



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

TRANSPORTNO ZAVAROVANJE IN POZAVAROVANJE

Mentor: dr. Andrej Friedl, univ. dipl. prav.
Lektorica: Andreja Breznik, prof. slov.

Kandidatka: Azra Velić

Ljubljana, Junij 2017

ZAHVALA

Zahvaljujem se vsem, ki so mi pomagali in me spodbujali pri pisanju diplomske naloge.

Posebna zahvala gre mojemu mentorju, dr. Andreju Friedlu, ki mi je svetoval in dajal napotke, ki so me pripeljali do cilja. Hvala za strokovno pomoč in prijazno podporo.

Zahvaljujem se tudi lektorici Andreji Breznik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Zahvaljujem pa se tudi svoji družini, ki mi je omogočila študij, me pri njem spodbujala in me razumela.

Posebna zahvala velja možu in hčerki, ker verjameta in zaupata vame. Hvala da sta mi omogočila nemoten čas za pisanje tega dela.

IZJAVA

»Študentka Azra Velić izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Andreja Friedla.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomski nalogi se ukvarjamo s predstavitvijo nekaterih problemskih vidikov transportnega zavarovanja in pozavarovanja s ciljem izpostavitve tistih vprašanj, za katera menimo, da mora biti poslovna praksa nanje še posebej pozorna. Opredelimo se do izhodiščne predpostavke o velikem pomenu zavedanja naročnikov prevoza, prodajalcev in kupcev blaga, da morajo v logističnem procesu upoštevati mednarodne prevozne konvencije in nacionalne zakone, ki omejujejo odgovornost prevoznika za poškodbo, izgubo ali uničenje blaga in njegove izključitve odgovornosti za posredne škode, npr. izgubljeni dobiček, penale idr. Te rizike morajo obvladovati z vključevanjem kargo zavarovanja, pozavarovanja, pa tudi zavarovanja za posredne škode, ki nastanejo npr. zaradi obratovalnega zastoja. Najprej so opisane vrste transportnih zavarovanj in temeljne značilnosti cestnega transportnega zavarovanja v mednarodnem ter domačem transportu. Za tem sledi prikaz delitev škod v transportnem zavarovanju z njihovim opisom. Prikazane so tudi temeljne značilnosti pozavarovanja. Kot rezultat naloge, tj. za zaključke o tem, na kaj morajo biti naročniki transporta še posebej pozorni, vsebuje diplomatska naloga tudi več primerov iz prakse in anketo med študenti logističnega inženirstva.

KLJUČNE BESEDE

- Transport
- Zavarovanje
- Kargo
- Pozavarovanje

ZUSAMMENFASSUNG

In meiner Diploma-Arbeit geht es um die Vorstellung einiger problematischen Aspekten der Transport-Versicherung und um die Verbindung, deren Ziel ist, die Fragen, für die es gemeint wird, dass die geschäftliche Praxis auf die besonders aufmerksam sein müsste, hervorzuheben. Die Transport-Besteller, Verkäufer und Käufer müssen im Logistik-Prozess darauf zählen, mit den internationalen Transport-Konventionen und Nationalgesetzen zu tun zu haben, die die Verantwortung des Transportunternehmens beschränken, wenn es um Schaden, Verlust oder Warenvernichtung geht. Dieses Risiko muss mit der Cargo-Versicherung, Nachversicherung und Versicherung für die Schaden, die mit dem betrieblichen Stillstand entstehen, beherrscht werden.

Zuerst sind verschiedene Transportarten und gründliche Merkmale der Transport-Versicherung in dem internationalen so wie auch im Inlandstransport beschrieben. Dann wird die Schadenteilung in der Transport-Versicherung mit der genauen Beschreibung gezeigt. Auch die gründlichen Merkmale der Nachversicherung sind beschrieben. In der Diploma-Arbeit gibt es auch mehrere Beispiele aus der Praxis und auch eine Umfrage, die unter den Studenten des Logistik-Ingenieurwesens, gemacht wurde.

SCHLÜSSELWORTE

- Transport,
- Versicherung,
- Cargo,
- Nachversicherung

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge.....	1
1.3	Predpostavke in omejitve	1
1.4	Metode dela	2
2	POJEM IN VLOGA TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA	2
2.1	Zgodovina transportnega zavarovanja kot odgovor na omejeno odgovornost prevoznika.....	3
3	VRSTE IN DELITEV TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA	6
4	ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI, KARGO IN KASKO ZAVAROVANJE ..	8
4.1	Zavarovanje odgovornosti	8
4.2	Kargo	9
4.2.1	Zavarovalni interes.....	11
4.2.2	Domače in mednarodno kargo zavarovanje	12
4.3	Kasko	14
5	ŠKODE V TRANSPORTNEM ZAVAROVANJU	15
5.1	Dejanska popolna izguba – actual total loss	15
5.2	Izvedena (konstruktivna) popolna izguba – constructive total loss.....	16
5.3	Skupne (generalne) havarije	16
5.4	Zasebne (praktikularne) havarije	16
5.5	Nagrada za reševanje (salvage charges)	17
5.6	Zasebni (praktikularni) stroški.....	17
5.7	Obveznost za plačilo tretjim osebam	17
6	OSNOVNE KARAKTERISTIKE CESTNEGA TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA.....	18
6.1	Cestno zavarovanje v domačem in mednarodnem transportu	19
7	POZAVAROVANJE	20
8	POGODBA O ZAVAROVANJU OBRATOVALNEGA ZASTOJA	22
9	ANALIZA ŠKODNIH PRIMEROV – NA KAJ MORAMO POSEBEJ PAZITI V PRAKSI	23
10	ANKETA MED ŠTUDENTI LOGISTIČNEGA INŽENIRSTVA	26
11	ZAKLJUČKI	26
	LITERATURA IN VIRI	28
	Priloga 1.....	30

KAZALO TABEL

Tabela 1: Riziki v kargo zavarovanju	10
Tabela 2: Oblike zavarovanja	12

KRATICE IN AKRONIMI

CMR: Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga

EU.VIES: sistem izmenjave podatkov o zavezancih za DDV

PIRS: Poslovni informator Republike Slovenije

INCOTERMS: trgovinske klavzule, ki jih je izdala Mednarodna trgovinska zbornica s sedežem v Parizu

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Vsaka gospodarska dejavnost je povezana s transportom, zato si današnjega sveta ne moremo predstavljati brez njega. Omejili se bomo na transport blaga, s katerim pa so povezani številni riziki za njegovo izgubo ali poškodbo. Izhodišni problem oz. hipoteza, ki jo želimo preveriti, je pomen zavedanja naročnikov prevoza, prodajalcev in kupcev blaga, da morajo v logističnem procesu računati z mednarodnimi prevoznimi konvencijami ter nacionalnimi zakoni, ki omejujejo odgovornost prevoznika za poškodbo, izgubo ali uničenje blaga in njegove izključitve odgovornosti za posredne škode, npr. izgubljeni dobiček, penale idr. Vprašati se moramo, kakšni instrument zavarovanja teh rizikov so nam na voljo in ali se jih v praksi dovolj poslužujemo. Predpostavljamo, da ti instrumenti v praksi niso vedno dovolj upoštevani tako, da bi se jih zavarovalo z vključevanjem kargo zavarovanja, pozavarovanja, pa tudi zavarovanja za posredne škode, ki nastanejo npr. zaradi obratovalnega zastoja. V diplomski nalogi bomo najprej izpostavili strokovna in pravno-teoretična izhodišča glede različnih rizikov ter z njimi povezanih oblik transportnega zavarovanja in pozavarovanja. V zadnjem delu, pa se bomo na podlagi analize praktičnih primerov in ankete opredelili do izhodiščne predpostavke, da bi morali akterji v logističnem procesu vprašanju zavarovanja specifičnih rizikov posvetiti več pozornosti.

1.2 CILJI NALOGE

Cilji diplomskega dela so preučitev rizikov v cestnem transportnem zavarovanju, preučitev različnih vrst zavarovanja in nato osredotočenje na problem kargo zavarovanja ter nekatere druge oblike na podlagi izbranih primerov. Rezultat naloge bodo ugotovitve in priporočila za izboljšanje uporabe zavarovalnih instrumentov v transportu blaga.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Pri proučevanju že opisanih predpostavk ne pričakujemo na posebnih omejitvah. Izhajali bomo iz pravno-teoretičnih in strokovnih izhodišč iz strokovne literature in pravnih virov. Naslonili se bomo tudi na škodne primere iz prakse in na anketo med študenti višje strokovne šole s področja logističnega inženirstva glede vprašanj, v kolikšnih odstotkih sploh razumejo transportno zavarovanje in katere oblike bi izbrali, če bi odprli svoje lastno podjetje.

1.4 METODE DELA

Naš pristop k raziskovanju bo deskriptiven, kjer bomo uporabili:

- komparativno metodo, s pomočjo katere bomo primerjali podatke s področja transportnega zavarovanja,
- metodo kompilacije, s katero bomo povzeli stališča in spoznanja drugih avtorjev,
- metodo deskripcije, s katero bomo opisali ugotovljena dejstva in pojme ter
- metodo klasifikacije, s pomočjo katere bomo definirali pojme.

2 POJEM IN VLOGA TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Transportno zavarovanje je zgodovinsko gledano prva vrsta zavarovanja, ki se omenja še pred našim štetjem. Napredek tehnike in tehnologije, razvoj transporta na kopnem, morju in zraku, so povzročili zelo močen razvoj transportnega zavarovanja. S pravnega stališča je zavarovanje pogodbeno razmerje med dvema pogodbenima strankama, zavarovancem in zavarovateljem (Aržek in Badovinac, 1981, str. 256).

Ko gledamo z ekonomskega vidika, je transportno zavarovanje eno izmed najbolj kompleksnih in najbolj pomembnih področij zavarovanj. V mislih imamo transport blaga, ki je v nenehni nevarnosti. Izpostavljeno je tveganju naravnih sil, tehničnih ali človeških napak. Brez zavarovanja si ni mogoče zamisliti današnje trgovine. Ob tem pa moramo upoštevati, da tudi različna transportna sredstva predstavljajo zelo velike vrednosti. Zaradi tega je transportno zavarovanje pogoj za normalno delovanje cestnega, rečno-jezerskega, in morskega prometa. Seveda se nanaša tudi na zračni promet (Marović, 1989, str. 245).

Jasno je, da imajo mnoge vrste transportnega zavarovanja, npr. kasko zavarovanje ladij in letal, tudi mednarodni karakter, saj nobena zavarovalna organizacija v svetu ne more sama zavarovati velike pomorske ladje ali velika transkontinentalna letala. Zaradi tega so transportna zavarovanja pomembna za celotno gospodarstvo držav. Zaradi svoje posebnosti je transportno zavarovanje zvesti spremljevalec tovarnega prometa, oz. zunanje trgovine.

Zavarovanje na sploh lahko opredelimo kot gospodarsko dejavnost, ki z vplačili zavarovalne premije in povezovanjem nevarnostnih subjektov zagotavlja ekonomsko varstvo teh subjektov ter odpravlja posledice škodnih dogodkov (Ogorelc, 2004, str. 363).

Za razumevanje pomena transportnega zavarovanja je nujno poznavanje tehnike in tehnologije posameznih vej transporta.

Transportno zavarovanje zajema zavarovanje prevoznih sredstev, zavarovanje blaga v transportu, zavarovanje odgovornosti voznika in zavarovanje drugih interesov v transportu. Zavarovanje daje varnost in zaščito vsem udeležencem v transportu. Pri transportnem zavarovanju je treba upoštevati :

- določila zakonov, ki urejajo zavarovanje nasploh;
- zavarovalna določila, ki jih vsebuje transportna zakonodaja;
- določila sekundarnih pravnih virov.

2.1 ZGODOVINA TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA KOT ODGOVOR NA OMEJENO ODGOVORNOST PREVOZNIKA

Napredek tehnike in tehnologije, intenzivni razvoj transporta na kopnem, morju ali zraku, so povzročili zelo močen razvoj transportnega zavarovanja. Z razvojem trgovine na kopnem in morju so se razvile različne oblike transportnega zavarovanja.

Znani so poučni primeri iz zgodovine, ki so zaradi svoje izvirnosti aktualni še danes. Kitajski trgovci so že v davni preteklosti pri prevozu blaga čez reko Jang-ce-kjang natovorili blago enega lastnika na več čolnov. S tem so riziko za izgubo blaga razpršili, ali ga zmanjšali (Aranžek in Badovinac, 1981, str. 256).

Zavarovanje odgovornosti je posebna vrsta zavarovanja. Teorija opredeljuje pogodbo o zavarovanju odgovornosti kot pogodbo, s katero zavarovalnica zagotovi zavarovancu povrnitev škode, ki nastane kot posledica ravnanja določene osebe, katere odgovornost se zavaruje. Značilnost tega zavarovanja je da zavarovanec brez soglasja zavarovalnice ne sme prepoznati zahtevka niti skleniti poravnave. Zavarovanje odgovornosti je najpogosteje sklenjeno zavarovanje (Pirš, 2000, str. 135).

Pri zavarovanju odgovornosti gre torej za tristransko razmerje:

- med zavarovalnico in zavarovancem
- med zavarovancem in oškodovancem
- med zavarovalnico in oškodovancem (Pirš, 2000, str. 135).

Zavarovanje prevoznikove odgovornosti je povezano s pravnimi režimi ureditve oz. omejitve prevoznikove odškodninske odgovornosti.

V transportu blaga ima vedno velik pomen cestni transport. Ta je urejen s Konvencijo o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR). Konvencija CMR je začela veljati 2. julija 1961 in danes predstavlja eno izmed najpomembnejših mednarodnih pogodb na področju transportnega prava. Odgovornost prevoznika je omejena po zakonu oz. konvenciji CMR po kilogramu bruto teže tovora. Odgovornost prevoznika v cestnem prevozu po določitih konvencije CMR traja od prevzema blaga na prevoz v odpremnem kraju do izročitve blaga v namembnem kraju.

Prevoznik v cestnem prometu je odgovoren za škodo na tovoru, ki ga je prevzel na prevoz z ustreznim prevoznim dokumentom.

Odgovornost prevoznika se začne, ko prevzame tovor na prevoz, pri čemer so različne možnosti, običajno, ko se blago naloži na prevozno sredstvo, lahko pa že prej. Dolžnost prevoznika je, da izpolni, kar se je s pogodbo zavezal – da bo prepeljal tovor iz odpremnega v namembni kraj brez zamude in v takšnem stanju, kot ga je prevzel na prevoz. Kršitev te dolžnosti povzroči njegovo odgovornost za škodo, izgubo ali zamudo.

Odgovornost prevoznika je po nacionalnih zakonodajah in mednarodnih konvencijah zelo široka, objektivna, ne glede na krivdo, razen v primeru posebej opredeljenih oprostilnih razlogov.

Konvencija CMR določa, da prevoznik ni odgovoren za poškodbo, izgubo ali zamudo če je ta nastala zaradi :

- ravnanja upravičenca iz prevozne pogodbe – pošiljatelj, prejemnik ali njun pooblaščenec da prevozniku napačna navodila ali je bil malomaren;
- naravne napake tovora;
- okoliščin, katerim se prevoznik ni mogel izogniti ali pa njihovih posledic ni mogel preprečiti (višja sila).

Kadar škoda nastane kot posledica napak, okvar ali pomanjkljivosti tovrnega vozila, potem je prevoznik odgovoren za škodo, tudi če je vozilo najel od druge osebe.

V cestnem transportu so se razvili zavarovalni produkti, ki krijejo škode iz prevoznikove odgovornosti, ki pa je po konvenciji CMR odškodninsko omejena. Odškodnina, ki jo mora plačati odgovorni prevoznik za nastalo škodo na tovoru ali izgubo, je namreč omejena na 8,33 SDR po kilogramu kosmate teže tovora. SDR je kratica za Special Drawing Rights, košarice štirih valut, pri čemer znaša 1 SRD približno 1,2 evra. Osnova za določitev vrednosti tovora je njegova vrednost v kraju in času predaje na prevoz, in sicer fakturirana vrednost. Poleg tega pa prevoznik še

neomejeno odškodninsko odgovarja za stroške, kot so voznina, špediterski stroški, administrativni stroški, zavarovalnine idr, ki ne bi nastali, če ne bi bilo prevoza. Ti stroški se povrnejo v celoti, če je izgubljen ali poškodovan celoten tovor, sicer pa le v sorazmernem delu. Tudi te škode so predmet zavarovanja. Prevoznik pa ne odgovarja za izgubljeni dobiček, pogodbene kazni in drugo posredno škodo. Odškodnina za škoda za zamudo je omejena na višino konkretno obračunane prevoznine.

Zavarovalni pogoji za zavarovanje prevozniške odgovornosti cestnega prevoznika se ločijo predvsem glede na širino kritja in glede na področje opravljanja prevozov. Po teh pogojih je krita prevoznikova odgovornost za dokazano popolno ali delno fizično izgubo ali poškodbo stvari in za zamudo pri izročitvi stvari, ki so bile dejansko prevzete na prevoz z ustrezno prevozno listino ali pogodbo. Prevoznikova odgovornost se presoja po konvenciji CMR.

Posebnosti so na področju zavarovanja odgovornosti ladjarja, kjer je treba upoštevati številne oprostilne razloge za odškodninsko odgovornost. Po konvencijskem režimu, t. i. Haaško-visbijskih pravilih velja subjektivna odškodninska odgovornost ladjarja z obrnjenim dokaznim bremenom. Ladjar ne odgovarja za poškodbo, primanjkljaj ali izgubo tovora ali za zamudo pri izročitvi tovora, če dokaže, da izvira poškodba, primanjkljaj, izguba ali zamuda iz vzrokov, ki jih kljub skrbnosti dobrega ladjarja ni mogel preprečiti. Ladjar npr. ne odgovarja za škodo na tovoru, če dokaže, da je nastala zaradi skrite napake ladje ali njene nesposobnosti za plovbo, vendar samo, če so bili določeni zakonski pogoji. Nadalje ne odgovarja zaradi višje sile, pomorske nesreče, vojnih dogodkov, mednarodnih zločinov na morju, nemirov ali upora, reševanja ali poskusa reševanja ljudi in premoženja na morju, sanitarnih omejitev ali drugih ukrepov ter dejanj državnih organov idr. Kadar ladjar odgovarja, pa je njegova odškodninska odgovornost omejena na 666,67 SDR odškodnine na enoto poškodovanega, manjkajočega ali izgubljenega ali z zamudo izročenelega tovora oziroma 2 SDR po kilogramu bruto teže poškodovanega, manjkajočega ali izgubljenega ali z zamudo izročenelega tovora, s tem da se upošteva višji znesek.

Na področju zavarovanja ladjarjeve odgovornosti se je razvil poseben pristop preko specializiranih zavarovalnih organizacij imenovanih Protecting and Indemnity Clubs. Nastale so v Angliji v preteklem stoletju kot odgovor ladjarjev na monopolizacijo pomorskega zavarovalnega tržišča in s tem poveznimi visokimi premijami. Klubi P&I se ukvarjajo izključno z zavarovanjem odgovornosti ladjarja. Posebno zavarovanje odgovornosti ponuja organizacija SOL (shippowners liability), ki so jo ustanovili lastniki ladij. Krije odgovornost ladjarjev za škode na tovoru, ki ga prevažajo na krovu ladje.

Odgovornost železnice za smrt in poškodbo potnikov je zavarovana v okviru obveznega nezgodnega zavarovanja potnikov in po pogojih za zavarovanje splošne civilne odgovornosti. Odgovornosti za škode na tovoru pa Slovenske železnice ne zavarujejo in jo krijejo iz lastnih sredstev. Razlog je predvsem v nizkih limitnih odgovornostih za tovor in v dokaj ugodnem škodnem rezultatu (Pirš, 2000, str. 141).

Omenimo še, da mora zračni prevoznik obvezno zavarovati potnike proti nezgodi, vsi lastniki letal pa tudi svojo odgovornost za škodo, povzročeno osebam na zemlji. Odgovornost za škodo na prtljagi in tovoru pa zračni prevozniki običajno zavarujejo skupaj z letalom. Vendar pa je tudi odgovornost železnice in letalskega podjetja za različne vrste škode omejena. Za ilustracijo omenimo Montrealsko konvencijo, ki predpisuje objektivno odgovornost z limitom 19 SRD za kg poškodovanega tovora.

3 VRSTE IN DELITEV TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Navedeni kratek prikaz omejenosti prevoznikove odgovornosti nas pripelje do ugotovitve, da so se poleg zavarovanja njegove odgovornosti razvile še druge oblike transportnega zavarovanja. Najosnovnejša delitev transportnega zavarovanja je kargo zavarovanje, tj. zavarovanje blaga, kasko zavarovanje, tj. zavarovanje prevoznih sredstev, in že omenjeno zavarovanje odgovornosti prevoznika (Marović, 1989, str. 246).

Transportna zavarovanja delimo še na druge načine, ki jih v nadaljevanju povzemamo (Logožar, 2002, str. 110).

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 nevarnosti 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.

Transportna zavarovanja v ožjem smislu so naslednja:

1. **Kasko zavarovanje** – zavarovanje letal in drugih zračnih plovil, zavarovanje ladij in čolnov, avtomobilov, skratka zavarovanje prevoznih sredstev.
2. **Kargo zavarovanje** – zavarovanje blaga v transportu. Delimo ga na mednarodni in domači kargo. V praksi se deli še na pomorski kargo in kopenski kargo (sem spada zračni transport).
3. **Zavarovanje odgovornosti prevoznika** – zavarovanje odgovornosti kopenskih prevoznikov za škodo na blagu, zavarovanje odgovornosti ladjarjev za vse vrste pogodbenih in nepogodbenih odgovornosti, zavarovanje odgovornosti lastnikov zračnih plovil za škodo, povzročeno tretjim osebam, ter odgovornosti zračnega prevoznika za tovor in potnike.

4 ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI, KARGO IN KASKO ZAVAROVANJE

4.1 ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI

Zavarovanje odgovornosti nudi gospodarsko varnost tudi oškodovancu. Prevladuje prepričanje, da prvenstveno ne gre za zavarovanje premoženja zavarovanca, temveč za varovanje oškodovanca pred zavarovančevo nezmožnostjo, da bi plačal škodo (Ogorelc, 2004, str. 393).

Za gospodarske organizacije je zavarovanje odgovornosti vitalnega pomena, saj lahko iz njihove dejavnosti nastanejo zelo velike škode, ki jih s svojim premoženjem ne bi mogli pokriti. V zadnjem času predvsem zaradi onesnaževanja okolja in ogrožanja zdravja ljudi. To pride v poštev predvsem na območju ZDA, kjer odškodnine lahko dosežejo astronomske vsote, npr. nesreča tankerja Exxon Valdez na Aljaski približno 3,5 milijarde ameriških dolarjev (Pirš, 2000, str. 135).

Prevoznikova temeljna obveznost je, da pripelje blago na dogovorjeno mesto, nepoškodovano in v dogovorjenem roku. Prevoznik odgovarja, če se blago poškoduje, ali če zamuja z dostavo.

Z zavarovanjem prevozniške odgovornosti je zavarovan samo interes prevoznika.

Zavarovanec lahko izbira med širšim in ožjim kritjem. Ožje zavarovanje krije škode, ki so nastale kot posledica delovanja osnovnih rizikov. Zavarovanje krije še razumne stroške preprečevanja še večje škode in stroške obrambe zavarovanja pred neupravičenimi zahtevki tretjih oseb.

Zavarovalno kritje je izključeno zlasti v primerih:

- velike malomarnosti zavarovanca;
- škode na pošiljki, ki je zaradi zavrnitve sprejema ostala pri prevozniku;
- kršitev cestno-prometnih predpisov pri prevozu posebnih tovorov in še v nekaterih primerih.

V praksi se postavlja vprašanje: **čemu zavarovati še prevozniško odgovornost v primerih, ko je sklenjeno kargo zavarovanje?**

S kargo zavarovanjem so zavarovane osebe, ki imajo interes na blagu, ne pa tudi interes prevoznika. Prevoznik ostane še naprej odgovoren za škode, ki izhajajo iz njegove odgovornosti na temelju prevozne pogodbe in pravnih pravil. Ne glede na sklenjeno kargo zavarovanje za konkreten prevoz je dolžan povrniti škodo na blagu,

in to bodisi neposredno upravičencu ali njegovemu zavarovatelju (Ogorelc, 2004, str. 393).

4.2 KARGO

Kargo zavarovanje je zavarovanje tovora, blaga, stvari v prevozu za primer:

- osnovnih transportnih tveganj (prometne nesreče, potonitve, požara, višje sile ipd.);
- dopolnilnih transportnih tveganj (lom, rjavenje, oksidacija, pogin ipd.);
- vojnih ali političnih tveganj.

Tovor je na prevozu po kopnem, vodi ali zraku izpostavljen vrsti nevarnostim. Šteje se, da je tovor na prevozu od trenutka, ko se začne nakladanje na prevozno sredstvo v odpremnom kraju, do trenutka, ko se razloži s prevoznega sredstva v namembnem kraju.

S kargo zavarovanjem – zavarovanjem tovora so krite škode in izgube, ki so zaradi zunanjih, bodočih in nepričakovanih rizikov nastale na tovoru med prevozom.

Namen kargo zavarovanja tovora je zaščititi tovor posameznikov pred škodo, ki mu preti med transportom, ko je tovor izpostavljen različnim nevarnostim in nepredvidenim dogodkom, ki lahko povzročijo škodo.

V kargo zavarovanju je temeljni interes povezan z lastnino na blagu v transportu. V razmerju do zavarovalnega objekta pa lahko sočasno obstajajo različni interesi subjektov (lastniki tovora, prevoznik, skladiščnik, špediter). Zavarovalni interesi se nanašajo na stroške distribucije blaga (voznina, zavarovalni stroški, carina, davki in razni prispevki), pričakovani dobiček, razne pravice na zavarovanem tovoru ter na druge materialne koristi, ki jih je pri prevozu blaga mogoče pričakovati.

Iz že omenjene omejitve odgovornosti prevoznika v konvencijah in nacionalnih zakonodajah glede tega, kdaj je sploh odgovoren in še posebej glede na znatne omejitve višine odškodninskih zneskov, je za lastnika blaga pomembna odločitev, da sklene kargo zavarovanje. S tem se bo učinkovito ubranil naslednjih pogostih rizikov.

OSNOVNI RIZIKI	DOPOLNILNI RIZIKI	POSEBNI RIZIKI	VOJNI IN POLITIČNI RIZIKI
Prometne nesreče	Manipulativni riziki	Riziki zmrznjenja/ segrevanja	Vojni riziki v ožjem smislu (zaradi delovanja vojnega orožja)
Požar in eksplozija	Rizik loma predmeta	Strjevanja	Politični riziki (zaradi odredb političnih oblasti)
Razni primeri višje sile	Poškodbe zabojev v katerih je blago	Eksplozije/ samovžig	Riziki stavk
Elementarne nesreče	Drugi dopolnilni riziki (zunanji vplivi)	Rja/oksidacija	
Kraja	Rja, namočenost	Poškodbe etiket	
Plovbna nesreča	Tatvina v pomorskem transportu	Prisilni zakol živine	

Tabela 1: Riziki v kargo zavarovanju

Osnovni riziki predstavljajo temeljno kritje in jih sklenitelju zavarovanja ni treba posebej navajati. Karakteristika osnovnih transportnih rizikov je, da so ozko povezani s transportom, ne nastajajo pogosto, vendar ko nastanejo so lahko katastrofalni.

Dopolnilne in posebne rizike je treba posebej zavarovati. Pogoji je delovanje zunanjih dejavnikov. Dopolnilni riziki so manipulativni riziki, tatvine in nedostava, drugi dopolnilni riziki.

Pri kraji in neizročitvi blaga razumemo primanjkljaj na tovoru, ki je nastal pri kraji ter ga je zelo težko dokazati. Zaradi tega se skupaj ob zavarovanju rizika kraje zavaruje tudi riziko nedobave blaga. Lažje je dokazati krajo kot pa kako je prišlo do manjka blaga (Marović, 1989, str. 260).

Manipulativni riziki se nanašajo na rizike pri manipulaciji z blagom, pri nalaganju, prekladanju in razkladanju.

Drugi dopolnilni riziki so vsi riziki, ki so povezani z lastnostjo blaga, vendar je njihov vzrok zunanji (stik z vodo, rja, oksidacija ipd.).

Posebni riziki ne izvirajo iz zunanjih vzrokov, ampak iz naravnih lastnosti blaga ali njegove skrite napake. To so: zavrnitev prevzema blaga, poškodba etiket, strditev, eksplozija, zamrzovanje ipd.

Pri zavarovanju rizikov vojne in stavk so pokrite samo neposredne škode na blagu. Zavarovanje teh tveganj je najbolj pogosto v pomorskem in zračnem transportu.

Generalna policia za zavarovanje pošilk v domačem transportu krije vse pošiljke, ki se prevažajo oz. prenašajo na zavarovančevo tveganje. Velja za vse vrste transporta. Zavarovanje krije vsa tveganja fizične izgube ali poškodbe, pri prevozu z ladjo še prispevek v generalno havarijo in nagrado za reševanje (Ogorelc, 2004, str. 386).

4.2.1 Zavarovalni interes

Osnovni dilemi v praksi poslovnih subjektov sta, ali naj se neka pošiljka v transportu sploh zavaruje ali ne in kakšen naj bo obseg kritja. Stroški zavarovanja vplivajo na prodajno ceno blaga. Zaradi tega je poslovni subjekt v stalni dilemi, ali naj zavaruje pošiljko proti čim več rizikom, s čimer naraste premija (in s tem prodajna cena blaga), ali zavaruje čim manj rizikov, ali pa pošiljke sploh ne zavaruje (in s tem zniža prodajno ceno), vendar se s tem izpostavi nevarnosti izgube oziroma zmanjšanja poslovnih sredstev.

Na odločitev o obsegu zavarovanega kritja vpliva več stvari. Poznati je treba lastnosti blaga, načine njegove zaščite, embalažo, nevarnosti na poti, lastnosti transportnih sredstev, skladiščenje, načine ravnanja z blagom itd., poznati je treba osnovne zavarovalne pogoje. To je, kaj nam zavarovalnica ponuja (zavarovalni riziki), koliko znaša premija, v katerih primerih je izključno jamstvo zavarovalnice itd (Ogorelc, 2004, str. 372).

Pri kargo zavarovanju je zavarovalni objekt blago v transportu. V praksi kargo zavarovanja se zavarovalni interes največkrat ravna po določenih prodajne pogodbe, katere sestavni del so skoraj vedno trgovinske klavzule Incoterms, ki jih je izdala Mednarodna trgovinska zbornica (ICC) in so proizvod avtonomnega gospodarskega prava. Določajo pravice in obveznosti prodajalca glede različnih vidikov dobave blaga. Med njimi je ključen ravno prehod nevarnosti za naključno uničenje, poškodbo ali izgubo blaga s prodajalca na kupca. Ko je dobava opravljena, bodisi ko npr. prodajalec na dogovorjen dan prepusti blago kupcu, ki je zanj označeno (npr. klavzula EXW ali ko ga izroči prevozniku (klavzula CPT) itd., je dobava opravljena, prodajalec nima več kontrole in rizika glede tega, kaj se dogaja z blagom in ta nevarnost je prešla na kupca. Temeljni princip, ki ga je treba tu upoštevati v zvezi z zavarovalnim interesom, je ta, da mora prodajalec za svoj račun zavarovati nevarnost uničenja blaga do trenutka njegove dobave kupcu, kupec pa od tega trenutka dalje. Na takšen način je treba skleniti kargo zavarovanje, saj bo zavarovalnica povrnila škodo za uničenje ali poškodbo blaga le tisti stranki, ki ima zavarovalni interes, ki je pokrit s konkretno zavarovalno pogodbo.

Zavarovalni interes ima torej subjekt, na čigar tveganje se blago prevaža. Nevarnost lahko nosi kupec ali prodajalec, lahko pa preide na kupca med prevozom (Ogorelec, 2004, str. 374).

Subjekti zavarovanja so sklenitelj zavarovanja, zavarovanec, zavarovalnica in upravičenec iz zavarovalne pogodbe.

Pri kargo zavarovanju je zavarovanec poslovni subjekt, ki tvega nevarnost prevoza, oziroma ima interes da se blago v transportu ne poškoduje ali izgubi. Kot rečeno, sta to pogosto prodajalec ali kupec, lahko pa nastajajo enaki riziki, ki jih je treba zavarovati tudi v zvezi z drugimi pošiljkami blaga, npr. lastnik pošlje stvar v servis itd.

Sklenitelj zavarovanja sklene zavarovanje kot neposredni nosilec zavarovalnega interesa ali po pooblastilu nosilca zavarovalnega interesa ali iz obveznosti iz določenega pravnega razmerja (Ogorelec, 2004, str. 375).

V praksi kargo zavarovanja je sklenitelj zavarovanja špediter. Sklene ga v svojem imenu, vendar za račun naročnika. V zavarovanju karga je torej pomembno, od kod naprej je tveganje transporta blaga na določenem subjektu. Običajno je to, kot rečeno prodajalec ali kupec.

4.2.2 Domače in mednarodno kargo zavarovanje

V domačem in mednarodnem kargu se sklepajo posamična zavarovanja in splošna zavarovanja.

Oblika zavarovanja	Domače kargo zavarovanje	Mednarodno kargo zavarovanje
Posamično zavarovanje	Zavarovanje s posamičnimi policami	Zavarovanje s posamičnimi policami
Splošno zavarovanje	Zavarovanje z generalno polico	Zavarovanje s pogodbo o odprtem kritju

Tabela 2: Oblike zavarovanja
(Ogorelc, 2004, str. 385)

Generalna polica za zavarovanje pošiljk v domačem transportu krije vse pošiljke, ki se prevažajo na zavarovančevo tveganje. Velja za vse vrste transporta in tudi za prevoze s traktorji, vprežnimi vozovi ter za prenose stvari s človeškimi rokami. Premik tovora pa mora biti opravljen izven podjetja, sicer gre za notranji transport, ki ga generalna polica ne krije. Sestavni del police so pogoji za zavarovanje po

generalni polici. Zavarovanje krije vsa tveganja fizične izgube ali poškodbe (osnovni in dopolnilni riziki), pri prevozu z ladjo še prispevek v generalno havarijo in nagrado za reševanje.

V nobenem primeru zavarovatelj ne krije škode, ki nastane kot posledica (velja načelno za vse vrste kargo zavarovanja):

- naklepa ali grobe malomarnosti zavarovanca,
- neprimerne odprave blaga,
- neprimerne embalaže,
- skritih napak in lastnosti blaga,
- eksplozije in radiacije,
- vojnih rizikov in
- zakasnitve potovanja.

Prednost splošnega zavarovanja je v zavarovanju vseh pošiljk in ni potrebno prijavljati vsake pošiljke posebej.

Posamično polico uporabljamo kadar sklenitelj zavarovanja zavaruje vsako pošiljko posebej.

Možnosti zavarovanja s posamičnimi policami so:

- zavarovanje osnovnih rizikov,
- zavarovanje proti vsem rizikom AR (All Risks) ali
- razširjeno zavarovanje AR s posebnimi riziki.

Sklop klavzul AR krije osnovne in del dopolnilnih rizikov. Posamičnim in generalnim policam se dodajajo posebni pogoji, ki opredeljujejo tveganja, zavarovalni postopek in ravnanje s pošiljko med prevozom.

Analogno generalni polici imamo v mednarodnem transportnem zavarovanju pogodbo o odprtem kritju. Po tej pogodbi so pošiljke zavarovane proti vsem rizikom – AR, razen če zavarovanec z zavarovalno prijavo ne zahteva širšega oziroma ožjega kritja.

Posamična polica v mednarodnem kopenskem kargu pokriva:

- osnovne rizike,
- proti vsem rizikom (AR) ali
- razširjeno zavarovanje proti vsem rizikom.

Tudi v mednarodnem kopenskem kargu lahko dodamo pogodbam o odprtem pokritju oziroma posamičnim policam dodatne klavzule oziroma posebne pogoje.

V mednarodnem kargo zavarovanju se lahko zavarujejo tudi vojni in politični riziki, posameznim kritjem se dodajajo sklopi klavzul »vojne klavzule instituta« in »klavzula instituta za stavke« (Ogorelc, 2004, str. 387).

4.3 KASKO

Kasko zavarovanje je zavarovanje za premoženjsko škodo na prevoznih sredstvih. Stroka deli trg kasko zavarovanja na trg pomorskega, rečnega, letalskega in kopenskega zavarovanja.

V pomorskem kasku so predmet zavarovanja: trup ladje, motorji ladje, naprave in oprema, zaloge goriva, hrane ter pijače za posadko in drugi ladijski materiali.

Pri letalskem kasku je zavarovano letalo in njegova oprema. Zavarovanje se lahko sklene tudi za določeno potovanje. Iz zavarovanja se krijejo tudi vsi stroški, ki so bili upravičeni zaradi reševanja letala, in stroški prevoza poškodovanega letala do kraja popravila.

Zavarujemo lahko vse vrste motornih in priključnih vozil na kopnem, samohodne delovne stroje ter druga samohodna sredstva. Zavarovanje lahko sklenemo za vse nevarnosti, ki so predvidene v pravilih (celotno kasko zavarovanje) in za določene nevarnosti (delno kasko zavarovanje).

Pri celotnem kasko zavarovanju je zavarovatelj dolžan nadomestiti škodo, ki je nastala zaradi kraje, uničenja, izginotja vozila, tatvin delov ali standardnega orodja, ki je nastala zaradi prometne nesreče, požara, eksplozije zunaj vozila, nevihte, toče, snežnih plazov, potresa, kraje.

Vozilo lahko zavarujemo samo od določenih nevarnostih, t. i. delni kasko. Delni kasko lahko sklenemo v obliki »kjerkoli« ali »le v stanju mirovanja«. Poslovna praksa je razvila tudi delitev na osnovno delno in razširjeno delno kasko zavarovanje. S temi zavarovanji so zajeti določeni riziki celotnega kasko zavarovanja. Izključene so npr. prometne nesreče, zlonamerna dejanja, a npr. v času mirovanja nikakor ni zajet riziko nezakonitega odvzema vozila z namero da se uporabi za vožnjo »posojilo«.

Razširjeno delno kasko zavarovanje zajema rizike osnovnega delnega kasko zavarovanja z vključenim rizikom prometne nesreče in pogonske škode, če so posledice kraje in »posojila« vozila. Zajeti sta tudi škoda zaradi uničenja stekla in škoda povzročena z napadom divje ali domače živali.

Pri celotnem kasko zavarovanju lahko zavarujemo različne naprave na vozilu.

5 ŠKODE V TRANSPORTNEM ZAVAROVANJU

Škoda v transportnem zavarovanju je nastanek škodnega dogodka, ki je povzročil materialno škodo in izgubo zavarovanega predmeta, kot nastale stroške zaradi realizacije zavarovanega primera – rizika. S pojmom transportna škoda se označuje fizično poškodovanje ali izguba tovora in stroški, ki so pri tem nastali.

Pri transportnem zavarovanju se zavarovalni primeri lahko krijejo po vzrokih (rizikih), po posledicah (škodah) ali kombinirano.

Z zavarovanjem po vzrokih so krite vse škode kot posledice uresničitve zavarovanih rizikov. Dogovori se lahko zavarovanje le posameznih rizikov (named perils) ali vseh rizikov (all risks). Glede na posledice (škode) pa je možno zavarovati samo popolno izgubo (total loss only) ali vse škode (all loss or damage).

Zavarovalnica ne odgovarja za škodo, ki je povzročena namenoma. Zavarovanje tudi ne krije škod, ki izvirajo iz napak stvari ali so bile povzročene v vojnih operacijah in uporih. Po dogovoru pa lahko zavarovalnica zavaruje tudi takšne škode.

Ena od karakteristik transportnega zavarovanja je obstoj različnih kategorij škod (Marović, 1989, str. 262):

1. dejanska popolna izguba tovora,
2. izvedena popolna izguba tovora,
3. skupne (generalne) havarije,
4. zasebne (praktikularne) havarije,
5. nagrade za reševanje,
6. razni zasebni (praktikularni) stroški,
7. obveznost plačila tretjim osebam.

5.1 DEJANSKA POPOLNA IZGUBA – ACTUAL TOTAL LOSS

Dejanska popolna izguba (actual total loss) tovora oz. pošiljke je fizična izguba zaradi uničenja ali izginotja celotne zavarovane pošiljke. Pod popolno izgubo se šteje tudi, ko je blago izgubilo vse uporabne vrednosti za namen, za katerega je bilo namenjeno (Marović, 1989, str. 262 in nasl.).

Do dejanske popolne izgube lahko pride v naslednjih primerih:

- uničenje celotnega tovora brez možnosti, da tovor rešimo,
- poškodba blaga, tako da preneha biti stvar svoje vrste,
- izginotje zavarovanega predmeta,
- če je zavarovanec prikrajšan za zavarovani predmet brez možnosti, da bi z njim ponovno razpolagal.

5.2 IZVEDENA (KONSTRUKTIVNA) POPOLNA IZGUBA – CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

Izvedena (konstruktivna) popolna izguba, pri kateri gre za ekonomsko izgubo zavarovanega predmeta. Izvedena popolna izguba nastane, ko predmet ni popolnoma fizično uničen, vendar so posledice nastopa zavarovanega rizika takšne narave in obsega, da bi stroški popravila presegli njegovo dejansko vrednost.

Izvedena popolna izguba daje posledično zavarovancu pravico zahtevati izplačilo zavarovalnice, kot da bi nastala dejanska popolna izguba, vendar mora to pisno zahtevati od zavarovalnice v roku dveh mesecev od dneva, ko je izvedel za okoliščine, na katere opira svojo pravico, in to zahtevo tudi obrazložiti.

5.3 SKUPNE (GENERALNE) HAVARIJE

Skupno ali generalno havarijo opredeljuje stroka kot materialno škodo in stroške kot posledico odmetavanja ter žrtvovanja za skupno rešitev.

Da bi se škoda štela kot generalna havarija morajo biti izpolnjene naslednje predpostavke:

- izrednost škode ali stroškov,
- namernost in razumnost dejanja skupne havarije,
- skupna rešitev ali skupna korist, ki izvira iz dejanja skupne havarije,
- obstoj skupne nevarnosti,
- škode in stroški morajo biti direktna posledica dejanja skupne havarije.

5.4 ZASEBNE (PRAKTIKULARNE) HAVARIJE

Pod zasebnimi ali praktikularnimi havarijami štejemo škode, ki nastanejo pod vplivom nepredvidenih okoliščin, in ki so povzročile delne izgube in škode na blagu, ki jih v celoti krije lastnik blaga, če je blago kargo zavarovano, pa zavarovalnica.

Tveganja, ki se tu ponavadi pojavljajo, so: nesreča, izguba ali uničenje tovora zaradi nevihte (Marović, 1989, str. 263).

5.5 NAGRADA ZA REŠEVANJE (SALVAGE CHARGES)

Splošno sprejeto načelo je, da za uspešno reševanje ladje in/ali tovora pripada reševalcu pravična nagrada. Ta vrsta nagrade je tudi posebej konvencijsko urejena.

Karakteristike pomorskega reševanja so: pomoč zagotovi ladja ladji oz. se pomaga ljudem in tovoru, če so v nevarnosti, pri čemer pa se pomoč zagotavlja brez poprejšnjega dogovora in kot že rečeno, zanjo pripada nagrada.

5.6 ZASEBNI (PRAKTIKULARNI) STROŠKI

Pravo transportnega zavarovanja pozna kot posebno kategorijo škod tudi stroške, ki jih je utrpel zavarovanec zaradi nastanka zavarovalnega primera.

Ti primeri so razvrščeni v tri skupine:

- a) reševalni stroški so stroški, ki jih je povzročil zavarovanec zaradi preprečevanja nastanka škode ali za zmanjšanje že nastale škode;
- b) stroški, povzročeni z nastankom zavarovalnega primera, pri čemer se le-ti povrnejo iz zavarovanja le, če so v neposredni zvezi z nastankom zavarovalnega primera, ne pa tudi, če so to samo posredni stroški;
- c) stroški ugotavljanja in likvidacije škode, kjer pa gre za stroške, ki so nujni za ugotovitve vseh elementov v zvezi z nastankom škode in so pomembni za ugotovitev obveznosti zavarovalnice za izplačilo zavarovalnine.

5.7 OBVEZNOST ZA PLAČILO TRETJIM OSEBAM

Obveznosti zavarovanca za povrnitev škode njegovim pogodbenim strankam in tretjim osebam niso krite z zavarovanjem, razen če je to posebej določeno. Npr. če zaradi nepravilnega pakiranja blaga pride do škode na drugem blagu, obveznosti lastnika blaga, da to škodo povrne tretjim osebam, niso krite z zavarovanjem, razen če takšne škode niso krite s posebnim zavarovanjem odgovornosti za povzročeno škodo tretjim osebam.

V pomorskem transportu je to posebej določeno, in sicer z zavarovanjem odgovornosti do tretjih oseb po posebni zavarovalni polici, ki jo literatura omenja kot klavzulo o nesreči z obojestransko krivdo (Both to blame collision clause).

6 OSNOVNE KARAKTERISTIKE CESTNEGA TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Osnovna dejavnost transporta je opravljanje storitev premeščanja blaga, ljudi in informacij z enega mesta na drugo.

Cestni transport ima manjše zmogljivosti, glavna prednost je možnost prevoza blaga do uporabnika brez pretovarjanja, oz. uporaba enega prevoznega sredstva. Pomembni prednosti sta hitrost in varnost. Zaradi direktnega prevoza odpadejo vse vmesne manipulacije, zmanjšuje se možnost izgube tovora in poškodbe.

Glede na pomembno vlogo transporta v narodnem gospodarstvu ga je treba razvijati celovito in vzporedno z drugimi gospodarskimi dejavnostmi. Razvoj transportne dejavnosti začrtati v razvojni politiki. Potrebno je skrbno proučevanje transportne infrastrukture, še zlasti z vidika ocenjevanja učinkovitosti investicij v transportni sistem (Ogorelc, 2004, str. 18).

Za zavarovanje kot gospodarsko institucijo so značilne:

- ogroženost pred nevarnostjo,
- možnost organiziranja gospodarskega varstva,
- možnost doseganja gospodarske varnosti,
- združevanje po načelih vzajemnosti in solidarnosti,
- sistematičnost in množičnost dejavnosti ter
- izravnavanje gospodarskih nevarnosti.

Pri cestnem transportnem zavarovanju ne obstaja formular police z vnaprej temeljito natančno določenimi pogoji tako, da bi bili v primeru njihove uresnitve vnaprej določeni vsi elementi zavarovanja. Police, ki se uporabljajo pri cestnem transportnem zavarovanju, so obrazci brez tiskanih določb. Elementi zavarovanja se vnašajo v polico v odvisnosti od vrste zavarovanja, oziroma rizika, na katero se zavarovanje nanaša. Ob sklepanju zavarovanja se polici dodajo določbe, ki se nanašajo na konkretno zavarovanje (Marović, 1989, str. 293).

Pri cestnem transportnem zavarovanju obstajajo v praksi velike razlike, ne le med državami, temveč tudi znotraj države ter med zavarovalnicami. Vendar pa splošna načela in principi o pogodbi o zavarovanju veljajo za ostala transportna zavarovanja cestnega in zračnega transporta.

6.1 CESTNO ZAVAROVANJE V DOMAČEM IN MEDNARODNEM TRANSPORTU

Temeljni smoter transportnega zavarovanja je ustvarjanje ekonomske varnosti zavarovalnih subjektov. To so uporabniki transportnih storitev, organizatorji transportnega procesa in izvajalci logističnih storitev.

Osnovni elementi pogodbe, ki je bila zaključena po generalni polici, so:

- zavarovani predmet,
- trajanje zavarovanja,
- zavarovanje nevarnosti – riziki,
- zavarovana vrednost,
- osnova za izračun premij,
- rok za prijavo in plačilo premij,
- določitev odškodnine,
- višina odškodnine in likvidacija škode in podobno (Marović, 1989, str. 295).

Po generalni polici so pokriti vsi riziki fizične izgube ali poškodbe zavarovanih stvari. Niso pa pokrite poškodbe, ki so nastale zaradi:

- vremenskih razmer,
- okvare, eksplozije blaga, vrenja, vžiga,
- napihovanja konzerv in poškodbe etiket,
- pobega, smrti ter zakol živali v nujnih primerih,
- nepojasnenega manjka,
- oksidacije, rje, korozije,
- zloma notranjih delov elektronike, luči in podobno (Marović, 1989, str. 296).

Zavarovanja v mednarodnem transportu imajo nekatere posebnosti, ki izhajajo iz:

- ekonomskih, tehnoloških in pravnih značilnosti mednarodnega transporta,
- ekonomske politike držav in
- iz zahtev mednarodne menjave nasploh.

Posebne značilnosti v mednarodnem transportnem zavarovanju poizkušamo razvrščati po naslednjih skupinah:

- ❖ zavarovalno-tehnični vidik: velike vrednosti zavarovalnih objektov, intenzivnost nevarnih dogodkov, številne in posebne vrste nevarnosti, potreba po izravnavanju nevarnosti na mednarodnem zavarovalnem trgu,

- ❖ transportno-tehnološki vidik: številni izvajalci transportnega/logističnega procesa, posebne zahteve glede embalaže, pogodbene kontrole blaga, režima prevoza ipd.,
- ❖ finančni vidik: odgovornost prevoznika in drugih udeležencev transportnega procesa, upoštevanje določil mednarodnih konvencij v transportu,
- ❖ narodnogospodarski vidik: protekcionizem ekonomske politike, upoštevanje določil nacionalnih zakonodaj.

Navedene značilnosti je potrebno upoštevati pri sklepanju zavarovanja, izbiri širine kritja zavarovalnice, določanju zavarovalne vsote in drugih zavarovalnih elementov. Vplivajo pa tudi na izbiro oblike in vrste zavarovanja.

Razpoložljivi podatki kažejo, da je v mednarodnem transportu pretežni del tovora zavarovan in to mora biti tudi ključna usmeritev vseh, ki imajo zavarovalni interes na področju transporta blaga tudi v prihodnje.

7 POZAVAROVANJE

V današnjem svetu je gotovo, da ne obstaja riziko, ki grozi delnemu ali popolnemu uničenju materialnih dobrin, ki ga ne bi mogli zaščititi z zavarovanjem.

Najenostavneje povedano, je pozavarovanje zavarovanje zavarovalnic. Gre torej tudi za obliko zunanje izravnave nevarnosti, ko zavarovalnica tisti delež rizika, ki presega njen lastni delež, prenese na druge zavarovalnice, ki s tem postanejo »pozavarovalnice«, s tem seveda, da jim odstopi tudi ustrezni delež zavarovalne premije (Pirš, 2000, str. 25).

Bistveni predmet pozavarovanja je nevarnost, ki jo prevzame pozavarovalnica za originalni, izvorni ali prvobitni riziko.

Zavarovalnico, ki se pozavaruje, imenujemo cedent, zavarovanje, ki se odstopa v pozavarovanje, pa cesija.

Pozavarovalnica ima seveda prav tako določene maksimalne lastne deleže izravnave in lahko riziko, ki še vedno presega njene kapacitete, plasira še naprej v pozavarovanje – t. i. retrocesija (Pirš, 2000, str. 25).

Značilno za pozavarovanja je, da med pozavarovateljem in zavarovancem ne obstaja nikakršno pravno niti ekonomsko razmerje. (B. Marović, str. 328). Zavarovanec je v poslovnem razmerju samo s prvo zavarovalnico in se praviloma ne spušča v vprašanje pozavarovanja. Pri pozavarovanju prevzame zavarovalnica celotno konkretno nevarnost, sama pa zavaruje del prevzete nevarnosti pri drugi

zavarovalnici – pozavarovalnici. Tudi pozavarovalnica lahko prenese del nevarnosti še na druge pozavarovalnice, dokler ni vsa nevarnost pokrita.

V pozavarovalno pogodbo običajno vnesejo t. i. »Claims Cooperation Clause« klavzulo o sodelovanju pri likvidaciji škode, po kateri ima pozavarovalnica pravico do odločanja glede likvidacije škode in izplačila zavarovalnine.

Institucija zavarovanja je v bistvu ekonomsko-pravna kategorija, tako da ima s pozavarovanjem enake lastnosti.

Po obliki pogodbenih odnosov se pozavarovanje deli na prostovoljno in obvezno.

Pri prostovoljnem (fakultativnem) pozavarovanju zavarovalnica zahteva od pozavarovalnice ponudbo, ki je lahko le informativna ali pa obvezujoča. Pozavarovalnica dobi s tem še pred pričetkom pozavarovanja vse podatke o riziku, ki naj bi ga prevzela, in se o tem svobodno odloči. Pozavarovanje prične veljati, ko zavarovalnica dobi pristanek pozavarovalnice.

Pri obveznem (obligatornem) pozavarovanju pa se sklene pogodba, ki točno opiše zajete zavarovalne vrste, deleže partnerja, in obseg pozavarovanja. Pozavarovalnica je dolžna take rizike prevzeti, kar pomeni, da prevzema določen delež portfelja zavarovalnice. S tem se vzpostavi avtomatizem izravnave nevarnosti, zavarovalnica lahko ažurno dostavlja ponudbe potencialnim zavarovancem, kar je pri dinamiki kargo zavarovanja še posebej pomembno za konkurenčnost zavarovalnice.

Vmesna oblika pa je fakultativno-obligatorna pogodba (open cover), po kateri mora cedent določene rizike oddati v pozavarovanje, pozavarovalnica pa je dolžna te rizike sprejeti.

Po tehnični strani pa se pozavarovanja delijo na proporcionalna in neproporcionalna.

Proporcionalna pozavarovanja temeljijo na zavarovalni vsoti in premiji. Poznamo dve obliki proporcionalnih pozavarovanj: kvotno pozavarovanje in vsotno presežkovno pozavarovanje.

Pri kvotnem pozavarovanju se vnaprej določi odstotek, v katerem se določijo premije in tudi škode med zavarovalnico in pozavarovalnico. Način obračuna je zelo enostaven, vendar gredo v pozavarovanje tudi dobri, razpršeni riziki. Če obstajajo veliki riziki za zavarovalnico, nevarnost velike izgube ni v celoti odstranjena.

Pri vsotnem presežkovnem pozavarovanju cedent določi svoj lastni delež, presežek pa preda pozavarovalnici. Portfelj zavarovalnice se homogenizira, ker so vsi presežki predani pozavarovalnici, vendar pa to pomeni velik odliv tehnične premije. Tako pozavarovanje uporabljamo v pozavarovanju plovnih objektov in letal.

Neporocionalna pozavarovanja pa delimo na: škodno presežkovno pozavarovanje, pozavarovanje na drugi riziko in pozavarovanje letnega presežka škod.

Pri škodnem presežkovnem pozavarovanju (excess of loss) se cedent zavaruje le pred velikimi škodami, pozavarovalnica pa krije le presežek preko vnaprej določene vsote škode ne glede na sklenjene zavarovalne police. Nad prioriteto prevzame pozavarovalnica svoj delež v enem ali več slojih. To zavarovanje je zelo primerno, ko gre za nehomogen portfelj, npr. pri zavarovanju blaga na prevozu in pri odgovornostnih zavarovanjih. Težava pa je pri določitvi ustrezne pozavarovalne premije – to lahko strokovno določijo le velike pozavarovalnice s široko bazo statičnih podatkov in ustreznimi strokovnjaki.

Pozavarovanje na drugi riziko velja le za škode, ki nastanejo na podlagi ene zavarovalne police, s čimer se to pozavarovanje razlikuje od škodno-presežkovnega pozavarovanja.

Pri pozavarovanju letnega presežka škod (stop loss) krije pozavarovalnica del škode, ki odpade na razmerje med pobrano tehnično premijo in izplačanimi odškodninami. Takšen način se uporablja predvsem pri zavarovanju proti toči (Pirš, 2000, str. 26 in nasl.)

8 POGODBA O ZAVAROVANJU OBRATOVALNEGA ZASTOJA

Transport je ključnega pomena kot podporna funkcija praktično vsem gospodarskim dejavnostim. V primeru škode na blagu med prevozom ali zamude v prevozu nastane dodatna škoda, ki je ne pokrije niti zavarovanje prevoznikove odgovornosti niti kargo zavarovanje. Tu mislimo na odškodninsko odgovornost do poslovnih partnerjev ne le v primeru raznih zamud z dostavo blaga, ampak tudi zaradi obratovalnega zastoja. Gre za primere, ko je uničeno blago po principu nabave just in time namenjeno vgradnji in se proizvodni proces zaradi uresničitve transportnega rizika ustavi.

Tudi za te primere pa nam zavarovalnice ponujajo razne oblike zavarovanja obratovalnega zastoja. Po podatkih zavarovalnic (npr. Wiener Städtische) ta oblika

zavarovanja ni posebej razširjena med malimi podjetji, čeprav lahko predstavlja rešitev podjetja in njegove prihodnosti v primerih, ko zaradi obratovalnega zastoja ne more poslovati. Zavarovanje obratovalnega zastoja pokriva fiksne stroške po škodi, ki nastajajo neodvisno od poslovnega procesa in ki jih mora podjetje pokriti kljub obratovalnemu zastoju. Zavarovanje obratovalnega zastoja vključuje tudi pokrivanje izgubljenega dobička, ki se izplačuje v določeni dobi, odvisno od dogovora, npr. 3, 9, 12 mesecev idr.

9 ANALIZA ŠKODNIH PRIMEROV – NA KAJ MORAMO POSEBEJ PAZITI V PRAKSI

V nadaljevanju bomo z analizo nekaterih izbranih primerov iz prakse (Vir: Gospodarska zbornica Slovenije) opozorili na problem neustreznega transportnega zavarovanja, predvsem na odsotnost ustreznega kargo zavarovanja.

PRIMER 1:

Slovensko podjetje je od nemškega prodajalca kupilo 50 osebnih vozil po klavzuli FCA, skladišče tovarne, hala A XY, Incoterms 2010. Dogovorjeno je bilo, da bodo prodajalčevi delavci naložili vozila na prevozno sredstvo kupčevega prevoznika, in sicer v skladiščni hali A, 15. maja 2011 do 17. ure. Tistega dne je prišlo 150 km pred Münchnom do peturne popolne zapore avtoceste zaradi nesreče. Prevoznik, ki bi moral prevzeti avtomobile, je prispel do prodajalčevega skladišča šele ob 19. uri, takrat pa je bilo skladišče že zaprto. Kupec je imel sklenjeno kargo zavarovanje od naložitve vozil na prevozno sredstvo do konca razkladanja v namembnem kraju. Ponoči je v hali A izbruhnil požar in uničil vseh 30 vozil v tej hali. Prodajalec se je skliceval na kupčevo prevzemno zamudo, zaradi česar je nevarnost za poškodbo vozil ob 17. uri prešla nanj. Kupec je temu ugovarjal, češ da je zamudil zaradi višje sile in da bi mu kupec lahko dobavil vozila iz hale B, ki niso bila poškodovana.

Pri analizi tega primera moramo najprej izhajati iz dobrega poznavanja trgovinskih klavzul Incoterms, ki so kot zbirka poslovnih običajev svetovni standard glede vprašanj prehoda rizika s prodajalca na kupca, ki je vedno vezan na trenutek dobave blaga. Po klavzuli FCA, točka A4, je dobava končana in nevarnost za blago po točki A-5 preide s prodajalca na kupca, ko kupec v skladu s prodajno pogodbo v danem roku ali določenega dne naloži blago na prevozno sredstvo, ki ga priskrbi kupec. Vendar pa se moramo zavedati, da lahko pride tudi do učinka dobave in do predčasnega prehoda rizika, če kupec blaga pravočasno ne prevzame. V analiziranem primeru so bili avtomobili že označeni za kupca in so čakali na prihod kupčevega vozila. Iz že povedanega v diplomski nalogi glede vprašanja, katera

stranka ima zavarovalni interes, lahko takoj ugotovimo, da je imel prodajalec zavarovalni interes v primeru požara v skladišču le do trenutka dobave, torej ko bi bilo blago naloženo na kupčevo prevozno sredstvo ali do trenutka, ko bi moralo biti naloženo, pa to ni bilo mogoče, ker je kupčev prevoznik zamudil. Kupec je imel pomanjkljivo sklenjeno kargo zavarovanje, in sicer šele od naložitve avtomobilov na kamion, ni pa računal s tem, da lahko njegov prevoznik zamudi in pride do prehoda nevarnosti za uničenje avtomobilov, npr. zaradi požara, nanj že od trenutka zamude prevzema naprej. Avtomobili so bili že označeni kot avtomobili za konkretnega kupca, zato kupec v takšnem primeru tudi ne more zahtevati druga vozila, ki v požaru niso bila poškodovana. Prav tako se ne more sklicevati na zastoje v prometu, ker to ne sodi v neke nepričakovane dogodke v smislu višje sile. Ta in podobni primeri potrjujejo, da je najbolj priporočljivo, če se sklene zavarovalna polica warehouse to warehouse, kar bi pomenilo, da bi bil v tem primeru kupčev zavarovalni interes pokrit od trenutka zamude na prevzemu, dokler je blago še v skladišču prodajalca in vso pot, dokler ne pride do skladišča kupca.

PRIMER 2:

Voznik kamiona, ki je v imenu kupca po klavzuli EXW, skladišče tovarne XY Ljubljana, Incoterms 2010, v prodajalčevem skladišču prevzel dobavo 500 transformatorjev na paletah, je zaprosil delavca prodajalčevega skladišča, če mu lahko zaradi okvare dvigala na kamionu pomaga nalagati palete z viličarjem iz prodajalčevega skladišča. Delavec ni bil vajen dela na tistem viličarju in ena od palet je padla z dveh metrov na tla, tako da je bilo pet transformatorjev poškodovanih. Kupec je zahteval od prodajalca, da mu jih zamenja.

Tudi v tem primeru kupec ni uspel s svojim zahtevkom, ker je po klavzuli EXW Incoterms nevarnost za nakladanje blaga na kupčevo prevozno sredstvo na strani kupca. Prodajalčev delavec je kupcu le pomagal nakladati, vendar je to delal na kupčev riziko. Prevoznik pa je imel v tem primeru urejeno vsaj kasko zavarovanje, ki mu je pokrilo škodo na vozilu, ki je prav tako nastala, ker je del blaga udaril na stranico kamiona.

PRIMER 3

Proizvajalec je kupcu v Južnoafriški republiki prodal z uporabo klavzule CFR, pristanišče Durban, Incoterms 2010, 5000 računalnikov. Med plovbo je prišlo do vdora vode v ladijsko skladišče in zalilo kontejnerje, v katerih so bili tudi ti računalniki ter jih uničilo. V zvezi z uporabo te klavzule se je postavilo vprašanje, kakšna je njihova vloga pri uveljavljanju odškodninskega zahtevka kupca zoper

ladjarja. Odgovor je, da Incoterms tega vprašanja ne razrešujejo. Po klavzuli CFR je dobava izvršena in riziko preide na kupca v trenutku, ko prodajalec postavi blago na ladijski krov. Od tu dalje riziko za naključno uničenje blaga, za njegov stik z vodo itd., že nosi kupec, čeprav sam nima neposredne fizične kontrole nad blagom. Tako je ključnega pomena, da blago ustrezno kargo zavaruje, kar pa se iz razlogov varčevanja ni zgodilo. Kupec je računal na solidnost ladjarja, ker sta se o izboru ladje dogovorila s prodajalcem. Poleg tega je kupec računal na odškodninsko odgovornost ladjarja, ki pa je od vseh vrst transporta najbolj omejena z mednarodno konvencijo. V navedenem primeru bi bil ladjar sicer odškodninsko odgovoren, ker je zanemaril popravilo razpoke na ladji, vendar so bili računalniki pakirani v posebne zaboje kot enote tovara v kontejnerjih, odškodnina za enoto tovara pa je po Haško-visbijskih pravilih omejena na 666,67 SDR na enoto poškodovanega, manjkajočega ali izgubljenega ali z zamudo izročene tovara oziroma 2 SDR po kilogramu bruto teže blaga, kar pa ni moglo pokriti vrednosti dragih računalnikov. To je dober primer, kako nespametno je bilo, da kupec ni blaga kargo zavaroval. Na sploh pa je pri ladijskih prevozih zaradi velike vrednosti blaga in številnih rizikov v praksi tudi največ pozavarovanj, ki smo jih tudi predstavili v nalogi. V takšnih primerih bi bilo zelo koristno tudi zavarovanje za primer obratovalnega zastoja, česar pa kupec tudi ni izbral in ni mogel zmanjšati posredne škode, ki je nastala zaradi nemožnosti pravočasne dostave računalnikov svojim kupcem v Južnoafriški republiki.

PRIMER 4:

V sklopu tega primera pa se kratko ustavimo pri nekaj primerih gospodarskega kriminala. Pošiljatelji, prodajalci, kupci in prevozniki morajo računati z njegovim razmahom tudi med transportom blaga. V praksi se npr. dogaja, da storilci kaznivih dejanj »opozarjajo« voznika na poškodbo vozila ali na odprt kamion oziroma na poskus vloma v kamion, voznik nato zapusti vozilo, vmes, ko si z neznancem želi ogledati škodo ali preveriti stanje, pa neznančev sodelavec skoči v vozilo in ga odpelje ali pa ga neznančevi sodelavci onesposobijo ter ukradejo kamion s tovorom ali tovor oz. njegov del. Seveda obstajajo še drugi načini, storilci imajo neizčrpno domišljijo. V logističnem procesu je treba biti nasploh še posebej previden pri oceni bonitete prevozniškega podjetja, ko gre za nove poslovne stike. Nove stranke, s katerimi naj bi začeli poslovno sodelovati, je treba preveriti z več vidikov: davčne številke – na EU.VIES, ali pa njihov obstoj preko Business Directory – PIRS (Poslovni informator Republike Slovenije), preveriti je treba tudi sedež podjetja preko Google Street View – lokacije so včasih prav neverjetne, tudi prazno polje, zapuščena skladišča, stanovanjski bloki ipd. Zahtevati in preveriti je nadalje treba transportne licence pri izdajateljih v matični državi in potrdila o zavarovanju pri zavarovalnici, ki je certifikat izdala, če je premija plačana ter če je še v veljavi, kdaj je bilo sklenjeno zavarovanje in koliko časa je njen zavarovanec idr. Ob predaji tovara na prevoz naj predstavnik pošiljatelja zahteva originalni tovorni nalog od

voznika, preveri naj identiteto voznika in ali podpis na CMR ustreza podpisu na osebni izkaznici idr. Posebej je treba biti pozoren, ko prevoznik oz. ponudnik prevoznih storitev sprašuje po vrednosti tovora ali njegovih lastnostih in tik pred odpremo zamenja kamion ali voznika. V teh primerih je bolje izbrati drugega prevoznika z neoporečno boniteto.

10 ANKETA MED ŠTUDENTI LOGISTIČNEGA INŽENIRSTVA

Predpostavili smo, da vsak študent logističnega inženirstva želi odpreti svoje podjetje. Koliko študenti v odstotkih razumejo transportno zavarovanje in katero obliko bi izbrali, smo preverili z anketo, ki so jo izpolnili študenti šole B&B (Priloga1).

Rezultate smo predstavili v odstotkih. Iz njih izhaja, da študenti kar dobro razumejo transportno zavarovanje, pri čemer pa naj na tem mestu še posebej izpostavimo odnos do kargo zavarovanja. Za kargo zavarovanje bi se jih odločilo 38 %, za kasko 44 %, za obe vrsti pa 19 %.

11 ZAKLJUČKI

Namen diplomske naloge je bil preveriti pomen zavedanja naročnikov prevoza, prodajalcev in kupcev blaga, da morajo v logističnem procesu upoštevati mednarodne prevozne konvencije in nacionalne zakone, ki omejujejo odgovornost prevoznika za poškodbo, izgubo ali uničenje blaga in njegove izključitve odgovornosti za posredne škode, npr. izgubljeni dobiček, penale idr. S prikazom kompleksnosti različnih možnih rizikov in škod v transportu in oblik njihovega zavarovanja smo lahko iz prvega dela naloge prepoznali velik pomen zavedanja o teh tveganjih in glede odločanja za njihovo obvladovanje preko različnih zavarovalnih instrumentov.

Primeri iz prakse in anketa med študenti logističnega inženirstva, ki bodo v praksi najbolj poklicani za poznavanje rizikov v transportu, pa v drugem delu naloge potrjujejo, da bi bilo treba vprašanju transportnega zavarovanja, še posebej kargo zavarovanju, posvetiti več pozornosti.

Ko smo proučevali različne vrste možnih rizikov in škod v transportu blaga ter oblik transportnega zavarovanja in pozavarovanja, smo prišli do pomembnega zaključka, da je odgovornost prevoznika določena z različnimi mednarodnimi konvencijami in omejena tako, da obstajajo številne okoliščine, ki njegovo odgovornost izključujejo.

Kadar je odškodninsko odgovoren, pa je znesek odškodnine po konvencijah omejen tako, da nikakor ne more pokriti vse škode na tovoru. Prav tako smo ugotovili, da prevoznik ne odgovarja za razne oblike posrednih škod, npr. zaradi obratovalnega zastoja, za odškodnine, ki jih mora plačati za zamudo naročnik prevoza svojim poslovnim partnerjem, za penale, izgubljeni dobiček naročnika prevoza itd. Zato je kot eden bistvenih zaključkov naloge že omenjeno opozorilo o uporabi kargo zavarovanja in zavarovanja za primer obratovalnega zastoja, še zlasti, ko gre za velike vrednosti blaga oz. posla.

Nadaljnji zaključek se nanaša na premajhno zavedanje pomena zavarovalnega interesa, kjer gre za vprašanje, katera stranka ga nosi. Ugotovili smo, da tista stranka, ki nosi riziko za naključno uničenje ali poškodbo blaga. To pa je na primeru prodajne pogodbe prodajalec do trenutka dobave blaga kupcu, od trenutka dobave naprej, pa je riziko za naključno uničenje blaga, čeprav še ni pod fizično kontrolo kupca med prevozom, že na strani kupca. Zavarovalnica bo seveda krila škodni primer le tisti stranki, s katero je sklenila zavarovalno pogodbo in ki ima zavarovalni interes. Glede trenutka dobave in prehoda rizika za uničenje ali poškodbo blaga je zato nujno tudi dobro poznavanje trgovinskih klavzul Incoterms, ki smo jih prav tako omenjali v nalogi.

Izmed vseh zavarovalnih instrumentov smo v praktičnem delu naloge analizirali primere, s katerimi smo utemeljili, kako pomembna bi bila pravilna odločitev za kargo zavarovanje z ustreznim nivojem zavarovalnega kritja, še posebej izbira t.i. warehouse to warehouse zavarovalne police. Pri kargo zavarovanju namreč zavarovalnica zavarovancu neposredno krije celotno škodo na tovoru, ne glede na njen vzrok. Ima pa zavarovalnica seveda regresni zahtevek do povzročitelja škode.

Obravnavani primeri so tudi pokazali slabo poznavanje trgovinskih klavzul Incoterms, ki so svetovni standard v zvezi z vprašanjem dobave blaga kupcu in o tem, katera stranka nosi v določenem trenutku riziko za blago.

Iz odgovorov v anketi med študenti logističnega inženirstva pa sicer izhaja zavedanje o pomenu kargo zavarovanja, ki bi ga lahko še izboljšali, kot to velja za poslovno prakso na sploh.

Ti zaključki so tudi glavno sporočilo pričujoče diplomske naloge za izboljšanje upravljanja s transportnimi tveganji v praksi.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

- Aržek, Z., Badovinac, G. (1981). *Transport i osiguranje*. Zagreb: Izdavačko instruktivni biro
- Bjelić, M. (1998). *Zavarovanje in pozavarovanje*. Ljubljana: Art agencija
- Cvitanovič, N. *Transportna kargo zavarovanja*. Ljubljana: Gospodarski vestnik
- Dostal, I. (1976). *Transportno zavarovanje blaga, Kargo zavarovanje*. Ljubljana: Delavska univerza Borisa Kidriča
- Friedl, A. *Osnove transportnega prava z mednarodnimi konvencijami*, Interno študijsko gradivo VSŠ B&B Kranj, 2014.
- Kostadinović, S. (1985). *Transportno pravo*. Beograd: Viša železniška šola
- Logožar, K. (2002). *Mednarodno logistično poslovanje*. Maribor: Univerza v Mariboru
- Mađarić, J. (1975). *Špedicija (špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postopak)*. Zagreb: Saobraćajna tehnička škola
- Marović, B. (1989). *Međunarodni transport, špedicija*. Beograd: Nova knjiga
- Ogorelc, A. (2004). *Mednarodni transport in logistika*. Maribor: Univerza v Mariboru
- Pavliha, M. (2000). *Zavarovalno pravo*. Ljubljana: Gospodarski vestnik
- Pirš, A. (2000). *Transportno zavarovanje*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet
- Požar, D. (1972). *Zavarovanje blaga v transportu*. Maribor: Obzorja (v Ljubljani: Ljudska pravica)
- Požar, D. (1973). *Transport in transportno zavarovanje*. Maribor: Visoka ekonomsko komercialna šola
- Žohar, F. (2005). *Logistika in transport*. Celje: Visoka komercialna šola

Spletni naslovi:

- Zavarovalnica Triglav (2015). *Zavarovanje tovora med prevozom, kargo zavarovanje*. Pridobljeno 23. 11. 2015 z naslova http://www.triglav.si/zavarovanja/podjetja/transportna_zavarovanja/zavarovanje_tovora_med_prevozom_kargo_zavarovanje.
- Seminar SZZ (2017). *Prevare v prevozništvu*. Pridobljeno 9. 2. 2017 z naslova <http://www.zav-zdruzenje.si/wp-content/uploads/2016/10/Selan-Voglar-Margita-2016.pdf>.
- Dimić, D. (2011). *Zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem transportu*. Pridobljeno 10. 4. 2017 z naslova <https://www.bing.com/search?q=riziki+v+transportu&FORM=HDRSC1>.

Rojs, D. (2006). *Zavarovanje tovora v cestnem transportu v podjetju F. A. – Maik d.o.o.* Pridobljeno 15. 5. 2017 z naslova <http://old.epf.uni-mb.si/ediplome/pdfs/rojs-danijela.pdf>.

Vrtačnik, B. (2006). *Zakonska ureditev špedicijske dejavnosti v evropski uniji in v Sloveniji.* Pridobljeno 16. 5. 2017 z naslova <http://old.epf.uni-mb.si/ediplome/pdfs/vrtacnik-barbara.pdf>.

Koroš - Drofelnik, K. (2004). *Zavarovanje tovora v cestnem transportu na primeru podjetja Prevent d.d.* Pridobljeno 28. 5. 2017 z naslova <http://old.epf.uni-mb.si/ediplome/pdfs/koros-drofelnik-katja.pdf>.

Incoterms 2010. *Pravila ICC za uporabo trgovinskih klavzul v domači in mednarodni trgovini.* Ljubljana: GZS.

Primeri uporabe Incoterms v praksi. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.

PRILOGA 1

Predpostavili smo, da vsak študent želi odpreti svoje podjetje. Koliko v procentih študenti razumejo transportno zavarovanje, in koliko bi zavarovali ter na katero zavarovanje prisegajo? Na ta vprašanje smo poskušali dobiti odgovore z anketo, ki so jo izpolnili študenti šole B&B.

Rezultate smo predstavili v odstotkih.

Prvo vprašanje je bilo:

Vam je znana definicija transportnega zavarovanja?

Da – 75 %

Ne – 4 %

Drugo vprašanje:

Ali poznate koncept kargo zavarovanja?

Da – 56 %

Ne – 44 %

Tretje vprašanje:

Ali bi kot lastnik podjetja, ki se ukvarja s transportom, sklenili zavarovanje od osnovnih ali proti vsem tveganjem?

Osnovna tveganja – 38 %

Proti vsem tveganjem – 56 %

Oboje – 6 %

Četrto vprašanje:

Kot lastnik podjetja, ki se ukvarja s transportom, bi izbrali kargo/kasko zavarovanje?

Kargo – 38 %

Kasko – 44 %

Oboje – 19 %