, vaid aastaga seotud hinnangulistes perioodides:

- 1/8 - aktsepteeritakse 0,5 kvartalit (1,5 kuud);
- 1/24 - võetakse 0,5 kuu pikkune periood.

Samal ajal muutub ka koefitsenti arvutusvalem (valem 5):

$$Koefitsent = \frac{\text{lepingu tähtaeg perioodides } \left(\frac{1}{8} \text{ või } \frac{1}{24}\right) - \text{arvutamise kuupäeval juba möödunud perioodide arv}}{\text{lepingu tähtaeg perioodidel}}$$

(5)

Arvutustes lähtutakse eeldusest, et kõigi lepingute kehtivuse alguskuupäev on nende sõlmimise kuu 15. päev.

2.6 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ inglise keelsed juhised on leitavad [lisast 3](#). Autor on tõlkinud juhised paremaks aru saamiseks ning kasutamiseks eesti keelde.

1. Kaupa tuleb kontrollida viivitamatult. Mitte mingil juhul, välja arvatud kirjaliku protesti korral, ei tohi välja anda puhast kviitungit kui kaup on kahtlases seisukorras.

Isegi kui kaotsiminekut või kahjustumist ainult kahtlustatakse, siis tuleb teha veokirjale märged kahtlaste või märgatavate kahjude ulatuste kohta (nii kauba saaja eksemplaril kui ka vedaja omal). Kui vedaja on endiselt kohal, peaks ka tema allkirjastama. Kui tarne toimub konteineriga, tuleb veenduda, et laevaomaniku või vedaja poolsed vastutavad ametnikud kontrolliksid konteinerit ja selle plomme või lukke viivitamata. Kui konteiner toimetatakse kohale kahjustatult või plommide või lukkude purunemise või kadumisega, mis ei ole märgitud saatedokumentide punktis, saadetakse tarnekviitungile vastav teade eeldatava kaotsimineku või kahjustumise kohta ning säilitatakse kõik defektsed või ebakorrapärased plommid ja lukud hilisemaks identifitseerimiseks.

2. Kolmandatelt isikutelt sissenõudmise õigused.

Laevaomanikud, vedajad, ekspedeerijad, laod, tolli- ja sadamaasutused või muud kautsjoni saajad peavad:

- Kirjalikul teel vastama (teade vedajale);
- Tundma huvi ühisülevaatuses osalemises;
- Paluma tõendada kaotaminekut või kahjustust kui kaotus või kahjustus on ilmne enne kauba üleandmist. Samuti kui kaotaminek või kahjustus ei ole ilmne kohe pärast kaotuse või kahjustuse avastamist, aga enne tähtaegade lõppemist (nt 3 päeva pärast lossimist).

3. Tuleb minimiseerida kaotaminek või kahjustumine. Kindlustatu on kohustatud kahjustatud kaupade eest hoolitsema. Isegi kui see last on kahjustada saanud, on see ikkagi kindlustusvõtja omand ja seda ei tohi hüljata. Kindel on tegutseda ettenägeliku inimesena.

4. Viivitamatult tuleb pöörduda oma maakleri/kindlustusandja/kindlustussertifikaadis või kindlustuspoliisis nimetatud kahjukäsitusagentuuri poole. Ära tuleb oodata kindlustusandjate edasised juhised enne kauba lahtipakkimist või teisaldamist.

5. Kauba seisukorda ja pakendit ei tohi muuta enne kuni maaklerilt/kindlustusandjalt on saadud juhised, välja arvatud juhul, kui nõutakse punktis 3 sätestatud meetmeid.

6. Kindlustusandjatele tuleb esitada täielik hagidokumentide komplekt. Need dokumendid on järgnevad (kuid ei pruugi piirduda):

- CMR saateleht/ konossement/ õhuveokiri ja/ või muu veodokument või muud veolepingu tõendid;
- Kogu saadetist hõlmav äriarve koos kaupade pakkimisloendiga, kui arvet pole kasutatud;
- Teatis vedajale tehtud kahjumist ja vedajate ja/ või teiste osapooltega vahetatud kirjavahetus seoses vastutusega kaotuste või kahjustuste korral;
- Fotod või ekspertiisi aruanne, kui need on olemas;
- Vajaduse korral politsei aruanne/ kuriteo viitenumbri koopia (kolmandate isikute õigusvastaste tegude korral);
- Tõend või kindlustuspoliis (kui see on välja antud) või kindlustusdeklaratsioon;
- Kättetoimetamise kviitungi(te) loetav koopia, kuhu on märgitud märkused kadunud või kahjustatud kauba kohta või vedaja ülevaatus aruanne;

- Muu dokumentatsioon, mida ettevõtte ülevaatajad võivad konkreetselt nõuda.

Igast kahjujuhtumist teatatakse kindlustusandjale viivitamata ja kindlustusandjale jäetakse võimalus kauba ülevaatuseks.

Kindlustatu peab järgima käesolevas nimekirjas sisalduvaid või muul viisil kirjalikult antud juhiseid. Kui kindlustatu ja/- või nende esindaja ja/- või toetusesaaja ei täida käesolevas loetelus sisalduvaid juhiseid või muul viisil kirjalikult antud juhiseid, võib hüvitis väheneda või kindlustatu jääda hoopis sellest ilma.

Kui kindlustatu ja/- või selle esindaja ja/- või kasusaaja on osaliselt või täielikult loobunud oma õigusest kolmandate isikute vastu enne või pärast kahju tekkimist sõlmitud kokkulepe alusel, vabastatakse kindlustusandja vastutusest. Kindlustusandja ei ole kohustatud hüvitama nõuet enne, kui on kätte saanud kindlustusvõtja poolt nõutavad dokumendid.

Kui pärast kindlustusjuhtumi toimumist on kindlustatu või muu nõude esitaja andnud kindlustusandjale vale või mittetäieliku informatsiooni juhtumi kohta ja kindlustusandja vastutuse hindamisel selgub oluline teabe pettusest, võib hüvitist vähendada või selle maksmisest keelduda.

3 Tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamine ja lahenduste pakkumine Kominsur Kindlustusmaakler OÜ näitel

3.1 Intervjuu tulemusanalüüs

Intervjuu küsimused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevjuhiga leiab [lisast 4](#). Intervjuu käigus selgus, et pandeemia mõjutas äritegevust negatiivselt. Kuigi koronaviirus on üksikuid positsioone rohkem puudutanud kui teisi, siis vedajad teostasid ning teostavad tööd edasi, välja arvatud need hetked, mis on seotud inimeste sunniviisilise koju suunamise või isolatsiooniga. Sealhulgas puudutab see ettevõtte suurimaid partnereid, kes asuvad Venemaa Föderatsioonis ja Euroopa Liidus. Toodangu maht langes hulganisti, nõudlus vähenes, elanikkonna ostujõud vähenes, seetõttu vähenes kaubavedude maht. Seega on sel aastal kindlustuse maht langenud, silma jääb vähene vedajatega sõlmitud lepingute arv. Eelmise aasta näitajaid pole saavutatud.

Selle põhjal teeb autor järelduse, et ettevõttel läks teise pandeemia laine ajal oluliselt paremini kui esimese laine ajal. Esimene pandeemia laine tuli kõigile ootamatult ning ettevõtted ei osanud arvata, kuidas õiglaselt toimima peaks. Esimese viiruspuhangu ajal koguti informatsiooni ning jälgiti pealt konkurentide käitumismustrites toimuvat, et teise puhagu ajal olla tugevamad.

Intervjuu ajal on lisaks selgunud, et kindlustamise vähenemine sõltub konkreetse vedaja spetsialiseerumisest. Kui vedaja spetsialiseerub toiduainete tarnele, siis vedasid nad sama palju ka pandeemia ajal. Karantiinis elanikkond vähem ei söönud. Tarbimise seisukohalt säilitati samad liiklusmahud. Jaekaubandus on jäänud selliseks nagu ta oli. Kuid näiteks kodukindlustuste lepingute arv langes, sest tarbimisaktiivsus sõltub äärmiselt krediidiressurssidest. Pankadest laenude saamine muutus üsna raskeks, see tähendab, et süsteemis polnud raha. Kui võtta üldpildis, on ettevõtte käive viimase aasta jooksul moodustanud 80–90% eelmiste aastate tasemetest. Olukord pole katastroofiline, kuid langus on märkimisväärne.

Autor järeldab, et kõik sündmused mõjutavad finantstulemust. Kindlustamise aktiivsus vähenes, arvestades, et veokindlustus on kindlustusandjate jaoks üsna marginaalne tegevusvaldkond. Pandeemia mõju muidugi on, kuid autori arvates on ettevõtte väga vapralt vastu pidanud arvestades seda, et Kominsur on kaotanud kõigest 10% sissemaksete summast võrreldes eelmise aasta näitajatega.

Peamine muutus pandeemia ajal oli üleminek kaugteenuste vormidele nii kahjumi käsitleste kui ka müügi osas. Kõik kindlustusandjad muutsid kõigi peamiste äriprotsesside vorme kaugprotsessideks. Klienditeenindust pakuti rohkem telefoni ning meili teel, vältides otseseid kontakte. Tiimisisised koosolekud asendusid veebi põhiste koosolekutega, töötajad viibisid rohkem aega kodus töötades kui kontoris, et vältida lähikontakteerumist.

Lisaks sai autor teada ettevõtte juhiga intervjuud läbi viies, et kõige sagedamini kindlustatakse vedaja vastutust. Kõige tüüpilisem juhtum on erinevate transporditingimuste tõttu kauba kahjustamine transpordi ajal. On ka kaupade varguse elemente, kuid see on rohkem omane rahvusvahelisele transpordile. Seda juhtub sagedamini Euroopas, kus on olnud immigrandide sissevool. Viimase kümne aasta jooksul on Kesk- ja Lääne-Euroopa väliskolleegide esitatud statistika palju muutunud. Nende kvartali kahjum võib ulatuda 400 miljoni dollarini, see tähendab, et iga kümnendale kaubaautole oli tekitatud kahju. Selle põhjuseks on valveta parklate puudumine. Haagised röövitakse enne politsei sündmuskohale saabumist. Murdvargad kasutavad erinevaid varastamistaktikaid, millest proovitakse ka klienti kohaselt teavitada ning ette hoiatada. Enamasti varastatakse toitu, koduelektronikat, parfüüme ja kosmeetikat, autoosi – kõike, mida on väga lihtne edasi müüa.

Intervjuu käigus selgus, et teatud sünergia äriklientide huvides on olemas, sest kaubakindlustusega tegelevad kas kaubasaatjad või saajad. Nende huvi on üsna ilmne, selleks on transporditava kauba ohutus. Vedaja kindlustab oma vastutuse seetõttu, et sellise kindlustuslepingu puudumisel ei pruugi tal olla võimalik kaupa laadimisekohas peale laadida. Tänapäeval teostavad suurema osa maismaakaubavedudest autovedajad. Vedajate vastutuse piiramine vastavalt CMR-ile on 8,33 SDR (Rahvusvahelise Valuutafondi välja antud tinglik maksevahend) brutokilo kaalu kohta. Ekspedeerijad on samuti oma vastutuse kindlustamises üsna aktiivsed. Eelkõige puudutab see finantsküsimusi. Kindlustusjuhtumiteks on kaubapakkide ebaõige vormistamine, kauba ebaõige saatmine, kohaletoimetamise viibimine ja muu seesugune.

Autori arvates on kõik transpordiprotsessis osalejad aktiivsed kindlustuses osalejad. See näitab, et kõik saavad aru oma vastutusest ja eriti asjaolust, et last kallineb aja jooksul. Seetõttu tahavad kõik olla kaitstud ettenägematute asjaolude eest.

Ettevõtte juhataja sõnul on kõik juhtumid, kindlustus ja kindlustuse alla mitte kuuluvad juhtumid, üksikasjalikult kirjeldatud nende reeglites. Nimekiri, ehkki mitte eriti pikk, on üsna ammendav.

Esiteks on kindlustusjuhtumid tingitud lasti kinnitamist, ladustamisviisidest, juhi õigusaktide täitmata jätmisest, saatja ilmest süüst. Kui sellise suhtumisega fakt leiab kinnitust, on see kindlustamata olukord. Vaidlused tekivad tihtipeale vedaja süü osas. Maksmisest keeldumine on põhjendatud kõige sagedamini sellega, et vahejuhtum on saatja süü. Kõige tüüpilisema näite oskas ettevõtte juhataja tuua rekka laadimisest. Üsna tavalised juhtumid on sellised, kui juht jõuab laadimiskohta ning autojuhil palutakse lahkuda ning alustatakse laadimisega. Kui autojuht on naasenud, aetakse rekka ettevõtte või lao väravatest välja, mil kaup on juba laotöötajate poolt peale laaditud ning mõnikord isegi plommitud. Juht ei saa kontrollida, kas kauba kinnitus on piisav ja turvaline. Autojuhile edastatakse dokumentide pakett ja sihtkohta saabumisel leitakse lastiruumi avamisel, et kõik on tagurpidi, sest saatjad ise rikkusid pakendamise reegleid. Kaup on kahjustatud, kuna vedaja vastutab kahju eest, mis tekkis mitmete transpordi ajal tekkinud objektiivsete tegurite tõttu.

Intervjuu käigus on autor küsinud ettevõtte juhilt, kui palju on pidanud Kominsur kokku puutuma petuskeemidega kindlustamisel. Selgus, et pettus hõlmab sageli kokkumängu, kui ebaausate müügiorganisatsioonide vahel lepatakse kokku, kuidas paremat palka teenida. Vedajate puhul on kaks varianti, millele tuleb kindlasti tähelepanu pöörata. Esimeseks on kokkumängu element, sealhulgas juhtide ja ekspedeerijate osalusel. Ja teiseks on see, kui petturid maskeerivad end soliidseteks vedajateks. Nad saavad teavet transpordivahetustest, tulevad kutselise vedaja sildi all laadima ja võtavad lasti omale. Lisaks proovitakse palju dokumente võltsida, meile ning telefoni varastada ning kui kaup saadakse kätte, lahkutakse teadmata suunas. Sellised juhtumid pole sugugi haruldased, kuid Eesti kindlustusettevõtetal ei ole need nii tihedad juhtumid, kui on mujal maailmas.

Juhi sõnul on kõige riskantsem kindlustada sellist lasti, mis ei ole veoks ettevalmistatud ning lisaks soovitakse lasti transportida sobimatu sõidukiga. Lasti, sõiduki ja pakendi kvaliteedi mittevastavus on peamine märk sellest, et parem on seda tellimust mitte vastu võtta. Kui probleemide tekkimise tõenäosus on lähedal ühele või võib seda ületada (st juhtub korduvalt transpordi ajal), peaks kindlustajatel valitsema terve mõistus ja selliseid kaupu ei tohiks kindlustuseks võtta.

Juht hindab kindlustusseltside valmisolekut pandeemia võimalikuks edasiseks eskaleerumiseks ja selle vastu võitlemise meetmeid nii, et kõigist raskustest hoolimata on kaubavedu alati vajalik ja peale pandeemia lõppu on suurem nõudlus riskikindlustuse järele. Kasvu mõjutavad mitmed tegurid, nii majanduslikud kui ka poliitilised. Turul on võimalik ümber orienteeruda, otsides

paremaid koostööpartnereid. Juhi arvates väljub Kominsur pandeemiast välja pisut räbalana, kuid tugevana. Ilma kaotusteta väljumine ei ole võimalik, kuid juht võrdleb seda raske treeninguna, millest väljutakse väsinult, kuid rahulolevana. Juhi sõnul, kindlustusandjate jaoks ei tähenda pandeemia lõpp üldjoontes midagi. Pärast pandeemia lõppu algab kindlustusandjate tegelik töö ja tõelised raskused, sest kindlustusandjad peavad kliendi ees seisma tugevamas konkurentsisis, kindlustajad peavad kuidagi reageerima langenud keskpanga intressimäärale ja vähenenud investeringutootlusele. Lisaks peavad kindlustusandjad reageerima vajadusele täiendavate investeringute järele, et täita muutunud turu uusi nõudeid. Samuti peavad kindlustajad seisma silmitsi ka väljamaksete inflatsiooniga.

Kõik need tegurid vähendavad kindlustusandjate kasumit ning juht ei näe ühtegi tegurit, mis seda soodustaks. Kindlustusandjad on mures tiipsemel näitajate — tasude dünaamika, turu arengu ja kasumi osas. Kui kindlustusmaksete või lepingute arvu kasvuks on mingeid soodustavaid tegureid, siis turu tasuvuse parandamiseks selliseid olulisi tegureid pole. Keskmise kahjumi inflatsioon, madalad investeerimismäärad, komisjonitasude kasv, regulatiivsete nõuete karmistamine – need kõik on tõsised probleemid, millega tuleb veel silmitsi seista.

3.2 Reaalsete ning võimalike probleemide kaardistamine ja ennetuste ning lahenduste pakkumine

Tabelis 4 on välja toodud ettevõtte Kominsur Kindlustusmaakler OÜ võimalikud ning reaalsed probleemid seoses veosekindlustusega. Kuna ettevõtte tegutseb kindlustusmaaklerina, ehk siis kindlustajate otsese vahendajana, võivad probleemid olla sellegi poolest ettenägematud ja raskesti lahendatavad. Tabelis 4 ei ole töö autor probleeme reastanud nende tõsisuse ja raskusastme järgi.

Tabel 4. Kominsur Kindlustusmaakler OÜ võimalikud ja reaalsed probleemid

Võimalikud probleemid	Reaalsed probleemid
<ul style="list-style-type: none"> • Klientide poolne umbusaldus 	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurents
<ul style="list-style-type: none"> • Kindlustuspettused 	<ul style="list-style-type: none"> • Pandeemia jooksul vähenenud kindlustuslepingute arv
<ul style="list-style-type: none"> • Partnerriikide õigussüsteemide ebatäiuslikkus 	<ul style="list-style-type: none"> • Kindlustuskultuuri puudumine
<ul style="list-style-type: none"> • Kliendid käituvad vastutustundetult 	<ul style="list-style-type: none"> • Poliitiliselt ebastabiilne olukord maailmamerel
<ul style="list-style-type: none"> • Piraatlus 	<ul style="list-style-type: none"> • Vale andmete saamine klientidelt
<ul style="list-style-type: none"> • Ettevõtte turvasüsteemidesse sissetungimine, andmete varguse eesmärgil 	<ul style="list-style-type: none"> • Töötajate rahulolematus
<ul style="list-style-type: none"> • Uute koostööpartnerite mitte-leidmine 	<ul style="list-style-type: none"> • Kauba viivitused, mille tõttu kindlustusandja on kohustatud maksma hüvitist
<ul style="list-style-type: none"> • Valuutakursi muutus 	<ul style="list-style-type: none"> • Kindlustusmaksete hinnatõus

Allikas: Kominsur Kindlustusmaakler OÜ andmed, autori koostatud

Peamine probleem, mis takistab tänapäeval kaubavedude kindlustusturu arengut on veoseomanike veendumus, et kindlustuse pealt säästmine võimaldab neil suuremat kasumit teenida. On ka vastupidine probleem. Mõned veoseomanikud, kes on oma veose kindlustanud, usuvad, et kindlustusselts kaitseb neid kõigi võimalike kahjude eest. Kindlustuspoliis siiski ei taga kindlustusvõtjale kahjude täielikku puudumist.

Tuleb märkida, et selle probleemi teine põhjus on mõnede kindlustusandjate ebaausus, kes kasutavad oma äritegevuse jätkamiseks ebaseaduslike ärimetodeid. Nad püüavad igal võimalikul viisil leida seaduselinki ja vältida makse, kindlustusmakseid ja maksimeerida oma kasumit. Seetõttu peaksid kindlustusvõtjad targalt lähenema oma lasti kindlustusele ja hoolikalt uurima ettevõtte pakutavaid tingimusi.

Kindlustusturu arengut takistav tegur on stabiilse kindlustuskultuuri puudumine ja usaldamatus kindlustusandjate vastu. Selles on süüdi kindlustusvõtjad, kes lepinguga tähelepanematult

tutvuvad või sellest aru ei saa, seetõttu on tulevikus kindlustusandja suhtes umbusaldus. Arvestades asjaolu, et veosekindlustus on peaaegu kõigi kindlustusseltside teenus, muutub klientide poolne umbusaldus konkurentsisis üha teravamaks.

Kindlustusmaksete kogumine suureneb märkimisväärselt. Selle põhjuseks on poliitiliselt ebastabiilne olukord maailmamerel, samuti valuutakursi oluline muutus. Nende sündmustega seoses on vaatamata liikluse vähenemisele huvi veose- ja kaubakindlustuse vastu suurenenud. Selle põhjal autor järeldeb, et veosekindlustuse riskide suurenemine transpordi ajal toob kaasa kindlustusmäärade ja kindlustusmaksete tõusu.

Selle olukorra taustal võivad kindlustusseltsid kasutada klientide ligimeelitamiseks järgmisi meetodeid:

- Luua kaupade transpordi ja ladustamisega tegelevatele ettevõtetele universaalse kindlustuspaketi, mis võib hõlmata nii kaupade enda kui ka nendega seotud muude riskide kindlustamist.
- Korraldada transpordifirmade juhtidele üritusi, kus riigi või suurte kindlustusseltside esindajad saaksid veokindlustuse olulisust ja vajalikkust edasi anda. See võib olla nii seminari tüüpi kui ka ühisüritused, mille eesmärgiks on suurendada elanikkonna kindlustuskultuuri.

Mõned kindlustusseltsid kasutavad väga aktiivselt kauba liikumise jälgimise teenust. See võimaldab kliendil tunda täiendavat kindlustunnet, et tema eest pole midagi varjatud.

Klientide ligimeelitamiseks peavad ettevõtted looma soodsad eritingimused, et kindlustusvõtja saaks oma valikus kindel olla ega läheks konkureeriva ettevõtte juurde. See võib olla igasuguse lasti kindlustus ilma piirangute ja reservatsioonideta, nõuete lahendamine olenemata kauba asukohast ja viivitusteta, lepingute tüüptingimuste muutmine kliendi ja teiste kasuks.

Ettevõtte arengule võib hästi mõjuda logistiku palkamine personali juurde, kes saab vajadusel aidata marsruuti kohandada võimalikke riske arvestades või marsruuti täielikult koostada. Lisaks annab positiivse trendi kindlustuse registreerimise ja kahjukäsitlemise protsesside mõningane lihtsustamine ja vastavalt kiirendamine.

Arenguperspektiivina võib kaaluda transpordi- ja ekspedeerimisettevõtete pikaajaliste lepingute sõlmimist kindlustuse tüüptingimuse lisamise kohta lepingusse.

Veosekindlustus on väga stabiilne ja tulus äri. Veoseid on igal pool maailmas alati olemas, mis tähendab, et toimub kaubavedu. Kasvupotentsiaal on vaatamata üldisele mitte eriti positiivsele pildile endiselt väga suur.

3.3 Must stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele

Must stsenaarium kirjeldab olukorda, mil ettevõtte tegutsemine on oluliselt raskendatud ning edasi tegutsemise jätkusuutlikkus ei ole enam kindel. Musta stsenaariumi võimalik tulem on kirjeldatud Kominsur Kindlustusmaakler OÜ Eesti filiaali näiteks võttes. Selle stsenaariumi tekke põhjuseks võib olla järsk majanduslik langus. Majanduslikku järsku halvenemist võib põhjustada klientide pöördumine otse kindlustuspakkujate juurde. Selline teguviis sööks turult välja kindlustusmaakleri teenuse vajaduse. Põhjuseks, miks kliendid võivad pöörduda otse kindlustuspakkujate juurde on hinnavahe, mis kujuneb otse pakkujalt võttes või läbi kindlustusmaakleri teenuse.

Musta stsenaariumi korral oleks ettevõtte sunnitud koondama osa personalist, kuna ei oleks piisavalt käivet maksmaks kõigile töötasu. Seoses töömahu vähenemisega, ei oleks ka mõistlik hoida kollektiivi. Alles jäävate töötajate tasu väheneks ja sellega seoses alles jäänud töötajad võivad vahetada töökohta, kus neile pakutakse paremaid tingimusi ning töötasu. Samuti ei oleks ettevõttel piisavalt vaba ressursi, et töötajaid motiveerida, kas siis läbi palgaboonuste või motivatsiooni pakettide. Ilma pädeva kollektiivita ettevõtte ei suudaks turule tagasi siseneda konkurentsivõimeliselt. Konkurenttettevõtted kindlasti märkavad Kominsur Kindlustusmaakler OÜ käekäiku ning tänu sellele võivad teha oma ettevõtetes hinnaalandusi, mis meelitaksid kliendid tagasi kindlustusmaakleri teenuste juurde. Kuid Kominsuris ei ole enam selleks hetkeks ressursi, et pakkuda klientidele samaväärse hinnaga kvaliteetset teenust.

Teiseks põhjuseks, miks võib must stsenaarium tekkida on vale ümberkäimine ettevõtte reservidega. Ettevõtte võib end tunda ettevõtluses Eesti turul väga kindlalt ja teha riskantsemaid investeeringuid ning need ei pruugi õnnestuda. Ja kui ei ole püsivat stabiilset kindlustusmakset kindlustusvõtjate poolt, mis tooks ettevõttele tulu, on ettevõtte õigepea maksejõuetu.

Töömahu vähenemine, reservi kaotamine ja töötajate puudus viib selleni, et ettevõtte kuulutab välja pankroti. Üks võimalikest viisidest väljuda mustast stsenaariumist on ettevõtte hea ja usaldusväärse ärinime müümine konkurentidele. See säilitaks personalile töökohad ja ettevõttesse tehakse uusi investeeringuid. Teiseks võimalikuks väljumiseks on see, et Baltikumi või Venemaa filiaal võtab juhtimise üle ning proovib ettevõtet taas konkurentsivõimeliseks saada.

3.4 Hall stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele

Stsenaariumi peamisteks tekkepõhjustaks võivad olla pandeemia ja uute konkurentide turule tulemine.

Esimese halli stsenaariumi põhjustajaks ehk pandeemia jätkumise korral töömaht kindlasti väheneb, kuid mitte nii oluliselt kui musta stsenaariumi puhul. Pandeemia mängib rolli nii töötajate töökoormuses kui ka töötamisvõimalustes. Töökoormus tõenäoliselt väheneb, kuna viibitakse rohkem kodukontorites, tänu sellele võib väheneda ka töötajate palk ja ettevõtte üldine käive. Pandeemia korral võib olla raskendatud piiriülene transport ja võib juhtuda, et kaubaga saabuv laev on sunnitud jääma karantiini ning kaup jääb tarneauku, mis omakorda tooks ettevõttele lisatasusid. Kuna pandeemia on üle-maailmne, siis takistused võivad tulla kuskilt mujalt riigist ettenägematul põhjusel. Ettevõtte ei saa kahjuks selle vastu suurt midagi ette võtta, sest võimalused on piiratud. Pandeemia on turult välja söönud väikesed ettevõtted, kes varem vajasid oma kaupade kindlustamist ning andsid vähemalt mingil määral oma panust kindlustusvaldkonnale. Kuna Kominsur Kindlustusmaakler OÜ on Eesti turul olnud pikalt ning välja teeninud oma hea ärinime, siis pandeemia ettevõtet väga kõvasti ei mõjuta. Ettevõtte rahaline seis ei ole kriitiline, kuid ei ole võrreldav tavapärase rahalise seisuga.

Uutel konkurentidel on turule tulekuga võimalus pakkuda midagi enneolematut, millega kliente enda juurde meelitada. Selleks võib olla näiteks erakordselt personaalne teenindus või lisateenused, mida seni pole turul pakutud. Kuid samas peab arvestama ka sellega, et väga madalate hindadega ei saa turule siseneda, sest see ei ole seadusega kooskõlas. Konkurentide turule tekkimine võib küll vähendada Kominsur Kindlustusmaakler OÜ klientuuri, kuid laiemas perspektiivis on see turule tervislik. Kominsuril on aastatepikkuse kogemusega tekkinud kindlad koostööpartnerid ja püsikliendid, kes usaldavat oma kaupa alati kindlustada Kominsuris.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ on olnud Eesti turul pikalt ja on klientide seas usaldusväärne. Aastatepikkuse kogemusega on välja töötatud kindel kliendibaas, kes täiendab pidevalt ettevõtte rahalist reservi ja soovitab ettevõtet ka oma koostööpartneritele. Kuna ettevõttel on filiaalid mujal riikides, siis nende poolt on alati oodata toetust ja tuge ettevõtte säilitamiseks.

3.5 Valge stsenaarium Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusele

Kõige kindlama käibetõusu toob endaga põhikonkurendi turult kadumine. Suure tõenäosusega liiguvad kliendid edasi järgmise usaldusväärse firma juurde teenust ostma. Kliendibaasi suurenemine toob ettevõttele võimaluse laiendada oma teenuste valikut ja teha oma pakkumised atraktiivsemaks. Stabiilselt suurenev rahareserv võib hiljem luua võimaluse avada ka uus filiaal teises Eesti linnas või riigis. Turu laienemine loob klientides usaldusväärset ja tahet tagasi pöörduda.

Rahavoogude suurenemine võib paista silma investoritele, kes on huvitatud ettevõtte arengusse investeerimisest. Investeeringute najal on võimalik suurendada oma töötajate arvu ja suurendada töötajate töötasusid, mis motiveerib töötajaid tegema tööd efektiivsemalt.

Ettevõtte jõulisel laienemisel on võimalik omastada suurem turuosa ja süüa väiksed konkurendid välja, et saada Baltikumi suurimaks kindlustusmaakleri teenuste osutajaks. Laienemine võib toimuda ka kindlustusfirma loomiseks, et hakata ise otse pakkuma kindlustusteenust, mitte ainult vahendusteenust. See võimalus aitaks ka konkureerida kindlustuspakkujate seas. Eelnevalt loodud bränding võib olla paljudele tarbijatele varasemast tuttav ja usaldusväärne. Need kliendid, kes eelistavad pöörduda mitte vahendaja, vaid otse teenusepakkuja poole, võivad suure tõenäosusega jõuda Kominsur filiaali juurde.

Samuti on võimaluseks see, et mõni suur konkurendifirma pakub Kominsurile ühinemist üheks ettevõtteks. Kliendibaas muutub koheselt suuremaks tänu konkurendi olemasolevale kliendibaasile ja ka omakorda kliendi koostööpartnerite lootelule. Sellisel juhul väheneksid ka ülalpidamise ja turunduskulud. Vähenevateks ülalpidamiskuludeks võib olla tööjõukulude vähenemine koondamise näol, sest tööülesendeid on võimalik jaotada väiksema arvu inimeste peale. Firma toimetulekule on see kasulik tegutsemisviis. Turunduskulude pealt on võimalik kokku hoida, sest kahe suure ettevõtte turundamise asemel turundatakse vaid üht. Ühinenud

ettevõtetel on turu osakaalus veel suurem jõud suurendada veelgi oma kliendibaasi väikeste ettevõtete arvelt.

Valge stsenaarium võib saada tegelikkuseks pika aja möödudes ning maailmas toimuva olukorra stabiliseerumisel.

Kokkuvõte

Käesoleva lõputöö teemal „Kauba kindlustus merevedudel ja tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamise ja lahendamise võimalused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevuse näitel“ eesmärgiks oli analüüsida kauba kindlustust ettevõttes Kominsur Kindlustusmaakler OÜ ning kaardistada tänapäeva ja lähituleviku probleeme ja pakkuda probleemidele ennetamise ning lahendamise võimalusi.

Veosekindlustus on üks levinumaid kindlustustehingu liike, kus kindlusvõtjad võivad tegutseda mis tahes juriidiliste ja füüsiliste isikutena. Enamasti mõjutab kindlustus ettevõtlust, mis turumajanduse arvestades konkurentsi ja mõnikord ettearvamatutes olukordades on ilma riskideta võimatu. Peamise majandustegevuse raames on vaja hädavajalik minimeerida võimalikke riske, siin mängib olulist rolli kindlustus, sealhulgas kindlustus võimalike kahjude eest transpordi ajal.

Väliskaubandustehingute objektide kindlustamine mitmesuguste ohtude ja õnnetuste vastu tagab majandussubjektide kaupade ekspordi kohustuste täitmise ja varaliste huvide kaitse impordi ajal. Transpordikindlustuse all mõistetakse kindlustustüüpide kogumit, mis on ette nähtud erinevatel kommunikatsiooniteedel (meri, siseveeteed, õhk ja maismaa) tekkivate ohtude vastu. Kindlustuse objektid võivad olla nii sõidukid ise kui ka nende poolt veetavad kaubad.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ, nagu ka ettevõtte nimest saab järeldada, tegutseb kindlustusmaaklerina. Kindlustusmaakleri töö eesmärk on pakkuda klientidele parimaid võimalikke kindlustuslahendusi ja selle saavutamiseks peab maakler arvestama kliendi soovide ja vajadustega. Kaotuse või kahjustuse korral maakler on abiks oma kliendi nõude haldamisel, samuti aitab kindlustusseltsiga ühendust võtta ja tegeleb kogu paberimajandusega. Maakleritasu maksab kindlustusselts, mitte klient, seega võib väita, et maakleriga töötamisel on kliendil selged eelised. Kuna maaklerid ei esinda kindlustusseltse vaid kliente, ei saa nad kindlustusandja nimel kindlustust sõlmida. Tehingu lõpuleviimiseks peavad nad kliendi konto üle andma kindlustusandjale või kindlustusagendile. Erinevalt sõltumatutest esindajatest, kes esindavad ühte või mitut kindlustusseltsi, on maakleri põhikohustus kliendi ees.

Tehtud töö käigus saadi lisaks veel järgmised tulemused:

- Uuritud ja analüüsitud informatsioon, mis on seotud Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevusega nagu ettevõtte organisatsiooniline struktuur, finantsnäitajad, lastikindlustuse lepingu sisu, tariifide arvutamise meetodid ja kindlustusreservide moodustumine, juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral, kindlustuslepingu poolte kohustuste täitmine ja kindlustushüvitise maksmise kord;
- Uuritud ja analüüsitud veosekindlustuse tunnused ja spetsiifika, kindlustuse arengulugu, rahvusvahelise merekindlustuse olemus ja tähendus tänapäeval, kindlustusriski mõiste ja määratlus.

Võimalikeks ettevõtte probleemideks kauba kindlustamisel kaardistas autor järgmised punktid: klientide poolne umbusaldus, kindlustuspettused, partnerriikide õigussüsteemide ebataiuslikkus, klientide vastutustundetu käitumine, piraatlus, ettevõtte turvasüsteemidesse sissetung, uute koostööpartneritega koostöölepingute mittesõlmimine, valuutakursi muutus.

Reaalseteks probleemideks kaardistas autor järgnevaid: konkurents Eesti turul, pandeemia jooksul vähenenud kindlustuslepingute arv, üldise kindlustuskultuuri madal seis, poliitiliselt ebastabiilne olukord maailmamerel, valede andmete saamine klientidelt, ettevõtte töötajate rahulolematuse, kaupade viivitused millele järnevad kindlustusandja hüvitiste maksmised, kindlustusmaksete hinnatõus.

Probleemide kaardistamisele järgnesid autori poolsed pakkumised lahendamistele ja ennetamistele. Lisaks autori poolt sai loodud must, hall ja valge stsenaarium ettevõtte tulevasele käekäigule, mis ei pruugi, kuid võib kunagi juhtuda.

Autor on tehtud töö käigus jõudnud järeldusele, et kuna ettevõtte on tegutsenud juba pikka aega, siis see on väga kindlalt ennast Eesti turule sisseelanud ning pandeemia aeg möödus siiani ettevõttes küll vaevaliselt, sest kindlustuslepingute arv langes, kuid sellegipoolest sai ettevõtte edasi tegutseda ning hoida kollektiivi.

Antud lõputöö andis autorile väga hea ülevaate ja aimduse kauba kindlustamise valdkonnas. Lisaks oli praktikal saadud väga häid kogemusi, mis annab häid väljavaateid tulevikku silmas pidades.

Summary

Cargo insurance is the oldest type of insurance, originating from 14th century. It is currently one of the most important insurance types, as goods are often crossing borders when exporting and importing. Cargo insurance protects goods in every step throughout the transportation cycle and in all means of transportation.

Therefore, the topic of the work “Insurance of cargo in maritime transport, prospects for prevention and solution of existent and possible to happen in the future problems on the example of Kominsur Kindlustusmaakler OÜ” is relevant and actual. The purpose of this work was to investigate cargo insurance matters in Kominsur Kindlustusmaakler OÜ, to map down the ongoing and forthcoming future problems and to present prevention matters and solutions to the problems. The work is relating on scientific learning materials, documentation of Kominsur Kindlustusmaakler OÜ and other sources.

According to the proposed tasks described in this work, following results have been conducted:

- Researched and analysed the features and specifics of cargo insurance, insurance development history, the nature and significance of international maritime insurance today, the concept and definition of insurance risks;
- Researched and analyzed information related to Kominsur Kindlustusmaakler OÜ activities such as the organizational structure of the company, financial indicators, cargo insurance contract content, the methods of calculating tariffs and the formation of insurance reserves, instructions in the event of loss or damage to cargo, the performance of the obligations of the parties to the insurance contract, and the procedure for payment of insurance indemnity;
- Researched, analyzed and revealed real and potential problems with the goods insurance on the example of the activities of Kominsur Kindlustusmaakler OÜ;
- Offered prevention methods and solutions for realistic and potential problems in connection with the insurance of goods;

- Conducted supposed black, gray and white scenario for the activities of Kominsur Kindlustusmaakler OÜ.

Consequently, the tasks set by the author have been solved and the goal has been achieved.

Viidatud allikad

Беспалов, Р.С. (2008). Транспортная логистика, новейшие технологии построения эффективной системы доставки. Москва : Вершина.

Благиных, Ю.О. (2020). Страхование грузов, перевозимых морских путём / Legal Issues of Insurance of Goods Transported by Seaways : выпускная квалификационная работа. Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский филиал федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования. — https://otherreferats.allbest.ru/bank/01215464_0.html (15.03.2021)

Брильёнова, Н. История возникновения системы морского страхования. <https://natalibrilenova.ru/istoriya-vozniknoveniya-sistemyi-morskogo-strahovaniya/> (25.02.2021)

Бруснев, М. Совершенствование страхования международных грузовых перевозок. <https://xn--d1aux.xn--p1ai/strahovanie-gruzovyh-perevozok/> (22.03.2021)

Веретенев, Кузьминов. (2013). Таможня и страхование. Москва : Анкил.

Гаджинский, А.М. (2011). Логистика. Учебник для высших учебных заведений. Москва : СОМИНТЭК.

Голубчик, А.М. (2011). Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. Москва : ТрансЛит.

Гомелля, В. Б. (1998). Основы страхового дела. Учебное пособие. Москва : СОМИНТЭК.

Ефимов, С.Л. (2001). Морское страхование. Теория и практика. Учебник. Москва : Рос.Консульт.

Казанцев, С. К. (1998). Основы страхования. Учебное пособие. Екатеринбург : ИПК УГТУ.

Каламкарова, А.А. (2010). Страхование международных грузоперевозок на морском транспорте : автореферат. Москва : Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова. — https://static.freereferats.ru/_avtoreferats/01004886902.pdf (13.02.2021)

Коровина, Г.А. (2009). Морское страхование. Страхование грузов в России : контрольная работа. Санкт-Петербург : Северо-западный государственный заочный технический университет. —
https://www.sinref.ru/000_uchebniki/00800economica/000_lekcii_bank_05_raznoe_/629.htm
(02.03.2021)

Корчевская, Трубина. (2003). Страхование от А до Я. Москва: ИНФРА-М.

Кретьева, Н.Н. (2009). Курсовое проектирование по логистике. Учебное пособие. Воронеж : ГОУВПО ВГТУ.

Митрофанов, П. (2014). Дорога как фактор риска. Москва : Эксперт.

Файдров, А. Р. (2012). Страхование грузовых перевозок : курсовая работа. Екатеринбург : ФГБОУ ВПО Уральский государственный экономический университет. —
https://bib.convdocs.org/v36589/курсовая_работа_-_страхование_грузовых_перевозок
(03.02.2021)

Шахова, В.В. (2011). Страхование. Москва : Юнвес.

Ширяев, Гудков, Миротин. (2010). Транспортные и разгрузочно-погрузочные средства. Учебник. Москва : Телеком.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ – *Inforegister*.

<https://www.inforegister.ee/11111547-KOMINSUR-KINDLUSTUSMAAKLER-OU>
(31.05.2021).

Kominsur Kindlustusmaakler.

<https://kominsur.ee/ee> (11.03.2021)

Meresõiduohutuse seadus. (2021). – *Riigi Teataja* I, 21, 7.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130032021007> (11.07.2021)

Olenitšev, A. (2014). Kominsur kindlustusmaakleri kliendirahulolu mõõtmine / Customer satisfaction measurement in Kominsur insurance broker : bakalaureusetöö. Tallinn : Tallinna Tehnikaülikool - TTÜR Digikogu <https://digikogu.taltech.ee/et/Item/7a6b59d3-1e26-4427-bc56-d35f3e9687ca> (14.03.2021)

LISA 1 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ maaklerleping



Kominsur Kindlustusmaakler OÜ maaklerlepingu üldtingimused

1. ÜLDSÄTTED

- 1.1. Käesolevad maaklerilepingu üldtingimused on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ ja kliendi vahel sõlmitud maaklerilepingu osaks. Kindlustusmaakler ja klient võivad täiendavalt kokku leppida ka lisatingimustes.
- 1.2. Maaklerileping on suuline või kirjalik leping, mille alusel vahendab Kominsur Kindlustusmaakler OÜ kliendile kindlustuslepingu sõlmimist kindlustusandjaga.
- 1.3. Maaklerilepingu üldtingimused on kättesaadavad kindlustusmaakleri kontoris ning veebilehel (www.kominsur.ee).

2. MÕISTED

- 2.1. **Kominsur Kindlustusmaakler OÜ (edaspidi nimetatud ka kindlustusmaakler)** 11111547 on sõltumatu kindlustusmaaklerina tegutsev ettevõtte, mis on kantud Finantsinspektsiooni kindlustusvahendajate nimekirja (<http://www.fi.ee/index.php?id=466&action=showentity&eid=5550>). Maakleri kontaktid: Villardi 22, 10136 Tallinn, telefon 6644388, e-post info@kominsur.ee.
- 2.2. **Klient** on isik, kes pöördub Kominsur Kindlustusmaakler OÜ poole sooviga kasutada kindlustusmaakleri teenuseid.
- 2.3. **Kindlustusmaakleri tegevuse eesmärk** on anda klientidele ülevaade kindlustusturul pakutavatest kindlustustoodetest ning -teenustest, pakkuda kindlustuslepinguid sõltumatu analüüsi alusel, soovitada kliendile tema kindlustushuvile ja nõudmistele vastavat kindlustuslepingut, konsulteerida kliente muudes kindlustuslepinguga seotud küsimustes ning nõustada kahjujuhtumi toimumise korral. Kindlustusmaakler tegutseb kindlustusvõtja huvides. Kominsur Kindlustusmaakler tegeleb kindlustusmaaklerlusega vastavalt kindlustustegevuse seadusele.
- 2.4. **Kindlustusmaakleri sõltumatus** tähendab, et Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegutseb kindlustusvahendusteenuse osutamisel vastavalt kindlustustegevuse seaduse § 129 lg 1 sõltumatu kindlustusvaldkonna professionaalina varade ja muude esemete omanike, kasutajate ja valdajate ning kindlustusvõtjate huvides ning teeb

kindlustuslepingute vahendamisel kindlustusseltsidega koostööd ainult niivõrd, kuivõrd see on kindlustuspakkumiste küsimiseks vajalik.

- 2.5. **Kindlustusavaldus** on maaklerile esitatud avaldus kindlustuspakkumiste saamiseks, kindlustuslepingu vahendamiseks või muude maaklerteenuste kasutamiseks. Avaldus kindlustuslepingu sõlmimiseks ja muutmiseks võib olla kliendi poolt antud: 1) suulises, kirjalikus või kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis; 2) telefoni või e-posti teel või veebilehe kaudu kindlustusmaakleri pakkumise ja/või arve aktsepteerimisega allkirjastamise ja/või kindlustusmakse tasumise teel. Klient on kohustatud andma tahteavalduse kindlustuslepingu sõlmimiseks mõistliku aja jooksul enne soovitava kindlustuskaitse algust.
- 2.6. Kliendi huvi on kliendi kindlustushuvi kindlustada ennast vara, muu ese või kindlustuslepinguga kindlate riskide vastu, huvi selgitada välja parimad riskide maandamise vahendid, samuti kliendi huvi muude kindlustusmaakleri teenuste kasutamiseks.
- 2.7. **Kindlustusvajadus** on kliendi poolt kindlustusmaakleri teenuse ja kindlustuslepingu suhtes esitatud juhised, sealhulgas valikud kindlustuskaitsete ja lisatingimuste osas.
- 2.8. **Kindlustuspakkumine** on Kominsur Kindlustusmaakler OÜ poolt kliendile esitatud pakkumine, mis on koostatud kliendi kindlustushuvi alusel, sealhulgas võrdlev kindlustuspakkumine (erinevate kindlustusseltside kindlustuspakkumiste ülevaade). Kominsur Kindlustusmaakler OÜ esitab kliendile kirjalikult taasesitatavas vormis vähemalt kolm kindlustuspakkumist. Kominsur võib esitada kliendile vähem kui kolm kindlustuspakkumist, kui tegemist on spetsiifilise kindlustusriskiga, kindlustusandjate poolt pakutavate lepingute vähesusega, kindlustusandja poolt pakkumise tegemata jätmisega või mõne muu sarnase põhjusega.
- 2.9. Kindlustusmaakleri parima pakkumise soovitus on kindlustusmaakleri poolt kliendile selle kindlustuslepingu sõlmimiseks esitatud soovitus, mis vastab kõige rohkem kliendi kindlustushuvile. Kominsur soovitab oma parimat kliendile esitatud kindlustuspakkumuste seast kindlustuspakkumust, mis vastab enim kliendi poolt Kominsurile avaldatud kindlustushuvile ja nõudmistele. Kominsur lähtub parima kindlustuspakkumuse väljavalimisel kindlustuslepingust tervikuna kogu selle oluliste tingimustega. Kominsur vabaneb maaklerilepingu täitmisest, kui vaatamata mõistlikele jõupingutustele ei õnnestu leida kliendi tahte vastavaid kindlustuspakkumisi.
- 2.10. Nõustamine on kliendi nõustamine Kominsuri poolt seoses kindlustusvahendusega, mis seisneb võrdleva pakkumise kindlustustingimuste erinevuste, kindlustuskaitsete, lisariskide, piirangute ja välistuste, samuti hüvitamisepõhimõtete ja kindlustusmaksete ning vaidluste lahendamise korra kaebuste esitamise võimaluste ja kohtualluvuse selgitamises.

- 2.11. Kindlustuslepingu haldamine on Kominsuri poolt kliendi abistamine kindlustuslepingu täitmisel, sealhulgas kindlustuslepingu kehtivuse jälgimisel, kindlustusmaksete tasumisel, kindlustuslepingu muutmisel ja lõpetamisel ning kindlustuslepingu õigeaegsel pikendamisel.
- 2.12. Kahjualane nõustamine on kliendi nõustamine kahjujuhtumi toimumise korral, mis seisneb kahju esmase piiramise, kahjujuhtumi järgse olukorra säilitamise ning teavituskohustuste kohta esmaste nõuannete andmises.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ

Reg. nr. 11111547

Villardi 22, 10136 Tallinn, Eesti

Tel.: (+372) 66 44 388

Faks: (+372) 64 55 015

E-mail: info@kominsur.ee www.kominsur.ee

3. MAAKLERILEPING

- 3.1 Maaklerileping loetakse sõlmituks, kui klient on avaldanud maaklerile soovi teenuse kasutamiseks ning maakler on teenuse osutamisega nõustunud. Klient ja maakler sõlmivad kirjaliku või elektroonilise maaklerilepingu või klient esitab maaklerile kindlustusvahenduseks sooviavalduse ning maakler väljendab sellega nõustumust. Maakleri nõustumus võib olla väljendatud kliendile kindlustuspakkumise esitamises või see võib olla muu tegu või kinnitus. Kliendi sooviavaldus võib olla esitatud suuliselt või kirjalikult või muul viisil püsival andmekandjal ning see võib olla väljendatud ka võrdleva kindlustuspakkumisega nõustumisena, esimese maakleri pakkumisega seotud makse tasumisena või muu kliendi kinnitusena. Kliendi tahteavaldus või maakleri nõustumus kindlustuslepingute vahendamiseks võib olla suuline või kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis (saadetud e-kirjaga). Samuti loetakse maaklerileping sõlmituks, kui klient tasub esimese kindlustusmakse maakleri arveldusarvele. Nimetatud juhul jõustub maaklerileping tagasiulatuvalt alates ajahetkest, millal maakler alustas kliendi kindlustushuvi väljaselgitamist ja esitas kliendile kindlustuspakkumised.
- 3.2 Maaklerileping sõlmitakse poolte vahel tähtajatult, kui klient ei avalda soovi, et maaklerileping sõlmitaks iga kindlustuslepingu vahendamiseks eraldi.
- 3.3 Kindlustusmaakleri lepingu dokumentideks on poolte avaldused, nõustumused, teated, kliendi huvide küsimustikud, maaklertingimused ning muud dokumendid, arved ja kirjad. Maaklerilepingu dokumendiks on ka Kominsur Kindlustusmaakler OÜ võrdlev kindlustuspakkumine.
- 3.4 Klient nõustub, et kindlustusvahenduseks ja kindlustuslepingu sõlmimiseks tahteavalduse esitamisega kinnitab klient või kliendi esindaja, et tal on täielik õigus vastavate avalduste esitamiseks ning kindlustuslepingu ja maaklerilepingu sõlmimiseks, vastutades ise võimalike volituste puudumise eest.
- 3.5 Maaklerilepingu muutmine on võimalik maakleri ja kliendi kokkuleppel. Maakleril on õigus muuta ühepoolsetl maaklerilepingu üldtingimusi, teatades sellest kliendile või avalikult oma veebilehe vahendusel vähemalt 1 (üks) kuu ette.
- 3.6 Kliendil on õigus maaklerileping lõpetada, kui kindlustusmaakler teatab üldtingimuste muutmisest ning klient muudatustega ei nõustu. Maaklerilepingu lõpetamisest peab klient teatama maaklerile vähemalt 7 (seitse) päeva kirjalikult või elektrooniliselt ette.

- 3.7 Kindlustusmaksete ja lisakaitse makse suurus märgitakse ära kindlustuspakkumisel. Kõik kindlustusmaakleri teenuse ja kindlustuslepinguga seotud kulud märgitakse ära pakkumisel või maakleritingimustes. Klient kannab kõik oma sidevahenditega seotud kulud ise.
- 3.8 Enne kliendile kindlustuspoliisi või kindlustussertifikaadi edastamist võib maakler edastada kliendile kindlustusmakse või kindlustusmakse esimese osamakse arve ning nõuda selle tasumist, välja arvatud, kui seadusega ei ole ettenähtud teisiti.
- 3.9 Klient on kohustatud kindlustuskaitse kehtivuse tagamiseks tasuma kindlustusmakse õigeaegselt vastavalt maakleri poolt edastatud arvele. Kindlustusmakse loetakse tasutuks, kui makse on kogusummas laekunud arvel märgitud arvelduskontole.
- 3.10 Klient kinnitab, et tal on olemas kindlustushuvi, mille suhtes annab ta maaklerile volituse parima kindlustuspakkumise leidmiseks. Klient kannab kõik kahjud, mis tulenevad sellest, et tal endal puudus seaduslik alus maakleri- või kindlustuslepingu sõlmimiseks või vastava volituse andmiseks maaklerile.
- 3.11 Klient kinnitab, et ta on teadlik asjaolust, et kui maakler tasub kindlustusmakse tema eest, tekib maakleril tema suhtes kindlustusmakse tagasinõude õigus.
- 3.12 Esimese kindlustusmakse tasumine on harilikult kindlustuslepingu jõustumise üheks tingimuseks. Kindlustusleping ja kindlustuskaitse jõustuvad kindlustuspoliisil märgitud kuupäeval, kui selleks ajaks on kindlustusmakse maaklerile laekunud ja muud kindlustuslepingu jõustumise tingimused täidetud.
- 3.13 Järgmakse tasumata jätmisel või selle tasumisega viivitamisel võib kindlustuskaitse katkeda.
- 3.14 Kahjujuhtumi korral võib kindlustusmaksete tasumata jätmine olla kindlustushüvitise välja maksmisest keeldumise aluseks, samuti kindlustusandja poolt kindlustuslepingu erakorralise ülesütlemise aluseks.
- 3.15 Juhul, kui kindlustusleping näeb ette turvanõuded või sõiduki ülevaatuse, jõustub kindlustuskaitse nende nõuete täitmisel.
- 3.16 Maaklerileping on kehtiv kuni maaklerilepingu alusel sõlmitud kindlustuslepingu kehtivuse lõpuni või selle kindlustuslepingu pikendamisel sõlmitud iga järgmise kindlustuslepingu kehtivuse lõpuni.

KINDLUSTUSMAAKLERI TEENUSE OSUTAMINE

4.1 Pärast kliendilt kindlustuslepingu vahendamiseks sooviavalduse saamist selgitab maakler välja kliendi kindlustushuvi, säilitades kliendi kindlustushuvi ja nõudmiste andmed püsival andmekandjal (nt võrdleval kindlustuspakkumisel, e-kirjaga esitatud sooviavaldusel jms).

4.2 Klient on kohustatud avaldama kõik asjaolud, mida maakler kindlustushuvi väljaselgitamiseks küsib ja lisaks ka need asjaolud, millede puhul on tavapäraselt eeldatav, et need asjaolud võivad avaldada mõju kindlustushuvile.

4.3 Klient kinnitab kindlustuspakkumisega nõustudes, et ta nõustub ka, et tema kindlustushuvi ja kindlustusvajadused on maakleri poolt välja selgitatud ja talle esitatud kindlustuspakkumised on esitatud õige kindlustushuvi alusel.

4.4 Kliendi kindlustushuvi täitmiseks esitab maakler kliendile piisaval arvil kindlustuspakkumisi (vähemalt 3 kindlustuspakkumist) ning esitab need võrdleva kindlustuspakkumisena. Maakler võib esitada vähem kindlustuspakkumisi, kui klient on andnud maaklerile sellekohase juhise, see tuleneb kindlustusrisi eripärast või maakleri poolt läbiviidud analüüsist, et kliendi kindlustushuvi eripära tõttu, ei ole võimalik pakkuda vähemalt 3 kindlustusseltsi võrdlevat pakkumust.

4.5 Juhul, kui klient ei ole oma kindlustushuvi ja nõudmisi piisavalt selgitanud, võib maakler teha võrdleva kindlustuspakkumise, mis maakleri hinnangul, vastab enim kliendi kindlustushuvile ning teeb kliendile lisaks sellele ettepaneku oma kindlustushuvi ja nõudmisi täpsustada.

4.6 Klient peab kindlustuspakkumise üle kontrollima veendumaks, et maakler on tema kindlustushuvist õigesti aru saanud ja kajastanud pakkumisel faktiliselt õigeid andmeid. Ebatäpsustest peab klient teavitama maaklerit püsival andmekandjal.

4.7 Olukorras kus, kliendi kindlustushuvile vastavad kindlustuspakkumused on pakutava kindlustuskatte osas sarnased ja klient ei ole selgelt avaldanud, mis on tema kõige olulisem kindlustushuvi, lähtuvad maakler ja klient eeldusest, et selleks on soodsaim kindlustusmakse.

4.8 Maakler märgib võrdleval kindlustuspakkumisel kliendi kindlustushuviga enim sobiva kindlustuslepingu soovitusel ning põhjendab seda kliendile. Juhul, kui maakler ei esita muud põhjendust, siis soovib ta seda pakkumist selletõttu, et see vastab maakleri hinnangul kõige rohkem kliendi kindlustushuvile ja nõudmistele.

4.9 Juhul, kui klient oma valikust ei teata, kuid soovib kindlustuslepingut, loetakse, et ta nõustub maakleri soovitusel ja soovib sõlmida kindlustuslepingu selle alusel.

4.10 Klient kinnitab oma kindlustuspakkumisega nõustumist kirjalikult või püsival andmekandjal või esimese makse tasumisega. Nõustudes kindlustuspakkumisega, nõustub klient ka kindlustuslepingu soovitusel kohta esitatud põhjendusega.

4.11 Maakler selgitab, et enne kliendile kindlustuspoliisi või kindlustussertifikaadi edastamist võib maakler edastada kliendile kindlustusmakse või kindlustusmakse esimese osamakse arve ning nõuda selle tasumist, välja arvatud, kui seadusega ei ole ettenähtud teisiti.

4.12 Maakler selgitab, et makse loetakse tasutuks, kui see on tasutud vähemalt arvel näidatud suuruses, ebapiisavas summas arve tasumisel ei loeta makset sooritatuks ja maakler tagastab tasutud summa. Esimese kindlustusmakse tasumine on üldjuhul kindlustuslepingu jõustumise üheks tingimuseks.

4.13 Maakler selgitab võrdlevas kindlustuspakkumises Kliendile sõlmitava kindlustuslepingu tingimusi, sh kindlustusmaksete suurust ning kindlustuslepinguga seotud piiranguid ja välistusi, hüvitamis põhimõtteid (kahju hüvitamine toimub kooskõlas kindlustuslepingu tingimustega, millest olulisemaid tutvustab maakler kliendile kindlustuspakkumuses) ja võimalusi vaidluste lahendamiseks.

4.14 Maakler nõustab klienti muudes kindlustuslepinguga seotud küsimustes, kui klient seda vajab.

4.15 Maakler selgitab kliendile, et ta saab vahendustasu kindlustusandjalt, kes maksab teenussuhtes vahendustasu kliendi eest või kliendilt või mõlemad variandid korraga. Täpse vahendustasu suuruse sh kindlustusandjalt saadava vahendustasu suuruse avalikustab maakler kliendile üldjuhul võrdlevas kindlustuspakkumises või selle mõnes muus dokumendis, iga kindlustuslepingu kohta eraldi.

4.16 Vahendustasu võivad maaklerile vastavalt seadusele maksta mõlemad kindlustuslepingu pooled. Kui maaklerilepingu või kindlustuslepingu dokumentides ei ole näidatud teisiti, on vahendustasu kindlustusmakse sees.

4.17 Kui maaklerile maksab vahendustasu kindlustusandja, siis täidab ta vastava kohustuse kliendi eest. Vahendustasu määrad on avaldatud kliendile vastavalt maakleritingimustele.

4.18 Harilikult maksab kindlustuslepingute vahendamise eest maaklerile vahendustasu kindlustusandja. Kui vahendustasu maksab kindlustusandja, siis täidab ta vastava kohustuse kliendi poolt sooritatud makse arvel ja kliendi eest. Vahendustasu määrad on avaldatud kliendile vastavalt maakleritingimustele.

4.19 Oma sidevahendite, tark- ja riistvaragaseotud kulud, samuti dokumentide väljatrükkide kulud kannab klient vastavalt teenuseosutaja arvetele ise.

4.20 Maakler selgitab kliendile, et maakler on kliendi esindaja ja asjaolu, et maakler omab kliendi kindlustushuvi täitmiseks koostöölepinguid kindlustusseltsidega, ei tekita

maaklerile huvide konflikti, kuna vastavad lepingulised suhted on maaklerile vajalikud kliendi kindlustushuvile vastava kindlustuspakkumuse koostamiseks. Asjaolu, et kindlustusselts võib maksta maaklerile vahendustasu, ei muuda maaklerit seltsi esindajaks kuna kliendi ja maakleri vahelise maaklerilepingu kohaselt, tasub kindlustusselts vahendustasu kindlustusvõtja eest.

4.21 Maakler nõustab klienti ka muudes kindlustuslepinguga seotud küsimustes ja seda ka juhul kui kliendil ei ole kohest huvi kindlustuspakkumuse saamiseks, vaid klient soovib esmalt maakleripoolset nõustamist (nt riskikaardistus). Käesolevas punktis sätestatud nõustamise eest tasu maksmise lepidavad maakler ja klient kokku eraldi kokkuleppega.

4.22 Kindlustuslepingu muutmiseks ja erakorraliseks ülesütlemiseks esitab klient maaklerile püsival andmekandjal sooviavalduse. Maakler edastab kliendi esindajana vastava avalduse kindlustusseltsile ja kindlustusleping muudetakse või lõpeb kindlustusseltsi nõusolekul või vastavalt seadusele. Maakleril on õigus kindlustuslepingu erakorraliseks ülesütlemiseks ka ilma kliendi eraldi sooviavalduseta, kui see tuleneb maakleritingimustest või kliendi volitusest.

4.23 Kliendil on õigus pöörduda Kindlustusandjaga tekkivate vaidluste lahendamiseks lepitusorgani poole (www.eksl.ee), Tarbijakaitseameti juures oleva tarbijavaidluste komisjoni poole (www.tarbijakaitseamet.ee).

4.24 Kliendil on õigus pöörduda kohtu poole 1 (ühe) aasta jooksul kindlustusseltsi kahju hüvitamise kohta täieliku või osalise keeldumise otsuse tegemisest. Hagi tuleb esitada kindlustusseltsi või tema filiaali asukoha järgsesse või kahjujuhtumi toimumise koha järgsesse kohtusse. Kliendil on võimalik pöörduda kohtusse ka ainult kahju suuruse kindlaks tegemiseks eeltõendamismenetluses, ilma hagi esitamata.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ

Reg. nr. 11111547

Villardi 22, 10136 Tallinn, Eesti

Tel.: (+372) 66 44 388

Faks: (+372) 64 55 015

E-mail: info@kominsur.ee www.kominsur.ee

5. TEABE

- 5.1 Kõik kindlustusmaakleri lepingu ja kindlustuslepinguga seotud teated, dokumendid ja teabe edastavad pooled teineteisele kindlustusmaakleri lepingus, kindlustuspakkumisel või muul lepingudokumendil nimetatud aadressidel eesti keeles, eelistatuna digitaalselt kirjalikult või püsival andmekandjal muus vormis või üleandmisega. Kõik kliendilepingu ja kindlustuslepinguga seotud teated, dokumendid ja teabe edastavad pooled teineteisele kliendilepingus nimetatud aadressidel kirjalikus või kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis või allkirja vastu üleandmisega.
- 5.2 Maakler edastab kliendile harilikult kõik dokumendid, sh võrdlevad kindlustuspakkumised, kindlustuspoliisid või kindlustussertifikaadid digitaalselt püsival andmekandjal arvutiprogrammi kaudu või kliendi e-posti aadressile hiljemalt 3 (kolme) tööpäeva või muu eraldi teatatud tähtaja jooksul, alates kliendi sooviavalduse esitamisest, maaklerlepingu sõlmimisest või kindlustusmakse tasumisest. Nimetatud tähtaega ei kohaldata varakogumite ja ettevõtte varade kindlustamisel, mille kindlustuspakkumised nõuavad põhjalikku riskihindamist.
- 5.3 Kui klient esitab maaklerile teateid või avaldusi suuliselt telefoni teel, on maakleril õigus need salvestada, säilitada ja vajadusel taasesitada.
- 5.4 Kui kindlustusmaakleri lepingus on poole e-posti aadress nimetatud, on teine pool õigustatud eelistama teadete, dokumentide ja teabe edastamisel nimetatud aadressi, välja arvatud, kui kindlustusmaakleri teenust osutatakse arvutiprogrammi kaudu.
- 5.5 Maakler edastab kliendile infot oma esindustes, interneti kodulehel, massiteabevahendites või muul kokkulepitud viisil. Personaalseid teateid tehingusuhete kohta edastab maakler kliendile sidevahendi teel. Olenevalt teate sisust valib maakler viisi, mis on maakleri hinnangul kõige mõistlikum ja tagab info jõudmise kliendile.
- 5.6 Maakler võib edastada kliendile üldist teavet ka maakleritingimustega ning oma veebilehe kaudu.
- 5.7 Kui klient on teatanud maaklerile enda kontaktandmed (nt postiaadress, e-posti aadress, sidevahendi number) on ta sellega ühtlasi andnud nõusoleku, et maakler võib edastada nendel kontaktandmetele teavet maaklerlepingu, maaklerlepingu üldtingimuste ja kliendi andmete töötlemise põhimõtte kohta ning kolmanda isiku infot, sh. reklaam, ning personaalseid teateid tehingusuhte kohta.
- 5.8 Kui klient ei ole saanud maaklerilt teadet, mille saamist ta võib eeldada või mille saamine oli maakleriga kokku lepitud, peab klient sellest maaklerile teatama kohe, kui on möödunud tähtaeg, millal oli mõistlik oodata vastava teate saabumist.

- 5.9 Klient on kohustatud maaklerit informeerima kõikidest andmetest ja asjaoludest, mis on muutunud maaklerile esitatud dokumentides või andmetes ja omavad mõju tehingusuhete täitmisele.
- 5.10 Kui klient ei ole oma punktides 5.8 ja 5.9 sätestatud informeerimiskohustust täitnud, siis on maaklerile õigus eeldada maakleri valduses olevate andmete õigsust.
- 5.11 Maakleril ei ole kindlustuslepingute tingimuste ja kindlustusmaksete määramise õigust ning ta annab kliendile soovitusi kindlustusandjatelt küsitud kindlustuspakkumistele enda poolt antava professionaalse hinnangu alusel.
- 5.12 Maakleril ei ole võimalik alandada kindlustusmakseid, kuid ta võib küsida kliendi huvides sooduspakkumisi kindlustusandjatelt.
- 5.13 Maakler ei korralda kahjude hüvitamist, vaid selle otsustab kindlustusandja.
- 5.14 Maakler teavitab alati klienti olukorrast, kus tal võiks olla võimalik huvide konflikt ja võimaliku huvide konflikti olukorras, käitub maakler alati kliendi huvides.
- 5.15 Maaklerilepingu sõlmimisega loetakse teavitus huvide konflikti olukorra kohta edastatuks.
- 5.16 Teadete, dokumentide ja teabe edastamisega lepingus märgitud kontaktaadressil või kliendilepingu tingimuste punktides 5.1 ja 5.2 märgitud viisil, loetakse need teisele kliendilepingu poolele kätteantuks hiljemalt edastamisel järgneval päeval (välja arvatud juhul, kui saaja e-posti aadressilt laekub automaatvastus selle kohta, et aadressaat kirja lugeda ei saa).
- 5.17 Klient on kohustatud kahjujuhtumist kindlustusandjale viivitamatult teatama, hoidma kahjustunud eseme kuni kindlustusandja ülevaatuseni juhtumijärgses seisundis, vältima kahju suurenemist ja järgima kindlustusandja juhiseid.

6. ÕIGUSED / KOHUSTUSED

- 6.1 Kliendil on õigus nõuda maaklerilt kokkulepitud kindlustusmaakleri teenuse osutamist vastavalt lepingule ja maaklertingimustele.
- 6.2 Lepingutingimuste rikkumisel maakleri poolt on kliendil õigus kasutada seaduses sätestatud õiguskaitsevahendeid.
- 6.3 Klient kohustub:
- a) teatama maaklerile piisava ajavaruga, kas ta soovib kindlustuslepingut sõlmida või enne uue kindlustusperioodi algust kindlustuslepingut uuendada st. sõlmida kindlustuslepingu uueks perioodiks;

- b) esitama maaklerile kindlustuspakkumiste küsimiseks vähemalt järgmise teabe (andmed kindlustatava vara kohta ning kindlustushuvi ja nõudmised kindlustuslepingule);
- c) kindlustava eseme andmed, kirjeldus ja maakleri nõudmisel ka dokumendid;
- d) soovitatavate kindlustusriskide ja lisariskide loetelu;
- e) kõik riskiasjaolud, mis on kindlustatavale esemele varasemalt mõjunud või võivad mõjuda eseme asukoha või kasutusviisi tõttu tulevikus (sealhulgas loodus- ja muud jõud);
- f) õige kindlustusväärtus või kindlustatava eseme taastamis- või taassoetamismaksumus;
- g) andmed kindlustatava esemega varem toimunud kahjujuhtumite kohta;
- h) soovitatav kindlustusterritorium ja omavastutuse suurus;
- i) kontrollima, kas kõik kindlustuspakkumisel tema ja kindlustatava eseme kohta märgitud andmed on õiged ja teavitama maaklerit kohe ebaõigetest andmetest;
- j) teatama maaklerile mõistliku aja jooksul sobivaima kindlustuspakkumise väljavalimisest;
- k) teavitama maaklerit viivitamatult püsival andmekandjal enda kontaktandmete, sealhulgas e-posti aadressi muutumisest.

6.4 Maakleril on õigus:

- a) saada kliendilt teavet kliendi kindlustushuvi ja kindlustamise nõudmiste kohta vastavalt maakleritingimustele ja päringutele;
- b) vara vajadusel enne kindlustuslepingu sõlmimist üle vaadata;
- c) nõuda kindlustusmakse tasumist vastavalt oma arvele või muule dokumendile;
- d) mitte tasuda kindlustusmakset kliendi eest, kui klient ei ole makset maaklerile tähtaegselt tasunud;
- e) juhul, kui klient ei ole kindlustusmakset vastavalt maakleri arvele tähtajaegselt tasunud või klient taganeb maaklerilepingust või ütleb selle üles, esitada kindlustusandjale kliendi nimel taotlus kindlustuslepingust taganemiseks, kindlustuslepingu ülesütlemiseks või maksevabaks muutmiseks, taotledes tagastatava kindlustusmakse kandmist enda arvele, kui ta on selle enda arvel tasunud;
- f) juhul, kui klient ei anna maaklerile vara kohta õigeid ja piisavaid andmeid või ei tasu kindlustusmakset õigeaegselt vastavalt maakleri arvele, on maakleril õigus maaklerilepingust taganeda, jättes maaklerilepingu kohustused täitmata.

6.5 Maakler kohustub:

- a) osutama kliendile kindlustusmaakleri teenust ning muid sellega seotud teenuseid kindlustusmaakleri lepingu ning maaklertingimustega ettenähtud tingimustel ja korras vastavalt kliendi avaldusele;
- b) osutama teenuseid kindlustusmaaklerile omase professionaalsuse, sõltumatuse ning piisava hoolikusega;
- c) tegutsema kliendi huvides, pakkuma kliendi kindlustushuvidel vastavaid kindlustuslepinguid, tagades kliendi piisava informeerituse pakutavatest kindlustustoodetest;
- d) esitama kindlustuslepingu uuendamisel kliendile kindlustuspakkumised õigeaegselt ning arvestades, et muu kliendipoolse teabe puudumisel esitab maakler pakkumise kliendi eelmisel kindlustusperioodil
- e) kindlaks tehtud kindlustushuvi ja nõudmiste alusel, andes kliendile võimaluse seda täiendada ja täpsustada, eesmärgiga, mitte jätta kliendi vara kindlustuskaitseta.

7. ANDMETE SALADUS JA KLIENDIANDMETE TÖÖTLEMINE

- 7.1 Maakler on kohustatud hoidma saladuses kõiki kliendi andmeid, mis on õigusnormides käsitletud konfidentsiaalsetena.
- 7.2 Maaklerile teatavaks saanud kliendi kohta käivate andmete, sh delikaatsete isikuandmete, töötlemise eesmärgid, andmete koosseis, andmete avaldamise juhud ja tingimused on sätestatud kliendiandmete töötlemise põhimõtetes ning konkreetse teenusega seotud tingimustes.
- 7.3 Kliendiandmete töötlemise põhimõtted on üldtingimuste ja sedakaudu ka tehingusuhte lahutamatuks osaks.
- 7.4 Kliendi isikuandmete töötlemisel on kindlustusmaakleril õigus isikuandmeid koguda, salvestada, korrastada, säilitada, muuta, kasutada, ja muul viisil töödelda. Kindlustusmaakler töötleb isikuandmeid maaklerlepingu ja kindlustuslepingu sõlmimiseks, täitmiseks, täitmise tagamiseks ja nimetatud lepingute rikkumise korral oma õiguste kaitsmiseks, samuti kliendile täiendavate pakkumiste tegemiseks kindlustusmaakleri teenuste osas.

8. VASTUTUS

- 8.1 Maakler ja klient täidavad oma kohustusi, mis tulenevad tehingusuhtest nõuetekohaselt, mõistlikult heas usus järgides vajalikku hoolsust ning tavasid ja praktikaid.
- 8.2 Pooled vastutavad kindlustusmaakleri lepinguga ettenähtud kohustuste täitmata jätmise või mittekohase täitmise eest ning kohustuvad hüvitama teisele poolele selle tulemusena tekkinud kahju. Kahju hüvitatakse, kui see on teise poole poolt piisavalt tõendatud.
- 8.3 Maakler ei vastuta infosüsteemide tõrgetest tekkinud kahjude eest, juhul kui tõrge ei ületanud 48 tundi.
- 8.4 Maakler ei vastuta kaudsete kahjude eest, mis on kliendile tekkinud (nt. saamata jäänud tulu).
- 8.5 Maakler ei vastuta kahju eest, mille põhjustas väärramatu jõud, maakleri tegevusest sõltumatu kolmas osapool või sündmus, mille välistamist ei saanud maaklerilt mõistlikult eeldada.
- 8.6 Kahju hüvitamise nõude läbivaatamisel lähtuvad pooled põhimõttest, et kui maakler on täitnud kliendi suhtes piisavat hoolsuskohustust, sealhulgas täitnud kõik õigusaktidest tulenevad teavituskohustused ja esitanud kliendile piisavad selgitused ja hoiatused, siis vastutab ta kliendile kindlustusmaakleri tegevusega tekitatud kahju eest ainult piires, milles klient talle vastavalt võrdlevale kindlustuspakkumisele või muule avaldusele oma kindlustushuvi ning kindlustuslepingu nõudmised esitas. Maakler ei vastuta selle huvi järgimata jätmise eest, mida klient talle ei avaldanud.

9. LÕPETUSEKS

- 9.1. Klient võib pöörduda kaebuse lahendamiseks Kominsur Kindlustusmaakler OÜ poole maaklertingimuste punktis 2.1 nimetatud aadressidel.
- 9.2. Juhul, kui klient leiab, et Kominsur Kindlustusmaakler OÜ ei ole täitnud lepingutingimusi või muid nõudeid, on tal õigus pöörduda kaebusega Kominsur Kindlustusmaakler OÜ vastu Tarbijakaitseameti tarbijakaebuste komisjoni (pöördumise tingimused on avaldatud www.tarbijakaitseamet.ee) või Finantsinspektsiooni poole (www.fi.ee) või kohtu poole (www.kohus.ee).

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ

Reg. nr. 11111547

Villardi 22, 10136 Tallinn, Eesti

Tel.: (+372) 66 44 388

Faks: (+372) 64 55 015

E-mail: info@kominsur.ee www.kominsur.ee



LISA 2 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ kindlustuspoliisi näide

CARGO INSURANCE POLICY – SINGLE CARRIAGE

I Cargo Insurance Policy No. 3873322860

1. This insurance policy proves the existence of the insurance contract. Please make sure that the provisions of the insurance contract comply with your needs. If you have any questions or proposals, please contact your insurance adviser. Please remember that you have to inform PZU of any changes which may affect the insured risk. Upon failure to inform of the increase in the insured risk, the insurance cover may not be partly or fully enforceable.
2. This insurance policy has been issued on 06.04.2021 for the **insurance period starting on 06th April 2021**. The end of the insurance cover in accordance with the Insurance terms C100/2015. Warranted free from known and/or reported losses on or before loading.

II Policyholder

Name: MAKERS LOGISTICS.ESTONIA OÜ acting as Freight Forwarder	Address: Sõpruse pst 228-12, 13412 Tallinn
Registry code: 11708475	Telephone:
Contact person:	e-mail:

III Insurer

Name: AB "Lietuvos draudimas" Estonian branch (hereinafter PZU*)	Address: Pärnu mnt 141, 11314 Tallinn
Registry code: 12831829	Telephone, e-mail: +372 6224599, info@pzu.ee

IV Beneficiary

SignArt GmbH, Zastavskaya st 14a, Saint Petersburg, 196084, Russian Federation

V Subject-matter Insured

New printing ink and accessories, 6 colli. Gross weight 2 084.65 kg.
As per invoices 4478 dd 30.03.2021, 4471 dd 22.03.2021 and way bills

VI Covered area

From: door Maardu, Estonia
To: door Saint Petersburg, Russian Federation
Reloading / interim storage: none
Delivery term: in accordance with sale terms

VII Sum Insured and Means of Transportation

Basis of valuation	Invoice value: EUR 56 772.10 Freight: not included
Sum Insured	100% / EUR 56 772.10

Conveyance: road in truck K385TC/29-282YHT (FTL)
Freight Forwarder: MAKERS LOGISTICS.ESTONIA OÜ

VIII Deductible

EUR 300.- per each and every occasion

IX Insurance Terms and Conditions

PZU Cargo Insurance Terms and Conditions C100/2015
Institute Cargo Clauses (A), CL 382, 01/01/2009 (all risks cover including loading / unloading)
Institute Replacement Clause, CL 372, 01/12/2008 (new items)
Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause, CL 370, 10/11/03
Institute Cyber Attack Exclusion Clause, CL 380, 10/11/03
Sanction Limitation and Exclusion Clause (JC2010/014)

*PZU is a trademark used in Estonia by the Estonian branch of AB Lietuvos draudimas. AB Lietuvos draudimas is a Lithuanian non-life insurance company that is part of the international PZU Group.



X Special Terms and Conditions

Electrical, Electronic and Mechanical Derangement Clause

PZU agrees to extend the Policy to include electrical, electronic and/or mechanical derangement of the subject matter insured provided there is evidence of impact to the container or packing or carrying conveyance during the insured voyage.

Pair and Set Clause

PZU agrees that where the subject-matter insured consists of articles in a pair or set, the Assured shall not be entitled to recover more than the proportionate sum insured in respect of the particular part or parts which may be lost or damaged, without reference to any special value which such part or parts may have as forming a pair or set.

Use, testing installation

Excluding any losses related to use, testing, installation, assembling, mounting or similar activities with cargo unless being part of ordinary carriage or interim storage.

Special Exclusions

Excluding mysterious and/or unexplainable disappearance of subject-matter insured or any part thereof absolutely.

Excluding frost, humidity and temperature related losses absolutely.

Special Warranties

Insured is obliged to provide exact guidance for transportation considering the nature of the goods and packing must have appropriate marking.

In the territory of Russian Federation, Belarus and the Ukraine, for stoppages in transit and at final destination the road vehicle must remain in a "round the clock" supervised parking area, and under constant observation by at least 1 driver; otherwise claims for theft, robbery, and fraud will be excluded from the insurance cover. Carriers involved in transportation must be covered with appropriate liability insurance with sufficient limits.

After the payment of the insurance premium or the first premium instalment, it shall be deemed that the policyholder has received the insurance terms and conditions, reviewed them and consented to them.

XI Insurance Cover

An insured event means unexpected and unforeseeable event causing property damage to the insured cargo, except for the events excluded under clause 2.4 of Cargo Insurance Terms and Conditions C100/2015 or other sections of the insurance contract (events not constituting insured events which do not bring about the insurer's obligation to compensate for damages).

XII Insurance Premium and Tariffs

Rate	Minimum policy premium
Insurance Payment	EUR 75.-
Due date	07.04.2021

If the insurance premium paid by the policyholder is less than the required amount, it shall be deemed that the policyholder has not paid the insurance premium.

1. The amount of the insurance premium and the payment term thereof shall be agreed for a single insurance period.
2. The insurance cover shall only be valid if the insurance premium is paid on time.
3. If the policyholder has failed to pay the insurance premium or the first premium instalment within 14 days of entry into the insurance contract, the insurer may withdraw from the contract until the payment of the respective amount. The insurer shall be presumed to have withdrawn from the contract if the insurer does not file an action to collect the insurance premium within three months after the premium becomes collectable.
4. If the insurance premium or the first premium instalment due has not been paid by the time the insured event occurs, the insurer shall be released from their performance obligation.



5. If the policyholder fails to pay the second or a subsequent premium instalment on time, the insurer may, in a format which can be reproduced in writing, set for the policyholder an additional payment term of at least two weeks or, if a structure is insured, of one month.
6. If the insurer has set an additional term for the payment of the insurance premium and the insured event occurs after the expiry of the term and if by the time of occurrence of the insured event the policyholder has not paid the insurance premium, the insurer shall be released from their performance obligation, unless the failure to pay the insurance premium was caused by circumstances beyond the control of the policyholder.
7. If the insurer has set an additional payment term specified in clause 5 above and the policyholder fails to pay the insurance premium within the specified term, the insurer may cancel the insurance contract without prior notice. The insurer may state in the notice specified in clause 5 above that they will consider the contract as having been cancelled upon expiry of the additional payment term if the policyholder fails to pay the premiums within said term.

XIII Declarations

1. The insurance contract has been prepared on the basis of information provided to the insurer by the policyholder. If the information changes, PZU shall be notified thereof as soon as possible, but not later than within 3 business days. The notice shall be sent in writing or in a format which can be reproduced in writing. Until the receipt of such a notice, PZU may presume that the information in the policy is correct.
2. Hereby the policyholder consents to the processing of their personal data by PZU in order for PZU to be able to perform the insurance contract.

XIV Acceptance of Policy Information as Accurate

If the policyholder pays the insurance premium payable under the policy issued for the current insurance period, the parties to the insurance contract shall interpret this as the policyholder's acceptance of the information entered in the policy as accurate. If the policy differs from the insurance offer, the information in the policy shall be deemed accurate and correct.

XV Copies

The policyholder shall be entitled to request a copy of all of the declarations of intention they have made in connection with the insurance contract in a format which can be reproduced in writing. The policyholder shall also be entitled to request that a replacement policy be issued to them.

XVI Notification of Claim

The notices on insured events and circumstances increasing the insured risks shall be communicated to PZU by telephone at +372 6224 599 and/or by e-mail to lahendus@pzu.ee.

XVII Termination of Insurance Contract

The insurance contract shall be terminated pursuant to the Cargo Insurance Terms and Conditions C100/2015 and the Law of Obligations Act. The parties shall be entitled to cancel the insurance contract at the end of the current insurance period by notifying the other party thereof at least one month in advance.

XVIII Miscellaneous

1. PZU shall be immediately notified of any increase in the insured risk (incl. change in the insurance territory) in writing or in a format which can be reproduced in writing. If the insured risk increases, PZU may establish additional safety measures or terminate the insurance contract.
2. The insurance contract shall be governed by Estonian legislation.
3. The amendments made to the insurance contract shall take effect as of the issue of the new policy.

XIX Conflicts

If the documents of the insurance contract are conflicting, the following order of importance of documents shall be followed considering that the previous document prevails over the subsequent one: special terms and conditions – policy – offer – insurance terms and conditions – insurance certificate – insurance application.

XX Insurance Supervisory Body

The policyholder shall be entitled to lodge complaints against the insurer with the Financial Supervision Authority at Sakala 4, 15030 Tallinn.



XXI Insurance Broker

Kominsur Insurance Broker Ltd., address 22 Villardi Str., Tallinn, Anna Petrishcheva, Mobile + 372 56 819 933,
Direct + 372 66 44 365, Fax + 372 64 55 015, anna@kominsur.ee

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kalmer Jegonjan', with a long horizontal line extending to the right.

Kalmer Jegonjan
Underwriter

LISA 3 Kominsur Kindlustusmaakler OÜ inglise keelsed juhised lasti hukkumise või kahjustumise korral



Instructions to be followed in case of loss or damage

(Failure to comply with these instructions may prejudice any claim under the policy)

In the event of a loss, or if you need to make a claim please contact:

KOMINSUR KINDLUSTUSMAAKLER
22, Villardi Str., Tallinn 10136 Estonia

Emergency contact: +372 5555 0035

E-mail: info@kominsur.ee, cargo@kominsur.ee, marine@kominsur.ee

More contacts available here: <http://www.kominsur.ee/en/kontakt/ariklientide-ja-veosekindlustuse-osakond/>

1. Inspect goods immediately. In no circumstances, except under written protest, give clean receipt where goods are in doubtful condition
Even if loss or damage is only suspected please make a note on the transport document stating extent of damages suspected or noticed (both on your copy & the carrier's) while the carrier is still present. If possible, try to get the carrier to sign as well. When delivery is made by container ensure that the container & its seals or locks are examined immediately by the responsible officials of the shipowners or the carrier. If the container is delivered damaged or with seals or locks broken or missing or with seals or locks other than as stated in the shipping documents **clause the delivery receipt accordingly** stating the assumed loss or damage and retain all defective or irregular seals and locks for subsequent identification.
2. Secure rights of recovery from third parties.
Shipowners, other carriers, forwarding agents, warehouses, customs & port authorities or other bailees must be - held liable in writing (Notice to the Carrier)
 - requested to attend a joint survey
 - asked to certify the loss or damage, and where loss or damage is apparent - before taking delivery of the goods, where loss or damage is not apparent - immediately upon discovery of said loss or damage, however, before termination of the time limits (e.g. 3 days after discharge).
3. Minimise the loss or damage. It is the duty of the assured to take care of the damaged goods. Even if damaged, it is still your property and cannot be abandoned. Assured is to act as 'prudent uninsured'
4. Immediately contact your Broker / Insurer / the claims survey agent named in the certificate / policy of insurance. Please await further instructions from underwriters before unpacking or moving the goods

5. Do not alter condition and packing of goods before receiving instructions from your Broker / Insurer / the claims survey unless it is required by measures as under clause 3.
6. A full set of claim documents must be presented to underwriters. These documents will include (but may not be limited to):
- CMR waybill/ Bill of lading/ Air Waybill and/or other transport document or other evidence of the contract of carriage.
 - Commercial invoice covering the entire shipment, together with the packing list of items if no invoice used
 - Notice of loss made to the carrier & Correspondence exchanged with the carriers and/or other parties regarding the liability for the loss or damage
 - Photos or Survey report, if available
 - A copy of the Police report/or crime reference number as applicable (in case of unlawful acts of third parties).
 - Certificate or Policy of insurance (if issued) or insurance declaration
 - A legible copy of the delivery receipt(s) recording your comments concerning lost or damaged goods, or the carrier's inspection report.-
 - Other documentation which may be specifically requested by The Company's Surveyors.
- Any loss or damage shall be reported to the Insurer without delay and the Insurer shall be reserved an opportunity to survey the goods.

The Assured shall comply with instructions included in the present document or otherwise given in writing. If the Assured and/or their Representative and/or the Beneficiary fails to comply with the instructions included in the present document or otherwise given in writing compensation may be reduced or refused.

If the Assured and/or their Representative and/or the Beneficiary has waived his right against third parties in part or in full by any agreement made before or after the occurrence of loss or damage, the Insurer is discharged of its liability correspondingly.

The Insurer is not liable to pay the claim until the documents requested by the Insurer have been received by the latter. If after the occurrence of an insured event the Assured or another claimant has fraudulently given the Insurer incorrect or incomplete information which is of importance for the assessment of the occurrence and of the Insurer's liability, compensation may be reduced or refused.

Kominsur Kindlustusmaakler OÜ

Reg. nr. 11111547

Villardi 22, 10136 Tallinn, Eesti

Tel.: (+372) 66 44 388

Faks: (+372) 64 55 015

E-mail: info@kominsur.ee www.kominsur.ee

LISA 4 Intervjuu küsimused

1. Dmitri, mis praegu kindlustusturul toimub? Kuidas on majanduskriis, mis on põhjustatud COVIDist seda mõjutanud?
2. Kui palju on kindlustamine vähenenud pandeemia ajal?
3. Kuidas see langus teie ettevõtet on mõjutanud?
4. Millised on pandeemiast tulenevad põhimõttelised muudatused kindlustusandjate töös?
5. Milliseid riske tuleb teie kogemuste põhjal kõige sagedamini kindlustada?
6. Millist tüüpi kindlustus on klientide seas kõige nõutum?
7. Mida ei tunnista kunagi kindlustusjuhtumiks? Ja kui sageli tekivad sellised vaidlused klientidega?
8. Kui levinud on veosekindlustuse pettused? Millised on kõige populaarsemad pettuste skeemid?
9. Millist lasti on kõige riskantsem kindlustada?
10. Mis ootab kaubakindlustuse turgu 2021. aastal? Millised on teie lähituleviku prognoosid?
11. Kuidas hindate kindlustusseltside valmisolekut pandeemia võimalikuks edasiseks eskaleerumiseks ja selle vastu võitlemise meetmeid?
12. Millisena tuleb Eesti kindlustusturg pandeemiast välja – kas see on kohanenud majanduskriisile ja muutunud tugevamaks või vastupidi nõrgemaks?

Lihlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Aleksandra Vitko (*autori nimi*)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihlitsentsi) enda loodud teose

Kauba kindlustus merevedudel ja tänapäeva ning lähituleviku probleemide ennetamise ja lahendamise võimalused Kominsur Kindlustusmaakler OÜ tegevuse näitel
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on Anatoli Alop,
(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

23.07.2021 (kuupäev)

¹ Lihlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.