



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: POSLOVNA LOGISTIKA

ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI V CESTNEM TRANSPORTU

Mentor: Drago Kajtezović Knez, mag.
Lektorica: Valentina Ofič, univ. dipl. angl.

Kandidat: Denis Dimić

Ljubljana, junij 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Dragu Kajtezović Knezu, mag.

Zahvaljujem se tudi lektorici Valentini Ofič, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Denis Dimić izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Draga Kajtezovića Kneza, mag.«

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

Dne: _____

Podpis: _____

POVZETEK

Tema za diplomsko nalogo izvira iz mojega zanimanja za področje zavarovanja blaga v transportu. V diplomskem delu poskušam prikazati pomen premoženjskega zavarovanja pošiljk v cestnem mednarodnem transportu in načine zavarovanja tovora v domačem in mednarodnem transportu.

Motiv za nalogo sem dobil pri celoviti organizaciji prevozov za komitente, ki jih zastopam, in njihovi interpretaciji zavarovanja blaga kot dodatnem strošku pri prevozu, ter ne kot zavarovanje, ki lahko hitro vpliva na obstoj podjetja ob nepredvidljivi nesreči.

V diplomski nalogi sem opisal Zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu, ki je ena od vrst zavarovanj tovora, ki se prevaža po cestah. Poleg tega sem za primerjavo in kot dodatno možnost opisal tudi dodatno kargo zavarovanje, ki je dodatna alternativa poslovnim subjektom kadar želijo imeti pošiljko popolnoma zavarovano. Z diplomsko nalogo sem predstavil kaj pomeni zavarovanje prevozniške odgovornosti, ter kaj sploh pomeni zavarovanje tovora v prometu.

Naloga sem se lotil postopoma. Najprej sem preučil pomen in vrste zavarovanj, vsa spoznanja pa sem kasneje poskušal prikazati na praktičnem primeru. Moja naloga je namenjena vsem tistim, ki jih zanima kako ima svoj tovor zavarovano podjetje, ki ne dopušča možnost izgube celotnega tovora ob primeru nesreče.

KLJUČNE BESEDE

- Kargo zavarovanje
- Zavarovanje prevozniške odgovornosti
- CMR tovorni list
- Odgovornost cestnega prevoznika
- Zavarovanje
- Škoda
- Riziko

ABSTRACT

The theme for my diploma thesis comes from my interest for the area of transport cargo insurance. In my diploma thesis I will try to show the importance of cargo insurance in road international transport and various cargo insurance in domestic and international transport.

The motive for this I got from the overall organization of services for clients that I represent, and their interpretation of cargo insurance being an additional cost of transport and not as something, which can quickly affect the existence of the entire company in the event of an unpredictable accident.

In my diploma thesis I have described the insurance carrier's responsibility. This is the type of insurance by which we can insure our cargo in road transport. In addition, I have described another option of transport insurance. This is additional cargo insurance which is an alternative for companies when they want to have their cargo fully insured. With my diploma thesis I have presented what the insurance carrier's responsibility is and what it securing the load in transport means.

I have set my task gradually. Firstly, I have examined the importance and types of insurance. All the conclusions I have later tried to show on a practical example. My work is for all those who are interested in seeing how a company has secured its cargo in the best possible way, and to eliminate the possibility of losing the majority of the cargo in the event of an accident.

KEY WORDS

- Cargo insurance
- The carrier's responsibility insurance
- CMR transport document
- Responsibility of the road transporter
- Insurance
- Damage
- Risk

Kazalo

1	UVOD	1
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA	1
1.2	NAMEN IN CILJ NALOGE	2
1.3	OMEJITEV NALOGE	2
1.4	METODOLOGIJA DELA	2
2	SPLOŠNO O ZAVAROVANJU	3
2.1	POMEN ZAVAROVANJA	3
2.2	NASTANEK ZAVAROVANJA IN KRATKA ZGODOVINA	4
2.3	PRAVNI VIRI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA	5
2.4	VRSTE ZAVAROVANJ V TRANSPORTU	6
2.5	VRSTE NEVARNOSTI	7
2.5.1	Osnovni riziki:	7
2.5.2	Dopolnilni riziki:	7
2.5.3	Posebni riziki	8
2.5.4	Riziki vojne in stavk (vojni in politični riziki)	8
2.6	OSNOVNI POJMI ZAVAROVANJA V TRANSPORTU	8
2.6.1	Zavarovanje:	8
2.6.2	Riziko (nevarnost):	9
2.6.3	Zavarovalni interes:	9
2.6.4	Zavarovalna vsota:	9
2.6.5	Predmet zavarovanja:	10
2.6.6	Zavarovalni primer:	10
2.6.7	Škoda in škodno dejanje:	10
2.6.8	Stvar, blago in tovor:	11
2.6.9	Prevoznik:	11
2.6.10	Pošiljatelj:	11
2.6.11	Prejemnik:	13
2.6.12	Upravičenec:	13
2.6.13	Odpravni kraj in nakladališče:	14
2.6.14	Namembni kraj in razkladališče:	14
3	ODGOVORNOST CESTNEGA PREVOZNIKA	15
3.1	OBSEG ODGOVORNOSTI	15
3.2	TRAJANJE ODGOVORNOSTI	16
3.3	ODGOVORNOST ZA IZGUBO IN POŠKODOVANJE POŠILJKE	18
3.4	ODGOVORNOST ZA ZAMUDO	19
3.5	RAZLOGI ZA OPROSTITEV ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA	20
3.5.1	Splošni oprostilni razlogi	21
3.5.2	Posebne nevarnosti	21
4	ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA	23
4.1	PREDMET ZAVAROVANJA	23
4.2	PRAVNA RAZMERJA	24
4.3	IZKLJUČITEV KRITJA	25
4.4	LIMIT KRITJA	25
5	OSNOVNE ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA	27
5.1	POJEM IN POMEN ZAVAROVANJA BLAGA	27

5.2	ZAVAROVALNI INTERES.....	27
5.3	SUBJEKTI IN ELEMENTI ZAVAROVANJA BLAGA	28
5.4	POGODBENE LISTINE IN DOKUMENTI	29
5.4.1	Tovorni list.....	29
5.4.2	Zavarovalna pogodba	29
5.4.3	Zavarovalna polica	31
5.5	VRSTE NEVARNOSTI	31
5.5.1	Osnovni riziki:.....	32
5.5.2	Dopolnilni riziki:	32
5.5.3	Posebni riziki.....	33
5.5.4	Riziki vojne in stavk (vojni in politični riziki).....	33
6	PRIMERJAVA ZAVAROVANJA PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI IN TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA BLAGA	34
6.1	ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA BLAGA MED PREVOZOM.....	34
6.2	ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI	34
6.3	RAZLIKE MED ZAVAROVANJEM BLAGA IN ZAVAROVANJEM PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI v cestnem transportu	35
6.4	ANALIZA PRAKTIČNIH PRIMEROV	39
7	ZAKLJUČEK	41
8	LITERATURA IN VIRI	43

1 UVOD

V sodobnem času spremlja vsak poslovni subjekt čedalje več dejavnosti, pri katerih je s svojim premoženjem nenehno izpostavljen različnim in številnim nevarnostim. S tem se seveda povečuje potreba po zagotovitvi določene varnosti, s čimer bi se izognili škodljivim posledicam, oziroma bi jih vsaj omilili.

Vsako podjetje ali samostojni podjetnik se zato poskuša zaščititi pred njimi in eno izmed takšnih sredstev je gotovo organizirano zavarovanje, ki se je v teku človeške zgodovine razvilo do takšne stopnje, da sedaj predstavlja v razvitih družbah eno od najpomembnejših gospodarskih dejavnosti, ki ne zagotavlja samo varnosti za posameznika, družino, podjetje itd., temveč tudi stabilnost gospodarstva. Po svoji vsebini je to zavarovanje precej samostojno in specifično, ter kljub vsakodnevni uporabi med zavarovanci še vedno premalo poznano. Med številnimi definicijami ki jih poznamo, v zavarovalni teoriji prevladuje mnenje, da ga je najprimerneje opredeliti z nam najbolj znano definicijo dr. Bonclja: "Zavarovanje je ustvarjanje gospodarske varnosti z izravnavanjem gospodarskih nevarnosti" (Boncelj, 1983, str.13).

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Transport tovora je logistično zahteven proces zavoljo velike količine tovora, ki se prevaža po svetu, in zaradi vse večjega obsega poslovanja "brez zalog" v mnogih tovarnah, ki zahteva do minute natančno dostavo.

Trgovci na osnovi varnosti, ki jo omogoča transportno zavarovanje, pristopajo k trgovskim operacijam z večjo samozavestjo in brez bojazni, da bodo zaradi večje ali popolne izgube ali poškodbe pošiljke doživeli finančni zlom.

Če upoštevamo, da pošiljka na svoji poti prehaja iz rok v roke različnih kupcev, voznikov, špediterjev, skladišč, pristanišč in drugih oseb z različnimi prevoznimi sredstvi, ki se pojavljajo v raznih fazah transporta, tedaj lahko računamo s poškodbami ali izgubami tovora. Pošiljke zavarovane pred transportnimi tveganji omogočajo moderni trgovini tisto varnost, katera je potrebna za nemoten razvoj.

Izrednega pomena je tako za prevoznika in špediterja, kot tudi za lastnika blaga ter seveda za zavarovalnico, ki zavaruje prevozniško odgovornost ali tisto, ki zavaruje premoženjske interese lastnika blaga na prevozu – zavarovanje blaga med prevozom. S tem se zavedajo vsak svoje odgovornosti, pravic in obveznosti glede izvedbe prevozne pogodbe, ter s tem v zvezi kdaj in v kolikšnem obsegu odgovarjajo v primerih izgube ali poškodovanja blaga in zamude pri prevozu. Le tako lahko ocenijo svoja poslovna tveganja in se odločijo za sklenitev zavarovanja s primernim zavarovalnim kritjem.

Podjetja se danes vedno bolj zavedajo, da je pri današnji gostoti tovarnega prometa, prometnih nezgod ter občutljivosti določenih vrst blaga neracionalno prevažati tovor brez ustreznega zavarovanja.

1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE

Namen diplomske naloge je preučiti vrste zavarovanj tovora v domačem in tujem prometu in dati poseben poudarek na obliko zavarovanja prevozniške odgovornosti v cestnem prometu. Transportno zavarovanje igra pomembno vlogo v mednarodni menjavi blaga in storitev in je zato element nacionalne gospodarske politike.

1.3 OMEJITEV NALOGE

Logistika in miselnost v slovenskih podjetjih je v primerjavi s tujimi konkurenčnimi podjetji še vedno v zaostanku.

Kljub predpostavki, da se bo naša država ob vstopu v EU morala vse bolj prilagajati ostalim državam članicam in njeni transportni politiki, se le to ni zgodilo v takšni meri kot smo si to želeli.

V diplomski nalogi sem se omejil na področje zavarovanja prevozniške odgovornosti v cestnem prometu kot pomembnem spremljevalnem elementu logistične dejavnosti, ki sem ga primerjal z zavarovanjem blaga med prevozom.

1.4 METODOLOGIJA DELA

Diplomska naloga je teoretična. Literatura in viri so bili v glavnem pridobljeni na internetnih straneh in v podjetju kjer sem zaposlen. V največji meri je bila uporabljena metoda deskripcije, ki zajema opis posameznih primerov. Uporabljena je bila tudi metoda analize, komparativna metoda in metoda kompilacije.

2 SPLOŠNO O ZAVAROVANJU

2.1 POMEN ZAVAROVANJA

Zavarovanje blaga v transportu je gospodarska institucija, katere namen je zaščititi blago posameznikov pred škodo, ki mu preti med transportom, kjer je blago izpostavljeno različnim nevarnostim (Požar, 1974, str. 89).

Praviloma imenujemo blago v »transportu« od trenutka, ko zaradi nakladanja na transportno sredstvo zapusti skladišče pošiljatelja, do trenutka, ko po različnih transportnih poteh in z različnimi transportnimi sredstvi pride do prejemnikovega skladišča v namembnem kraju.

Po transportnem pravu velja pravilo, da odgovarja prevoznik za škodo, ki nastane na pošiljki med prevozom (izguba, poškodba, zamuda), skladiščnik pa za škodo, ki nastane med varovanjem blaga v skladiščih, ne glede na to, ali je kriv ali ne (načelo objektivne ali kazalne odgovornosti) (Požar, 1974, str. 90). Če pa prevoznik oziroma odgovorni dokaže, da je škoda posledica napake lastnika, lastnosti ali napake blaga ali vzroka ki ni bil predvidljiv oziroma se mu ni mogel izogniti (višja sila), pa za škodo ne odgovarja.

Najpogosteje citirana definicija (Boncelj, 1983, str.13) zavarovanja kot ekonomske kategorije se glasi: "Zavarovanje je ustvarjanje gospodarske varnosti z združevanjem nevarnostnih objektov zaradi izravnavanja nevarnosti".

Človeku in sadovom njegovega dela so od nekdanj pretile različne nevarnosti s katerimi se je vedno boril in poskušal najti določeno zaščito pred njimi. Posameznik lahko odpravi posledice nastale škode le na način, da zbere zadostne materialne rezerve za kritje nastalih škod. Zgodaj se je pojavila ideja, da bi vsi posamezniki, ki so izpostavljeni določenim nevarnostim, skupno organizirali zaščito na ta način, da bi po enakih kriterijih združili sredstva v določenem skladu, iz katerega bi lahko ta sredstva črpali tisti posamezniki, ki utrpijo škodo (Pirš, 2000, str. 7). Vsak član takšne rizične skupnosti torej nosi le majhen del vsake škode, ki zadene katerekoli člana take skupnosti, namesto da bi sam nosil riziko za škodo, z možnimi katastrofalnimi posledicami, ki bi prizadele izključno samo njega.

Zavarovanje omogoča točno kalkulacijo stroškov v zvezi s poslovanjem. Višina zavarovalne premije je vnaprej znana, medtem ko višine rezervnega sklada za odpravljanje posledic morebitne škode ni mogoče predvideti. Vse to velja tudi za transportna zavarovanja, ki so odigrala veliko vlogo pri razvoju mednarodne trgovine. Trgovci in ladjarji, ki so vlagali v svojo dejavnost, so se lahko še bolj hrabro lotili svojih poslov, saj so dobili zagotovilo, da bodo deležni nadomestila za morebitno nastalo škodo. Brez zavarovanja si ni mogoče zamisliti današnje trgovine, pa tudi ne proizvodnje. Vrednosti ladij in ostalih prevoznih sredstev ter blaga na njih stalno rastejo.

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 mednarodni trgovini, ki večkrat kupujejo blago le na podlagi dokumentov, ne da bi blago videli ali poznali njegovo stanje. Zavarovalni skladi imajo pomembno akumulacijsko funkcijo, saj se neizkoriščena sredstva uporabljajo za kreditiranje investicij ali za preventivne namene. Velika sredstva se akumulirajo tudi v mednarodnem merilu preko sistema pozavarovanja. V zadnjem času je opazen trend združevanja finančnih in zavarovalnih ter pozavarovalnih institucij v enotne finančne grupacije z ogromnim investicijskim kapitalom.

2.2 NASTANEK ZAVAROVANJA IN KRATKA ZGODOVINA

Najstarejša oblika zavarovanja nasploh je pomorsko zavarovanje. Začetke zavarovalne dejavnosti v različnih zgodovinskih, družbenih in ekonomskih skupinah srečamo že pri razvitih civilizacijah v Aziji, Egiptu in pozneje tudi v Grčiji. Takrat je bila prisotna ideja o razdeljevanju nevarnosti na posamezne udeležence. V starem veku so se v pomorskem prometu med Evropo in Vzhodom pojavile določene oblike organiziranja zaščite. V rimskem pravu tako poznamo institut pomorskega posojila, pri katerem je šlo za razširitev posledic nevarnosti na več oseb ob potopitvi ladje med prevozom blaga. 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. V primeru brodoloma so lastniki blaga izgubili le tisto blago, ki je bilo naloženo na čolnu udeležencem v brodolomu, ne pa vsega blaga, kar bi se utegnilo zgoditi, če bi posamezni trgovci naložili vse svoje blago na en čoln (Pavliha, 2000, str. 47).

V starem Babilonu je že zakonodaja kralja Hamurabija (približno 1700 let pr. n. št.) poznala določila o delitvi nevarnosti roparskega napada na karavane. Skupno nošenje morebitnih škod nastalih pri karavanah v starem Babilonu je prvi zametek skupnosti škod. Iz tega lahko sklepamo na element vzajemnosti, kar je bistvena sestavina sodobnega zavarovanja (Flis, 1999, str. 8).

Niti v času Rimljanov, ki so imeli razvito pravo, ni bilo zavarovanja v pravem pomenu besede. Uporabljali so institucijo pomorskega posojila.

Pri Grkih sta govornika Lysias in Demosten omenjala v svojih govorih t. i. pomorsko posojilo (latinsko: *foenus nauticum*), ki ga je najel ladjar. Če je bila ladja zaradi neurij ali drugih rizikov uničena, mu denarja ni bilo treba vrniti (400 let pr. n. št.). Že 200 let pr. n. št. se je na Rodosu razvila zavarovalna pravna institucija *Lex Rhodia de iactu*. V njej so sodelovali predvsem ladjarji. Če je bil ladjar v primeru neurja prisiljen vreči v morje določen del tovora, so vsi udeleženci trpeli sorazmerno škodo. Še danes (Pavliha, 2000, str. 47) se ta institucija, ki je bila tudi pravno urejena, pojavlja v pomorskem pravu pod imenom generalna havarija.

Zavarovanje kot gospodarska veja se je začelo uveljavljati v Angliji. Trgovci so se leta 1700 srečevali in sklepali pogodbe o pomorskem zavarovanju v kavarni Edvarda Lloyda v Londonu. To letnico štejemo kot leto ustanovitve znane londonske zavarovalnice Lloyd's of London, ki je še danes ena od najpomembnejših tovrstnih (Ivanjko, 1999, str. 28) institucij na svetu.

2.3 PRAVNI VIRI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Z zavarovalno pogodbo se vzpostavi obligacijsko razmerje, kar pomeni, da se za to razmerje uporabljajo pravila obligacijskega prava. Zato tudi za to pogodbo veljajo enaki viri kot za vsa obligacijska razmerja t.j. 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 poglavitna razloga, da je večina cestnih prevozov, ki jih opravijo slovenski prevozniki mednarodnih. Zaradi razmeroma poznega izuma motorja z notranjim izgorevanjem (leta 1876 bencinski motor – DAIMLER) se je cestni prevoz resnično razvil šele proti koncu 19. oziroma na začetku 20. stoletja, zato je bil normativno urejen in unificiran šele po drugi svetovni vojni.

Maja 1956 so države podpisnice v Ženevi sprejele Konvencijo o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR), ki je še posebej relevantna z vidika (Pavliha, 2000, str. 46) unifikacije zaradi uvedbe standardiziranega mednarodnega tovornega 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 promet – 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).

2.4 VRSTE ZAVAROVANJ V TRANSPORTU

Glede na uporabnost v praksi razvrščamo transportna zavarovanja po naslednjih kriterijih (Kenda et al., 1988, str. 359, 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 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.

2.5 VRSTE NEVARNOSTI

Vsaki pošiljki grozijo v transportu neke nevarnosti, za katere ne vemo, ali bodo nastopile ali ne (npr. vihar, potres, plazovi, trčenje vozil, iztirjanje vlakov, požar, itd). Če nastopijo ti riziki, utrpi blago škodo: lahko se popolnoma uniči, lahko se le delno poškoduje, lahko v celoti ali deloma ne dospe v namembni kraj, lahko izgubi na svoji vrednosti.

Transportni riziki so tisti riziki, katerim je podvrženo blago ali prevozno sredstvo v času prevoza oz. trajanja zavarovanja.

Vse rizike lahko razdelimo v štiri skupine:

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

2.5.1 Osnovni riziki:

Osnovni riziki predstavljajo temeljno kritje in jih sklenitelju zavarovanja ni treba posebej navajati. Pod osnovnimi riziki razumemo vse tiste nevarnosti, ki se lahko zgodijo vsakemu prevoznemu sredstvu oz. blagu. Njihova glavna značilnost je, da so zelo povezani s transportom ter se ne pojavljajo pogosto. Kadar pa se že zgodijo, so njihove posledice lahko katastrofalne.

Ti riziki so:

- prometne nezgode, elementarne nezgode, požar in eksplozija, razni primeri višje sile, ki jih ni bilo mogoče predvideti, in drugi osnovni riziki po pogojih v posameznih vrstah zavarovanja, npr. rizik kraje v kopenskem kargu;
- osnovni riziki v zavarovanju blaga v pomorskem transportu: plovna nezgoda, elementarna nesreča, eksplozija, požar in rop.

2.5.2 Dopolnilni riziki:

Dopolnilni riziki so tiste nevarnosti, ki niso svojstvene samo za prevozni podjem, ampak je njihov nastop odvisen od niza drugih okoliščin in se lahko uresničijo na zavarovanem blagu ali prevoznem sredstvu. Dopolnilne rizike moramo pri zavarovalnici izrecno zavarovati in plačati dopolnilno premijo. Dopolnilne rizike delimo na naslednje podskupine:

- kraja in neizročitev (theft and non delivery). Oba rizika se redno zavarujeta skupaj, da ne bi prišlo do praznine pri zavarovalnem kritju. Skupno za oba rizika je, da prejemnik blaga ne dobi celotne naročene količine blaga, ki je bila predana (Pirš, 2000, str. 68) na prevoz. Neizročitev pomeni neizročitev celotnega tovorka, dodana pa je riziku tatvine zato, da zavarovancu ni treba dokazovati rizika tatvine, ampak samo dejstvo, da ni prejel posameznega tovorka;
- manipulativni riziki: že samo ime nam pove, da gre za nevarnosti, zaradi katerih lahko pride do škode pri manipuliranju (Dostal, Ivo – referati, 1984, str. 41) z blagom npr. pri nakladanju, prekladanju ali razkladanju pošiljk. Zavarovanje krije rizike loma predmeta, deformiranja, krhanja, iztekanja oz.

razsipanja tovora, poškodbe zabojev v katerih je blago. Še posebej je manipulativnim rizikom izpostavljeno lomljivo blago;

- drugi dopolnilni riziki: so vsi tisti riziki, ki so povezani s samimi lastnostmi blaga, vendar je njihov vzrok zunanji, kot so: zmočitev ali vdor vode, dotik z drugim blagom ali predmetom, rja, oksidacija, korozija, ladijsko in kontejnersko znojenje. Vzrok pojava škode mora biti zunanji, se pravi da ne izvira iz naravne lastnosti stvari same.

2.5.3 Posebni riziki:

Gre za rizike, ki ne izvirajo iz zunanjih vzrokov, ampak iz naravnih lastnosti blaga ali njegove skrite napake. V praksi jih imenujemo tudi specialni riziki, in sicer so to: zavrnitev prevzema blaga, napihnjenje konzerv, poškodba etiket, segrevanje ali znojenje, strditev, samovžig, odmrzovanje, zamrzovanje, povišanje temperature, razsip itd.

2.5.4 Riziki vojne in stavk (vojni in politični riziki):

Zanje je treba plačati (Požar, 1972, str. 43) dodatno premijo. Tudi te rizike delimo v podskupine:

- vojni riziki v ožjem smislu, ki nastanejo zaradi delovanja min, torpedov in drugega vojnega orožja;
- politični riziki, ki nastanejo zaradi dejanj političnih oblasti, zaradi katerih pride do poškodb na blagu (zablembo blaga ali namerno oviranje kupoprodajnega procesa);
- pri riziku stavk gre za katerokoli 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 stojnine, ležarine, dodatni stroški itd.

2.6 OSNOVNI POJMI ZAVAROVANJA V TRANSPORTU

2.6.1 Zavarovanje

V zavarovalni teoriji so se razvile številne definicije zavarovanja s podobnim zaključkom, da je zavarovanje posebna dejavnost zaščite gospodarstva ali posameznih gospodarskih enot pred nevarnostmi, ki pretijo premoženju in ljudem. Kot rečeno, je nam najbolj znana Boncljeva definicija, da je »zavarovanje ustvarjanje gospodarske varnosti z izravnavanjem gospodarskih nevarnosti« (Boncelj, 1983, str. 13). Poleg te definicije je dobro omeniti še škodno teorijo in teorijo prestacije, ki pripomoreta k razjasnitvi pojmovanja zavarovanja. Po prvi teoriji je cilj vsakega zavarovanja izravnati škodljive posledice neugodnih dogodkov v gospodarskem življenju (Boncelj, 1983, str. 127). Zavarovalni primer pa mora pomeniti škodo, ki je pravno priznana. Stališče druge teorije pa je, da predstavljajo temelj pravic in obveznosti v zavarovalnem razmerju protidajatve, in sicer na eni strani premija, na drugi strani pa zavarovalnina. Z drugimi besedami rečeno zavarovalnica »prodaja gospodarsko varnost, ki traja ves čas zavarovanja, izjemoma pa jo realizira v obliki plačila zavarovalnine (Pavliha, 2000a, str. 162). S to definicijo je pojem zavarovanja definiran širše kot pri škodni teoriji, ki je ni mogoče

uporabiti za osebna zavarovanja (Viršek, 1998, str. 3). Zavarovanje je možno le v tistih primerih, ko je morebitni zavarovalni primer bodoč, negotov in neodvisen od izključne volje pogodbenih strank (zavarovalnice, zavarovalca ali zavarovanca, upravičenca) (922. člen OZ). Zavarovanje je izraz, ki je splošno sprejet po celem svetu za zavarovanje blaga med prevozom.

Izjemoma se lahko stranki tudi dogovorita, da je z zavarovanjem krit določen čas pred sklenitvijo zavarovalne pogodbe, vendar zavarovalcu ob sklenitvi pogodbe ne sme biti znano, da je zavarovalni primer že nastal (Pavliha, 2000a, 163).

2.6.2 Riziko (nevarnost)

Izraz riziko izhaja iz španske besede »risco«, ki pomeni morsko čer, v prenesenem pomenu pa nevarnost, ki preti ladjam (Flis, 1995, str. 145). Osnovne oblike zavarovanja so se razvile iz pomorskih zavarovanj, zato ne preseneča, da se je beseda rizik uveljavila v zavarovalniški terminologiji.

Nevarnost ali rizik predstavlja temeljni element vsakega zavarovanja, vendar le, če gre za bodoči nepričakovan dogodek, ki nastane neodvisno od zavarovančeve volje in zaradi česar lahko zavarovanec utрпи materialno škodo.

Ob besedi riziko je treba omeniti tudi besedo tveganje, ki se pojavlja kot njena soznačnica (Slovar slovenskega knjižnega jezika, 1985, str. 516), čeprav ju prav v zavarovanju ne moremo enačiti. Če smo npr. izpostavljeni nekim rizikom in se ne zavarujemo pred njimi, tvegamo, medtem ko se s sklenitvijo zavarovanja izognemo tem tveganjem. Še vedno se srečujemo z rizikom oziroma nevarnostjo, vendar tveganja ni, saj nam bo zavarovalnica v primeru zavarovalnega dogodka izplačala zavarovalnino (Krumberger, 2002, str. 4).

2.6.3 Zavarovalni interes

Zavarovalni interes je kavza (vzrok, povod) zavarovalne pogodbe (Pirš, 2000, str. 43), saj brez njega ni premoženjskih zavarovanj. Bolj natančno rečeno predstavlja ekonomsko zainteresiranost oziroma interes zavarovan s subjektivnim pravom, ki ga ima neka oseba v razmerju do predmeta zavarovanja, in sicer da ta predmet ne bo poškodovan ali uničen, to pomeni, da ne pride do zavarovalnega primera (Šinkovec in Tratar, 2001, str. 920).

2.6.4 Zavarovalna vsota

Z zavarovalno vsoto se definira in določa obseg obveznosti oziroma jamstva zavarovalnice po višini (Frančišković, 1994, str. 37). Pri premoženjskem zavarovanju predstavlja zavarovalna vsota le gornjo mejo jamstva zavarovalnice in ne njene dajatve. Pri njem je namreč škoda tista, ki določa obseg njene obveznosti. Drugače pa je pri osebnem zavarovanju, kjer zavarovalna vsota predstavlja dajatev zavarovalnice, ki mora biti zaradi tega izrecno določena v zavarovalni pogodbi (Viršek, 1998, str. 4). Nekoliko drugače je pri nekaterih drugih zavarovanjih, kjer se na prvi pogled zdi, da je zavarovalni primer povsem gotov, kot na primer smrt pri življenjskih zavarovanjih. »Res je, da je smrt slehernega človeka gotova, vendar je čas njegove smrti tista negotova okoliščina, ki je bistvena (Pavliha, 2000a, str. 163).

Sporno je, ali je potreben tudi pri osebnih zavarovanjih. V praksi pa poznamo tudi podzavarovanja, kar pomeni, da je določena stvar zavarovana v manjšem obsegu kot pa je njena dejanska vrednost. Nadzavarovanje pa pomeni, da je dejanska vrednost zavarovane stvari manjša od zavarovalne vsote (Požar, 1980, str. 18 in 19).

2.6.5 Predmet zavarovanja

Predmet zavarovanja so stvari in osebe, zato je na tej podlagi nastala delitev zavarovanja na premoženjska in osebna. Pri tem pa pojem stvari razumemo širše, tako da so lahko predmet premoženjskega zavarovanja telesne stvari zavarovanca, kot na primer pri zavarovanju živali, požara, transporta, vlomske tatvine, strojeloma in podobno, ali netelesne stvari, kot na primer pri zavarovanju civilne odgovornosti, kredita in podobno, nadalje tudi njegovo premoženje, pravice in pravni interesi (Viršek, 1998, str. 5). Pod pojmom osebe pa je treba razumeti njihove osebne dobrine, kot so na primer življenje, zdravje, delovna sposobnost in podobno.

Pri premoženjskem zavarovanju zavarovalnica zavaruje premoženje proti škodi, ki utegne nastati pri škodnem dogodku oziroma zagotavlja povrnitev škode, ki bi nastala na zavarovančevem premoženju, če bi nastal zavarovalni primer (Jedek, 1994, str. 130).

Osebno zavarovanje je vrsta zavarovanja, pri kateri se zavarovalnica zaveže, da bo ob smrti oziroma ob poškodbi zavarovanca izplačala določeno zavarovalnino njemu oziroma njegovim naslednikom ali pa tistemu, v čigar korist je sklenjena zavarovalna pogodba (Jedek, 1994, str. 135).

2.6.6 Zavarovalni primer

Zavarovalni primer (zavarovalni dogodek) pomeni nastop konkretnega, praviloma škodljivega dogodka, s katerim se je realiziral riziko (nevarnost), ki je zajet z zavarovanjem. Z drugimi besedami rečeno, bo morala zavarovalnica plačati zavarovalnino po nastanku dogodka, ki je v pogodbi opredeljen kot zavarovalni primer (insured loss) (Pavliha, 2000a, str. 163). Med rizikom in zavarovalnim primerom obstaja tesna povezava, razlika je v verjetnosti, možnosti nastopa dogodka in v samem dejanskem nastopu le-tega (Viršek, 1998, str. 5). Z nastopom zavarovalnega primera nastopi temeljna obveznost zavarovalnice, da izpolni zavarovalno pogodbo. Zanimiva je ureditev zavarovanja po kanadskem Civil Code of Quebec, kjer se zavarovanje deli na pomorsko (marine) in »nepomorsko« (non-marine). Slednje se deli na osebna in škodna zavarovanja. Nato se osebna delijo na individualna in skupinska, medtem ko se škodna delijo na premoženjska oziroma zavarovanje stvari in zavarovanja pred odgovornostjo (Pavliha, 2002a, str. 45).

2.6.7 Škoda in škodno dejanje

Na razliko med pojmom škoda in škodno dejanje je zelo pomembno opozoriti, saj se v transportno-pravni terminologiji ta dva pojma pogosto zamenjujeta, čeprav škoda nastopi kot posledica škodnega dejanja. Po civilnem pravu predstavlja premoženjska škoda zmanjšanje premoženja (navadna škoda) in preprečitev povečanja premoženja (izgubljeni dobiček), do katere je prišlo zaradi škodnih dejanj

povzročitelja škode (132. člen OZ). Če to prenesemo v cestno pravo, lahko izgubo, poškodbo in zamudo štejemo med škodna dejanja, zaradi katerih je prišlo do zmanjšanja vrednosti tovora, ali do zmanjšanja vrednosti premoženja uporabnika prevoza oziroma do škode v premoženjskem smislu. Tako, ko govorimo o transportnih škodah mislimo na škode, ki so nastale zaradi izgube, poškodbe ali zamude. Iz tega lahko zaključimo, da je prav škodno dejanje tisto, ki daje osnovo za odgovornost (Klarić, 1983, str.68-79).

2.6.8 Stvar, blago in tovor

Stvar, blago in tovor so besede, ki označujejo predmet prevozne pogodbe in s tem predstavljajo pomemben del transportne terminologije. Z drugimi besedami pa lahko rečemo, da prav zaradi želje po njihovi fizični premestitvi iz enega v drugi kraj pride do prevoza, zato je za razumevanje nadaljnjega besedila treba podati razlike med njimi. Stvar (thing, object, proprety) je v civilnem pravu najširši pojem, medtem ko beseda blago (goods) zajema stvari, ki so predmet trgovine; tiste stvari, ki se prevažajo, pa imenujemo tovor (cargo) ali pošiljka (shipment, consignment) (Čuklić in Horvat, 1995, str. 94; Pavliha, 2000, str. 65). Ustvarjalci domačega zakona o prevoznih pogodbah v cestnem prometu so za razliko od mednarodne konvencije CMR, ki uporablja izraz blago, uporabili izraz stvar. S takšno razširitvijo predmeta prevozne pogodbe je torej mogoče določbe zakona uporabljati tudi za prevoze takšnih stvari, ki niso blago v pravnem in ekonomskem smislu (Pivka, 1982, str. 24). Ker v nalogi obravnavam odgovornost cestnega prevoznika po domači zakonodaji in mednarodni konvenciji, sem se v naslovu odločil uporabiti besedo stvar kot širši pojem, ter tako s tem zajeti tudi ožji izraz blago. Ne glede na to pa bom v tekstu vse te izraze uporabljal kot sinonime.

2.6.9 Prevoznik

Nekoliko drugačno razlago lahko zasledimo pri Cariću, ki navaja, da gre za terminološki dualizem, ker je vsako blago, ki se prevažata z namenom zaslужka stvar, medtem ko obstajajo tudi stvari, ki se prevažajo z namenom zaslужka pa nimajo lastnosti blaga, vendar so takšne stvari redke in zato v praksi ni prišlo do nobenih negativnih posledic (Carić in Kapor, 1987, str. 427).

Prevoznik (carrier; transporteur) je fizična ali pravna oseba, ki se zaveže pošiljatelju, da bo opravila prevoz za plačilo. Kadar gre za brezplačen prevoz blaga, ne gre za prevozni posel (Šinkovec in Tratar, 2001, str. 658). Prevoznik je lahko tudi špediter, kadar se zaveže kot prevoznik in takrat ima poleg vseh pravic in obveznosti, ki izhajajo iz špediterske pogodbe, tudi pravice in obveznosti iz prevozne pogodbe. Pomembno je le dejstvo, da se določena oseba zaveže pošiljatelju kot prevoznik. Nepomembno je dejstvo, ali oseba, ki se zaveže kot prevoznik, dejansko razpolaga z lastnimi prevoznimi sredstvi ali ne. V dvomu pa je treba upoštevati vse okoliščine posla in ugotoviti kakšno pogodbo je sklepal pošiljatelj (prevozno ali špeditersko).

2.6.10 Pošiljatelj

Pošiljatelj (sender; l'expéditeur) je oseba, ki preda na podlagi pogodbe stvar na prevoz (5.člen ZPPCP). Torej gre za osebo, ki na podlagi pogodbe preda stvari na prevoz ne glede na to, ali je pogodbo o prevozu sklenila druga oseba ali on sam

(Pivka, 1982, str. 22). Takšna zakonska opredelitev se bistveno razlikuje od opredelitve drugih pravnih predpisov, avtorjev in prakse, ki pošiljatelja označi z osebo, ki sklene s prevoznikom prevozno pogodbo. Ta oseba pa je lahko prodajalec, naročnik prevoza, špediter, prejemnik, kupec ali katerakoli druga oseba, ki pač sklene prevozno pogodbo v svojem imenu. Kadar pa določena oseba sklene prevozno pogodbo v tujem imenu (zastopnik oziroma agent), je pošiljatelj tisti, ki je dal zastopniku naročilo. To pomeni, da ne gre za tistega, ki je predal stvar na prevoz, temveč za tistega, v katerem imenu je sklenjena prevozna pogodba. Zaradi te nejasnosti bomo poskušali pošiljatelja opredeliti bolj natančno in s pomočjo različnih virov. S posebno pozornostjo je treba oceniti vlogo špediterja, ki se lahko pojavlja v vlogi katerekoli stranke prevozne pogodbe, torej kot pošiljatelj, prejemnik, prevoznik ali pa le kot zastopnik. Prava špediterska pogodba je namreč posebna vrsta komisijske pogodbe, torej se špediter zaveže v svojem imenu kot komisionar. Gre za indirektno zastopanje, kar pomeni, da je špediter sam stranka prevozne pogodbe, ne pa njegov naročnik. Glede statusa Pogodba o prevozu je odplačna pogodba, za prevoznika pa se šteje tako tisti, ki se ukvarja s prevozno dejavnostjo, kot tudi vsak drug, ki se s pogodbo zaveže (666. člen OZ).

Špediter se lahko izrecno zaveže pošiljatelju, da bo opravil prevoz kot prevoznik. Obstaja pa tudi zakonska domneva, da se špediter zaveže kot prevoznik v primeru, kadar obračuna svojo storitev v zvezi z odpravo tovora s skupno vsoto (kompletna forfaitna postavka za vse faze špedicije), v kateri je vsebovana tudi prevoznina (868. člen OZ; Splošni pogoji mednarodnih špediterjev Slovenije, 1992, čl. 38). "It would of course be a very odd thing if a firm which owned no vehicles..... to carry goods... should...never having done this sort of thing before.... enter into a contract as carriers. But no doubt it is possible." (Hill and Messent, 1995, str. 23).

Le v slednjem primeru špediter ni stranka prevozne pogodbe (Hill and Messent, 1995, str. 19). Lahko pa je s špeditersko pogodbo izrecno dogovorjeno, da nastopa špediter v imenu in na račun naročitelja, torej gre za direktno zastopanje. V takem primeru bo stranka prevozne pogodbe naročnik prevoza in ne špediter (788. in 851. člen OZ). Špediterja je treba opozoriti na razliko med položajem špediterja v kontinentalnem in anglosaškem sistemu. V kontinentalnem sistemu špediter praviloma nastopa, kot že rečeno, v svojem imenu kot komisionar in torej indirektni zastopnik, v anglosaškem pravnem sistemu pa je špediter vedno direktni zastopnik (agent) naročnika in torej sam ni stranka prevozne pogodbe (Cigoj, 1991, str. 162; Simoniti, 2000, str. 944). Na Nizozemskem pa novi civilni zakonik določa, da pravice špediterja kot pošiljatelja do odgovornih oseb (prevoznika, skladiščnika) preidejo na njegovega pogodbenega partnerja (naročnika špediterske storitve) ex lege (Hill and Messent, 1995, str. 30 in 31).

Od pošiljatelja moramo ločiti naročnika prevoza, ker gre pri slednjem za osebo ki želi premestiti določeno stvar iz enega kraja v drug kraj, vendar pa naročnik prevoza ni vedno tudi pošiljatelj, ker včasih ne sklene sam prevozne pogodbe. Naročnik prevoza lahko na primer sklene špeditersko pogodbo, s katero se špediter zaveže, da bo za naročnika organiziral prevoz tovora v svojem imenu na račun naročnika. V takem primeru bo špediter sklenil prevozno pogodbo s prevoznikom v svojem imenu in bo torej on pošiljatelj po prevoznici pogodbi. Ker v takem primeru naročnik prevoza ne postane stranka prevozne pogodbe, tudi nima nikakršnih obveznosti ali pravic do prevoznika (Hill and Messent, 1995, str. 30).

2.6.11 Prejemnik

Prejemnik (consignee; destinataire) je oseba, ki je v namembnem kraju pooblaščen za prevzeto stvar, predano na prevoz (5. člen ZPPCP). Po stališču sodne prakse prejemnik ni pogodbeni stranka prevozne pogodbe kot pošiljatelj in prevoznik (Šinkovec in Tratar, 2001, str. 656; Pivka, 1982, str. 22 in 23). Konvencija CMR govori v 5. členu, da tovorni list podpišeta pošiljatelj in prevoznik, torej lahko tudi iz tega sklepamo, da sta le onadva stranki osnovne prevozne pogodbe. Prejemnik pridobi pravice in dolžnosti, ko na podlagi prevozne pogodbe, sklenjene med pošiljateljem in prevoznikom ter na podlagi zakonskih določil, v določenem trenutku vstopi v prevozno pogodbo. To naredi praviloma s tem, ko se strinja z izročitvijo ter tako začne razpolagati s tovorom (Clarke, 1997, str. 138; Pavliha, 2000, str. 76).

Prejemnika se večkrat določi tudi po sklenitvi prevozne pogodbe, ki se v vsakdanji praksi največkrat sklene le z izmenjavo faksov oziroma dopisov, in sicer praviloma najkasneje v tovornem listu, ki je prima facie dokaz o sklenjeni prevozni pogodbi. Kadar pa je prejemnik imenovan tako v tovornem listu kot v prevozni pogodbi, vendar gre za različni osebi, je oseba na tovornem listu lahko novi prejemnik ali pa le zastopnik prvotnega prejemnika. Treba je torej ugotoviti tudi pravo voljo pogodbenih strank.

Obstajajo tudi druga različna mnenja, po stališču enim je prejemnik pogodbeni stranka, po stališču drugih pa je prevozna pogodba v korist tretjega (prejemnika) (Pivka, 1982, str. 22). Sprejeto je stališče, da je možno z drugimi dokazi (račun, izjava, naročilnica) dokazovati dejstva, ki niso navedena v tovornem listu. Glede razmerja med špediterjem in prejemnikom velja podobno kot za razmerje med špediterjem in pošiljateljem.

2.6.12 Upravičenec

Upravičenec je oseba, ki ima na podlagi pogodbe pravico kaj zahtevati od prevoznika, predvsem procesni termin. Ta oseba lahko postavlja prevozniku zahtevke ne glede na to, ali je bila uporabnik prevoza (Pivka, 1982, str. 23).

Posebno pozornost pa velja posvetiti trenutku, ko prejemnik vstopi v prevozno pogodbo. Prejemnik vstopi v prevozno pogodbo, ko izrazi prevozniku voljo po razpolaganju s tovorom. To lahko stori po določenih pravnih predpisih praviloma takrat, ko prispe tovor v namembni kraj, če ni v prevozni pogodbi drugače dogovorjeno. V tem trenutku pa prenehajo pravice pošiljatelja do razpolaganja s tovorom. Torej, ko prejemnik v skladu s prevožno pogodbo začne razpolagati s tovorom, pošiljatelj nima več te pravice, od tega trenutka dalje mu ostanejo le še obveznosti (plačilo prevoznine in njegova odgovornost za morebitno napačno ravnanje), nima pa več nikakršnih upravičenj, ta so namreč prešla na prejemnika.

Vprašanje pravice do razpolaganja je izjemnega pomena, saj ima oseba, ki ima pravico do razpolaganja s tovorom, tudi pravico do morebitnih odškodninskih zahtevkov glede tovara (Cigoj, 1978, str. 25 in 117). To je sicer izrecno predpisano le v železniških prevoznih predpisih, vendar pa je večinsko stališče evropskih sodišč, da je treba to pravilo upoštevati tudi pri drugih vrstah prevoza (Clarke, 1997, str. 138-140). Tudi določila Obligacijskega zakonika o prevozni pogodbi ex lege določajo, da v trenutku, ko tretji zahteva izročitev tovara, preneha pravica pošiljatelja da razpolaga s tem tovorom.

To določilo tako ne dopušča dvoma o tem, da bi obstajala nasproti prevozniku hkrati dva upravičenca za razpolaganje s tovorom oziroma posledično dva upravičenca za odškodnino (Clarke, 1997, str. 135–137). Tudi praksa evropskih sodišč pri obravnavanju razmerij iz prevoznih pogodb je večinoma enotna glede upravičenosti do zahtevka v primeru poškodbe tovora in je sprejela stališče, da ni možno, da bi obstajala dva upravičenca, saj ima od prevzema tovora dalje pravico zahtevati odškodnino le še prejemnik. Ta njegova pravica pa izhaja iz pravice do razpolaganja s tovorom. V primeru izgube tovora ali zamude pri izročitvi pa ima poleg pošiljatelja pravico do razpolaganja s tovorom tudi prejemnik, zato nekateri sistemi tu dopuščajo hkrati dva upravičenca (Clarke, 1997, str. 130–141). Seveda pa prevozniku ni treba odškodnine plačati dvakrat (Hill and Messent, 1995, str. 89–92). V Sloveniji do take dvojnosti ne more priti, saj je treba določila specialnih predpisov ki določajo, da ima v primeru izgube ali zamude lastno pravico do razpolaganja s tovorom tudi prejemnik, razlagati v smislu člena 678. Obligacijskega zakonika. Ta člen namreč določa, da z razpolaganjem prejemnika preneha pravica pošiljatelja do razpolaganja. Zaključek bi torej bil, da če prejemnik izkoristi svojo pravico, ki mu jo daje pravna norma in razpolaga s tovorom, potem je od tega trenutka dalje le on upravičenec nasproti prevozniku.

2.6.13 Odpravni kraj in nakladališče

Odpravni oziroma odhodni kraj označuje kraj, v katerem se začne prevoz, gre za geografski pojem (mesto ali naselje). Nakladališče je v odpravnem kraju in predstavlja točno določeno mesto, kjer se prevozniku predajo stvari na prevoz oziroma se opravi naklad (Pivka, 1982, str. 23).

2.6.14 Namembni kraj in razkladališče

Namembni kraj je kraj, v katerem se konča pogodbeni prevoz, medtem ko je razkladališče točneje določeno mesto v namembnem kraju, v katerem prejemnik sprejme stvar oziroma se opravi razklad. Kot pravi Carić je razmejitev namembnega kraja od razkladališča pomembna zlasti v velikih mestih, ker se lahko pojavi vprašanje, kdo plača stroške in kdo je odgovoren za lokalni prevoz stvari (Pivka, 1982, str. 23).

3 ODGOVORNOST CESTNEGA PREVOZNIKA

S sklenitvijo prevozne pogodbe o prevozu stvari prevoznik prevzame nase dve osnovni dolžnosti. Prva je obveza da prevzeti tovor prepelje do namembnega kraja v takem stanju, kot ga je sprejel na prevoz, in druga obveza da ga tam izroči v dogovorjenem roku oziroma brez prekoračitve izročitvenega (dostavnega) roka (Clarke, 1997, str. 214). Prav tako prevoznik odgovarja za dejanja in opustitve svojih zaposlenih ter drugih oseb, ki jih uporablja za izvršitev prevoza, kot da bi bila ta dejanja oziroma opustitve njegove lastne (3.člen CMR; 95. člen ZPPCP). Dejstvo je, da se s prevozno pogodbo prevoznik ne obveže samo za prevoz tovora do namembnega kraja, temveč ga istočasno prevzame pod svojo zaščito oziroma pridobi nadzor nad njim. Iz tega sledi, da mora prevzeti tovor zaščititi pred izgubo in poškodbami, kar z drugimi besedami pomeni, da se šele z dejanskim prevzemom tovora na prevoz začne njegova odgovornost »za nadzor«. Kot navaja Thume, tam kjer ni nadzora nad tovorom, ni pogodbe o prevozu (Radionov, 2002, str. 180). Kot že rečeno izhaja vzrok za to odgovornost iz vzdrževanja fizične integritete (kvantiteta in kvaliteta) tovora med prevozom oziroma za čas trajanja te odgovornosti. Torej, če pride do izgube ali poškodbe tovora oziroma do škode na tovoru med prevozom, prevoznik za njo odgovarja, ker se smatra, da ni ukrenil vse potrebno da obvaruje tovor pred nevarnostmi. Prav zaradi tega je zelo pomembno natančno opredeliti čas trajanja in obseg odgovornosti prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti.

3.1 OBSEG ODGOVORNOSTI

Za obseg odgovornosti lahko rečemo da je mesto, na katerem so najbolj vidne razlike oziroma odstopanja prevozniške odgovornosti od klasičnih civilnopravnih načel odškodninskega prava. Tak komercialni in trgovski značaj transportnega prava je pogojen predvsem s tržnimi pritiski, ki so prevozniško odgovornost v cestnem prometu povzpeli celo do stroge objektivne odgovornosti, ki nastane na podlagi vzročnosti ter jo tako ločili od splošnega načela subjektivne odgovornosti. Nekateri avtorji takšni razlagi nasprotujejo, kot npr. Libouton, ki navaja, da gre za subjektivno odgovornost, ki temelji na predpostavki prevoznikove malomarnosti, prevoznik pa se lahko reši odgovornosti, če dokaže da je škoda nastala zaradi enega od oprostilnih razlogov (Hill and Messent, 1995, str. 103). Prekoračitev izročitvenega roka v prevozu imenujemo zamuda.

Kljub različnim stališčem je splošno sprejeto, da gre za objektivno odgovornost, ki jo zagovarja večina tujih in domačih teoretikov (Cigoj, 1987, str. 66; Grabovac, 1999, str. 154; Pavliha, 2000, str. 78, 264 in 276; Šinkovec in Tratar, 2001, str. 684). Vprašanje ki se postavlja pa je, ali je takšna oblika odgovornosti upravičena? Pri objektivni 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. Vendar se takšna odgovornost vsaj delno omili z institutom oprostilnih razlogov (splošni in posebni), na podlagi katerega se lahko prevoznik reši svoje odgovornosti, kar bom v nadaljevanju podrobneje predstavil.

Poleg tega se obseg odgovornosti zmanjša tudi v smislu, da je prevoznik dolžan povrniti samo navadno premoženjsko škodo nastalo zaradi izgube ali poškodbe tovora, ter škodo, ki je nastala zaradi zamude (17. člen CMR; 92. člen ZPPCP). Za razliko od civilno pravnega odškodninskega načela, cestni prevoznik ne odgovarja oziroma ni dolžan povrniti nepremoženjske škode in izgubljenega dobička. Glede tega pa obstajajo tudi drugačne razlage, tako npr. Löwe zagovarja stališče, da se iz 17. člena CMR ne more zaključiti, da ne odgovarja tudi za ostale škode nastale z izgubo, poškodbo ali zamudo, saj o drugih škodah CMR molči oziroma jih ne izključuje ter s tem omogoča uporabo domače zakonodaje (Radionov, 2002, str. 189). Z uporabo takšne razlage bi se lahko samo oddaljili od osnovnega cilja CMR konvencije, s katero se je želelo doseči poenotenje cestnega prava, saj bi prevoznik odgovarjal za te druge škode le v državah, kjer je to z nacionalnim zakonom predvideno. Zato je treba sprejeti stališče, da če konvencija navaja samo te tri vrste škode, potem prevoznik odgovarja samo za njih. Prav tako pa se za vse te škode za katere odgovarja prevoznik uporablja načelo omejitve odškodnine, kar bo v nadaljevanju tudi podrobneje predstavljeno. Vendar se na vse te omejitve in izključitve prevoznik ne more sklicevati v primeru, če škoda nastane zaradi hude malomarnosti ali namenoma (29. člen CMR; 102. člen ZPPCP).

3.2 TRAJANJE ODGOVORNOSTI

Trajanje odgovornosti za izgubo in poškodbo tovora je urejeno v 17.1. členu CMR in traja »od časa prevzema blaga do njegove izročitve«. Gre za izredno pomembno vprašanje, ki zahteva natančno opredelitev in omejitve posameznih momentov, saj za vse kar se zgodi pred prevzemom (taking over) in po izročitvi (delivery) blaga, prevoznik ne odgovarja po CMR konvenciji, ampak po pogodbi in po nacionalnem pravu (Clarke, 1997, str. 216; Hill and Messent, 1995, str. 104). Prevoznikova odgovornost se začne s prevoznikovim prevzemom blaga na prevoz, za kar je potrebno izpolniti dva pogoja da lahko govorimo o prevzemu, s katerim je vzpostavljen odnos odgovornosti za škodo po CMR konvenciji. Prevoznik mora imeti možnost pridobiti nad stvarjo svojo fizično in dejansko detencijo ter mora obstajati pravna relevantna volja pri njem, da nad stvarmi vzpostavi kontrolo zaradi prevoza, ne glede na to kdaj se prevoz dejansko začne (Hill and Messent; 1995, str. 104). Kot vidimo, ni dovolj da prevoznik vzpostavi fizično posest nad stvarjo, ampak mora biti ta posest izključno zaradi prevoza. Torej, če nastane škoda med posestjo zaradi skladiščenja, pakiranja ali česa podobnega, za njo prevoznik ne odgovarja na temelju določb CMR (Clarke, 1997, str. 79). Toda te primere, ko gre za izrecno dogovorjeno skladiščenje, je treba razlikovati od primerov kadar je blago dostavljeno v prevoznikovo skladišče zaradi prevoza, ki bo neposredno sledil; na primer, ko se zbere celotna pošiljka v katero to blago spada. V tem primeru je lahko blago skladiščeno nekaj časa na podlagi prevozne pogodbe, vendar če se v pogodbo vnese določba »prise en charge sur camion« (naloženo na tovornjak, taken over on lorry), potem začne teči prevoznikova odgovornost šele od trenutka, ko je blago fizično naloženo na tovornjak (Clarke, 1997, str. 79; Hill and Messent, 1995, 104). Nekoliko drugače je, kadar nastane (postane evidentna) škoda med samim prevozom oziroma v času, ko je prevoznik za blago odgovoren, vendar je ta posledica škodnega delovanja pred prevzemom blaga. Če to prevoznik dokaže, ne bo odgovoren za škodo po določbah CMR. Z druge strani pa lahko prejemnik dokaže, da je škoda, ki je nastopila po opravljenem prevozu, nastala zaradi vzroka, ki je nastopil med samim prevozom, torej v času prevoznikove odgovornosti (Clarke,

1997, str. 216- 218). Kot že rečeno, je običajno za naklad zadolžen pošiljatelj, zato se prevoznikova odgovornost začne šele z zaključkom naklada (Clarke, 1997, str. 79). Iz tega sledi, da njegova odgovornost ne nastopi s tem, ko dostavi tovornjak na dogovorjeno nakladališče in omogoči naklad, pa čeprav je pri nakladu prisoten. Tudi v primeru kadar pomaga pri nakladu, vendar ne na temelju pogodbe temveč iz usluge, ne moremo govoriti, da je s tem želel spremeniti pogodbene določbe, temveč da je deloval le iz usluge, kar pomeni, da je rizik izključno na pošiljatelju. Tudi pri opredelitvi trenutka izročitve blaga je enako kot pri prevzemu, saj konvencija ne daje natančne opredelitve pojma ter s tem dopušča uporabo domače zakonodaje in sodne prakse, vendar pa se s takšno interpretacijo ne sme nasprotovati določilom konvencije (Hill and Messent, 1995, str. 105). V teoriji je veliko razlag o izročitvi, vendar lahko na splošno zaključimo, da je izročitev postopek s katerim prevoznik preda nadzor nad blagom osebi, ki ima pravico in želi razpolagati z njim. Iz tega sledi, da ni dovolj, če prevoznik pripelje tovor na namembni kraj, temveč mora tudi prejemnik izraziti voljo, da želi tovor sprejeti, da bi lahko govorili o izročitvi. V primeru da prejemnik ne želi sprejeti tovora, tudi odgovornost prevoznika ne preneha, dokler ne opravi enega izmed dejanj po 15.1. ali 16.3. členu CMR konvencije (Hill and Messent, 1995, str. 106). Poleg tega je pomembno, da je blago izročeno na mestu, ki je dogovorjeno s pogodbo oziroma označeno na tovornem listu. Kljub temu, da pošiljka ni bila izročena na točno določenem mestu, prevozniku preneha odgovornost, če prejemnik sprejme in potrди prejem pošiljke na tovornem listu (Hill and Messent, 1995, str. 107). Pri tem pa mora biti oseba, ki je pridobila pravico nadzora nad blagom tista, ki je označena v tovornem listu in ne neka druga, ki je pridobila to pravico na kakšen drugi način. Ker je obveza razklada običajno prejemnikova, mora prevoznik poleg tega, da je pripeljal vozilo na točno določeno mesto, tudi namestiti vozilo tako, da omogoči prejemniku dostop v vozilo ter s tem fizični sprejem oziroma raztovor blaga (Clarke, 1997, str. 118). Za prehod odgovornosti od prevoznika k prejemniku ni potreben razklad, ampak je dovolj da je prevoznik omogočil prejemniku nemoten pristop k tovornjaku (razkladalni rampi) in da je ta izrazil voljo, da želi sprejeti blago (Hill and Messent, 1995, str. 104; Koller, 2000, str. 1027).

V primeru zamude pri izročitvi blaga pa prevoznik odgovarja zaradi zamude s predajo blaga oziroma odgovarja za čas, ko bi moralo priti do izročitve, pa vse do trenutka, ko je do izročitve dejansko prišlo.

Po 15.1. členu CMR konvencije, mora prevoznik zahtevati navodila od tistega, ki je upravičen razpolagati z blagom ali pa lahko po 16.3. členu blago tudi proda. Vendar prodati sme blago le, če je to v skladu z navodili, ki jih je dobil, ali v primeru, ko ne dobi navodil, če je blago pokvarljivo ali da njegovo stanje upravičuje takšno dejanje in je v interesu tistega, ki ima pravico razpolagati z njim (Clarke, 1997, str. 106; Hill and Messent, 1995, str. 99).

Naša zakonodaja je v ZPPCP na tem področju popolnoma usklajena z določbami CMR konvencije oziroma dobesedno sledi tem določbam ter tako dopušča tolmačenje določenih pojmov, kot so prejem in izročitev, z uporabo tuje sodne prakse. Takšna usklajenost bi morala ostati nespremenjena tudi z novim zakonom.

3.3 ODGOVORNOST ZA IZGUBO IN POŠKODOVANJE POŠILJKE

Škode, ki nastanejo na stvari, lahko opredelimo kot zmanjšanje vrednosti stvari zaradi popolne ali delne izgube in zaradi popolne ali delne poškodbe. Za izgubo se šteje trajna nezmožnost razpolaganja s stvarjo oziroma situacija, ko prevoznik po opravljenem prevozu ne more prejemniku izročiti stvari, ki jih je prevzel na prevoz. Pri tem pa ni pomembno kje in zakaj je izguba nastala in ali se lahko pojasni (Pivka, 1982, str. 32), ampak le to, da prejemnik proti svoji volji ne more prevzeti stvari, ki bi mu morale biti izročene po opravljenem prevozu. Za izgubo gre v primeru, ko so stvari ukradene, zaplenjene, založene, uničene, izročene napačni osebi itd. (Clarke, 1997, str. 219-220). Med naštetimi pa je najbolj pogosto materialno uničenje stvari, kjer popravilo ni možno in s tem tudi ne vzpostavitev prvotnega stanja. Poznamo pa tudi izvedeno (konstruktivno) popolno izgubo, pri kateri gre za ekonomsko in ne fizično izgubo, saj stvari niso popolnoma uničene in bi popravilo bilo možno, vendar bi stroški popravila presegli vrednost stvari (Clarke, 1997, str. 221; Pirš, 2000, str. 81), kar je ekonomsko popolnoma neupravičeno, zato lahko tako stvar razumno štejemo za izgubljeno. V primeru, če so stvari izročene napačni osebi, pa čeprav je rezultat enak ker prevoznik ne more izročiti stvari prejemniku, oziroma ker jih ne more dobiti od osebe, kateri jih je predal, lahko govorimo o izgubi po določbi 20.1. člena CMR konvencije le, če je poteklo 30 dni od dogovorjenega izročitvenega roka ali v primeru, ko rok ni določen po 60 dneh od dneva, ko je prevoznik prevzel blago na prevoz. Taki roki veljajo tudi za druge vrste neizročitve blaga ter tako določajo ostro mejo med zamudo in izgubo. Gre za predpostavko *presumptio iuris et de iure*, ki je prevoznik ne more izpodbijati npr. z ugovorom, da je blago še v njegovi detenciji in da ga mora samo še izročiti (Hill and Messent, 1995, str. 165; Pivka, 1982, str. 33). Upravičenec pa ima možnost po določbah 20.2 in 3. člena CMR konvencije kljub temu, da je prejel odškodnino za izgubljeno blago zahtevati od prevoznika, da ga ta v roku enega leta od izplačila odškodnine obvesti, če bi se blago našlo. V primeru, če se blago vrne upravičencu, je ta dolžan vrniti prejeto odškodnino za izgubljeno blago zmanjšano za v to vključene stroške, zadrži pa pravico do odškodninskega zahtevka za zamudo.

Clarke pravi, da če so stvari založene ali če izginejo in ko jih s prizadevnim iskanjem v razumnem času ni mogoče najti, lahko smatramo, da so izgubljene, vendar če se kasneje najdejo, lahko upravičenec po CMR konvenciji zahteva povračilo škode za zamudo (Clarke, 1997, str. 220).

Podobno, vendar nekoliko manj natančno, je na tem mestu ZPPCP v 97. členu sledil določilom CMR konvencije, kjer šteje za izgubo neizročitev stvari prejemniku po preteku 30 dni od dneva, ko bi mu jih prevoznik moral izročiti. V primeru, ko tak rok ni določen, ZPPCP molči, zato lahko smatramo, da se 30 dnevni rok računa od časa, ko bi prevoznik moral in je bil dolžan po rednih rokih stvar izročiti prejemniku (Pivka, 1982, str. 32-91. Dodaja pa možnost, da prevoznik z izjavo o izgubi stvari prekine 30 dnevni rok in tako se šteje, da je stvar izgubljena od dneva, ko je prevoznik dal izjavo. Tudi glede rezervacije pravic na najdenem blagu naš zakon molči, vendar kot navaja Pivka, ni razloga, da upravičenec ne bi smel tudi v notranjem prevozu, tako kot v mednarodnem, postaviti take zahtevke (Pivka, 1982, str. 33).

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 (Clarke, 1997, str. 219). Skratka, pri delni ali popolni izgubi gre za kvantitativno škodo, vendar pri delni izgubi zmanjšanje kvantitete ne vpliva na vrednost drugega blaga. Na primer, za delno izgubo gre, kadar iz zabojev izteče 20 kg granulata, ostali del pa je izročen brez sprememb. Nekoliko drugače pa je, kadar se izgubi del neke celote, ki zato izgubi svojo celotno vrednost, pa čeprav je lahko ta del najmanjši. Za takšne primere gre velikokrat pri ročno izdelanih umetniških unikatih (npr. kozarci, šahovske figure, set krožnikov). V primeru, kadar gre za serijsko proizvodnjo in je mogoče izgubljene dele naknadno naročiti in dobiti, gre za delno izgubo. Prevoznik pa ne bo odgovarjal za transportni kalo (natural loss), če gre za stvari, ki so podvržene izgubi prostornine ali teže zaradi svoje naravne lastnosti (Pirš, 2000, str. 84), seveda po pravilih, ki veljajo za to vrsto stvari.

V praksi včasih nastajajo problemi, kadar gre za določitev popolne ali delne izgube, zato si v nadaljevanju pogledjmo nemški sodni primer B.G.H. 3.7.74 (Clarke, 1997, str. 220):

V tem primeru gre za prevoz 1.000 kartonov globoko zmrznjene ribe, ki se je prevažala od Cuxhavna do Bolognje, toda inšpektorji na francoski meji so zavrnilo izdajo uvoznega dovoljenja, ker se je začelo 5 odstotkov pošiljke odtajati. Obstajal je samo dvom, da riba ni primerna za človeško porabo in blago je bilo vrnjeno nazaj v Cuxhavn ter po pregledu ponovno zmrznjeno in prodano drugemu kupcu po isti ceni kot kupcu v Bolognji. Nižja sodišča so smatrala, da gre za delno izgubo, medtem ko je Vrhovno sodišče zavzelo stališče, da gre za popolno izgubo. Takšno stališče je bilo argumentirano s tem, da je bil uvoz prepreden za celotno pošiljko in da je morala celotna pošiljka nazaj. Na temelju 25.2. člena je sodišče sklenilo, da lahko škoda na delu pošiljke pripelje do izgube vrednosti celotne pošiljke, kar se je v tem primeru zgodilo. Sodišče je na temelju popolne izgube in 23.4. člena dosodilo povračilo voznine do Bolognje in nazaj, stroške skladiščenja, ponovnega zmrzovanja in strokovnega pregleda blaga.

Za razliko od izgube, ki predstavlja kvantitativno zmanjšanje, predstavlja poškodovanje kvalitativno poslabšanje stvari (Pivka, 1982, str.32) oziroma zmanjšanje njene vrednosti zaradi zunanjega ali notranjega poslabšanja stanja. Za poškodovane stvari smatramo različne oblike fizičnega poslabšanja stanja stvari, kot je lom, pokanje, odrgnine, vdolbine, zvijanja, zmočitev, umazanje, odtajanje itd.

3.4 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 je plačilo pogodbene kazni s strani upravičenca nadaljnemu kupcu, plačilo višjega davka zaradi povečanja davčne stopnje, ponovno urejanje uvoznih dokumentov zaradi zamude, izpad proizvodnje zaradi zamude z dostavo surovin ali polizdelkov itd. Treba pa je poudariti, da pri tem zamuda ni vezana na prevozni rok, temveč na izročitveni rok, saj lahko prevoznik prepelje stvari v določenem

prevoznem roku, vendar nato ne izroči stvari pravočasno in zato nastane zamuda (Pivka, 1982, str. 27).

Konvencija CMR v svojem 19. členu natančno definira primer ko gre za zamudo, in sicer »...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«. Nato pa še v 23.5. členu omeji nadomestilo škode v primeru zamude na eno voznino, ki ga je prevoznik dolžan povrniti upravičencu, če ta dokaže, da je škoda nastala zaradi zamude. Iz tega sledi, da za pridobitev odškodninske pravice za zamudo ni dovolj le dejstvo, da je zamuda nastala, ampak mora dejansko nastati škoda, ki je vzročno povezana s samo zamudo za katero prevoznik odgovarja. Kot že rečeno, je lahko izročitveni rok eksplicitno dogovorjen med strankama prevozne pogodbe ali pa se ga naknadno določi glede na konkretne okoliščine. Takšno »odprto« določbo lahko smatramo kot zelo kvalitetno, saj je s takšno fleksibilnostjo omogočeno nenehno prilagajanje in usklajevanje prava s prometno prakso.

3.5 RAZLOGI ZA OPROSTITEV ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA

Kot že rečeno poznamo odgovornost na podlagi krivde (subjektivna odgovornost) in na podlagi vzročnosti (objektivna odgovornost). In prav določbe 17.2. člena CMR konvencije so tiste, ki delijo teoretike in pravnike na dva tabora oziroma na tiste, ki zagovarjajo subjektivno in tiste, ki zagovarjajo objektivno odgovornost.

Besedilo 17.2. člena CMR konvencije je povzeto po 27.2. členu CIM iz leta 1952 ter se glasi:

»Prevoznik bo prost odgovornosti, če je izguba, škoda ali zamuda povzročena z napačnim ravnanjem ali iz malomarnosti upravičenca, z navodili upravičenca, ki niso bila dana kot posledica prevoznikove napake ali malomarnosti, naravne napake blaga ali okoliščin, katerim se prevoznik ni mogel izogniti in katerih posledice ni mogel preprečiti«.

Če smo še bolj natančni je delitev teoretikov nastala predvsem na podlagi zadnjega splošnega oprostilnega (ekskulpacijskega) razloga (»okoliščin, katerim se prevoznik ni mogel izogniti...«), saj je s to opisno definicijo okoliščin bil nadomeščen pojem višje sile na peti revizijski konferenci CIM v letu 1952 (Hill and Mesent, 1995, str. 113), ustvarjalci besedila konvencije CMR pa so to takrat moderno opisno definicijo oprostilnega razloga enostavno prevzeli. Zamenjava samega pojma višje sile z opisno definicijo okoliščin ni močno zamajala objektivne odgovornosti v železniškem prevozu, saj se je obstoj takšne odgovornosti opiral na tradicionalni osnovni model odgovornosti, ki je veljal pred to revizijo. Po drugi strani uporaba takšnih argumentov pri CMR konvenciji ni mogoča, saj je nastala šele leta 1956 in tako uspešno razdelila teoretike na tiste, ki menijo, da je na podlagi 17.2. člena potrebno ugotavljanje »dolžne skrbnosti« oziroma skrbnosti dobrega (due diligence) prevoznika in tako s tem vpeljati poostreno odgovornost na podlagi domnevne krivde in tiste, ki menijo, da se iz 17.1. člena jasno vidi, da gre za objektivno odgovornost, ki je z ekskulpacijskimi razlogi iz nadaljnjih odstavkov istega člena nekoliko omiljena.

Takšne razprave se v državah s common law sistemom zdijo popolnoma brezpredmetne, kot navajata Hill in Mesent (Hill and Mesent, 1995, str. 103 in 104): »V praksi je precej jasno, da gre za fine pravne distinkcije, ki izhajajo iz različnih pravnih sistemov glede temelja prevoznikove odgovornosti, zato bo zelo težko doseči konsenz glede temelja odgovornosti po CMR konvenciji, ne glede na to koliko je to zaželeno. Gledano z empiričnega stališča anglosaškega prava, se ne zdi verjetno, da lahko ta problem znatno vpliva na tolmačenje CMR konvencije. Tako so izhodiščna točka za angleškega sodnika besede uporabljene v Konvenciji, katerim bo skušal dati njihov naravni pomen, prej kot teoretično analizo, kateri so naklonjeni na kontinentu.« Gre torej za teoretično vprašanje, ki ima zelo majhen vpliv na praktično reševanje sporov, dejstvo pa je, da je ureditev odgovornosti zlasti v mednarodnem pravu predvsem posledica zgodovinskih okoliščin pravne in ekonomske narave. Kot možen način reševanja takšnih problemov lahko vzamemo Konvencijo Združenih narodov o prevozu blaga po morju (Hamburška pravila) iz leta 1978, ki na koncu besedila v aneksu eksplicitno rešuje to vprašanje s tem, da poudarja načelo domnevne prevoznikove krivde z obrnjenim dokaznim bremenom (prevoznik mora dokazati, da ni kriv) (Pavliha, 2000, str. 104). Podrobnejša razprava o tem teoretičnem vprašanju presega okvirje tega dela, zato se bom v nadaljevanju skušal zgolj osredotočiti na praktično uporabo in značaj samih oprostilnih razlogov, tako splošnim, ki so navedeni v 17.2. členu, kot posebnim oziroma tistim, ki so navedeni v 17. 4. členu konvencije CMR.

3.5.1 Splošni oprostilni razlogi

Iz 17.2. člena CMR in podobno tudi iz 93. člena ZPPCP sledi, da se prevoznik lahko reši odgovornosti s pomočjo treh oprostilnih razlogov, ki jim pravimo splošni oprostilni razlogi. Vse tri oprostilne razloge je potrebno tolmačiti vezano na 18.1. člen CMR, po katerem »Breme dokazovanja, da je izguba, škoda in zamuda nastala zaradi enega od vzrokov navedenih v drugem odstavku 17. člena, pade na prevoznika«. Naš zakon glede tega ne vsebuje posebne določbe, ker je to zahtevo vključil neposredno v 93. člen ZPPCP, kjer je zapisano »Prevoznik je odgovoren ..., razen če dokaže, da ...«. Z drugimi besedami to pomeni, da če se želi prevoznik rešiti odgovornosti s pomočjo teh razlogov, mora dokazati obstoj dejstva, ki je predvideno kot oprostilni razlog in vzročno zvezo med njim in konkretno škodo.

Trije splošni oprostilni razlogi:

- 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.

3.5.2 Posebne nevarnosti

Z institutom posebne nevarnosti označujemo ekskulpacijske razloge samo za izgubo in poškodovanje, ki nastane zaradi posebnih nevarnosti. Med posebne nevarnosti se načeloma šteje nekatere dogodke, dejstva in okoliščine v cestnem prometu (enako v železniškem), ki znatno povečujejo rizik nastanka škode in ki niso pod nadzorom prevoznika, zato je za njega težko oziroma nemogoče odpraviti njihov vpliv. To ne velja za izgubo, ker se vse posebne nevarnosti vežejo na okoliščine, ki ogrožajo fizično integriteto blaga in ne vplivajo neposredno na potek prevoza. Ravno

zato je popolnoma upravičeno, da je zakonodajalec pri posebnih nevarnostih znatno olajšal prevozniku rešitev od odgovornosti s presumpcijo v njegovo korist. Tako je prevozniku za primere naštetih v 17.4. členu CMR (6 nevarnosti) in 94. členu ZPPCP (5 nevarnosti) dovolj če dokaže, da je v konkretnem primeru obstajala ena od posebnih nevarnosti, ki bi utegnila povzročiti škodo. Za razliko od splošnih oprostilnih razlogov pri posebnih nevarnostih ni treba dokazati vzročne zveze med nevarnostjo in škodo, ampak je dovolj, če prevoznik dokaže možnost obstoja kavzalne zveze glede na okoliščine konkretnega primera (Clarke, 1997, str. 300). Po 18.2. členu CMR in 94.3. in 4. Členu ZPPCP ne gre za fikcijo, ampak za presumpcijo iuris tantum, s katero se vzpostavi domneva, da je škoda nastala zaradi ene ali več posebnih nevarnosti, uporabniku pa je omogočeno, da to predpostavko izpodbija (Pivka, 1982, str. 63-65). Uporabnik lahko izpodbije to predpostavko če dokaže, da je škoda nastala iz kakšnega drugega vzroka, za katerega prevoznik odgovarja, ali če dokaže, da škoda ni nastala zaradi posebne nevarnosti na katero se prevoznik sklicuje (Hill and Messent, 1995, str. 157).

Pod posebne nevarnosti še uvršča:

- Prevoz z odprtimi nepokritimi vozili.
- Neobstoje ali neprimernost embalaže.
- Manipulacija, naložitev in razložitev blaga s strani uporabnika prevoza.
- Naravne lastnosti blaga.
- Nezadostno ali nepopolno označeno blago.
- Prevoz živih živali.

4 ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA

Zavarovanje prevozniške odgovornosti spada po 2. členu zakona o zavarovalništvu v zavarovalno vrsto imenovano zavarovanje odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kamor spadajo vse vrste odgovornosti (pogodbene, zunaj pogodbene), 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. Opozoriti je treba, da se pri tej zavarovalni vrsti uporablja za zavarovalna razmerja med pogodbenima strankama zavarovalno pogodbeno pravo, medtem ko se za razmerja, ki izhajajo iz prevozne pogodbe uporablja transportno pravo (zahtevki oškodovanca zoper povzročitelja škode ali regresni zahtevki zavarovateljev) (Pavliha, 2000a, str. 257). Tako zavarovanje ni zakonsko obvezno, zato ga lahko prevoznik sklene z zavarovalnico ali tudi ne, kar je seveda odvisno od njegove vestnosti. Ker pa so prevozi izpostavljeni najrazličnejšim dejavnikom, na katere prevoznik ne more vplivati, bi se bilo potrebno kljub vsej previdnosti tudi zavarovati, saj lahko odškodnine hitro presežejo finančne zmožnosti že srednje velikega prevoznega podjetja. Če pa pride do sklenitve zavarovanja, imamo na drugi strani zavarovalnico, ki se obvezuje plačati škodo, ki jo mora prevoznik povrniti uporabniku prevoza oziroma upravičencu. Pri takem zavarovanju se zavarovalno kritje ugotavlja po zavarovalni pogodbi oziroma polici, predvsem pa se ugotavlja odgovornost prevoznika za nastalo škodo po domačih zakonskih predpisih in mednarodni konvenciji CMR. Kar pomeni, da je s tem zavarovanjem 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, toda le v obsegu, kot to določajo zavarovalni pogoji in določila zavarovalne police.

4.1 PREDMET ZAVAROVANJA

Prevoznik se pri zavarovanju svoje odgovornosti odloča najprej med zavarovalnimi pogoji, ki so lahko po širini kritja ožji ali širši, ter glede na področje opravljanja prevozov (mednarodni ali domači). Prevoznik se običajno odloča o širini kritja glede na tovor, ki ga večinoma prevaža. Ožje kritje pride v poštev le za blago, ki je izredno obstojno in neobčutljivo, npr. les, kamenje ipd. Dejansko pa se v praksi prevozniki odločajo za širše kritje in se ožje kritje pojavlja le izjemoma. S širšim 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,
- požara prevoznega sredstva in
- vlomske tatvine, roparskega napada ali tatvine prevoznega sredstva z blagom vred.

Nikakor pa z zavarovanjem niso krite prevoznikove odgovornosti za škode, ki nastanejo kot posledica:

- zlega namena ali grobe malomarnosti zavarovanca ali njegovih delavcev,
- kršitve zakonskih predpisov o ravnanju z blagom,
- prekoračitve pogodbeno dogovorjenega izročilnega roka, ki je krajši, kot je običajno za posamezno vrsto blaga na posamezni relaciji,
- neizpolnitve prevozne pogodbe,
- plačila zastaranih terjatev,
- vojne, invazije, dejanj zunanjih sovražnikov, upora, revolucije, vstaje,
- stavk, prenehanja dela, prekinitvev dela, nemirov, državljanske 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. Prav tako ni krita prevoznikova odgovornost, ki izvira iz posebnega interesa določenega po 26. členu CMR.

4.2 PRAVNA RAZMERJA

Prevozniško dejavnost urejajo slovenski in mednarodni predpisi (mednarodne prevoze konvencija CMR). Ti predpisi vsebujejo tudi določila o prevoznikovi odgovornosti za škodo na blagu, ki ga prevažajo. Registrirani prevoznik lahko zavaruje 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 kakršnokoli zamudo pri izročitvi. Njegova odgovornost je v domačem prevozu obravnavana po slovenski zakonodaji, v mednarodnem prevozu pa po CMR konvenciji.

Pri zavarovanju odgovornosti gre za tristransko razmerje in sicer:

- 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 zavarovalca.

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.

4.3 IZKLJUČITEV KRITJA

Prevoznik je prost odgovornosti, če je izgubo, škodo ali zamudo povzročil upravičenec z napačnim ravnanjem ali iz malomarnosti (Selan, 2000), ali pa zaradi napačnih navodil upravičenca, ali če je izguba, škoda oziroma zamuda posledica naravne napake blaga ali okoliščin, katerim se prevoznik ni mogel izogniti ali pa njihovih posledic ni mogel preprečiti. Breme dokazovanja, da je izguba, poškodba ali zamuda nastala zaradi naštetih vzrokov, je na strani prevoznika, in sicer mora prevoznik dokazati katero od okoliščin iz prejšnjega stavka.

Prevoznik je prost odgovornosti tudi v primerih, ko je izguba ali poškodba nastala zaradi posebne nevarnosti, ki izhaja iz ene ali več naslednjih okoliščin:

- v tovornem listu dogovorjene ali dovoljene uporabe odprtih nepokritih vozil,
- neprimerne embalaže,
- nakladanja in razkladanja, ki ga je opravil pošiljatelj, prejemnik ali nekdo v imenu pošiljatelja ali prejemnika,
- zaradi same narave blaga (razbitja, rjavenja, puščanja, gnitja, sušenja itd.),
- nepopolne ali nezadostne označbe ali številke na pošiljkah,
- prevoz živih živali.

Prevoznik pa ni prost odgovornosti zaradi hib vozila, ki ga je s svoje strani uporabil za prevoz ali zaradi napačnega ravnanja ali malomarnosti tistega, od katerega je morda najel vozilo ali pa njegovega sodelavca. Kadar se ugotovi, da je prevoznik odgovoren za popolno ali delno izgubo blaga, je treba odškodnino za blago obračunati po njegovi vrednosti od takrat, ko je bilo blago prevzeto.

4.4 LIMIT KRITJA

Vrednost je potrebno ugotoviti po borzni ceni, če le-ta ni znana pa po dnevni tržni ceni; če ni znana nobena od teh, pa na podlagi običajne tržne vrednosti blaga iste vrste in kakovosti. V primeru ugotovitve odgovornosti prevoznika je odškodnina omejena tudi po višini. Po zakonu je odgovornost prevoznika za blago, ki je bilo ali poškodovano ali izgubljeno, omejena po kilogramu bruto teže tovora, in sicer 8,33 SDR (približno med 8 € in 12 €, v povprečju 10 €) za kilogram bruto teže primanjkljaja. V primeru popolne izgube mora prevoznik povrniti še stroške za carino, transportne in administrativne stroške in druge stroške v zvezi s prevozom blaga, v primeru delne izgube ali poškodbe pa sorazmerni del teh stroškov.

Special Drawing Rights je posebna pravica črpanja, ki je po monetarni krizi leta 1971 zamenjala zlati frank. SDR je z uvedbo evra 1. 1. 2002 enaka tržni vrednosti določenih zneskov štirih valut (ameriški dolar 45 %, evro 29 %, japonski jen 15 %, angleški funt 11%). Kljub temu, da se zlati frank ne uporablja skoraj 30 let in da je SDR kot obračunska enota sprejet tako v domačih predpisih kot v celem nizu

mednarodnih transportnih konvencij, nam v mednarodnem cestnem prometu ostaja preračunavanje iz germinal franka v eure.

Vsak prevoznik ob sklepanju zavarovanja prevozniške odgovornosti ima možnost izbrati do katere vrednosti lahko zavaruje tovor, ki ga bo prevažal.

Tri najbolj pogoste možnosti so:

- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu do 100.000 €,
- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu do 150.000 €,
- zavarovanje škode do skupne vrednosti na blagu do 300.000 €.

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

Največkrat pa prevozniki ob prevzemu pošiljke v prevoz sploh niso seznanjeni z vrednostjo blaga ki ga prevažajo. To je lahko za njih izredno nevarno, 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 prevozniškega podjetja.

Ob prevzemu pošiljke v prevoz mora prevoznik obvezno preveriti:

- ali je pošiljka primerno pripravljena za prevoz,
- ali je pošiljka že poškodovana,
- vrednost pošiljke,
- pogoje prevoza po katerih se lahko zadevno blago prevažata,
- dokumentacijo.

Tega prevozniki velikokrat ne počnejo in zato prihajajo v konflikt z zavarovalnicami, saj ob nastanku škode zavarovalnice preverijo ali so bili izpolnjeni vsi pogoji s katerimi se eliminira možnost poškodbe na blagu zaradi malomarnosti, ki pa jo prevozniška odgovornost ne krije.

5 OSNOVNE ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

5.1 POJEM IN POMEN ZAVAROVANJA BLAGA

Zavarovanje blaga v transportu je gospodarska institucija, katere namen je zaščititi blago posameznikov pred škodo, ki mu preti med transportom, kjer je blago izpostavljeno raznim nevarnostim (Požar, 1974, str. 89).

Praviloma imenujemo blago v »transportu« od trenutka, ko zaradi nakladanja na transportno sredstvo zapusti skladišče pošiljatelja, do trenutka, ko po različnih transportnih poteh in z različnimi transportnimi sredstvi pride do prejemnikovega skladišča v namembnem kraju.

Po transportnem pravu velja pravilo, da odgovarja prevoznik za škodo, ki nastane na pošiljki med prevozom (izguba, poškodba, zamuda), skladiščnik pa za škodo, ki nastane med varovanjem blaga v skladiščih, ne glede na to, ali je kriv ali ne (načelo objektivne ali kazalne odgovornosti) (Požar, 1974, str. 90). Če pa prevoznik oziroma odgovorni dokaže, da je škoda posledica napake lastnika, lastnosti ali napake blaga ali vzroka, ki ni bil predvidljiv oziroma se mu ni mogel izogniti (višja sila), pa za škodo ne odgovarja.

5.2 ZAVAROVALNI INTERES

Zavarovalni interes opredeljujemo v teoriji kot pravna razmerja, zaradi katerih lahko nevarnostni subjekt pretrpi škodo, če nastane zavarovalni dogodek (Obligacijski zakonik, 2001). V zavarovanju so pomembni predvsem premoženjski interesi, zlasti še lastninski interes. V kargo zavarovanju je temeljni interes vezan na lastnino blaga v transportu. Nanaša se na stroške distribucije blaga, pričakovani dobiček, razne pravice na zavarovalnem tovoru in na druge materialne koristi, ki jih je mogoče pričakovati pri prevozu blaga (Kenda et al., 1988, str. 363). Zavarovalni interes izhaja iz potrebe po povračilu morebitne gospodarske škode oziroma iz potrebe po gospodarski varnosti, kar je temelj za sklepanje zavarovanj (Boncelj, 1983). Zavarovalni objekt je v kargo zavarovanju »blago v transportu«. Zavarovalni interes izhaja iz možnosti nastanka škode na blagu oziroma izgube blaga v transportu. Ima ga lahko subjekt (prodajalec, kupec), ki pri tem pretrpi gospodarsko škodo. Subjekt, ki zahteva zavarovalnino, mora dokazati, da je ob nastopu škodnega dogodka imel interes na tovoru, sicer do nje nima pravice (Zakon o pomorski in notranji plovbi, 1977).

V praksi kargo zavarovanja se zavarovalni interes ravna po določenih kupoprodajne pogodbe ali po določenih mednarodnih trgovinskih običajev INCOTERMS oziroma po splošnih uzancah za blagovni promet v domačem zavarovanju.

Da je zavarovalni interes pravno veljaven, mora biti pravno dovoljen, sicer zavarovanec ne more uveljavljati pravice do povrnitve škode (Frančičević, 1994, str. 46).

5.3 SUBJEKTI IN ELEMENTI ZAVAROVANJA BLAGA

Glede na že omenjeno prostovoljno zavarovanje sta osnovni dilemi v praksi poslovnih subjektov, ali neko blago v transportu sploh zavarovati ali ne, in kakšen naj bo obseg kritja.

Stroški zavarovanja (premija) vplivajo na prodajno ceno blaga. Zaradi tega je poslovni subjekt vedno v dilemi, ali naj zavaruje pošiljko proti čim več nevarnostim, s čimer naraste premija (in s tem prodajna cena blaga), ali proti čim manj nevarnostim ali pa pošiljke sploh ne zavaruje (in s tem zniža prodajno ceno ter prevzame riziko nase), vendar se pri tem izpostavi nevarnosti izgube oziroma zmanjšanja poslovnih sredstev.

Na odločitev o obsegu zavarovanega kritja vpliva več stvari. Poznati je treba lastnosti blaga, načine zaščite blaga, embalažo, pakiranje, nevarnosti na transportni poti, lastnosti transportnih sredstev, skladiščenje, načine ravnanja z blagom itd. Poznati je treba osnovne zavarovalne pogoje, to je, kaj nam zavarovalnica ponuja (zavarovalna nevarnost), koliko znaša premija, v katerih primerih je izključeno jamstvo zavarovalnice itd. (Kenda, 1988, str. 362).

Obligacijski zakonik določa, da se »z zavarovalno pogodbo sklenitelj zavarovanja (zavarovalec) zavezuje, da bo po načelih vzajemnosti in solidarnosti združeval določen znesek v zavarovalni skupnosti oziroma rizični skupnosti (zavarovalnica). Ta pa se zavezuje, da bo, če se zgodi dogodek, ki pomeni zavarovalni primer, izplačala zavarovancu ali tretji osebi, ki z veljavno dokumentacijo izkaže lastniški interes nad blagom, zavarovalnino oziroma dogovorjeno vsoto ali storila kaj drugega« (Obligacijski zakonik, 2001).

Iz definicije zavarovalne pogodbe spoznamo subjekte zavarovanja. To so:

- zavarovalna institucija (zavarovalnica),
- sklenitelj zavarovanja (zavarovalec),
- zavarovanec,
- upravičenec iz zavarovalne 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.

Zavarovanec je subjekt, čigar premoženje in premoženjski interes je zavarovan. V kargo zavarovanju je zavarovanec poslovni subjekt, ki nosi nevarnost prevoza. Torej ima interes, da se blago v transportu ne poškoduje ali izgubi. Zavarovanci so lahko lastnik blaga, posrednik, agent, prevoznik, špediter, skladiščnik idr. (Dostal, 1976, str.18).

Da se izognemo nejasnosti v zvezi s tem, kdo nosi nevarnost na blagu, se v praksi uporabljajo klavzule INCOTERMS. Te klavzule natančno določajo mesto prehoda rizika z ene osebe na drugo. Subjekt, ki sklene z zavarovateljem pogodbo, je sklenitelj zavarovanja. Zavarovanec in sklenitelj zavarovanja sta lahko ista oseba, ni pa nujno. Podjetje, ki samo organizira transport blaga, običajno samo sklene zavarovanje in je hkrati tudi zavarovanec. Če lastnik blaga za organizacijo

transporta pooblasti špediterja in mu v naročilnih dokumentih opredeli zavarovanje blaga, lahko špediter sklene zavarovanje v imenu lastnika blaga ter plača zavarovalno premijo, sam pa premijo lastniku prikaže in zaračuna na špediterski fakturi. V primeru škodnega primera na blagu prejme zavarovalnino zavarovanec oziroma subjekt, v čigar interesu se blago prevaža.

Sklenitelj zavarovanja torej lahko sklene zavarovanje za lasten račun in je v tem primeru sklenitelj hkrati zavarovanec, lahko pa ga sklene za »tuji račun« (špediter) in je v tem primeru zavarovanec druga oseba. Le-ta je lahko imenovana, načeloma pa se v zavarovalni praksi izvršuje klavzula »za račun, kogar se tiče«. V tem primeru ima pravico do zavarovalnine subjekt, ki dokaže svoj interes na blagu v trenutku nastopa zavarovalnega primera. To se izkaže kot praktično takrat, ko blago na svoji poti večkrat menja lastnika (Požar, 1974, str. 93). Interes se v cestnem transportu dokazuje s fakturo, prevoznim dokumentom ali z drugim dokumentom, iz katerega se lahko razbere, da ima določena oseba pravico na blagu (Bašič, 2001, str. 17).

5.4 POGODBENE LISTINE IN DOKUMENTI

5.4.1 Tovorni list

Listine, ki jih izdajajo transportne/zavarovalne organizacije, imajo velik finančni in komercialni pomen: listine v večini primerov nadomeščajo pogodbo med izvajalcem in uporabnikom storitev, z nekaterimi pa se celo lahko prenaša lastniška in druga pravica na blagu (Kenda, 1988, str. 341).

Sklepanje pogodb v mednarodni menjavi temelji v veliki meri na vzajemnem zaupanju med pogodbenima strankama. Transporti in drugi podobni dokumenti so pomemben instrument, ki dajejo temu zaupanju vrednost v smislu izvrševanja sklenjenega posla. Izdajajo se ob sklepanju prevozne pogodbe ali takrat, ko je blago naloženo oziroma predano v prevoz.

Tovorni list je v cestnem oziroma kopenskem transportu dokument »na ime«. Z enim tovornim listom lahko odpremi pošiljko ena sama oseba (pošiljatelj), ki jo naslovi na eno osebo (prejemnik). Pošiljatelj ali prejemnik sta lahko fizična ali pravna oseba. Tovorni list služi kot dokaz, da je bila sklenjena prevozna pogodba pod določenimi pogoji, blago predano prevozniku in stroški prevoza plačani. Obsega navodila za izbiro prevozne poti, za ravnanje s tovorom med prevozom, podatke o kraju in načinu predaje blaga (Kenda, 1988, str. 342).

Pri izpolnjevanju tovornega lista je potrebno upoštevati pravna določila, določila prevoznikov, določila kupoprodajne pogodbe in navodila kupca. Transportni list je torej listina, s katero dokaže zavarovanec, da ima interes na blagu, in s katero se pošiljka individualizira.

5.4.2 Zavarovalna pogodba

Organizator in koordinator vseh potrebnih dejavnosti, ki zagotavljajo nemoteno gibanje blaga iz odpravnega kraja v namembni kraj (organizacija prevozov, uskladiščenja, manipulacij, pakiranja, zavarovanja, carinskega posredovanja, financiranja ...) (Kenda, 1988, str. 344).

V naši praksi se je že zgodilo, da se je prodajalec zanašal na to, da bo kupec zavaroval blago. Ker pa se blago ni prevažalo na kupčev riziko, ga ni mogel ali želel zavarovati in blago je ostalo nezavarovano.

Na zahtevo zavarovanca oziroma sklenitelja zavarovanja se izda zavarovalna pogodba. To je adhezijška in konsenzualna pogodba, kar pomeni, da je pogodba sklenjena v trenutku, ko pride do sporazuma med zavarovalnico in skleniteljem zavarovanja glede bistvenih točk pogodbe, pri čemer zavarovalnica objavi pogoje, po katerih nudi zavarovanje, sklenitelj pa te pogoje sprejme.

Pogodba o zavarovanju blaga je dvostranski posel, s katerim se zavarovalnica obveže proti plačilu določene cene drugi zainteresirani stranki povrniti škodo na blagu, ki nastane zaradi nastopa zavarovalnega primera, in sicer do dogovorjene višine. Oseba, ki je zavarovanje sklenila, se pri tem obveže plačati zavarovalno premijo.

“Kdor sklene zavarovalno pogodbo v imenu drugega brez njegovega pooblastila, je odgovoren zavarovalnici za obveznosti iz pogodbe toliko časa, dokler je tisti, v čigar imenu jo je sklenil, ne "odobri" (Obligacijski zakonik, 2001).” Dalje zakonik navaja, da pri zavarovanju “za tuji račun” sklenitelj zavarovanja odgovarja za obveznosti iz pogodbe, ne more pa izvrševati pravic iz pogodbe.

Glede na že navedeno razdelitev transportnih zavarovanj iz poglavja 4.1. ločimo:

- generalno (»avtomatsko«) zavarovanje,
- posamično (»separatno«) zavarovanje,
- pogodbe »o odprtem kritju«.

S posamičnimi zavarovalnimi pogodbami 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.

Z generalnimi pogodbami pa avtomatično zavarujemo vse pošiljke, ki se zavarujejo na riziko zavarovanca. Predvsem večji gospodarski subjekti ne prijavljajo vsake pošiljke posebej, ampak to storijo običajno za določeno časovno obdobje (mesečno, trimesečno, polletno) za vse pošiljke, ki so bile v tem obdobju poslani v transport. Poleg tega so za zavarovanje z generalno polico določene precej nižje premijske stopnje, kar zavarovancem prinaša korist.

Generalna polica pa ne krije mednarodnih transportov. Tako so za mednarodni transport nekaj podobnega kot generalne pogodbe v domačem transportu pogodbe o odprtem kritju (Požar, 1972, str. 87). Zavarovalnice sklepajo imenovane pogodbe le s podjetji, ki imajo lastno uvozno-izvozno registracijo in ki se obvežejo, da bodo pri zavarovalnici zavarovale vse svoje uvozno-izvozne pošiljke. Tudi tu so avtomatično zavarovane vse pošiljke, prijavlja pa se jih običajno mesečno.

Prednost zavarovanja z generalnimi pogodbami in pogodbami o odprtem kritju pred posamičnimi zavarovalnimi pogodbami je v tem, da je zavarovano dejansko vse blago v transportu in se ne more zgoditi, da bi določena pošiljka zaradi kateregakoli subjektivnega ali objektivnega razloga »izpadla« iz zavarovanja.

5.4.3 Zavarovalna polica

Zavarovalna pogodba je sklenjena, ko pogodbenika podpišeta zavarovalno polico ali potrdilo o kritju. Polica sama po sebi ne predstavlja zavarovalne ponudbe. Je listina, ki ima trojni pomen (Požar, 1974, str. 110):

- dokaz, da je bila sklenjena zavarovalna pogodba;
- predstavlja obljubo zavarovalnice, da bo ob nastopu zavarovalnega primera zavarovancu povrnila škodo;
- je legitimacijski papir, s katerim zavarovanec po nastopu zavarovalnega primera uveljavlja svojo pravico proti zavarovalnici.

Polica mora med drugim obvezno vsebovati ime in podpis zavarovalnice, ime in podpis sklenitelja oziroma tretje osebe, predmet zavarovanja (opis in količina blaga), zavarovalno vrsto, nevarnosti, proti katerim je blago zavarovano, prevozno sredstvo, relacijo oziroma čas, za katerega je zavarovanje sklenjeno ter zavarovalno premijo (Transportno zavarovanje, 1984, str. 39).

V primeru sukcesivnih pošiljk lahko zavarovalnica izda "flotantno" ali odvisno polico, ki se izda na celotno zavarovalno vsoto, od katere nato odpisuje delne zavarovalne vsote posameznih delnih pošiljk.

Polica se v transportnem zavarovanju lahko prenaša od ene osebe na drugo na podlagi cesije ali indosamenta, ker se tudi lastnina blaga med prevozom večkrat prenaša.

Če zavarovanec želi razširiti obveze zavarovalnice, lahko to stori s pismenim pristankom ali "adenumom". V njem pa nikakor ne more zmanjšati obveznosti zavarovanca.

Če sklenitelj še nima na razpolago vseh podatkov o pošiljki, a jo mora nujno zavarovati, zavarovalnici sporoči le vrsto blaga, zavarovalno vsoto, relacijo ter širino kritja, zavarovalnica pa mu na podlagi teh podatkov izda "Potrdilo o začasnem kritju". Blago je začasno zavarovano, polica pa se izda v najkrajšem možnem času. V praksi se lahko zgodi, da zavarovanec polico izgubi. V takem primeru mu bo zavarovalnica izplačala zavarovalnino le, če bo iz drugih listin pravno formalno razvidno, da ima zavarovanec pravico do zavarovalnine. Poleg tega zavarovalnica v potrdilu o kritju so vpisane bistvene sestavine zavarovalne pogodbe "pollicer last". Cover note (Požar, 1974, str. 112) običajno zahteva jamstvo, da bo povrnil vso škodo, ki bi jo zavarovalnica morebitno utrpela, ker mu je izplačala škodo brez police.

5.5 VRSTE NEVARNOSTI

Vsaki pošiljki grozijo v transportu neke nevarnosti, za katere ne vemo, ali bodo nastopile ali ne (npr. vihar, potres, plazovi, trčenje vozil, iztirjanje vlakov, požar itd). Če nastopijo ti riziki, utrpi blago škodo: lahko se popolnoma uniči, lahko se le delno poškoduje, lahko v celoti ali deloma ne dospe v namembni kraj ali pa lahko izgubi na svoji vrednosti.

Transportni riziki so tisti riziki, katerim je podvrženo blago ali prevozno sredstvo v času prevoza oz. trajanja zavarovanja.

Vse rizike lahko razdelimo v štiri skupine:

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

5.5.1 Osnovni riziki

Osnovni riziki predstavljajo temeljno kritje in jih sklenitelju zavarovanja ni treba posebej navajati. Pod osnovnimi riziki razumemo vse tiste nevarnosti, ki se lahko dogodijo vsakemu prevoznemu sredstvu oz. blagu. Njihova glavna značilnost je, da so zelo povezani s transportom ter se ne pojavljajo pogosto. Kadar pa se že zgodijo, so njihove posledice lahko katastrofalne.

Ti riziki so:

- prometne nezgode, elementarne nezgode, požar in eksplozija, razni primeri višje sile, ki jih ni bilo mogoče predvideti, in drugi osnovni riziki po pogojih v posameznih vrstah zavarovanja, npr. rizik kraje v kopenskem kargu;
- osnovni riziki v zavarovanju blaga v pomorskem transportu: plovna nezgoda, elementarna nesreča, eksplozija, požar in rop.

5.5.2 Dopolnilni riziki

Dopolnilni riziki so tiste nevarnosti, ki niso svojstvene samo za prevozni podjem, ampak je njihov nastop odvisen od niza drugih okoliščin in se lahko uresničijo na zavarovanem blagu ali prevoznem sredstvu. Dopolnilne rizike moramo pri zavarovalnici izrecno zavarovati in plačati dopolnilno premijo. Dopolnilne rizike delimo na naslednje podskupine:

- kraja in neizročitev (theft and non delivery). Oba rizika se redno zavarujeta skupaj, da ne bi prišlo do praznine pri zavarovalnem kritju. Skupno za oba rizika je, da prejemnik blaga ne dobi celotne naročene količine blaga, ki je bila predana (Pirš, 2000, str. 68) na prevoz. Neizročitev pomeni neizročitev celotnega tovorka, dodana pa je riziku tatvine zato, da zavarovancu ni treba dokazovati rizika tatvine, ampak samo dejstvo, da ni prejel posameznega tovorka;
- manipulativni riziki: že samo ime nam pove, da gre za nevarnosti, zaradi katerih lahko pride do škode pri manipuliranju (Dostal, Ivo - referati 1984, str. 41) z blagom npr. pri nakladanju, prekladanju ali razkladanju pošiljk. Zavarovanje krije rizike loma predmeta, deformiranja, krhanja, iztekanja oz. razsipanja tovora, poškodbe zabojev v katerih je blago. Še posebej je manipulativnim rizikom izpostavljeno lomljivo blago;
- drugi dopolnilni riziki: so vsi tisti riziki, ki so povezani s samimi lastnostmi blaga, vendar je njihov vzrok zunanji, kot so: zmočitev ali vdor vode, dotik z drugim blagom ali predmetom, rja, oksidacija, korozija, ladijsko in kontejnersko znojenje. Vzrok pojava škode mora biti zunanji, se pravi, da ne izvira iz naravne lastnosti stvari same.

5.5.3 Posebni riziki

Gre za rizike, ki ne izvirajo iz zunanjih vzrokov, ampak iz naravnih lastnosti blaga ali njegove skrite napake. V praksi jih imenujemo tudi specialni riziki, in sicer so to: zavrnitev prevzema blaga, napihnjenje konzerv, poškodba etiket, segrevanje ali znojenje, strditev, samovžig, odmrzovanje, zamrzovanje, povišanje temperature, razsip itd.

5.5.4 Riziki vojne in stavk (vojni in politični riziki)

Zanje je treba plačati (Požar, 1972, str. 43) dodatno premijo. Tudi te rizike delimo v podskupine:

- vojni riziki v ožjem smislu, ki nastanejo zaradi delovanja min, torpedov in drugega vojnega orožja;
- politični riziki, ki nastanejo zaradi dejanj političnih oblasti, zaradi katerih pride do poškodb na blagu (zablembo blaga ali namerno oviranje kupoprodajnega procesa);
- pri riziku stavk gre za katerokoli 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 stojnine, ležarine, dodatni stroški itd.

6 PRIMERJAVA ZAVAROVANJA PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI IN TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA BLAGA

6.1 ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA BLAGA MED PREVOZOM

Zavarovanje blaga med prevozom (kargo zavarovanje) je zavarovalna vrsta, s katero se srečujemo vsak dan pri prevozih v domači in mednarodni trgovini. S tem zavarovanjem lastniki blaga zavarujejo blago dano na prevoz za primer njegove poškodbe ali izgube ter s tem preprečujejo možnost finančnega propada oziroma si s tem zagotavljajo ekonomsko varnost. Lahko pa rečemo tudi, da je tako kot premoženjsko zavarovanje tudi zavarovanje blaga v transportu gospodarska institucija, katere namen je zaščititi blago posameznika pred škodo, in sicer pred škodo, ki mu preti med transportom, kjer je blago izpostavljeno različnim nevarnostim oziroma nepredvidenim dogodkom, ki lahko to škodo povzročijo. Ob tem se sproži vrsta vprašanj, in sicer kdo bo utrpel škodo v primeru škodnega dogodka, kakšen naj bo obseg kritja ter ali neko blago zavarovati ali ne. Mogoče bi zraven teh vprašanj lahko dodali še kakšno, vendar lahko rečemo, da so to najbolj pogosta in najpomembnejša vprašanja, s katerimi se srečujeta stranki prodajne pogodbe.

6.2 ZNAČILNOSTI ZAVAROVANJA PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI

Zavarovanje prevozniške odgovornosti spada po 2. členu zakona o zavarovalništvu v zavarovalno vrsto imenovano zavarovanje odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kamor spadajo vse vrste odgovornosti (pogodbene zunaj pogodbene), 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. Opozoriti je treba, da se pri tej zavarovalni vrsti uporablja za zavarovalna razmerja med pogodbenima strankama zavarovalno pogodbeno pravo, medtem ko se za razmerja, ki izhajajo iz prevozne pogodbe uporablja transportno pravo (zahtevki oškodovanca zoper povzročitelja škode ali regresni zahtevki zavarovateljev) (Pavliha, 2000a, str. 257). Tako zavarovanje ni zakonsko obvezno zato ga lahko prevoznik sklene z zavarovalnico ali tudi ne, kar je seveda odvisno od njegove vestnosti. Ker pa so prevozi izpostavljeni najrazličnejšim dejavnikom, na katere prevoznik ne more vplivati, bi se bilo potrebno kljub vsej previdnosti tudi zavarovati, saj lahko odškodnine hitro presežejo finančne zmožnosti že srednje velikega prevoznega podjetja. Če pa pride do sklenitve zavarovanja, imamo na drugi strani zavarovalnico, ki se obvezuje plačati škodo, ki jo mora prevoznik povrniti uporabniku prevoza oziroma upravičencu. Pri takem zavarovanju se zavarovalno kritje ugotavlja po zavarovalni pogodbi oziroma polici, predvsem pa se ugotavlja odgovornost prevoznika za nastalo škodo po domačih zakonskih predpisih in mednarodni konvenciji CMR. Kar pomeni, da je s tem zavarovanjem 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, toda le v obsegu, kot to določajo zavarovalni pogoji in določila zavarovalne police.

Prevoznik se pri zavarovanju svoje odgovornosti odloča najprej med zavarovalnimi pogoji, ki so lahko po širini kritja ožji ali širši ter glede na področje opravljanja prevozov (mednarodni ali domači). Prevoznik se običajno odloča o širini kritja glede na tovor, ki ga večinoma prevaža. Ožje kritje pride v poštev le za blago, ki je izredno obstojno in neobčutljivo npr. les, kamenje ipd. Dejansko pa se v praksi prevozniki odločajo za širše kritje in se ožje kritje pojavlja le izjemoma. S širšim 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,
- požara prevoznega sredstva in
- vlomske tatvine, roparskega napada ali tatvine prevoznega sredstva z blagom vred.

Nikakor pa z zavarovanjem niso krite prevoznikove odgovornosti za škode, ki nastanejo kot posledica:

- zlega namena ali grobe malomarnosti zavarovanca ali njegovih delavcev,
- kršitve zakonskih predpisov o ravnanju z blagom,
- prekoračitve pogodbeno dogovorjenega izročilnega roka, ki je krajši kot je običajno za posamezno vrsto blaga na posamezni relaciji,
- neizpolnitve prevozne pogodbe,
- plačila zastaranih terjatev,
- vojne, invazije, dejanj zunanjih sovražnikov, upora, revolucije, vstaje,
- stavk, prenehanja dela, prekinitvev dela, nemirov, državljanske 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. Prav tako ni krita prevoznikova odgovornost, ki izvira iz posebnega interesa določenega po 26. členu CMR.

6.3 RAZLIKE MED ZAVAROVANJEM BLAGA IN ZAVAROVANJEM PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI V CESTNEM TRANSPORTU

Pri prevozu blaga na domačih in mednarodnih cestnih prevozih se torej srečujemo z dvema vrstama zavarovanja, in sicer s kargo zavarovanjem in z zavarovanjem prevozniške odgovornosti. Zaradi njune navidezne podobnosti se v praksi velikokrat zgodi, da se lastnik blaga oziroma tisti, na katerega riziko le-to potuje, pogosto sprašuje, zakaj bi sklenil kargo zavarovanje, saj blago prevaža prevoznik, ki ima tako ali tako sklenjeno zavarovanje prevozniške odgovornosti. Podobno je tudi, ko prevozniki sami hote ali nehotе zavajajo svoje stranke, da imajo blago na prevozu zavarovano ter da je nesmiselno še enkrat zavarovati isto blago. V bistvu 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 s kargo zavarovanjem, ker lahko sicer pride do neprijetnih posledic.

Zavarovalna vsota predstavlja gornjo mejo zavarovalnega kritja, kar pomeni, da odškodnina ne more presežati zavarovane vrednosti, razen za stroške reševanja, izvedencev in havarijskih komisarjev ter prispevke v generalno havarijo.

Prav zaradi te problematike, s katero se v praksi pogosto srečujem, bom v nadaljevanju poskušal na čim bolj razumljiv način predstaviti najbolj bistvene razlike med tema dvema zavarovanjema:

1. Za razliko od kargo zavarovanja, kjer gre za zavarovanje stvari, se pri prevozniki odgovornosti ne zavaruje le stvar temveč odgovornost prevoznika za škodo na stvari, ki jo je prevzel na prevoz. Zato se pri zahtevkih iz prevozniki odgovornosti najprej ugotavlja, ali je prevoznik sploh odgovoren za škodo, česar pri kargo zavarovanju ni, zato je postopek uveljavljanja odškodninskega zahtevka za prevoznika zamudnejši, še posebej če prevoznik svoje odgovornosti ne priznava.

2. Odgovornost prevoznika je omejena po zakonu oz. konvenciji CMR po kilogramu bruto teže tovora, medtem ko je pri kargo zavarovanju jamstvo določeno z izbrano zavarovalno vsoto.

3. Prevoznik ni odgovoren za škodo, ki je posledica višje sile, kargo zavarovanje pa le-to krije. Poleg tega pa lahko pri kargo zavarovanju lastnik blaga zavaruje tudi specialne rizike, za kar prevoznik ni odgovoren.

4. 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). Pri kargo zavarovanju je blago zavarovano tudi pri nakladanju in razkladanju, ne glede na to kdo naklada ali razklada.

5. Uveljavljanje zavarovalnine na podlagi kargo zavarovanja je hitrejše. Zahtevke za povrnitev škode s popolno dokumentacijo se naslovi na zavarovalnico, ki izplača zavarovalnino, če je zahtevek utemeljen. Pri uveljavljanju zahtevkov iz prevozniki odgovornosti pa se oškodovanec najprej obrne na prevoznika in zavarovalnico, ki škodo izplača, če se ugotovi, da je prevoznik za škodo odgovoren. Prevoznik in zavarovalnica bosta velikokrat odgovornost zanikala. Sam prevoznik pa je lahko tudi nelikviden in od njega oškodovanec ne bo nikoli dobil povrnjene škode. Zavarovalnica pa tudi krije odgovornost prevoznika le do v zavarovalni pogodbi določenega limita.

6. Pri kargo zavarovanju je potrebno poudariti kakovost jamstva po višini in po obsegu, ko zavarovanec točno ve proti katerim rizikom ima sklenjeno zavarovanje, saj si sam izbere tako višino kritja kot obseg, medtem ko ne more vedeti kakšno zavarovanje, če sploh, ima sklenjeno prevoznik.

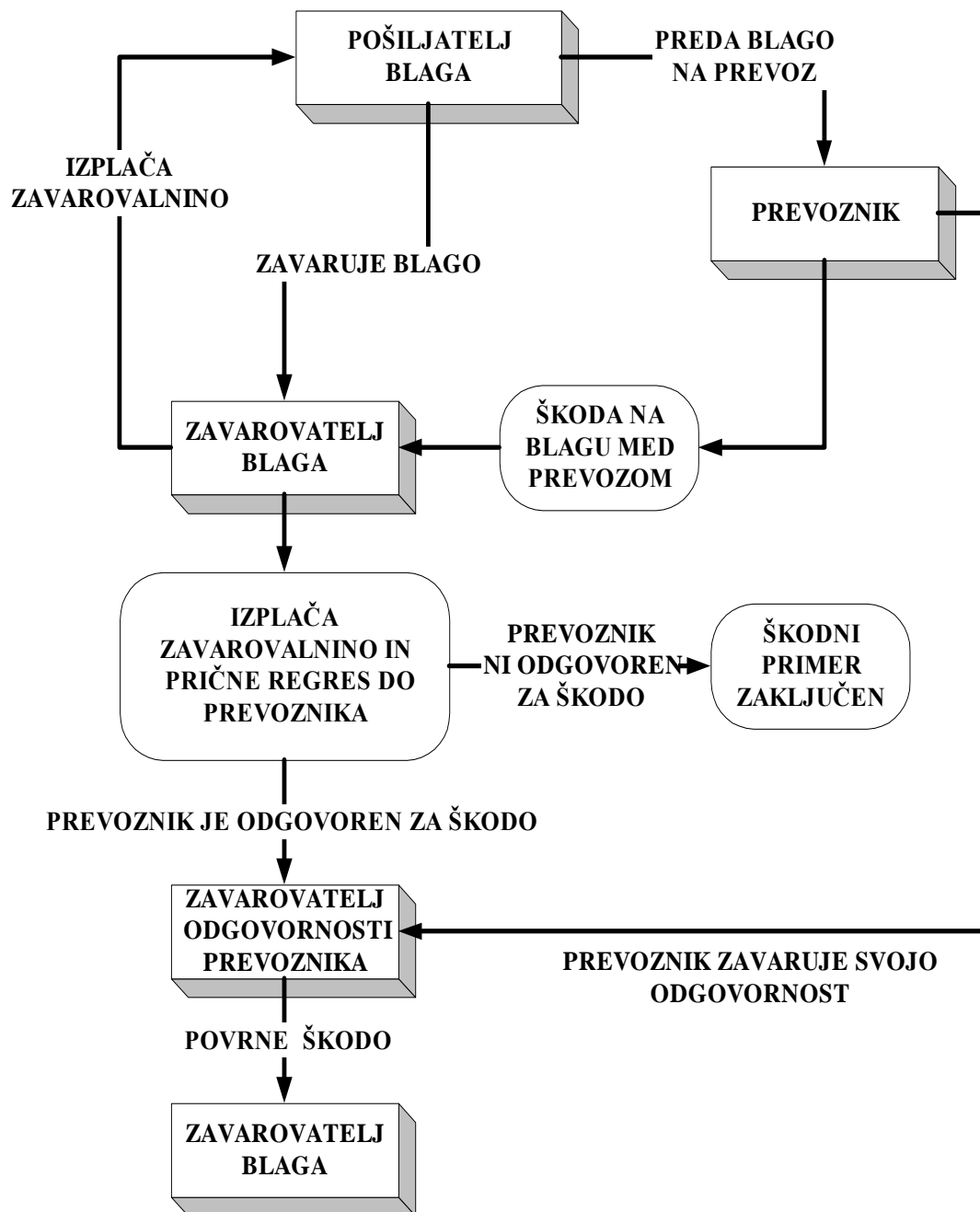
7. Zavarovalnica izplača zavarovalnino upravičencu – zavarovancu po zavarovalni polici. Pri zavarovanju prevozniki odgovornosti izplača zavarovalnino prevozniku, oškodovancu pa le, če je zavarovanec dal zavarovalnici tako pooblastilo in če nima do prevoznika še kakšnih odprtih terjatev, ki jih mora še plačati preden zavarovalnica izplača odškodnino.

8. Če oškodovanec nima sklenjenega kargo zavarovanja, nastane problem pri izterjavi odškodnine tudi kadar se blago prevaža z različnimi prevoznimi sredstvi, kadar gre za tujega prevoznika ali kadar je prevoznik za prevoz najel podprevoznika, torej nastanejo dodatni stroški pri uveljavljanju odškodninskih zahtevkov zaradi oddaljenosti tujine, ugotavljanja odgovornosti podprevoznika in sodnih postopkov v tujini. Zavarovalnica v primeru škode za svojega kargo zavarovanca lažje ureja morebitne spore v tujini glede višine odškodnine, uničevanja ali morebitne prodaje ostankov in poškodovanega blaga, saj ima lahko urejeno poslovno mrežo po celem svetu, pozna havarijske službe itd.

9. Kargo zavarovanje nudi časovno daljše kritje, saj je poleg prevoza krito tudi vmesno skladiščenje in manipulacije z blagom.

Predstavljam sem poglobljene razlike, ki se pojavljajo v zvezi s cestnim prevozom, v praksi seveda prihaja do podobnih zapletov tudi ko gre za železniški, ladijski in letalski prevoz. Zaradi omejitve odgovornosti za škodo na blagu v mednarodnem prevozu (8,33 SDR), odgovarja prevoznik po CMR konvenciji za 10.000 kg težak stroj vreden 25.000 €, ki je bil totalno uničen za znesek cca. 11.000 €. Razliko škode v primeru, ko ni kargo zavarovanja, mora nositi lastnik stroja sam.

Po vseh teh razlikah lahko zagotovo rečemo, da sta zavarovanje prevozniške odgovornosti in kargo zavarovanje dve povsem različni in neodvisni zavarovanji ter predstavljata zavarovanje dveh povsem različnih premoženjskih interesov (Cvitanovič, 2001a, str. 59).



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

6.4 ANALIZA PRAKTIČNIH PRIMEROV

1) V letu 2008 smo iz Italije vozili blago, steklene vitrine s podprevoznikom iz Srbije. Pošiljka ni bila dodatno kargo zavarovana, vendar pa je vozilo imelo krito zavarovanje prevozniške odgovornosti v višini 300.000€. Ker je bil zimsko pomladanski čas, so bile na področju Ajdovščine vetrovne razmere, kjer veter doseže hitrost več kot 100km/h. Kljub obvestilom, ki so bila objavljena na vseh radijskih postajah in ostalih informativnih občilih, se je voznik na svojo odgovornost odpravil na pot in tvegala nesrečo. Malo pred Ajdovščino je močan sunek vetra obrnil na bok tri tovorna vozila vključno z našim podprevoznikom. Po ocenitvi škode, ki je znašala 40.000€ in predložitvi dokumentacije, je zadevna zavarovalnica zavrnila škodni zahtevek z obrazložitvijo, da obvestila niso bila objavljena o prepovedi prometa na območju kjer se je zgodila nesreča, ter da voznik ni mogel vplivati na potek dogodkov. Po predložitvi vseh objav, ki so bile objavljene nekaj ur pred dogodkom, je zavarovalnica izplačala celotno odškodnino oškodovancu (komitentu, za katerega smo prevoz organizirali). Če bi zavarovalnica dokazala, da voznik res ni imel vpliva na potek dogodkov in pošiljka ni bila dodatno kargo zavarovana, komitent ne bi prejel nobene odškodnine za uničeno pošiljko.

2) V letu 2009 smo iz Nemčije organizirali prevoz v Ljubljano. Ob natovoru palet voznik ni opozoril odgovorne osebe v skladišču, da pošiljka ni primerno pripravljena za prevoz. Palete so bile euro dimenzij 80x120cm, vendar je bilo naloženo blago na paletah v dimenzijah 60x120cm in v višino cca 180cm. Ker je bil med paletami prazen prostor, ki ni bil primerno zapolnjen z zračnimi vrečami običajnimi v takih situacijah, poleg tega pa je bila pošiljka naložena do višine 180cm, so se ob naglem zaviranju vozila palete prekucnile ena na drugo. Pošiljka je bila dodatno kargo zavarovana, vendar je bil odškodninski zahtevek naslovljen na zavarovalnico, kjer je prevoznik zavaroval svojo prevozniško odgovornost. Iz njegove police je bila izplačana škoda na pošiljki. Voznik bi moral ob nakladu pošiljke na vozilo opozoriti odgovornega v skladišču, da pošiljka ni primerna za prevoz, ter od njih zahtevati, da izvedejo ukrepe s katerimi bi preprečili morebitno prevračanje pošiljke. Skladiščniki bi lahko v tem primeru pošiljko zavarovali z zračnimi blazinami, ali pa palete ponovno naložili v euro dimenzijah ter z nižjo višino. V drugem primeru bi palete služile ena drugi za oporo med zaviranjem vozila. V opisanem primeru odškodnina ni mogla biti povrnjena iz naslova dodatnega kargo zavarovanja saj je šlo za malomarnost voznika, kar pa kargo zavarovanje ne krije.



Slika 2: Palete naslonjene ena na drugo

3) Letos smo v naše skladišče pripeljali pošiljko iz Nizozemske za našega komitenta, ki je blago prodal naprej v Srbijo. Ob raztvoru pošiljke je viličarist ob obračanju kolija ponesreči "prebodel" z vilico viličarja pošiljko in jo poškodoval. Ker je pošiljka imela krito dodatno kargo zavarovanje z dodatno skladiščno manipulacijo, kar je pri končni ceni premije nanese dodatnih 10% višjo ceno zavarovanja, je bila celotna škoda izplačana iz naslova kargo zavarovanja. Če pošiljka ne bi imela kritega dodatnega kargo zavarovanja blaga in dodatne skladiščne manipulacije, bi morali škodo kriti sami, saj edino kargo zavarovanje krije poškodbe storjene med skladiščno manipulacijo blaga (razklad, naklad, manipulacija v skladišču ...).



Slika 3: Pošiljka "prebodena" ob manipulaciji z viličarjem

7 ZAKLJUČEK

Transport je bil v zgodovini in je še danes sicer tehnološko izpopolnjena pomembna gospodarska dejavnost. Cestni transport je pri današnji razvejanosti cestne infrastrukture eden izmed glavnih načinov prevoza blaga, naslednik predvsem železniškega in spremljevalec letalskega ter pomorskega transporta.

Vsak posamezni transport na cesti spremljajo nevarnosti, ki lahko povzročajo škodne posledice. Potreba po zavarovanju pred prevelikimi izgubami blaga ter posledično dobička je razvila transportno zavarovanje. Le-to z nadomeščanjem nastale gospodarske škode ustvarja neko gospodarsko varnost posameznika.

Poznamo več kriterijev razvrščanja transportnega zavarovanja. Cestni transport se razvršča pod kriterij nevarnostnega subjekta. Prav tako poznamo več vrst nevarnosti, proti katerim se lahko zavarujemo. Medtem ko smo z osnovno pogodbo zavarovani proti osnovnim nevarnostim, se moramo proti dopolnilnim, specialnim ter političnim nevarnostim posebej zavarovati ter posledično plačati večjo premijo.

Subjekti, ki nastopajo pri sklepanju in izvrševanju zavarovanja, so zavarovalnica oziroma zavarovalec in sklenitelj zavarovanja oziroma zavarovanec. Načeloma sta sklenitelj in zavarovanec ista oseba, lahko pa pride do zavarovanja za »tuji račun«, pri čemer je zavarovanec druga oseba. Običajno je to špediter, ki opravi vse potrebne posle za prevoz blaga z odpravnega na želeno mesto. To poleg ostalih stroškov vključuje tudi zavarovanje blaga.

Pogodba, ki jo podpišejo sklenitelji zavarovanja, zavarovanec in zavarovalnica vsebuje zavarovalno polico in pripadajoče pogoje. Poznamo posamične pogodbe, generalne pogodbe in pogodbe o odprtem kritju. Pri tej razdelitvi je različen le način prijavljanja zavarovanja blaga v transportu: vsakokratno pri posamični in občasno pri generalni pogodbi. Blago je v vseh primerih zavarovano proti vsem želenim nevarnostim. Poleg zavarovalne pogodbe oziroma police je v transportu pomembnih še več ostalih dokumentov, med katerimi je v cestnem prometu predvsem pomemben tovorni list.

Zavarovalna polica in njeni splošni in posebni pogoji vsebujejo pomembne elemente zavarovanja. Med pomembnejše zagotovo spadajo omejitve in izključitve, saj so ti tudi največkrat jabolko spora med zavarovalnico in skleniteljem oziroma zavarovancem.

Pomembno je vedeti, da zavarovalnica v nobenem primeru ne bo krila škode na blagu, ki je nastala zaradi napake oziroma negospodarnosti lastnika ali tistega, ki ima na blagu interes. Blago je zavarovano le proti nepredvidljivim in negotovim nevarnostim. Premija je odvisna od širine zavarovanja, vrste blaga, transporta, relacije in podobno ter velja: večja nevarnost, večja premija.

V praksi je transportno zavarovanje blaga tesno povezano z zavarovanjem prevozniške odgovornosti. Medtem ko je zavarovanje blaga interes lastnika, je zavarovanje prevozniške odgovornosti interes prevoznika blaga. Glede na to, da bi lastnik svoje blago rad videl na cilju s čim manjšimi stroški, nalaga prevoznikom strošek zavarovanja blaga skozi zavarovanje prevozniške odgovornosti. Prav to

»varčevanje« se izraža v hitrem padcu rasti te vrste zavarovanja, v svetu predvsem znotraj padanja celotnega transportnega zavarovanja pri nas pa kot samostojne zavarovalne vrste.

Zaradi konkurence na trgu in praktične obveznosti je zavarovanje prevozniške odgovornosti ena izmed najbolj donosnih zvrsti zavarovanja pri katerem zavarovalnice vidijo svoj interes zaslužka.

8 LITERATURA IN VIRI

Viri:

Bašić, Danijela: Transportna zavarovanja v cestnem prometu. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2001. 36 str.

Blatnik, Tanja: Zavarovanje blaga v cestnem transportu. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2002. 36 str.

Boncelj, Jože: Zavarovalna ekonomika. Maribor: Založba Obzorja, 1983. 351 str.

Carić, Slavko i Kapor, Vladimir: Ugovori robnog prometa. Beograd: IRO »Naučna knjiga«, 1987, 679 str.

Clarke, M. A.: International Carriage of Goods by Road: CMR, 3rd. ed. London: Sweet & Maxwell, 1997, 589 str.

Cigoj, Stojan: Transportno pravo. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, 1978, 158 str.

Cigoj, Stojan: Transportno pravo. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, 1987, 175 str.

Cigoj, Stojan: Institut obligacij; Posebni del obligacijskega prava: kontrakti in reparacije. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije, 1991, 388 str.

Cvitanovič, Neven: Transportna kargo zavarovanja. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2001a, 2, 58 in 59 str.

Cvitanovič, Neven: Zavarovanje prevozniške odgovornosti iz pogodbe o prevozu stvari po cesti. Magistrsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2003. 105 str.

Čuklić, Ladislav in Horvat, Ladislav: Osnove prometnog prava s osnovama prava, tretja izdaja. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, 1995, 187 str.

Danilo, Požar: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba obzorja Maribor, 1972, 309 str.

Dostal, Ivo. 1976. Transportno zavarovanje blaga, kargo zavarovanje. Ljubljana: delavska univerza Borisa Kidriča.

Flis, Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju II. knjiga. Ljubljana: Pozavarovalnica Sava, Zavarovalnica Triglav, 1995, str. 340, 5. pril.

Flis, Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju. IV. knjiga. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, GIZ, 1999. 606 str.

Frančišković, Ivan: Sustav transportnih osiguranja. Zagreb: Croatia osiguranje d.d., 1994, 365 str.

Grabovac, Ivo: Prijevozno ugovoreno pravo Republike Hrvatske. Split: Književnički krug, 1999, 329 str.

Hill & Messent: CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. London – Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 1995, 744 str.

Hill & Messent: CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, Third Edition. London – Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd., 2000, 375 str.

Ivanjko, Šime et al.: ABC Zavarovalništva. Maribor: Založba Kapital, 1999.

Jedek Pensa, Dunja et al.: Gospodarske pogodbe, zavarovalna pogodba, knjiga 2. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1994, 348 str.

Kenda Vladimir: Priročnik za zunanjetrgovinsko poslovanje, II. del – ožja strokovna znanja. Radenci: Center za usposabljanje zunanjetrgovinskih delavcev v gospodarstvu pri Gospodarski zbornici Slovenije, 1988. 403 str.

Klarić, Petar D.: Pravna osnova odgovornosti za škodo. Čakovec: Pravni fakultet Zagreb, 1983, 173 str.

Koroš-Drofelnik, Katja: Zavarovanje tovora v cestnem transportu na primeru podjetja Prevent d.d. Diplomsko delo. Dravograd: Ekonomsko- poslovna fakulteta Maribor, 2004. 45 str.

Krumberger, Maja: Problemi in prihodnost alternativnih prenosov rizikov. Magistrsko delo. Ljubljana, Ekonomska fakulteta, 2002, str. 108, 4 pril.

Logožar, Klavdij. Mednarodno logistično poslovanje. Maribor: Univerza v Mariboru. Oktober 2002.

Pavliha, Marko: Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski Vestnik, 2000. 351 str.

Pavliha, Marko: Zavarovalno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 2000a, 371 str.

Pavliha, Marko: Angleško in slovensko pravno izrazoslovje. Podjetje in delo: Ljubljana, 2002, 6-7, 1097-1105 str.

Pirš, Andrej: Transportno zavarovanje. Portorož: FPP Portorož, 2000. 178 str.

Pivka, Hilda Marija: Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti. Maribor: Center za samoupravno dejavnost, 1982, 120 str.

Požar, Danilo: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba obzorja, 1972. 308 str.

Požar, Danilo: Transport in transportno zavarovanje. Maribor: Založba obzorja, 1974. 200 str.

Požar, Danilo: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba Obzorje Maribor, 1980, 309 str.

Radionov, Nikoleta: Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu. Doktorska disertacija. Zagreb: Pravni fakultet, 2002, 355 str.

Selan, Margita 2003. Zakaj kargo zavarovanje in zakaj zavarovanje prevozniške odgovornosti. Obzornik 6-8.

Simoniti, Sergej: Pogodba o multimodalnem prevozu blaga. Podjetje in delo, Ljubljana, 2000, 6-7, 942 - 951 str.

Šinkovec, Janez in Tratar, Boštjan: Obligacijski zakonik s komentarjem in sodno prakso. Lesce: Oziris, 2001, 1176 str.

Viršek, Milan: Nekaj bistvenih pojmov in značilnosti zavarovanja. Obzornik Zavarovalnice Triglav, Ljubljana, 1998, 4, 2 - 9 str.

Literatura:

Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga – CMR, Ženeva, maj 1956 (Uradni list SFRJ št. 11/1958)

Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije. Vestnik gospodarske zbornice, Ljubljana, 1992, št. 48)

Slovar slovenskega knjižnega jezika. IV knjiga. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti, 1985, 1125 str.

Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 83/2001)

Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list SFRJ, št. 2/1974)

Zakon o pomorski in notranji plovbi (Uradni list SFRJ, št. 22/77)

Kazalo slik:

Slika 1: Potek sklenitve zavarovanja in reševanja škode iz zavarovanja odgovornosti prevoznika in zavarovanja blaga	38
Slika 2: Palete naslonjene ena na drugo	40
Slika 3: Pošiljka "prebodena" ob manipulaciji z viličarjem	40