



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Transportna logistika

ZAVAROVANJE BLAGA MED PREVOZOM

Mentor: Drago Kajtezović Knez, mag.
Lektorica: Maja Antosiewicz Škraba, univ. dipl. slov.

Kandidatka: Gabrijela Štifter

Ljubljana, oktober 2014

ZAHVALA

Za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela se zahvaljujem Dragu Kajtezoviću Knezu, mag.

Za potrpežljivost in podporo se zahvaljujem svoji družini, ki me je spodbujala med študijem.

Zahvaljujem se tudi lektorici Maji Antosiewicz Škraba, univ. dipl. slov., za natančno in strokovno opravljeno delo.

IZJAVA

»Študentka Gabrijela Štifter izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Draga Kajtezovića Kneza.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne: 12. 10. 2014

Podpis: Gabrijela Štifter

POVZETEK

Na delovnem mestu prevzemnika večjega logističnega centra se pogosto srečujemo s poškodovanim blagom. To se je poškodovalo med prevozom ali pa se poškoduje med samim razkladanjem. Vozniki velikokrat ne vedo, ali imajo blago zavarovano. V diplomskem delu poskušamo prikazati pomen zavarovanja blaga in prevoznikove odgovornosti v cestnem transportu po Sloveniji.

Zaradi povečanega obsega tovornega prometa na cestah vse pogosteje prihaja do nezgod. Za prevozna podjetja in lastnike blaga je pomembno, kakšno zavarovanje imajo sklenjeno.

V diplomskem delu smo opisali značilnosti zavarovanja blaga in zavarovanja voznikove odgovornosti, pravne vire, vrste nevarnosti in osnovne pojme zavarovanja v transportu. Posebej smo predstavili razlike med zavarovanjema in jih kasneje poskušali prikazati na praktičnem primeru.

KLJUČNE BESEDE

- zavarovanje blaga
- zavarovanje prevoznikove odgovornosti
- riziko
- škoda
- višina kritja

ZUSAMMENFASSUNG

Bei unserer täglichen Arbeit als Fachlageristen bei dem Wareneingang in einem grossen Logistikzentrum, sehen wir fast täglich beschädigte Ware. Die Beschädigungen entstehen während des Transports oder während der Abladung im Logistikzentrum. Die Fahrer wissen oft nicht, ob die Ware versichert ist. In der Diplomarbeit versuchen wir die Bedeutung der Versicherung der Ware und die Haftung des Transportunternehmers im Strassenverkehr in Slowenien zu zeigen.

Aufgrund des grösseren Umfangs des Güterverkehrs auf den Strassen, kommt es zunehmend zu Verkehrsunfällen. Für die Transportunternehmen und die Eigentümer der Waren ist es immerwichtiger welche Art von Versicherungen sie abgeschlossen haben.

In dieser Arbeit beschreiben wir die Merkmale der Warenversicherung und die Verantwortung des Fahrers, rechtliche Quellen, die Arten von Gefahren und die Grundlagen von den Verkehrsversicherungen. Insbesondere haben wir die Unterschiede zwischen den Versicherungen vorgestellt und sie später mit einem Beispiel aus der Praxis gezeigt.

SCHLÜSSELWÖRTER

- Versicherung der Ware
- Haftung des Transportunternehmers
- Risiken
- Schäden
- Höhe der Deckung

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	1
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE	1
1.4	METODE DELA	2
2	OSNOVNE ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA BLAGA MED PREVOZOM..	2
2.1	SPLOŠNO O ZAVAROVANJU	3
2.2	PRAVNI VIRI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA.....	3
2.3	VRSTE ZAVAROVANJ.....	5
2.4	VRSTE NEVARNOSTI.....	6
2.4.1	OSNOVNI RIZIKI	6
2.4.2	DOPOLNILNI RIZIKI	6
2.4.3	POSEBNI RIZIKI.....	7
2.4.4	VOJNI IN POLITIČNI RIZIKI	7
2.5	OSNOVNI POJMI ZAVAROVANJA V TRANSPORTU.....	7
2.5.1	ZAVAROVALNA POGODBA	7
2.5.2	ZAVAROVALNI INTERES	8
2.5.3	ZAVAROVATELJ.....	8
2.5.4	ZAVAROVANEC IN SKLENITELJ ZAVAROVANJA.....	9
2.5.5	ZAVAROVANLA VSOTA, ZAVAROVALNA VREDNOST, POLNO ZAVAROVANJE, VEČKRATNO ZAVAROVANJE.....	10
2.5.6	ZAVAROVALNA PREMIJA.....	11
2.5.7	ŠKODA.....	12
3	INCOTERMS TERMINI IN ZAVAROVANJE BLAGA.....	13
3.1	OSNOVNE ZNAČILNOSTI	13
3.1.1	PRAVILNA UPORABA INCOTERMS 2010.....	14
3.1.2	GLAVNE ZNAČILNOSTI Incoterms 2010	14
3.2	PREDSTAVITEV KLAUZUL INCOTERMS 2010.....	14
3.3	POMEN INCOTERMS TERMINOV ZA ZAVAROVANJE	18
4	ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA.....	18

4.1	SPLOŠNO O ZAVAROVANJU ODGOVORNOSTI	19
4.2	ODGOVORNOST CESTNEGA PREVOZNIKA	20
4.2.1	OBSEG ODGOVORNOSTI.....	20
4.2.2	TRAJANJE ODGOVORNOSTI	21
4.2.3	ODGOVORNOST ZA IZGUBO IN POŠKODOVANJE	21
4.2.4	ODGOVORNOST ZA ZAMUDO	22
4.3	RAZLOGI ZA OPROSTITEV ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA	23
4.3.1	POSEBNE NEVARNOSTI	23
4.4	ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA	24
4.5	PREDMET ZAVAROVANJA	24
4.6	PРАВNA RAZMERJA PRI ZAVAROVANJU ODGOVORNOSTI.....	25
4.7	VIŠINA KRITJA.....	26
5	RAZLIKE MED ZAVAROVANJEM BLAGA IN ZAVAROVANJEM ODGOVORNOSTI.....	27
5.1	PREDMET ZAVAROVANJA	27
5.2	PРАВNA RAZMERJA.....	28
5.3	KRITJE	28
5.4	LIKVIDACIJA ŠKODE.....	29
5.5	ANALIZA PRIMEROV	32
5.5.1	PREVRNJENA PALETA.....	32
5.5.2	ZMOČITEV KOVINSKIH IZDELKOV	34
5.5.3	NEPRIMERNO NALOŽENO IN ZAVAROVANO BLAGO	35
6	ZAKLJUČEK.....	37
7	LITERATURA IN VIRI	39
	KAZALO SLIK	8
	SEZNAM KRATIC	8

KAZALO SLIK

Slika 1: Kosmate in čiste obračunane zavarovalne premije ter odškodnine oz. zavarovalnine 2012	9
Slika 2: Struktura zavarovalne premije	12
Slika 3: Prevrnjena paleta.....	33
Slika 4: Paleta z zmočenimi kovinskimi izdelki.....	34
Slika 5: Neprimerno naloženo in zavarovano blago.....	36

KAZALO DIAGRAMOV

Diagram 1: Potek sklenitve zavarovanja in reševanja škode iz zavarovanja odgovornosti prevoznika in zavarovanja blaga	31
---	----

SEZNAM KRATIC

CMR	Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti
EU	Evropska unija
EUR	evro
ICC	Internacional Chamber of Commerce
IRF	Internacional Road Federation
IRU	Intrnacional Road Transport Union
TIR	Convention on Internacional Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets
ZPPCP	Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu

1 UVOD

Človek se je že od nekdaj želel zaščititi pred nevarnostmi. Eno izmed takih sredstev je organizirano zavarovanje. To se je skozi leta razvijalo in postalo pomemben dejavnik v gospodarstvu in vsakdanjem življenju. Zadnja leta porabniki prevoznih storitev želijo oziroma zahtevajo, da prevozniki opravijo prevoz hitro in točno, pošiljke blaga, ki ga prevozniki prevažajo, pa so čedalje manjše, ker porabniki ne kopicijo zalog v skladiščih. Povečala se je tudi ponudba čedalje cenejših prevoznih storitev predvsem s strani novonastalih članic Evropske unije. Zaradi tega je na cesti več tovornjakov, povečal pa se je tudi obseg skladiščne manipulacije. Kadar se zgodi nesreča oziroma je poškodovan tovor, je za prevozno podjetje in voznike vedno bolj pomembno, kakšno zavarovanje imajo sklenjeno.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Odnos naročnikov do prevoznikov lahko zelo niha, in sicer od prijaznega, nesramnega in tudi do izsiljevanja, seveda je vse odvisno od trenutne situacije na trgu ponudbe in povpraševanja po prevoznih storitvah. Zaradi tega velikokrat prihaja do stisk prevoznikov, ki pod pritiskom množice ponudnikov prevoznih storitev vzamejo na prevoz blago, ki predstavlja zanje tveganje.

Zavarovanje prevoznikove odgovornosti je nekaj povsem drugega kot zavarovanje blaga. Zanima nas predvsem razlika kritja na tovornih manipulacijah oziroma iz njih ter kritje dodatnih nevarnosti pri zavarovanju blaga.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Podjetje DOBRAVC transport, d. o. o., se že več kot 21 let ukvarja z mednarodnimi in domačimi cestnimi prevozi z velikimi kamioni. Zelo uspešno pokrivajo prevoze med Slovenijo in Hrvaško, Skandinavijo (Dansko, Švedsko, Norveško) kot tudi prevoze znotraj Evropske unije, predvsem na območju Zahodne Evrope. Ker so veliko prisotni na prevozih do Skandinavije in nazaj, dobro poznajo tamkajšnje razmere in predpise, tako da lahko kakovostno in hitro opravijo vsak prevoz.

Na prevoz vzamejo kompletne naklade kot tudi vse vrste dokladov in manjših pošiljk. Imajo tudi opremo in usposobljene voznike za prevoz nevarnih snovi.

Njihov vozni park je sestavljen iz 19 velikih vozil s kapaciteto do 25 ton.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

V diplomskem delu smo se omejili na zavarovanje blaga med prevozom in zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu. Največja omejitev je bila

pridobivanje podatkov o višini zavarovalne vsote, ki jo prevozniki namenijo za zavarovanje blaga med prevozom, in podatki o škodnih dogodkih, saj prevozniki in zavarovalnice to vrsto podatkov obravnavajo kot poslovno tajnost.

V delu smo se omejili na zavarovanje blaga in zavarovanje voznikove odgovornosti v cestnem prometu v Sloveniji.

1.4 METODE DELA

Diplomsko delo je teoretično. Literatura in viri so bili večinoma pridobljeni na internetnih straneh in v podjetju DOBRAVC transport, d. o. o. Pri izdelavi tega dela smo v največji meri uporabili metodo deskripcije, ki zajema opis posameznih primerov. Uporabili smo tudi metodo analize, komparativno metodo in metodo kompilacije.

2 OSNOVNE ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA BLAGA MED PREVOZOM

Najstarejša oblika zavarovanja je pomorsko zavarovanje. Razvitejše civilizacije v Aziji, Egiptu, na Bližnjem vzhodu in kasneje tudi v Grčiji so se posluževale začetnih oblik zavarovanja. Takrat se je razvila ideja o razpršitvi nevarnosti med posamezne udeležence. Kitajski trgovci so že v davni preteklosti pri prevozu blaga čez reko Jangcekjang natovorili blago enega lastnika na več čolnov. V primeru, da bi se čoln potopil, bi lastniki izgubili le del blaga, ne pa vsega, kar bi se lahko zgodilo, če bi imel vso blago naloženo na enem čolnu. Na območju današnjega Libanona so živeli Kananci, ki so se razvili v največje pomorščake tistega časa. Po Sredozemskem morju so se razširili vse od Cipra do Gibraltarja. Ker so se dobro zavedali nevarnosti na morju, so se pred okoli 3000 let pred našim štetjem povezali s feničanskimi trgovci, da bi skupaj z njimi nosili tveganje plovbe po morju. Ta skupnost je vsakemu posameznemu članu nadomestila škodo, ki jo je utrpel med prevozom po morju. V starem Babilonu (približno 2000 let pred našim štetjem) so se trgovci v karavanah dogovorili, da bodo skupno nadomestili škodo zaradi napada roparjev, kraje ali izginotja blaga. To je bilo prvo zavarovanje v kopenskem transportu, ki kaže tudi element vzajemnosti, ta pa je bistvena sestavina sodobnega zavarovanja. 1000 let pred našim štetjem so palestinski goniči zavarovali osle pred roparji in plenilci. Zavarovan so imeli tako tovor kot tudi transportno sredstvo, v tem primeru osla. Kot gospodarska veja se je zavarovanje začelo uveljavljati v Angliji v pomorskem transportu.

2.1 SPLOŠNO O ZAVAROVANJU

Zavarovanje blaga v transportu je gospodarska institucija, katere namen je zaščititi blago posameznikov pred škodo, ki mu preti med transportom. Takrat je blago izpostavljeno različnim tveganjem in nepredvidljivim dogodkom (rizikom), ki lahko povzročijo škodo na blagu.

Človeku in njegovi lastnini so že od nekdaj pretile različne nevarnosti. Po najboljših močeh se je proti njim boril in poskušal zaščititi pred njimi. Zgodaj se je pojavila ideja, da bi vsi posamezniki, ki so izpostavljeni določenim nevarnostim, skupaj vlagali v sklad, v katerem bi si nabrali zadostne finančne rezerve, s katerimi bi pokrili škodo, ki bi jo utrpel posameznik. Namesto da bi posameznik sam nosil posledice za vso škodo, ki bi jo utrpel in bi lahko imela zanj katastrofalne posledice, bi se škoda razdelila na vsakega posameznika na manjše dele. Vsak posameznik bi torej nosil le majhen del škode, ki bi doletela katerega koli člana iz njegove skupnosti.

Blago je v »transportu« od trenutka, ko zaradi nakladanja na transportno sredstvo zapusti skladišče pošiljatelja, do takrat, ko po različnih transportnih poteh in z različnimi transportnimi sredstvi pride do namembnega kraja ali skladišča prejemnika.

Zavarovanje omogoča točen izračun stroškov v zvezi s poslovanjem zato, ker je višina zavarovalne premije znana vnaprej. Višino rezervnega sklada za odpravljanje posledic morebitne škode pa ni mogoče predvideti. Vse to velja tudi za transportna zavarovanja, ki igrajo pomembno vlogo v mednarodni trgovini in tudi pri njenem razvoju, saj lahko trgovci v primeru izgube blaga računajo na povračilo izgubljenih sredstev. Zaradi tega so trgovci in ladjarji pripravljene več tvegati, neporabljena sredstva iz zavarovanj pa uporabljajo za kreditiranje investicij ali za preventivne namene. Transportno zavarovanje je postalo instrument zunanje trgovine, transportna zavarovalna polica pa dokument, ki spremlja večino poslov, povezanih s prodajo blaga. Zavarovanje daje varnost vsem udeležencem v domači mednarodni trgovini.

2.2 PRAVNI VIRI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Z zavarovalno pogodbo se vzpostavi obligacijsko razmerje, kar pomeni, da se za to razmerje uporabljajo pravila obligacijskega prava. Tako tudi za to pogodbo veljajo enaki viri kot za vsa obligacijska razmerja, tj. zakonski predpisi, avtonomni pravni viri (splošni in posebni zavarovalni pogoji), običaji, sodna in arbitražna praksa ter pravna znanost.

Najpomembnejši pravni viri, ki urejajo cestne prevoze, so (Pavliha, 2000, str. 262):

- mednarodni sporazumi,
- pravni red EU,

- splošni prevozni pogoji,
- pogodbeni avtonomija,
- poslovni običaji,
- sodna in arbitražna praksa,
- pravna doktrina.

Na splošno so prevozna razmerja, prevozne pogodbe in položaj pogodbenih strank urejeni s specialnimi predpisi glede na vrsto prevoza (cestni, železniški ali letalski), predmet prevoza in področje prevoza.

Majhnost naše države in integracija prometa blaga v evropskem prostoru sta pglavitna razloga, da je večina cestnih prevozov, ki jih opravijo slovenski prevozniki, mednarodnih. Cestni prevoz se je resnično razvil šele proti koncu 19. in v začetku 20. stoletja, ko so izumili motor z notranjim izgorevanjem (leta 1876 bencinski motor Daimler). Različni pravni redi so ovira za sodelovanje med državami, predvsem na gospodarskem področju. Zato si države prizadevajo poenotiti pravo, ki bi vodilo k skupni pravni ureditvi. Cestni prevozi so bili normativno urejeni šele po drugi svetovni vojni. Meseca maja leta 1956 so države podpisnice v Ženevi sprejele Konvencijo o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR), ki je posebej pomembna zaradi uvedbe standardiziranega mednarodnega tovarnega lista CMR. Konvencija CMR je začela veljati 2. julija 1961 in danes predstavlja eno izmed najpomembnejših mednarodnih pogodb na področju transportnega prava. Široka uporaba te konvencije omogoča, da pogodbene stranke točno vedo, kakšne so njihove pravice in dolžnosti ter kakšna je njihova odgovornost pri sklenjeni prevozni pogodbi, ne glede na to, iz katere države izvira določena stranka prevozne pogodbe. Za unifikacijo cestnega prava je pomembna še Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi karnetov TIR iz leta 1975. Po tej konvenciji v vmesnih carinarnicah ni treba pregledovati blaga, ki se prevaža po režimu TIR, niti plačevati dajatev in taks, kar koristi mednarodnemu cestnemu prevozu blaga.

Med ostale pomembnejše formalne pravne vire, ki se uporabljajo pri transportu blaga v cestnem prometu, v Sloveniji uvrščamo (Pavliha, 2000, str. 261–262):

- Obligacijski zakonik,
- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP),
- Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu,
- Zakon o prevozih v cestnem prometu.

Med mednarodnimi organizacijami, ki skrbijo za unifikacijo cestnega prava, velja omeniti Mednarodno zvezo za cestni transport (IRU – International Road Transport Union) in Mednarodno zvezo za ceste in cestni transport (IRF – International Road Federation).

2.3 VRSTE ZAVAROVANJ

Vrste zavarovanja lahko obravnavamo glede na različne kriterije. Zavarovanje lahko delimo glede na način zbiranja sredstev za zavarovance (premijsko, vzajemno), glede na mesto zavarovanja (pomorsko, kopensko), glede na predmet zavarovanja (premoženjsko, osebno) ipd. Transportno zavarovanje spada med premoženjska zavarovanja. Glede na njihovo uporabnost v praksi razvrščamo transportna zavarovanja po naslednjih kriterijih:

1) glede na nevarnostni objekt:

a) transportno zavarovanje v ožjem smislu:

- zavarovanje blaga v prevozu ali kargo zavarovanje,
- zavarovanje transportnih sredstev ali kasko zavarovanje,
- zavarovanje prevozniške odgovornosti za škodo na blagu,
- zavarovanje drugih interesov (prevoznina in drugi stroški);

b) transportno zavarovanje v širšem smislu:

- zavarovanje pod a),
- zavarovanje prevozniške odgovornosti:
 - za škodo tretjim osebam,
 - pred poškodbo člana posadke (ladij in letal),
 - pred poškodbo potnikov v javnem prevozu,
- zavarovanje odgovornosti organizatorja multimodalnega transporta,
- zavarovanje drugih interesov prevoznika/organizatorja transporta.

2.) glede na nevarnostni subjekt:

a) vrsta medija:

- pomorsko zavarovanje,
- kopensko zavarovanje;

b) transportna zvrst:

- zavarovanje pomorskega prevoza,
- zavarovanje rečnega prevoza,
- zavarovanje železniškega prevoza,
- zavarovanje cestnega prevoza,
- zavarovanje letalskega prevoza;

3.) glede na način sklepanja pogodb:

- generalno (avtomatsko) zavarovanje,
- posamično (separatno) zavarovanje.

2.4 VRSTE NEVARNOSTI

Človek in njegova lastnina sta bila že od začetka nastanka izpostavljena raznim nevarnostim. Nevarnost predstavlja nekaj, čemur se človek poskuša izogniti. Pri tem poskuša zavarovati tudi svojo lastnino.

V transportu grozijo vsaki pošiljki neke nevarnosti, za katere ne vemo, ali bodo dejansko nastopile (npr. potres, žled, vihar, plaz, požar, iztirjenje vlaka itd.). Riziko pomeni možnost nastanka nekega dogodka, ki povzroči škodo. Transportni riziki so tisti riziki, ki jim je podvrženo blago ali prevozno sredstvo v času prevoza oz. trajanja zavarovanja. Za nastali riziko uporabljamo izraz zavarovalni primer. V transportnem zavarovanju razlikujemo naslednje vrste rizikov:

- 1.) osnovni riziki,
- 2.) dopolnilni riziki,
- 3.) posebni (specialni) riziki in
- 4.) vojni ter politični riziki.

2.4.1 OSNOVNI RIZIKI

To so tisti riziki, ki tvorijo temeljno kritje v zavarovanju blaga in jih sklenitelj zavarovanja ni dolžan posebej omenjati zavarovalnici, ker tvorijo osnovno kritje v zavarovanju. Praviloma so osnovni riziki različni glede na vrsto transportnega sredstva, vendar so v vseh vrstah zavarovanja zajeti naslednji osnovni riziki:

- prometne nezgode (trčenje, prevrnitev prevoznih sredstev, porušenje mostov, predorov ali drugih prometnih objektov),
- elementarne nezgode (nevihte, poplave, snežni meteži, strele, potres, plazovi),
- požar in eksplozija (krije se vsaka škoda, ki nastane zaradi požara ali eksplozije, če je blago nagnjeno k samovžigu, je to specifični riziko tega blaga, in ga zavarovalnica ne krije),
- razni primeri višje sile, ki se niso mogli predvideti, ko se je sklepala zavarovalna pogodba, in se jim ni bilo mogoče izogniti,
- tatvina in nedostava blaga.

2.4.2 DOPOLNILNI RIZIKI

Za dopolnilne rizike se mora zavarovanec posebej zavarovati in jih posebej navesti zavarovalnici. Za zavarovanje dopolnilnih rizikov mora zavarovanec plačati tudi posebno dopolnilno premijo. Delitev dopolnilnih rizikov je odvisna od kakovosti in naravnih lastnosti blaga. Najpogostejša je naslednja delitev:

- tatvina in nedostava blaga (samo pri pomorskem tovoru),

- manipulativni riziki, ki nastanejo med manipulacijo s pošiljko med trajanjem zavarovanja (riziki loma, razsipanja, trganja vreč, rezanja idr.),
- specifični riziki, ki so odvisni od vrste in specifičnosti blaga (dotik z drugim blagom, navzetje duha, rja, oksidacija, korozija, kondenzacija).

2.4.3 POSEBNI RIZIKI

Pri posebnih rizikih gre za rizike, ki ne izvirajo iz zunanjih vzrokov, ampak iz naravnih lastnosti blaga ali njegove skrite napake (osip, kalo, kvar, žuželke, molji, rja zaradi normalne vlage ipd.). V praksi jih imenujemo tudi specialni riziki. Ta skupina rizikov ne predstavlja transportnih rizikov v pravem smislu besede, saj ne predstavlja izrednega zunanjega dogodka, ki je nastal v času transportnega zavarovanja, pa se zaradi tega praviloma ne zavarujejo, vendar so tudi ti riziki lahko predmet transportnega zavarovanja. Ti riziki se lahko zavarujejo, vendar pod posebnimi pogoji in kriteriji.

2.4.4 VOJNI IN POLITIČNI RIZIKI

Tudi te rizike moramo posebej zavarovati in plačati posebno premijo. V to skupino rizikov uvrščamo:

- vojne rizike v ožjem smislu (obsegajo delovanje min, torpedov, vojnega orožja in druga vojna dejanja),
- politične rizike (če nastane škoda zaradi odredb političnih oblasti, zaplembe blaga, namerno povzročanje neprijetnosti političnih oblasti),
- rizike stavke (katero koli nasilno dejanje stavkajočih, zaradi katerega se blago poškoduje ali uniči. Riziko stavk krije le neposredno škodo, ki jo povzročijo stavkajoči, ne pa tudi posredne škode).

2.5 OSNOVNI POJMI ZAVAROVANJA V TRANSPORTU

Pogodba o zavarovanju blaga v transportu je dvostranski posel, s katerim se zavarovalnica obveže proti plačilu določene cene (zavarovalne premije) drugi zainteresirani stranki (zavarovancu) povrniti škodo na blagu (odškodnino iz zavarovanja), ki nastane zaradi nastopa zavarovalnega primera, in sicer do določene višine (zavarovalna vsota), medtem ko se obveže oseba, ki zavarovanje sklene (sklenitelj zavarovanja), plačati zavarovalno premijo (Požar, 1980, str. 15).

2.5.1 ZAVAROVALNA POGODBA

Zavarovalna pogodba je obligacijsko-pravni posel. V Zakonu o obligacijskih razmerjih je zavarovalna pogodba sklenjena, ko pogodbenika podpišeta zavarovalno polico ali potrdilo o kritju. Pogodbe o transportnih zavarovanjih se v večini primerov štejejo za neformalne pogodbe, vendar se vseeno sklepajo v pisni

obliki. Pogodbene stranke svobodno določajo vsebino svojega razmerja. Zavarovalna pogodba je tvegana pogodba, ker je negotovo dejstvo, ali se bo zavarovalni primer zares zgodil. Pri transportnih zavarovanjih se uporabljata naslednja načina sklepanja pogodb:

- zavarovanje po generalni polici (avtomatsko),
- posamično (separatno) zavarovanje.

Zavarovanje po generalni polici je primerno za večja podjetja, ker jim ni treba prijavljati vsake pošiljke posebej, ampak to storijo za določeno obdobje (mesečno, trimesečno, polletno) za vse pošiljke, ki so bile v tem obdobju poslane v transport. Za zavarovanje z generalno polico so določene precej nižje premijske stopnje, kar je ugodneje za zavarovance. Generalna polica ne krije mednarodnih transportov.

S posamičnim zavarovanjem zavarujemo vsak prevoz blaga posebej ne glede na število in pogostost prevozov, zavarovanec mora prijaviti vsako pošiljko posebej, zavarovalnica pa mu izda za vsak tak prevoz posebno polico.

Prednost zavarovanja z generalnimi policami pred posamičnim zavarovanjem je v tem, da je zavarovano dejansko vse blago v transportu, in se ne more zgoditi, da bi določena pošiljka ostala brez zavarovanja.

2.5.2 ZAVAROVALNI INTERES

Za sklenitev zavarovalne pogodbe mora biti povod zavarovalni interes, saj brez njega ni premoženjskih zavarovanj. V zavarovanju so pomembni predvsem premoženjski interesi, zlasti lastniški interes. Interes lastnika blaga je, da njegovo blago pride nepoškodovano do namembnega kraj, v primeru škodnega dogodka pa je upravičen do povračila gospodarske škode, ki jo utрпи.

2.5.3 ZAVAROVATELJ

V pogodbi o zavarovanju je zavarovatelj oseba, ki se zaveže, da bo zavarovancu nadomestila škodo v primeru nastopa zavarovalnega primera iz pogodbe. Zakonski predpisi določajo pogoje, ki jih mora izpolnjevati podjetje, ki se želi registrirati za opravljanje zavarovalniških poslov. Zavarovatelj je zavarovalnica, ki z zavarovalno pogodbo prevzame obveznost, da bo nadomestila nastalo škodo na zavarovalnem primeru zaradi nastopa zavarovalne nevarnosti. Dejavnost zavarovanja pri nas ureja Zakon o zavarovalništvu.

V Sloveniji je bilo leta 2013 19 zavarovalnih družb in 2 pozavarovalnici. Z zavarovanjem blaga po domačih in tujih cestah se ukvarja sedem zavarovalnic. Leta 2012 so zbrale za 8,8 milijonov evrov bruto obračunane premije. To je za 6,7 % več kot leto prej, a v strukturi vse premije zavarovanja prevoza blaga ne dosegajo niti

pol odstotka in se s tem uvrščajo šele na enajsto mesto med vsemi zavarovalnimi vrstami. Stopnja rasti zbrane bruto obračunane premije je bila sicer za 2,2-odstotni točki nižja kot leta 2011, a zavarovanje prevoza blaga se s pozitivno rastjo leta 2012 uvršča med osem najhitreje rastočih zavarovalnih vrst. Znesek izplačanih odškodnin (2,5 milijona evra) se je v primerjavi z letom 2011 nekoliko zmanjšal, zato se je izboljšal škodni rezultat.

Kosmate in čiste obračunane zavarovalne premije in odškodnine oz. zavarovalnine 2012						zneski v EUR	
Zavarovalna vrsta	Kosmate				Čiste**		
	Premije		Odškodnine*		Premije	Odškodnine*	
	Znesek	Delež (%)	Znesek	Delež (%)	Znesek	Znesek	
Skupaj premoženjska in življenjska zavarovanja	2.053.368.691	100,00	1.380.171.946	100,00	1.810.661.375	1.295.643.731	
Življenjska zavarovanja	595.377.456	29,00	432.706.129	31,35	583.715.974	428.053.472	
od tega pokojninska zavarovanja po ZPIZ-1	138.407.428	6,74	159.167.886	11,53	138.507.428	159.167.886	
Skupaj premoženjska zavarovanja	1.457.991.235	71,00	947.465.817	68,65	1.226.945.401	867.590.259	
Nezgodno zavarovanje	100.830.838	4,91	34.848.188	2,52	87.136.481	31.719.327	
Zdravstveno zavarovanje	468.366.140	22,81	400.407.269	29,01	466.935.236	400.179.356	
Zavarovanje kopenskih motornih vozil	241.703.847	11,77	173.591.813	12,58	190.688.296	148.318.367	
Zavarovanje tirmih vozil	2.681.636	0,13	3.095.373	0,22	2.165.972	3.095.373	
Letalsko zavarovanje	72.1646	0,04	101.137	0,01	(635.922)	98.500	
Zavarovanje plovil	1.405.455	0,07	1.157.364	0,08	1.591.255	1.767.657	
Zavarovanje prevoza blaga	8.719.281	0,42	2.413.968	0,17	6.245.723	2.285.114	
Zavarovanje požara in elementarnih nesreč	102.889.284	5,01	44.088.285	3,19	59.926.278	36.269.615	
Drugo škodno zavarovanje	135.010.926	6,58	76.291.184	5,53	99.701.656	63.212.283	
Zavarovanje odgovornosti pri uporabi motornih vozil	266.406.787	12,97	140.433.350	10,18	218.680.154	123.338.336	
Zavarovanje odgovornosti pri uporabi zrakoplovov	1.104.619	0,05	659.540	0,05	(298.205)	4.885	
Zavarovanje odgovornosti pri uporabi plovil	1.224.911	0,06	216.839	0,02	1.060.711	201.465	
Splošno zavarovanje odgovornosti	54.945.654	2,68	25.710.446	1,86	41.915.875	21.363.251	
Kreditno zavarovanje	42.681.637	2,08	32.103.743	2,33	27.071.097	23.701.535	
Kavcijsko zavarovanje	1.258.161	0,06	514.982	0,04	666.285	365.269	
Zavarovanje različnih finančnih izgub	5.880.642	0,29	2.451.947	0,18	2.882.496	1.771.830	
Zavarovanje stroškov postopka	3.610.890	0,18	353.668	0,03	2.386.601	353.534	
Zavarovanje pomoči	18.548.881	0,90	9.026.721	0,65	14.446.365	7.434.320	

* Odškodnine brez očitnih stroškov
 ** Vertikalni računski zneski zneskov premije zavarovalnih vrst pramoženjskih zavarovanj niso enaki znesku pri SKUPAJ PREMOŽENJSKA ZAVAROVANJA, ker je o na člena navodila sestavok na patudi pod atkov pod njim.
 Opomba: Zneski kosmatih obračunanih premij in odškodnin ne vsebujejo pravnih postavk. Pokojninska zavarovanja po ZPIZ1so vključena že med življenjska zavarovanja, a so v svoji vrstici isto posebej prikazana.
 Vir: SZZ

Slika 1: Kosmate in čiste obračunane zavarovalne premije ter odškodnine oz. zavarovalnine 2012

Vir: Statistični zavarovalniški bilten

2.5.4 ZAVAROVANEC IN SKLENITELJ ZAVAROVANJA

Zavarovanec in sklenitelj zavarovanja sta lahko dve različni osebi, lahko pa sta združena v eno osebo. Podjetje, ki samo organizira prevoz blaga, običajno samo sklene zavarovanje, saj ima interes, da pride blago nepoškodovano v namembni kraj in v primeru škode prejme od zavarovalnice odškodnino. V tem primeru je podjetje tudi zavarovanec. V primeru, da organizira prevoz blaga špediter, ta sklene prav tako zavarovanje za račun svojega komitentata in plača zavarovalno premijo. V

primeru škode prejme odškodnino zavarovanec (komitent), to je podjetje, katerega blago se prevaža v interesu podjetja.

Sklenitelj zavarovanja torej lahko sklene zavarovanje za lasten račun, in je v tem primeru sklenitelj istočasno tudi zavarovanec, lahko pa ga sklene za tuj račun, in je v tem primeru zavarovanec druga oseba.

Pri zavarovanju blaga v transportu je zelo pomembno, da vemo, na čigav riziko se blago prevaža, saj bomo le tako vedeli, kdo bo lahko zahteval odškodnino od zavarovalnice.

V zavarovanju lahko kot zavarovanec nastopa le oseba, ki ima interes, da pride blago nepoškodovano v namembni kraj. Zaradi tega je zelo pomembno, da poznamo pomen transportnih klavzul INCOTERMS, ki jih večkrat vsebujejo kupoprodajne pogodbe.

2.5.5 ZAVAROVALNA VSOTA, ZAVAROVALNA VREDNOST, POLNO ZAVAROVANJE, VEČKRATNO ZAVAROVANJE

V zavarovalni pogodbi se zavarovalnica obveže, da jamči zavarovancu povračilo škode le do višine dogovorjene zavarovalne vsote, ki jo praviloma navede sklenitelj zavarovanja. Glede na višino zavarovalne vsote zavarovalnica določi višino premije in jo tudi ustrezno zaračuna.

Ko nastopi zavarovalni primer, je treba ugotoviti, koliko znaša zavarovalna vrednost, ki jo ima zavarovana stvar. Za ugotavljanje zavarovalne vrednosti si pomagamo s pravilniki o zavarovanju blaga. Splošni pogoji za zavarovanje blaga po kopnem določajo, da, če ni drugače dogovorjeno, je lahko zavarovalna vrednost fakturna vrednost, oziroma če te ni, je ocenjena tržna vrednost blaga na dan in v kraju odpreme blaga.

Zavarovalnica nikoli ne plača škode, ki je višja od zavarovalne vrednosti. V zavarovanju velja osnovno načelo, da ne sme nihče imeti iz zavarovanja kakršne koli koristi. V zavarovanju se krije maksimalna dejanska škoda, ki jo utрпи zavarovanec. Če smo blago zavarovali za 4.000 evrov in ob nastopu zavarovalnega primera ugotovili, da je škoda na blagu za 3.000 evrov, nam bo zavarovalnica izplačala 3.000 evrov, ker bi drugače imeli neutemeljen dobiček. Zaradi omenjenega načela se zmanjšuje nevarnost, da bi zavarovanec namerno povzročal nastanek zavarovalnega primera.

Optimalno razmerje med zavarovalno vsoto in zavarovalno vrednostjo je 1 :1. To je polno zavarovanje. Z gospodarskega stališča je polno zavarovanje najbolj primerno,

saj plača zavarovanec premijo, ki ustreza vrednosti stvari, zavarovalnica pa mu v primeru zavarovalnega primera plača polno vrednost blaga oziroma škode.

O nadzavarovanju govorimo, ko je zavarovalna vsota višja kot zavarovalna vrednost. Z gospodarskega stališča je nadzavarovanje nesmiselno, ker plačuje zavarovanec višjo premijo, če pa nastopi zavarovalni primer, pa mu zavarovalnica izplača škodo maksimalno do višine zavarovane vrednosti. V primeru nadzavarovanja je zgornja meja odškodnine zavarovalna vrednost in ne zavarovalna vsota.

Če je ob nastanku zavarovalnega primera zavarovalna vsota manjša kot zavarovalna vrednost, govorimo o podzavarovanju. Z gospodarskega stališča je podzavarovanje slabo, ker bo zavarovanec v primeru zavarovalnega primera dobil odškodnino v višini zavarovalne vsote, ki pa bo nižja od zavarovalne vrednosti blaga. Do tega pride zato, ker je zavarovanec plačeval premije za nižji znesek, kot znaša zavarovana vrednost, in zaradi tega zavarovalnica nima primerne kritje, da bi lahko izplačala škodo do višine zavarovalne vrednosti.

Pri prevozu blaga lahko poleg lastnika zavarujejo blago še druge osebe, ki sodelujejo pri transportu (špediter, prevoznik), in sicer za račun lastnika blaga. Zavaruje se isti interes za isto časovno dobo in proti istim rizikom pri različnih zavarovalnicah. Ko zavarovalne vsote skupaj presegajo zavarovalno vrednost, nastopi večkratno zavarovanje. Pri nas in po svetu poznamo in uporabljamo različne sisteme, ki uravnavajo ureditev izplačila škod pri večkratnem zavarovanju. V Sloveniji se lahko zavarovanec večkratnega zavarovanja v primeru škode obrne na katero koli zavarovalnico, ki mora izplačati škodo na podlagi svoje zavarovalne pogodbe. Od drugih zavarovalnic lahko zahteva regres v razmerju zneskov, ki jih morajo posamezne zavarovalnice plačati po svoji zavarovalni pogodbi s skupnim zneskom posameznih škod.

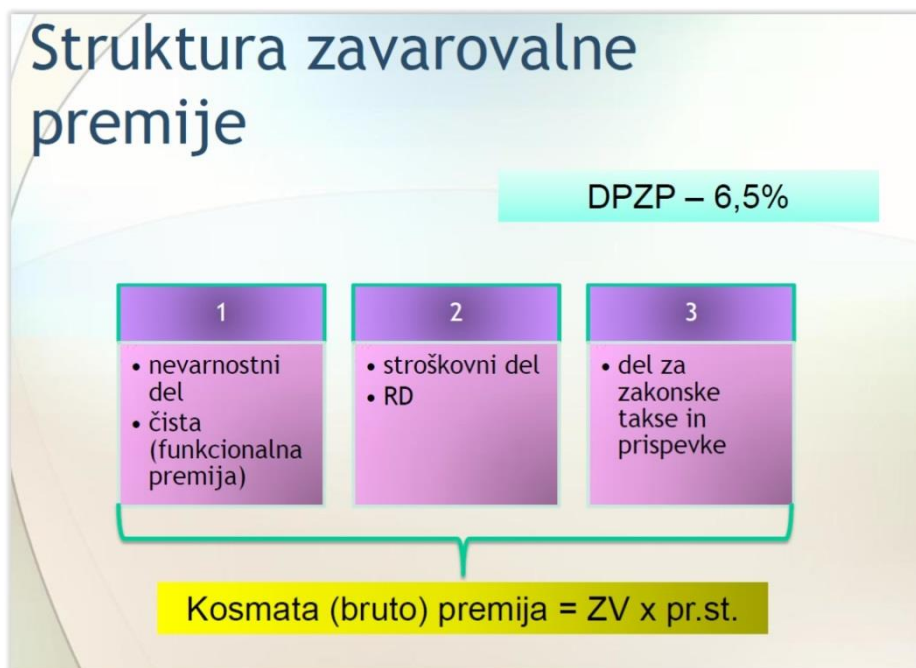
V primeru, da bi zavarovanec sklenil večkratno zavarovanje z namenom, da bi ogoljufal zavarovalnice, je nična vsaka zavarovalna pogodba, ki jo je sklenil s tem namenom, in nima pravice terjati odškodnine.

2.5.6 ZAVAROVALNA PREMIJA

Zavarovalna premija je cena zavarovanja. Njena višina se določi v odstotku (premijska stopnja) ali promilih od zavarovalne vsote. Višina zavarovalne premije je odvisna od vrste transporta, blaga, širine nevarnosti, ki jo pokriva zavarovanje, relacije, vrste pakiranja ... Čim večja je verjetnost, da nastopi škoda, tem višja je premija. Premija se določa od primera do primera, njena višina pa je odvisna od ponudbe in povpraševanja na zavarovalnem tržišču.

Zavarovalna premija, ki jo v praksi imenujemo bruto (kosmata) premija, je sestavljena iz treh delov:

- 1.) iz čiste ali funkcionalne premije, kjer so sredstva neposredno namenjena uresničevanju zavarovalnega kritja,
- 2.) iz stroškovnega dela in režijskega dodatka (del premije, namenjen za pokrivanje obratovalnih stroškov poslovanja),
- 3.) iz dela za zakonske takse in prispevke.



Slika 2: Struktura zavarovalne premije

Vir: muchvs.si

2.5.7 ŠKODA

Pri zavarovanju blaga lahko nastopi škoda zaradi delne ali popolne izgube blaga. Zmanjša se lahko ekonomska in uporabna vrednost zavarovanega blaga.

Zavarovanec mora nemudoma obvestiti zavarovalnico, če opazi vidne poškodbe na blagu oziroma pri prevzemu blaga, še pred nastankom zavarovalnega primera. Pri poškodbah na blagu, ki so vidne šele, ko blago razpakiramo ali raztorimo (skrite poškodbe), mora zavarovanec prenehati s tem delom in o škodi takoj obvestiti zavarovalnico.

Ko nastopi zavarovalni primer, se mora zavarovanec takoj obrniti na zavarovalnico in skupaj s prevoznikom ugotoviti vzrok ter obseg škode z zapisnikom. Zavarovanec mora po nastopu zavarovalnega primera storiti vse, kar je v njegovi moči, da prepreči naraščanje škode. Tudi to reševanje škode povrne zavarovalnica, če je reševanje smiselno.

Pri premoženjskih zavarovanjih poznamo tudi franšize. To je dogovorjen znesek soudeležbe zavarovanca pri škodi. Ločimo dve vrsti franšiz, in sicer odbitne in integralne franšize. Odbitna franšiza je pogodbeno določen znesek, ki ga pri poravnavi škode zavarovalnica v vsakem primeru odbije od izplačila, integralna franšiza pa je pogodbeno določen znesek, do katerega zavarovalnica škode ne poravnava, nad tem zneskom pa jo poravnava v celoti.

3 TERMINI INCOTERMS IN ZAVAROVANJE BLAGA

Incoterms je okrajšava za International Commerce Terms, pri kateri gre za mednarodno standardizirane trgovske izraze (klavzule), ki določajo medsebojne obveznosti prodajalca in kupca v zvezi z dobavo blaga.

3.1 OSNOVNE ZNAČILNOSTI

Mednarodna trgovina je dandanes močno razvejana, različni jeziki, izrazi in pravni redi, ki se uporabljajo v mednarodni poslovni praksi, pa so že v preteklosti pokazali potrebo po razvoju enotnih pravil tolmačenja trgovinskih terminov, ki jih stranke najpogosteje uporabljajo pri mednarodnih transakcijah. Prvič jih je zbrala in izdala Mednarodna trgovinska zbornica v Parizu (Internacional Chamber of Commerce – ICC) leta 1936. Zatem so se pravila Incoterms v letih 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 in 2010 posodabljala. Nova pravila Incoterms so se začela uporabljati 1. januarja 2011.

Spremembe in dopolnitve pravil Incoterms so sledile potrebam mednarodne trgovinske prakse, zlasti zaradi modernejših načinov komuniciranja, izmenjav podatkov in spremenjenih transportnih tehnik. Novosti so povezane zlasti z razvojem varnostnih zahtev glede tovora in s potrebo, da se papirnati dokumenti nadomestijo z elektronskimi.

Termini Incoterms so sestavljeni iz imenskega dela, in sicer iz okrajšave (CIB, FOB, EXW ...) in imena kraja oziroma geografskega ali topografskega poimenovanja, in iz vsebinskega dela, kjer so navedene pravice in dolžnosti pogodbenih strank glede časa in kraja izročitve blaga, prehod tveganja in stroškov ter druge sestavine (plačilo carin, davščin zavarovanja, pridobitve dovoljenj, obveščanje).

Incoterms določajo predvsem naslednje odnose med prodajalcem in kupcem:

- dobavo blaga,
- prevzem,
- plačilo kupnine,
- prevozno in zavarovalno pogodbo,

- prehod nevarnosti,
- nosilca stroškov,
- potrdilo o dobavi,
- transportne dokumente,
- nadzor in pakiranje blaga.

3.1.1 PRAVILNA UPORABA INCOTERMS 2010

Stranki, ki želita, da se za njuno prodajno pogodbo uporabljajo pravila Incoterms 2010, morata to v pogodbi jasno določiti z besedami o izbrani klavzuli z navedenim krajem in dodatkom. Ta pravila se ne uporabljajo za storitve, ampak samo za blago.

Pomembno je, da mora biti izbrana klavzula Incoterms primerna glede na blago, ki se prodaja, vrsto prevoza in predvsem glede na to, ali nameravata stranki naložiti prodajalcu ali kupcu dodatne obveznosti, npr. organizacijo prevoza ali sklenitev zavarovanja.

Pravila Incoterms povedo, katera stranka prodajne pogodbe ima obveznosti sklenitve prevozne ali zavarovalne pogodbe, kdaj prodajalec dobavi blago kupcu in katere stroške nosi vsaka od strank. Pravila Incoterms ne povedo ničesar o plačilnih pogojih ali o ceni blaga, ne ukvarjajo se s prenosom lastninske pravice na blagu ali s posledicami kršitve pogodbe.

3.1.2 GLAVNE ZNAČILNOSTI INCOTERMS 2010

Glavne značilnosti klavzul Incoterms 2010 so, da se je njihovo število zmanjšalo, in sicer iz 13 na 11. Dve novi klavzuli DAT (Dobavljeno na terminalu) in DAP (Dobavljeno v kraju) sta nadomestili klavzule DAF, DES, DEQ in DDU (Incoterms 2000). Pri obeh novih klavzulah se blago dobavi na navedenem namembnem kraju.

3.2 PREDSTAVITEV KLAUZUL INCOTERMS 2010

Klavzule so razdeljene v dve skupini. Prva skupina vsebuje sedem klavzul Incoterms 2010 (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP in DDP), ki se lahko uporabljajo ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza. V drugi skupini so klavzule (FES, FOB, CFR in CIF), ki se uporabljajo za morske in notranje plovne poti. Pri starih pravilih Incoterms je veljalo, da je blago dobavljeno, ko so ga dali preko ladijske ograje. To pravilo je v Incoterms 2010 opuščeno. Namesto tega je bilo sprejeto pravilo, da je blago dobavljeno, ko je na ladijskem krovu.

EXW (FRANKO TOVARNA)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza. Primerna je za uporabo v domači trgovini.

Prodajalec mora dobaviti blago tako, da ga da kupcu na razpolago, na dogovorjeni točki v navedenem kraju dobave. Prodajalec mora dobaviti blago na dogovorjeni dan ali v dogovorjenem roku. Prodajalec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga do trenutka, ko je dobavljeno v navedenem kraju dobave. Od tu naprej nosi kupec vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga. Kupec mora plačati kakršne koli dodatne stroške, ki nastanejo, carino, davke ali druge dajatve.

FCA (FRANKO PREVOZNIK)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec izpolni svojo obveznost, ko dobavi blago osebi, ki jo določi kupec, ali na dogovorjenem kraju. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Kupec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga od trenutka, ko je blago dobavljeno na dogovorjeni točki.

CPT (PREVOZ, PLAČAN DO)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec mora dobaviti blago prevozniku ali drugi osebi, ki jo je sam določil, v dogovorjeni kraj, če je ta dogovorjen, in skleniti prevozno pogodbo ter plačati vse potrebne stroške za prevoz blaga do navedenega namembnega kraja. Vso nevarnost za izgubljeno ali poškodovano blago kot tudi naknadne stroške zaradi dogodkov, ki so nastali po trenutku, ko je bilo blago dobavljeno, od takrat dalje nosi kupec. Če se uporablja več prevoznikov, nevarnost preide ob predaji blaga prvemu prevozniku. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

CIP (PREVOZ IN ZAVAROVANJE, PLAČANA DO)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec dobavi blago prevozniku ali drugi osebi, ki jo sam določi, v dogovorjenem kraju. Skleniti mora prevozno pogodbo in plačati vse potrebne stroške prevoza blaga do namembnega kraja. Prodajalec prav tako sklene zavarovalno pogodbo za

kritje kupčeve nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga med prevozom. Kupec mora upoštevati, da je pri klavzuli CIP prodajalec dolžan pridobiti zavarovanje z minimalnim kritjem. Kupec nosi vso nevarnost izgube ali poškodovanja blaga od trenutka, ko je prodajalec izročil blago prevozniku.

DAT (DOBAVLJENO NA TERMINALU)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago, razloženo s prevoznega sredstva, s katerim je bilo pripeljano, na navedenem terminalu (pomeni kakršno koli mesto, pokrito ali nepokrito, pomol, skladišče, pristaniški kontejnerski terminal ali cestni, železniški ali letališki tovorni terminal) v navedenem namembnem pristanišču ali kraju. Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom in razkladanjem blaga na terminalu v navedenem namembnem pristanišču ali kraju. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

DAP (DOBAVLJENO V KRAJU)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago, pripravljeno za razkladanje na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano v navedenem namembnem kraju. Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom blaga do navedenega kraja. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

DDP (DOBAVLJENO OCARINJENO)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

Prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago uvozno ocarinjeno, pripravljeno za razkladanje na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano v navedenem namembnem kraju. Prodajalec nosi vse stroške in nevarnosti v zvezi s prevozom blaga do namembnega kraja. Prav tako mora prodajalec blago izvozno in uvozno ocariniti, plačati tako izvozne kot uvozne carine in opraviti vse carinske formalnosti. Ta klavzula nalaga prodajalcu največ obveznosti.

FAS (FRANKO OB LADJI)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali prevozu po notranjih plovnih poteh.

Prodajalec izpolni svojo obveznost, ko je blago dostavljeno ob ladjo (na pomolu ali barži), ki jo določi kupec v navedenem odpravnem pristanišču. Kupec nosi vse stroške in tveganje izgube ali poškodovanja blaga od takrat dalje. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

FOB (FRANKO NA LADIJSKI KROV)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali prevozu po notranjih plovnih poteh.

Prodajalec dobavi blago na krov ladje, ki jo določi kupec v navedenem odpravnem pristanišču, ali priskrbi tako dobavljeno blago. Kupec nosi vse stroške in tveganje izgube ali poškodovanja blaga od takrat dalje. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

CFR (STROŠKI IN VOZNINA)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali prevozu po notranjih plovnih poteh.

Prodajalec dobavi blago na krov ladje ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanje blaga preide na kupca, ko je blago na ladijskem krovu. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati stroške in prevoznino, potrebno za prevoz blaga do namembnega pristanišča. Ko gre za blago, dobavljeno v kontejnerjih, je bolj primerna klavzula CPT. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

CIF (STROŠKI, ZAVAROVANJE IN PREVOZNINA)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali prevozu po notranjih plovnih poteh.

Prodajalec mora plačati stroške in prevoznino do navedenega namembnega pristanišča. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preide na kupca, ko je blago na ladijskem krovu. Prav tako mora prodajalec skleniti zavarovalno pogodbo za kritje kupčeve nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga med prevozom. Ko gre za blago, dobavljeno v kontejnerjih, je bolj primerna klavzula CIP. Prodajalec mora blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno.

3.3 POMEN TERMINOV INCOTERMS ZA ZAVAROVANJE

Osnovni namen terminov Incoterms je, da na enostaven in pregleden način uredijo transport kupljenega blaga na relaciji prodajalec–kupec. Na ta način je omogočena izvedba pregledne in optimalno pravno-regulirane preskrbovalne verige. Sami termini Incoterms so v neposredni povezavi z drugimi pravnimi in ekonomskimi pravili, veljavnimi v mednarodnem transportu.

Pri zavarovanju blaga je temeljni interes vezan na lastnino blaga v transportu. Subjekt, ki ima zavarovalni interes, je opredeljen s prehodom nevarnosti v kupoprodajni pogodbi, ki je ali izrecno dogovorjen ali pa izhaja iz termina Incoterms. Ti termini izrecno urejajo vprašanje porazdelitve rizika izgube ali poškodovanja blaga med prodajalcem in kupcem ter kdaj zavarovalni interes prehaja na različnih točkah od prodajalca na kupca.

Ob nastanku škodnega primera zavarovalnica praviloma zahteva kupoprodajne pogodbe ali fakture, iz katerih je razvidna pariteta po Incotermsih. Tako lahko ugotovi, kdo je nosil riziko med prevozom.

4 ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA

Po iznajdbi avtomobilov leta 1885, ki imajo bencinski motor z notranjim izgorevanjem, se je od nekaj vozil, ki so jih vozili redki posamezniki, promet iz leta v leto povečeval. Posledično je prihajalo tudi do nezgod in s tem dokazovanje ter odgovarjanje za povzročeno škodo. Naraščajoče število avtomobilskih nesreč je spodbudilo vlade v Evropi, da so na začetku 20. stoletja začele sprejemati zakone o urejanju zavarovalnega razmerja, pri čemer je bila posebna pozornost namenjena zavarovanju voznikove odgovornosti. Prvi zakonski načrti so predvidevali, da za škodo odgovarjata šofer in lastnik oziroma solastnik avtomobila, ker pa so bili avtomobili v tistih časih osovražena noviteta, zlasti na podeželju, pripravljeni zakon ni upošteval višje sile, krivde tretje osebe ali krivde poškodovanca samega.

Proti temu predlogu od začetka ni bilo odpora v parlamentu, pravosodju in javnosti. Sčasoma se je izrazilo negativen odnos do avtomobilov, njihovih lastnikov ali šoferjev zmanjšal, saj avtomobil ni bil več luksuzen predmet, ampak je postal del vsakdanjega življenja.

Leta 1908 so v avstrijskem parlamentu glasovali za zakon kljub opozorilom stroke, da ni dobro pripravljen. V zakonu za povzročeno škodo ni odgovarjal samo lastnik avtomobila, ampak tudi poklicni šofer. Plemstvo se je hotelo na tak način zavarovati

pred izgubami, ki bi jih imeli v primeru nesreč. Poškodovanci bi morali povzročeno škodo terjati od poklicnega šoferja (ki je bil skoraj brez lastnih finančnih sredstev) in ne od bogatega lastnika avtomobila. Zakon je bil sprejet.

Približno istočasno so tudi v Nemčiji obravnavali podoben zakon o odgovornosti voznika. Po nemškem zakonu iz leta 1909 odgovarja obenem z lastnikom tudi šofer oziroma voznik avtomobila, odškodninske odgovornosti pa je voznik oproščen, kadar škoda ni bila povzročena po njegovi krivdi. Nemški zakon se je zgledoval po francoskem.

V naši nekdanji skupni domovini Jugoslaviji smo prevzeli besedilo iz avstrijskega zakona iz leta 1908, ki je veljal v predvojni Jugoslaviji.

4.1 SPLOŠNO O ZAVAROVANJU ODGOVORNOSTI

Zavarovanje odgovornosti fizičnih in pravnih oseb predstavlja v sistemu zavarovanja eno izmed zavarovalnih panog. Bolj kot ostale vrste zavarovanj je zavarovanje odgovornosti povezano s sistemom odgovornosti za škodo, ki se povzroči tretji osebi. Tukaj gre za posebno vrsto premoženjskih zavarovanj, s katero se zavaruje pravno razmerje oziroma obveza za nadomestilo škode iz nekega pravnega razmerja, medtem ko je pri drugih premoženjskih zavarovanjih predmet zavarovanja stvar. Zavarovanec se obveže, da bo plačal premijo, zavarovatelj pa mu bo do višine zavarovalne vsote plačal zavarovalnino na osnovi odškodnine, ki jo je zavarovanec dolžan plačati tretjim osebam v zvezi s svojo odgovornostjo, krito z zavarovanjem.

Pri zavarovanju odgovornosti sta v pogodbenem razmerju zavarovatelj in zavarovanec, vendar ima pomemben položaj tudi tretja oseba oziroma oškodovanec, ki ni pogodbeni stranka. To je oseba, ki je utrpela škodo in kateri je zavarovanec dolžan povrniti škodo. V Obligacijskem zakoniku je poudarjeno, da mora oškodovanec sam zahtevati izplačilo odškodnine od zavarovalnice, drugače mu je ta ni dolžna izplačati sama od sebe. Oškodovanec ima zakonsko pravico, da zahteva povrnitev škode neposredno od zavarovalnice. S tem se zaščiti oškodovančev položaj kot žrtev zaradi nastanka škodnega primera, poenostavi se postopek in prepreči dogovor med zavarovalnico in zavarovancem na škodo oškodovanca. Oškodovanec lahko naslovi zahtevek za povračilo škode do zavarovatelja ali do osebe, ki je odgovorna za škodo. Kadar oškodovanec naslovi zahtevek na enega od njiju, ne izgubi pravice, da zahteva povrnitev škode tudi od drugega, vendar škoda ne sme presegati pretrpljene škode. Pravica do uveljavljanja odškodnine od obeh je smiselna predvsem zato, ker škoda lahko presega zavarovalno vsoto in ker je v zavarovalno pogodbo običajno vključena odbitna franšiza.

Pravne vire zavarovanja odgovornosti pri nas urejajo Obligacijski zakonik, ZPPCP in Konvencija CMR.

4.2 ODGOVORNOST CESTNEGA PREVOZNIKA

Prevoznik prevzame nase dve osnovni dolžnosti, potem ko je sklenil prevozno pogodbo. Prva je, da prevzeti tovor pripelje do namembnega kraja v takem stanju, kot ga je sprejel na prevoz, druga obveza pa je, da ga tam izroči v dogovorjenem roku oziroma brez prekoračitve izročitvenega (dostavnega) roka. Prav tako prevoznik odgovarja za dejanja in opustitve svojih zaposlenih in drugih oseb, ki jih uporablja za izvršitev prevoza. Prevoznik se s prevozno pogodbo obveže, da ne bo samo pripeljal tovora do namembnega kraja, temveč ga istočasno prevzame pod svojo zaščito oziroma dobi nadzor nad njim. Na podlagi tega mora prevzeti tovor zaščititi pred izgubo ali poškodbami. Če pride do izgube ali poškodbe tovora med prevozom, prevoznik za to odgovarja, ker se razume, da ni storil vsega potrebnega, da obvaruje tovor pred nevarnostmi. Zaradi tega je treba natančno opredeliti čas trajanja in obseg odgovornosti prevoznika iz pogodbe o prevozu blaga po cesti.

4.2.1 OBSEG ODGOVORNOSTI

Za obseg odgovornosti lahko rečemo, da so pri njem najbolj vidna odstopanja oziroma razlike prevozniške odgovornosti od klasičnih civilnopравnih načel odškodninskega prava. To je pogojeno predvsem s tržnimi pritiski, ki so prevozniško odgovornost povzpeli celo do stroge objektivne odgovornosti, ki nastane na podlagi vzročnosti in jo tako loči od splošnega načela subjektivne odgovornosti.

Splošno je sprejeto, da gre za objektivno odgovornost. Pri tej odgovornosti pa v določenem obsegu ni pomemben subjektivni odnos dolžnika do izpolnitve pogodbe, ampak dolžnik odgovarja ne glede na krivdo, s čimer se ščiti določen pravni interes ene pogodbene stranke. Takšna odgovornost se da vsaj delno omiliti z institutom oprostilnih razlogov, na podlagi katerih se lahko prevoznik reši svoje odgovornosti.

Obseg odgovornosti se zmanjša tudi v smislu, da je prevoznik dolžan povrniti samo navadno premoženjsko škodo, nastalo zaradi izgube ali poškodbe tovora, in škodo, ki je nastala zaradi zamude. Za razliko od civilnopравnega odškodninskega načela cestni prevoznik ne odgovarja oziroma ni dolžan povrniti nepremoženjske škode in izgubljenega dobička.

Na vse te omejitve in izključitve se prevoznik ne more sklicevati v primerih, če je škoda nastala zaradi hude malomarnosti ali namenoma.

4.2.2 TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Kdaj se začne in konča trajanje prevoznikove odgovornosti, je zelo pomembno vprašanje. Natančno je treba opredeliti in omejiti posamezne trenutke pred prevzemom in po izročitvi blaga, saj prevoznik po Konvenciji CMR ne odgovarja za tisto, kar se zgodi pred prevzemom in po izročitvi blaga, ampak po pogodbi, ki jo ima sklenjeno z naročnikom, in po nacionalnem pravu posamezne države.

Prevoznikova odgovornost se začne s prevoznikovim prevzemom blaga na prevoz, za kar je treba izpolniti dva pogoja, da lahko govorimo o prevzemu, s katerim je vzpostavljen odnos odgovornosti za škodo po CMR. Prevoznik mora imeti možnost pridobiti blago fizično in mora dejansko razpolagati z njim, čeprav brez pravega lastništva. Prav tako mora nad blagom vzpostaviti nadzor zaradi prevoza, ne glede na to, kdaj se prevoz dejansko začne.

Po navadi je za naklad zadolžen pošiljatelj, zato se prevoznikova odgovornost začne šele z zaključkom naklada. Tudi če je prevoznik prisoten pri nakladu, to ne pomeni, da je s tem želel spremeniti pogodbene določbe, temveč da je deloval le iz usluge, in zato ni odgovoren za poškodbe med nakladom.

Blago mora biti izročeno na mestu, ki je dogovorjeno s pogodbo. Nadzor nad blagom izroči prevoznik osebi, ki ima pravico in željo razpolagati z njim. Ni dovolj, da prevoznik pripelje blago v namembni kraj, ampak mora prejemnik izraziti voljo, da želi tovor sprejeti. Šele potem preneha njegova odgovornost.

V primeru zamude pri izročitvi blaga pa prevoznik odgovarja za čas, ko bi morale priti do izročitve blaga, pa vse do trenutka, ko je do izročitve dejansko prišlo.

Naša zakonodaja je v ZPPCP na tem področju popolnoma usklajena z določbami CMR oziroma dobesedno sledi tem določbam in tako pušča razlaganje določenih pojmov, kot sta sprejem in izročitev, z uporabo tuje sodne prakse.

4.2.3 ODGOVORNOST ZA IZGUBO IN POŠKODOVANJE

Zaradi škode, ki nastane na blagu med prevozom, se zmanjša njegova vrednost, tako je tudi, če pride do popolne ali delne izgube in zaradi delne ali popolne poškodbe na blagu.

Ko prevoznik po opravljenem prevozu ne more izročiti stvari ali blaga, ki ga je prevažal prejemniku, govorimo o izgubi. Pri tem ni pomembno, kje in zakaj je izguba nastala in ali se lahko pojasni, temveč da je prejemnik proti svoji volji ostal brez tovora, ki bi mu moral biti izročen. Za izgubo gre v primeru, ko so stvari ukradene, zaplenjene, založene, uničene, izročene napačni osebi itd. Najbolj pogosto med

naštetimi je materialno uničenje stvari, kjer popravilo ni možno in s tem vzpostavitev prvotnega stanja. Po določbi iz Konvencije CMR velja blago za izgubljeno, če ni bilo predano prejemniku v roku 30 dni od dogovorjenega izročitvenega roka. V primeru, da izročitveni rok ni določen, govorimo o izgubi po 60 dneh od dneva, ko je prevoznik vzel blago na prevoz. Taki roki veljajo tudi za druge vrste neizročitve blaga in tako določajo ostro mejo med zamudo in izgubo.

Konvencija CMR razlikuje popolno in delno izgubo. O delni izgubi govorimo takrat, kadar je blago, ki ga je prevzel prevoznik na prevoz, predano prejemniku v namembnem kraju v manjši količini, teži ali volumnu. Za delno izgubo gre, kadar iz sodov izteče 20 litrov olivnega olja, ostali del pa je izročen brez sprememb.

Prevoznik ne odgovarja za transportni kalo, če gre za stvari, ki so podvržene izgubi prostornine ali teže zaradi svoje naravne lastnosti, seveda po pravilih, ki veljajo za to vrsto stvari.

Za razliko od izgube, ki predstavlja količinsko zmanjšanje, predstavlja poškodovanje stvari zmanjšanje njene vrednosti zaradi zunanega ali notranjega poslabšanja stanja. Sem štejemo še različne fizične poškodbe na blagu, kot so lom, pokanje, odrgnine, vdolbine, zvijanje, zmočitev, umazanje, odtajanje itd.

4.2.4 ODGOVORNOST ZA ZAMUDO

Iz pogodbe o prevozu izhaja obveza prevoznika, da blago prepelje v določenem roku in ga izroči prejemniku. Zato poleg škode na samem blagu transportno pravo samo v primeru prekoračitve izročitvenega roka omogoča nadomestilo za nadaljnjo škodo, kot so plačilo pogodbenih kazni s strani upravičenca nadaljnjemu kupcu, plačilo višjega davka zaradi povečanja davčne stopnje, ponovno urejanje prevoznih dokumentov zaradi zamude, izpad proizvodnje zaradi zamude z dostavo surovin ali polizdelkov itd. Zamuda pri tem ni vezana na prevozni rok, temveč na izročitveni rok, saj lahko prevoznik prepelje stvari v določenem prevoznem roku, vendar nato ne izroči stvari pravočasno prejemniku, in zaradi tega nastane zamuda.

V Konvenciji CMR je primer, ko gre za zamudo, natančno definiran, in sicer v 19. členu, ki se glasi tako: »Zamuda pri izročitvi nastane, če blago ni bilo izročeno v dogovorjenem roku ali če rok ni bil dogovorjen, ko dejansko trajanje prevoza presega čas, ki ga je mogoče razumno pripisati skrbnemu prevozniku, upoštevajoč konkretne okoliščine, in zlasti kadar gre za kosovne pošiljke, čas, ki je v običajnih razmerah potreben za sestavitev popolnega naklada.« V 23. 5. členu CMR omeji nadomestilo škode v primeru zamude na eno voznino, ki jo je prevoznik dolžan povrniti upravičencu, če ta dokaže, da je škoda nastala zaradi zamude. Za pridobitev odškodninske pravice za zamudo ni dovolj, da je zamuda nastala, ampak

mora dejansko nastati škoda, ki je vzročno povezana s samo zamudo, za katero odgovarja prevoznik.

Izročitveni rok je lahko natančno dogovorjen med strankama prevozne pogodbe ali pa se ga naknadno določi glede na konkretne okoliščine. Takšna nedokončna določba je zelo kakovostna, saj je s takšno fleksibilnostjo omogočeno nenehno prilagajanje in usklajevanje prava s prometno prakso.

4.3 RAZLOGI ZA OPROSTITEV ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA

Po Konvenciji CMR (v 17. 2. člen) in podobno tudi po 76. členu ZPPCP se prevoznik lahko reši odgovornosti s pomočjo oprostilnih razlogov, ki jim pravimo splošni oprostilni razlogi. Prevoznik mora dokazati obstoj dejstva, ki je predviden kot oprostilni razlog, in vzročno zvezo med njim in konkretno škodo, če se želi rešiti odgovornosti. Splošni oprostilni razlogi so:

- krivda upravičenca ali njegova navodila, dana brez krivde prevoznika,
- naravna napaka blaga,
- okoliščine, katerim se prevoznik ni mogel izogniti in katerih posledic ni mogel preprečiti.

4.3.1 POSEBNE NEVARNOSTI

Med posebne nevarnosti se šteje nekatere dogodke, dejstva in okoliščine v cestnem prometu, ki znatno povečujejo možnost nastanka škode in ki niso pod nadzorom prevoznika, zato je zanj težko ali nemogoče odpraviti njihov vpliv.

Za razliko od splošnih oprostilnih razlogov pri posebnih nevarnostih prevozniku ni treba dokazovati vzročne zveze med nevarnostjo in škodo, ampak je dovolj, da dokaže možnost obstoja zveze med pravnim dejstvom in njegovimi posledicami glede na okoliščine konkretnega primera. Uporabnik lahko to predpostavko izpodbija, če dokaže, da je škoda nastala zaradi kakšnega drugega vzroka, za katerega prevoznik odgovarja, ali če dokaže, da škoda ni nastala zaradi posebne nevarnosti, na katero se sklicuje prevoznik.

Med posebne nevarnosti štejemo:

- uporabo odkritih in nepokritih vozil, če je bila uporaba takih vozil izrecno dogovorjena in navedena v tovornem listu,
- da blago ni pakirano ali je pomanjkljivo pakirano in je zaradi teh pomanjkljivosti po svoji naravi izpostavljeno izgubi ali poškodbi,
- manipulacijo, naložitev in razložitev blaga s strani uporabnika prevoza,

- naravne lastnosti blaga, ki je po svojih lastnostih izpostavljen popolni ali delni izgubi ali poškodbi, zlasti zaradi razbitja, rjavenja, sušenja, puščanja, normalnega razsipa ali delovanja mrčesa,
- nezadostno ali nepopolno označeno blago,
- prevoz živih živali.

4.4 ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA

Zavarovanje prevoznikove odgovornosti spada po 2. členu Zakona o zavarovalništvu v zavarovalno vrsto, imenovano zavarovanje odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kamor spadajo vse vrste odgovornosti (pogodbene, zunajpogodbene), ki izhajajo iz uporabe kopenskih motornih vozil z lastnim pogonom.

Z zavarovanjem prevozniške odgovornosti za prevoz blaga v cestnem prometu prevoznik zavaruje svojo zakonsko odgovornost iz pogodbe o prevozu za škodo pred odškodninskimi zahtevki, ki jih uveljavljajo tretje osebe oziroma oškodovanci. Pri tej zavarovalni vrsti se uporablja za zavarovalna razmerja med pogodbenimi strankami zavarovalno pogodbeno pravo, medtem ko se za razmerja, ki izhajajo iz prevozne pogodbe, uporablja transportno pravo. Tako zavarovanje ni zakonsko obvezno, zato ga lahko prevoznik sklene z zavarovalnico po lastni volji ali pa tudi ne, kar je odvisno od njegove vestnosti. Zavarovanje prevoznikove odgovornosti je zakonsko obvezno v Nemčiji.

4.5 PREDMET ZAVAROVANJA

Prevoznik se mora pred zavarovanjem svoje odgovornosti odločiti med zavarovalnimi pogoji, ki jih ponujajo zavarovalnice. Izbira lahko ožjo ali široko obliko kritja. Pomembno je tudi, ali bo prevoz mednaroden ali domač. Prevoznik se običajno odloči o širini kritja glede na tovor, ki ga običajno prevaža. Za ožje kritje se odloči poredko, saj je primerno za blago, ki je izredno obstojno in neobčutljivo (les, kamenje). V praksi se prevozniki odločajo za širše kritje, ožje kritje pa se pojavlja izjemoma. S širokim kritjem so krite vse škode, za katere prevoznik odgovarja, medtem ko so z ožjim kritjem krite samo škode, ki nastanejo zaradi:

- prometne nesreče,
- eksplozije prevoznega sredstva,
- ognja na prevoznem sredstvu in
- roparskega napada, tatvine z vlomom ali tatvine prevoznega sredstva z blagom vred.

Z ožjim kritjem pa nikakor niso krite prevoznikove odgovornosti za škodo, ki nastane kot posledica:

- zlega namena ali grobe malomarnosti zavarovancev ali njegovih delavcev,
- kršitve zakonskih predpisov o ravnanju z blagom,
- prekoračitve pogodbeno dogovorjenega izročilnega roka,
- neizpolnitve prevozne pogodbe,
- plačila zastaranih terjatev,
- vojne, invazije, dejanj zunanjih sovražnikov, upora, revolucije, vstaje,
- stavk, prenehanja dela, prekinitve dela, nemirov, državljsanske vstaje,
- radioaktivnega sevanja ali kontaminacije z radioaktivnostjo,
- naravnih katastrof.

Poleg tega tako zavarovanje ne krije odgovornosti za škode na denarju, vrednostnih papirjih, plemenitih kovinah in kamnih ter na izdelkih iz njih.

4.6 PRAVNA RAZMERJA PRI ZAVAROVANJU ODGOVORNOSTI

Slovenski in mednarodni predpisi urejajo prevozniško dejavnost (mednarodne prevozne pa Konvencija CMR). Ti predpisi vsebujejo določila o prevoznikovi odgovornosti za škodo na blagu, ki ga prevažajo. Registrirani prevozniki lahko zavarujejo svojo prevozniško odgovornost za poškodbo, uničenje ali izgubo blaga, ki ga je prevzel na prevoz z ustrezno dokumentacijo. Prevoznik je odgovoren za popolno ali delno izgubo blaga in za poškodbo, ki nastane od prevzema blaga do njegove izročitve, kot tudi za kakršno koli zamudo pri izročitvi. Prevoznikova odgovornost je v domačem prevozu obravnavana po slovenski zakonodaji, v mednarodnem prevozu pa po Konvenciji CMR.

Pri zavarovanju odgovornosti gre za tristransko razmerje, in sicer za:

- razmerje med zavarovateljem in zavarovancem (zavarovalno razmerje),
- pravno razmerje med zavarovancem in oškodovancem (odškodninsko razmerje),
- pravno razmerje med zavarovateljem in oškodovancem (kritno razmerje).

Zavarovalno razmerje nastane s sklenitvijo zavarovalne pogodbe med zavarovalnico (zavarovatelj) in zavarovancem. Obveznosti zavarovalnice so pri tem proučitev odškodninskih zahtevkov po temelju in višini, pravna zaščita zavarovanca in plačilo zavarovalnine. Zavarovanec pa je dolžan plačati premijo in obveščati zavarovalnico o nastanku zavarovalnega primera.

Odškodninsko razmerje nastane s povzročitvijo škode, ki jo zavarovanec povzroči oškodovancu. To razmerje je urejeno z odškodninskim pravom. Na to razmerje zavarovalno razmerje nima nobenega vpliva, saj je odškodninska obveznost enaka ne glede na obstoj zavarovanja. Zavarovalnica ni stranka v odškodninskem razmerju (ni povzročitelj škode).

Pravno razmerje med zavarovateljem in oškodovancem: v škodnem zavarovanju je oškodovanec hkrati zavarovanec in njegovo razmerje do zavarovatelja ureja pogodba o zavarovanju. V zavarovanju odgovornosti oškodovanec ni pogodbeni stranka, vendar ima po Zakonu o obligacijskih razmerjih pravico, da uveljavlja odškodninski zahtevek direktno od zavarovatelja.

V primeru zavarovanja odgovornosti lahko oškodovanec zahteva neposredno od zavarovalnice povrnitev škode, ki je posledica dogodka, za katerega je odgovoren zavarovanec, vendar ne več, kot je obveznost zavarovalnice.

4.7 VIŠINA KRITJA

Višino kritja je treba ugotoviti po borznih cenah, če pa ta ni znana, pa po dnevnih tržnih cenah. V primeru, da ni znana nobena od teh, pa na podlagi običajne tržne vrednosti blaga iste vrste in kakovosti. V primeru ugotovitve odgovornosti prevoznika je odškodnina omejena po višini, saj je lahko ta nekajkrat višja od vrednosti samega prevoznega sredstva. Po zakonu je odgovornost prevoznika za blago, ki je bilo poškodovano ali izgubljeno, omejena po kilogramu bruto teže tovora, in sicer 8,33 SDR (približno med 8 in 12 evri, v povprečju 10 evrov) za kilogram bruto teže primanjkljaja. V primeru popolne izgube mora prevoznik povrniti še stroške za carino, transport in administrativne stroške v zvezi s prevozom blaga, v primeru delne izgube ali poškodbe pa sorazmerni del teh stroškov.

Vsak prevoznik ima ob sklepanju zavarovanja prevozniške odgovornosti možnost izbrati, do katere vrednosti lahko zavaruje tovor, ki ga bo prevažal. Tri najbolj pogoste možnosti so:

- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu, in sicer do 100.000 evrov,
- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu, in sicer do 150.000 evrov,
- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu, in sicer do 300.000 evrov.

Višina krite morebitne škode vpliva tudi na samo zavarovalno premijo, ki jo prevoznik plača ob sklenitvi zavarovanja.

Velikokrat prevozniki ob prevzemu pošiljke v prevoz sploh niso seznanjeni z njeno vrednostjo. To ima lahko za prevoznike hude finančne posledice, saj razliko med zavarovalnim kritjem, ki ga nosi zavarovalnica po zavarovalni pogodbi, in dejansko škodo na blagu plača prevoznik sam, kar pa lahko pripelje do propada prevoznikovega podjetja.

Ko prevoznik vzame pošiljko na prevoz, mora obvezno preveriti:

- ali je pošiljka primerno pripravljena za prevoz,
- ali je pošiljka že poškodovana,
- vrednost pošiljke,

- pogoje prevoza, po katerih se pošiljka prevaža, in
- vso dokumentacijo.

Prevozniki tega velikokrat ne storijo in zaradi tega prihaja do konflikta z zavarovalnicami, saj ob nastanku škode zavarovalnice preverijo, ali so bili izpolnjeni vsi pogoji, s katerimi se preprečijo možnosti poškodbe na blagu zaradi malomarnosti, ki pa jo prevozniška odgovornost ne krije.

5 RAZLIKE MED ZAVAROVANJEM BLAGA IN ZAVAROVANJEM ODGOVORNOSTI

Na domačih in mednarodnih cestnih prevozih blaga se srečujemo z dvema vrstama zavarovanja, in sicer z zavarovanjem blaga in zavarovanjem prevozniške odgovornosti. Med seboj sta si ti dve zavarovanji navidezno podobni, zato se v praksi velikokrat zgodi, da se lastnik blaga oziroma tisti, na katerega tveganje potuje, pogosto sprašuje, zakaj bi sklenil zavarovanje za blago, saj blago prevaža prevoznik, ki ima tako ali tako sklenjeno zavarovanje prevozniške odgovornosti. Velikokrat tudi prevozniki sami namerno ali nenamerno zavajajo svoje stranke, da imajo blago na prevozu zavarovano in da je nesmiselno še enkrat zavarovati isto blago, v resnici pa imajo prevozniki sklenjeno samo zavarovanje prevozniške odgovornosti v skladu s predpisi, in ne zavarujejo samega tovora. Zato ne sme uporabnik prevoza enačiti teh zavarovanj, temveč mora ustrezno zavarovati svoj interes z zavarovanjem blaga, ker lahko drugače pride do nepotrebnih in neprijetnih posledic.

Zavarovalna vsota predstavlja zgornjo mejo zavarovalnega kritja, kar pomeni, da odškodnina ne more presežati zavarovalne vrednosti.

5.1 PREDMET ZAVAROVANJA

Zavarovanje blaga med prevozom je zavarovalna vrsta, s katero lastnik blaga zavaruje blago, dano na prevoz, za primer njegove izgube ali poškodovanja in s tem prepreči možnost, da bi finančno propadel in si z zavarovanjem zagotovi ekonomsko varnost. Zavarovanje blaga med transportom pa je tudi gospodarska institucija, katere namen je zaščititi blago posameznika pred škodo, ki mu preti med transportom, kjer je blago izpostavljeno različnim nevarnostim oziroma nepredvidljivim dogodkom, ki lahko to škodo povzročijo. Pri zavarovanju blaga se zavaruje le predmete.

Z zavarovanjem prevozniške odgovornosti za prevoz blaga v cestnem prometu prevoznik zavaruje svojo zakonsko odgovornost iz pogodbe o prevozu, za škodo pred odškodninskimi zahtevki, ki jih uveljavljajo tretje osebe oziroma oškodovanci.

5.2 PRAVNA RAZMERJA

Zavarovanec in sklenitelj zavarovanja pri zavarovanju blaga sta lahko dve različni osebi, lahko pa sta združena v eno osebo. Podjetje, ki samo organizira prevoz blaga, običajno samo sklene zavarovanje, saj ima interes, da pride blago nepoškodovano v namembni kraj, in v primeru škode prejme od zavarovalnice odškodnino. V tem primeru je podjetje tudi zavarovanec. V primeru, da organizira prevoz blaga špediter, sklene ta prav tako zavarovanje za račun svojega komitenta in plača zavarovalno premijo. V primeru škode prejme odškodnino zavarovanec (komitent), to je podjetje, v katerega interesu se prevaža blago.

Sklenitelj zavarovanja torej lahko sklene zavarovanje za lasten račun, in je v tem primeru sklenitelj istočasno tudi zavarovanec, lahko pa ga sklene za tuj račun, in je v tem primeru zavarovanec druga oseba.

Pri zavarovanju odgovornosti gre za tristransko pravno razmerje, in sicer za:

- razmerje med zavarovateljem in zavarovancem (zavarovalno razmerje),
- pravno razmerje med zavarovancem in oškodovancem (odškodninsko razmerje),
- pravno razmerje med zavarovateljem in oškodovancem (kritno razmerje).

V zavarovanju voznikove odgovornosti je oškodovanec hkrati zavarovanec in njegovo razmerje do zavarovatelja ureja pogodba o zavarovanju. V zavarovanju odgovornosti oškodovanec ni pogodbeni stranka, vendar ima po Zakonu o obligacijskih razmerjih pravico, da uveljavlja odškodninski zahtevek direktno od zavarovatelja.

V primeru zavarovanja odgovornosti lahko oškodovanec zahteva neposredno od zavarovalnice povrnitev škode, ki je posledica dogodka, za katerega je odgovoren zavarovanec, vendar ne več, kot je obveznost zavarovalnice.

5.3 KRITJE

Pri zavarovanju blaga zavarovanec točno ve, proti katerim rizikom ima sklenjeno zavarovanje, saj si sam izbere višino in obseg kritja, ne more pa vedeti, kakšno zavarovanje ima sklenjeno prevoznik. Pri zavarovanju blaga lahko lastnik zavaruje blago tudi proti specialnim rizikom in posledicam višje sile. Zavarovanje blaga nudi časovno daljše kritje, saj sta poleg prevoza krita tudi vmesno skladiščenje in manipulacija z blagom.

Pri prevozniški odgovornosti se zavaruje odgovornost prevoznika za škodo na blagu, ki ga je prevzel na prevoz. Prevoznik je odgovoren za blago od trenutka, ko prevzame blago na prevoz, to je takrat, ko je blago že naloženo na prevoznem sredstvu (kadar nakladanja ne opravlja prevoznik). Prevoznikova odgovornost se konča, ko blago izroči osebi, ki ima pravico in željo razpolagati z njim. Ni dovolj, da prevoznik pripelje blago v namembni kraj, ampak mora prejemnik izraziti voljo, da želi tovor sprejeti. Šele potem preneha njegova odgovornost. V primeru zamude pri izročitvi blaga pa prevoznik odgovarja za čas, ko bi moralo priti do izročitve blaga, pa vse do trenutka, ko je do izročitve dejansko prišlo.

Odgovornost prevoznika je omejena po zakonu oziroma Konvenciji CMR po kilogramu bruto teže tovora. Za posledice višje sile prevoznik ni odgovoren.

5.4 LIKVIDACIJA ŠKODE

Zavarovanec mora pri zavarovanju blaga nemudoma obvestiti zavarovalnico, če opazi vidne poškodbe na blagu oziroma pri prevzemu blaga, in to še pred nastankom zavarovalnega primera. Pri poškodbah na blagu, ki so vidne šele, ko blago razpakiramo ali raztovorimo (skrite poškodbe), mora zavarovanec prenehati s tem delom in o škodi takoj obvestiti zavarovalnico.

Ko nastopi zavarovalni primer, se mora zavarovanec takoj obrniti na zavarovalnico in skupaj s prevoznikom ugotoviti vzrok ter obseg škode z zapisnikom. Če je to mogoče, mora zavarovanec ali prevoznik fotografirati kraj nezgode in poškodovano blago. Zavarovanec mora po nastopu zavarovalnega primera storiti vse, kar je v njegovi moči, da prepreči naraščanje škode. Tudi to reševanje škode povrne zavarovalnica, če je reševanje smiselno.

Uveljavljanje odškodnine pri zavarovanju blaga je hitrejše kot pri zavarovanju voznikove odgovornost, saj se zahtevek za povrnitev škode s popolno dokumentacijo (zapisnikom, fotografijami, policijskim zapisnikom, originalno fakturo) naslovi na zavarovalnico, ki izplača zavarovalnino, če je zahtevek utemeljen. Zavarovalnica izplača zavarovalnino upravičencu – zavarovancu po zavarovalni polici.

Z zavarovalno pogodbo se vzpostavi obligacijsko razmerje, kar pomeni, da se za to razmerje uporabljajo pravila obligacijskega prava. Zato tudi za zavarovalno pogodbo veljajo enaki viri kot za vsa obligacijska razmerja, tj. zakonski predpisi, avtonomni pravni viri (splošni in posebni zavarovalni pogoji), običaji, sodna in arbitražna praksa ter pravna znanost.

Pri zahtevkih za prevozniško odgovornost se najprej ugotavlja, ali je prevoznik sploh odgovoren za škodo, česar pri zavarovanju blaga ni, zato je postopek za

Uveljavljanje odškodninskega zahtevka za prevoznika zamudnejši, še posebej če prevoznik ne priznava svoje odgovornosti. Pri uveljavljanju zahtevkov iz prevozniške odgovornosti se oškodovanec najprej obrne na prevoznika in zavarovalnico, ki škodo izplača, če se ugotovi, da je prevoznik odgovoren za škodo. Pri zavarovanju prevozniške odgovornosti izplača zavarovalnino prevozniku, oškodovancu pa le, če je zavarovanec dal zavarovalnici tako pooblastilo in če nima do prevoznika še kakšnih dolgov, ki jih mora še plačati, preden zavarovalnica izplača odškodnino. Zavarovalnica in prevoznik velikokrat zanikata odgovornost (zavarovalnica zaradi izplačila odškodnine, prevoznik pa zaradi višje premije).

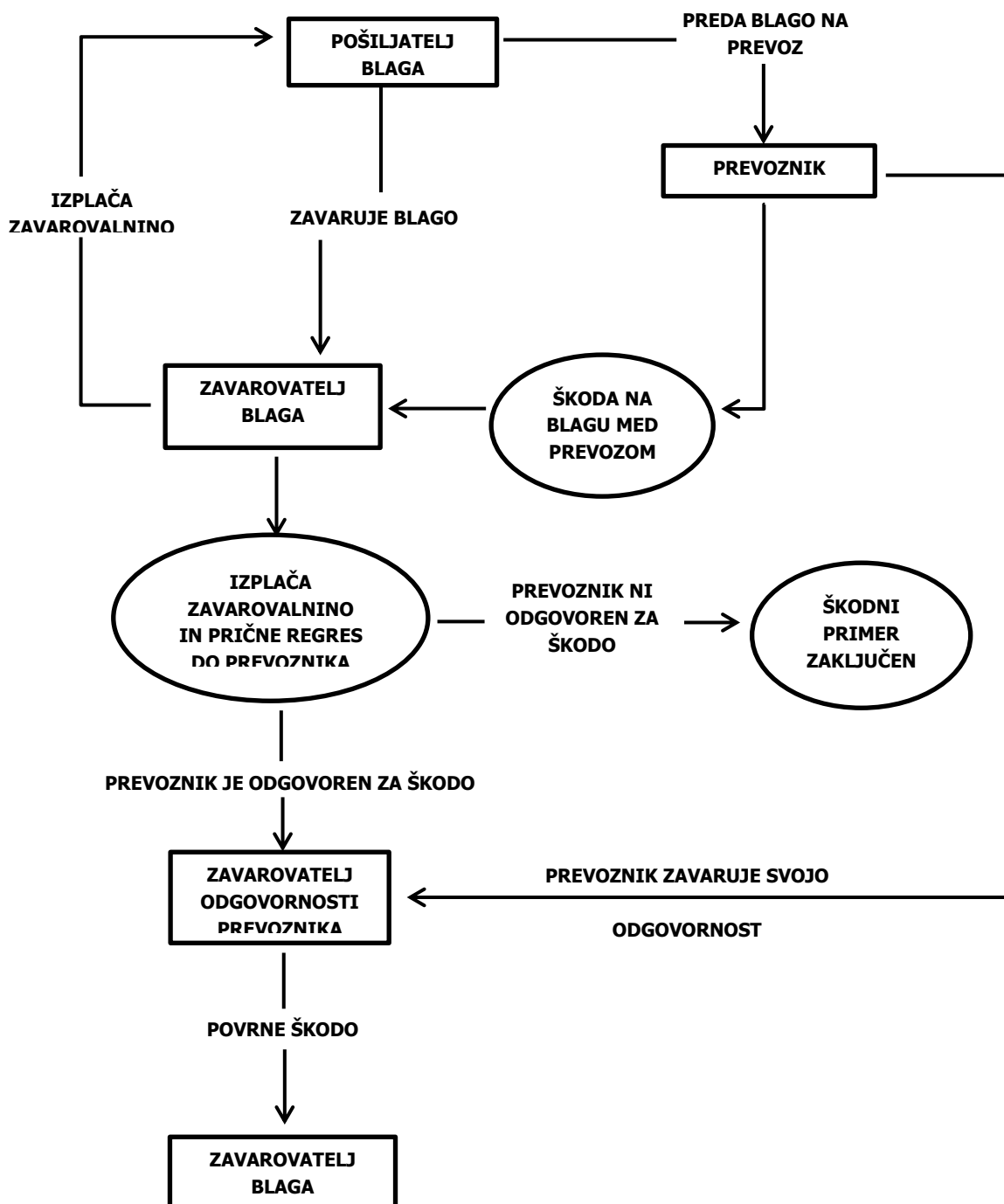


Diagram 1: Potek sklenitve zavarovanja in reševanja škode iz zavarovanja odgovornosti prevoznika in zavarovanja blaga

Vir: Špedicija in transportno zavarovanje – interno gradivo

Zavarovalnica krije odgovornost prevoznika le do v zavarovalni pogodbi določenega limita. Po zakonu je odgovornost prevoznika za blago, ki je bilo poškodovano ali izgubljeno po Konvenciji CMR, omejena po kilogramu bruto teže tovora, in sicer

8,33 SDR (približno med 8 in 12 evri, v povprečju 10 evrov) za kilogram bruto teže primanjkljaja. V primeru popolne izgube mora prevoznik povrniti še stroške za carino, transport in administrativne stroške v zvezi s prevozom blaga, v primeru delne izgube ali poškodbe pa sorazmerni del teh stroškov. Pri tej zavarovalni vrsti se uporablja za zavarovalna razmerja med pogodbenimi strankami zavarovalno pogodbeno pravo, medtem ko se za razmerja, ki izhajajo iz prevozne pogodbe, uporablja transportno pravo.

Prevoznikova odgovornost je v domačem prevozu obravnavana po slovenski zakonodaji, v mednarodnem prevozu pa po Konvenciji CMR.

5.5 ANALIZA PRIMEROV

V podjetju DOBRAVC transport imajo zavarovano prevozniško odgovornost za celotni vozni park pri skupini Asko. Z njimi sodelujejo tretje leto.

Skupina Asko je mednarodni zavarovalni posrednik s ključnimi sposobnostmi na področju prevoza, špedicije, logistike in skladiščenja. Uvršča se med deset najboljših ponudnikov na tem področju in ima približno 5.000 strank po vsej Evropi. Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1994 v Nemčiji. Skupina Asko je neodvisna zavarovalno zastopniška družba, zato ni pogodbeno odgovorna nobenemu drugemu zavarovatelju, ali odvisna od njega, ali podobno. Poleg tega nobena zavarovalnica ni na noben način udeležena v skupini Asko.

Zavarovanje prevozniške odgovornosti po Konvenciji CMR pri skupini Asko omogoča celovito zavarovalno kritje po meri v okviru obvezujočih zakonskih določb o odgovornosti prevoznikov v cestnem prevozu blaga in izven njega.

5.5.1 PREVRNJENA PALETA

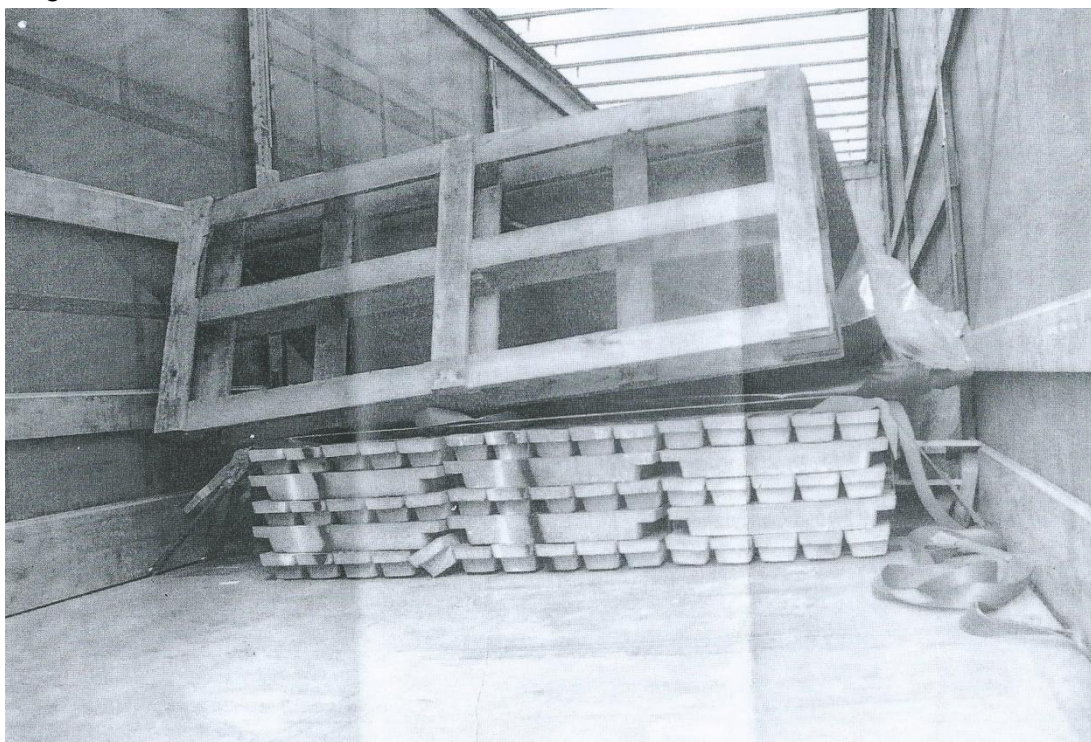
Leta 2013 je Mednarodna špedicija Alfom iz Podgorja pri Slovenj Gradcu naročila pri podjetju DOBRAVC transport prevoz ene palete strojenega kozjega usnja s Švedske za podjetje Jonsons Control iz Slovenj Gradca. Na nalogu za prevoz blaga je bila teža palete približno 500 kilogramov. Strojene kože so bile naložene ena na drugo, na visoko in ozko leseno paleto v obliki črke a, ki se običajno uporablja pri prevozu steklenih plošč. Vozilo je moralo imeti pri prevzemu blaga urejeno prevozniško odgovornost po Konvenciji CMR. Pred delovno zaporo na gorenjski avtocesti je voznik močno zaviral, da se ne bi zaletel v stoječo kolono. Paleta se je pri zaviranju prevrnila. Zaviranje je bilo tako močno, da je pretrgalo oba privezovalna trakova, s katerima je bila paleta pritrjena. Usnje se je pri tem poškodovalo.

Voznik je na kraju nezgode napisal izjavo, v kateri je opisal vzrok za nesrečo in njene posledice na tovoru ter vse fotografiral. Prav tako je na CMR napisal opombo

o nesreči. V podjetju Jonsons Control so ugotovili, da je usnje preveč poškodovano za nadaljnjo predelavo. Špediciji Alfom, d. o. o., so poslali odškodninski zahtevek. Uničenega je bilo 173.19 kvadratnega metra usnja vrste Agnes Haircell Charcoa, ki ga potrebujejo v proizvodnji usnjenih sedežev za znamko Volvo. Cena za kvadratni meter usnja je znašala 28,54 evra, celotna vrednost pošiljke pa 4.942,84 evra. Alfom, d. o. o., je račun poslal podjetju DOBRAVC transport. V skupini Asko so po naročilu DOBRAVC transporta kot njihovi zavarovalni posredniki in škodni organ, ki se ukvarja s prevozniško odgovornostjo, zavrnili zahtevano višino plačila, in sicer zaradi tega, ker je bil prevoz predmet obveznih določb Konvencije CMR. Po tej konvenciji je najvišja odgovornost prevoznika pri transportnih škodah točno določena, in ta je bila na dan odpreme 9,58 evra na kilogram poškodovanega blaga. Glede na uradne transportne dokumente je imelo poškodovano blago 292 kg, tako da je veljal naslednji izračun:

$$292 \text{ kg} \times 9,58 \text{ EUR} = 2.797,21 \text{ EUR}$$

Oškodovanec bi prejel izplačilo škode v celoti, če bi imel sklenjeno zavarovanje blaga.



Slika 3: Prevrnjena paleta

Vir: DOBRAVC transport

5.5.2 ZMOČENI KOVINSKI IZDELKI

V začetku leta 2013 je podjetje Battery-BIH, d. o. o., iz Bosne in Hercegovine naročilo pri podjetju DOBRAVC transport prevoz kovinskih izdelkov iz cinka s Švedske v Slovenijo. Izdelki so bili naloženi na dveh polovičnih lesenih paletah po 5500 kosov s stranicami višine 40 cm in poviti s folijo. Pri pretovarjanju iz enega tovornega vozila na drugo je ena paleta padla iz viličarja. Izdelki so pri tem padli v sneg, kar je pomenilo njihovo uničenje zaradi poškodb in rjavenja. Battery-BIH, d. o. o., je podjetju DOBRAVC transport poslalo račun za poškodovano blago, in sicer v višini 9.274,16 evra (5500 kosov po ceni 1,68621 evra/kos). V skupini Asko so po naročilu DOBRAVC transporta kot njihovi zavarovalni posredniki in škodni organ, ki se ukvarja s prevozniško odgovornostjo, zavrnili zahtevano višino plačila, in sicer zaradi tega, ker je bil prevoz predmet obveznih določb Konvencije CMR. Po tej konvenciji je najvišja odgovornost prevoznika pri transportnih škodah točno določena, in ta je bila na dan odpreme 9,57 evra na kilogram poškodovanega blaga. Glede na uradne transportne dokumente je imelo poškodovano blago 400 kg, tako da je veljal naslednji izračun:

$$400 \text{ kg} \times 9,57 \text{ EUR} = 3.829,70 \text{ EUR}$$



Slika 4: Paleta z zmočenimi kovinskimi izdelki

Vir: DOBRAVC transport

Battery-BIH, d. o. o., se ni strinjal z višino odškodnine in je prek slovenskega odvetnika vložil predlog za izvršbo na podlagi verodostojne listine proti dolžniku DOBRAVC transport. Ta je predlagal medsebojno kompenzacijo, vendar se upnik Battery-BIH z njo ni strinjal. Izvršba je postala pravnomočna, ker se je odvetnik skliceval na določbo 689. člena Obligacijskega zakonika. Ta določa, da prevoznik odgovarja za morebitno izgubo ali poškodbo pošiljke v času od njenega prevzema do izročitve. Izrecno je opozoril tudi na določilo 2. odstavka 689. člena OZ, ki določa, da so določila prevozne pogodbe, splošnih prevoznih pogojev, tarif ali kakšnega drugega pravnega akta, s katerim se ta odgovornost prevoznika zmanjšuje, nična. Odvetnik upnika je prav tako opozoril, da se dolžnik sklicuje na Konvencijo CMR, ki pa v odnosu med pravnima strankama ne velja, poleg tega tožena stranka ni izkazala nobenih pogojev, iz katerih bi izhajalo, da konvencija velja za pogodbeni odnos med pravnima strankama. Odvetnik DOBRAVC transporta je vložil ugovor zoper sklep o izvršbi, ki ga je izdalo Okrajno sodišče v Ljubljani. Po zatrjevanju upnika je nastala škoda v višini 9.274,16 evra. Upnik pri tem ni upošteval, da je pri prevozu tovora po cesti odgovornost prevoznika v skladu z mednarodnimi predpisi (Konvencija CMR) omejena na 8,33 SDR na kg poškodovanega tovora. Dolžnik je upniku s pobotom že poravnal dolg v višini 3.220,00 evrov in hkrati doplačal še manjkajoči znesek 609,07 evra do zneska 3.829,07 evra, kot mu ga je izračunala njegova zavarovalnica. Sodišče je na podlagi ugovora razveljavilo sklep o izvršbi in strankama predlagalo mediacijo. Primer je še vedno nerešen. Oškodovanec bi prejel izplačilo škode v celoti, če bi imel sklenjeno zavarovanje blaga.

5.5.3 NEPRIMERNO NALOŽENO IN ZAVAROVANO BLAGO

Podjetje iz Ljubljane je naročilo prevoz blaga v tujino. Ob natovarjanju palet na prevozno sredstvo voznik ni opozoril odgovorne osebe v skladišču, da pošiljka ni primerno pripravljena za prevoz. Na dveh paletah je bilo blago previsoko naloženo. Poleg tega palete niso bile bočno stabilizirane, niti ovite z zaščitno folijo. Ob naglem zaviranju so se palete prevrnile ena na drugo. Voznik bi moral ob natovarjanju pošiljke na prevozno sredstvo opozoriti odgovornega v skladišču, da pošiljka ni primerna za prevoz, in od njih zahtevati, da izvedejo ukrepe, s katerimi bi preprečili morebitno škodo. V opisanem primeru odškodnina ni mogla biti povrnjena iz naslova dodatnega zavarovanja blaga, saj je šlo za malomarnost voznika, kar pa zavarovanje blaga ne krije. Ker prevoznik ni imel sklenjenega zavarovanja za prevozniško odgovornost, je moral sam kriti škodo na blagu. Oškodovanec bi prejel izplačilo škode v celoti, če bi imel sklenjeno zavarovanje blaga.



Slika 5: Neprimerno naloženo in zavarovano blago

Vir: Vilar

6 ZAKLJUČEK

Iz najstarejših oblik zavarovanja, katerih namen je bil zaščititi blago posameznika pred nevarnostjo izgube ali poškodovanja med transportom, se je transportno zavarovanje razvilo v instrument zunanje trgovine, transportna zavarovalna polica pa je postala dokument, ki spremlja večino poslov, povezanih s prodajo blaga.

Zaradi majhnosti naše države in integracije prometa blaga v evropskem prostoru je večina cestnih prevozov, ki jih opravijo slovenski prevozniki, mednarodnih. Za prevoznike je pomembno, da poznajo pravne vire, ki urejajo domače in mednarodne cestne prevoze. Tudi države same so se trudile poenotiti pravo, ki ureja to področje, in sicer zato, da prevozi potekajo hitreje, dokumentacija pa je standardizirana.

V transportu vsaki pošiljki grozijo neke nevarnosti, za katere ne vemo, ali bodo dejansko nastopile. Med časom transporta je blago ali prevozno sredstvo nenehno izpostavljeno riziku. Osnovni riziki tvorijo temeljno kritje v zavarovanju blaga, in jih sklenitelju zavarovanja ni treba posebej omenjati zavarovalnici, nasprotno pa mora sklenitelj dopolnilne rizike obvezno navesti in plačati posebno dopolnilno premijo, ki je višja kot pri osnovnem riziku. Zavarovanje blaga predstavlja majhen delež zavarovanj v Sloveniji.

Zavarovanja se ob pomanjkanju denarja in časa prevoznikom zdijo kot nujno zlo, pogosto pa se jim tudi zdi, da so zavarovalni pogoji napisani tako, da ščitijo zavarovalnice pred neupravičenimi zahtevki zavarovancev.

Obstoj prevoznega podjetja je odvisen tudi od višine stroškov zavarovalnih pogodb. Pred uveljavljanjem posameznega odškodninskega zahtevka mora prevozno podjetje preračunati, ali ni zanje bolj ugodno, da poravnajo škodo sami ali s pomočjo ugodnega bančnega kredita, kot da se jim zaradi malusa močno podraži zavarovalna premija.

Vozniki, razen po nalogu naročnika prevoza, praviloma nikoli ne zavarujejo blaga. Pomembna je tudi vrednost samega blaga, ki ga prevzamejo na prevoz. Pogosto se zgodi, da naročnik prevoza prevozniku zamolči dejansko vrednost blaga, ki mu ga da na prevoz. S tem se naročnik poskuša izogniti plačilu višje cene prevoza.

V nekaterih novejših skladiščih vozniki sploh nimajo dostopa v skladišče in niso prisotni pri nakladu. Velikokrat šele pri razkladanju blaga opazijo poškodbe, za katere se potem bremenijo njih.

Vozniki velikokrat prevzamejo tovorno vozilo, ki je že naloženo. Pri tem se zanašajo na vestnost prejšnjega voznika in ne preverijo, ali je blago pravilno in kakovostno zavarovano. Tudi v tem primeru sami nosijo posledice v primeru poškodb na blagu.

Z zavarovanjem prevozniške odgovornosti za prevoz blaga v cestnem prometu prevoznik zavaruje svojo zakonsko odgovornost iz pogodbe o prevozu za škodo pred odškodninskimi zahtevki, ki jih uveljavljajo tretje osebe oziroma oškodovanci. V praksi sta zavarovanje blaga in zavarovanje voznikove odgovornosti tesno povezana. Zavarovanje prevozniške odgovornosti ni zakonsko obvezno, zato ga lahko prevoznik sklene z zavarovalnico po lastni volji ali pa tudi ne, kar je odvisno od njegove vestnosti. Zavarovanje prevoznikove odgovornosti je zakonsko obvezno v Nemčiji. Naša zakonodaja je v ZPPCP na tem področju popolnoma usklajena z določbami CMR oziroma dobesedno sledi tem določbam. V primeru tožbe ima prednost CMR. Konvencija CMR ni prevedena v slovenščino, preveden je samo dodatek.

LITERATURA IN VIRI

Knjige in skripta

- *Incoterms 2010* (2011). Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
- Pavliha, M. (2000). *Prevozno pravo*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
- Kajtezović Knez, D. (2011/2012). *Špedicija in transportno zavarovanje*. Interno gradivo, Kranj: B&B, Izobraževanje in usposabljanje, d.o.o.
- Požar, D. (1980). *Zavarovanje blaga v transportu*. Maribor: Založba Obzorja.

Zakoni in podzakonski akti

- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 126/03 z dne 18. 12.2003.
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevoznih pogodbah v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 102/07 z dne 9. 11. 2007.
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 49/11 z dne 24. 6. 2011.

Spletne strani

- *CMR Konvencija* (2011). Pridobljeno 12. 3. 2014 z naslova http://www.spedlog.org.rs/index.php?option=com_content&task=view&id=288&Itemid=90.
- Sbrizaj, T. *Odškodninska odgovornost šoferja*. Pridobljeno 14. 3. 2014 z naslova www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:docO3QC8MIS/ae6453d6.../PDF.
- Za nasvet (2013). *Prevoznikova odgovornost in podobne skrbi*. Pridobljeno 12. 3. 2014 z naslova <http://za-nasvet.com/prevoznikova-odgovornost-podobne-skrbi/>.
- *Slovar slovenskega knjižnega jezika*. Pridobljeno 9. 2. 2014 z naslova <http://bos.zrc-sazu.si/sskj.html>.
- *Statistični zavarovalniški bilten 2013*. Pridobljeno 12. 3. 2014 z naslova <http://www.zav-zdruzenje.si/wp-content/uploads/2013/08/Statisticni-zavarovalniski-bilten-2013.pdf>
- Panza Frece, T. *Zavarovalna premija, zavarovalnina, tehnični rezultati in stroški*. Pridobljeno 16. 2. 2014 z naslova http://www.muchvs.si/files/Gradiva/OZV%20Tea/3_ZAVAROVALNA_PR_EMIJA.pdf.

- Herber, R. (2006). *Versicherungen des Transports*. Pridobljeno 21. 11. 2014 z naslova <http://www.transportrecht.org/html/TranspRAuszug.pdf>.
- Blatnik, T. (2002). *Zavarovanje blaga v cestnem transportu*. Pridobljeno 16. 2. 2013 z naslova http://www.cek.ef.uni-lj.si/u_diplome/blatnik232.pdf.
- Dimic, D. (2011). *Zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem transportu*. Pridobljeno 14. 3. 2013 z naslova http://www.bb.si/doc/diplome/Dimic_Denis-Pomen_premozenjskega_zavarovanja_v_cestnem_transportu.pdf.
- Cvitanovič, N. (2003). *Zavarovanje prevozniške odgovornosti iz pogodbe o prevozu stvari po cesti*. Pridobljeno 16. 2. 2013 z naslova <http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/cvitanovic191.pdf>.
- Koroš - Drofelnik, K. (2004). *Zavarovanje tovora v cestnem transportu na primeru podjetja Prevent d.d.*. Pridobljeno 12.3.2013 z naslova <http://sciget.com/Predogled/1148/942f7f7cac56a285d6f634516e869048a138f05a>.
- *Pomen poznavanja Incoterms klavzul*. Pridobljeno 6. 10. 2014 z naslova <https://www.sid.si/.../Pomen%20poznavanja%20Incoterms%20klavzul.pdf>.
- Zajc, T. (2004). *Značilnosti transportnega zavarovanja v EU in Sloveniji*. Pridobljeno 12. 3. 2013 z naslova http://www.google...Ru_g_Yq_ytISGSQ.