

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

SAŠA DROLE

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**LETALSKA ZAVAROVANJA S PRIMEROM LETALSKEGA
ZAVAROVANJA V IZBRANI ZAVAROVALNICI**

Ljubljana, februar 2016

SAŠA DROLE

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Saša Drole, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica diplomskega dela z naslovom Letalska zavarovanja s primerom letalskega zavarovanja v izbrani zavarovalnici, pripravljene v sodelovanju s svetovalko prof. dr. Slavko Kavčič.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorski in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisala;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku (Ur. l. RS, št. 55/2008 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega diplomskega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne _____

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD	1
1 SPLOŠNO O LETALSKIH ZAVAROVANJIH	2
1.1 Razvoj letalskih zavarovanj.....	2
1.2 Trg letalskih zavarovanj	3
1.3 Vpliv terorističnih napadov 11.9.2001 na trg letalskih zavarovanj.....	5
2 VRSTE LETALSKIH ZAVAROVANJ	6
2.1 Uvod	6
2.2 Kasko zavarovanje zrakoplova ali druge letalne naprave	7
2.3 Zavarovanja letalske odgovornosti in nezgode	9
2.4 Ostala letalska zavarovanja	10
2.5 Vesoljska zavarovanja	11
3 PRAVNA UREDITEV LETALSKIH ZAVAROVANJ V REPUBLIKI SLOVENIJI	13
3.1 Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (ZOSRL).....	13
3.2 Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP).....	15
3.3 Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje	15
4 PRIMER LETALSKEGA ZAVAROVANJA V ZAVAROVALNICI X	17
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI	26

KAZALO SLIK

Slika 1: Razpršitev rizikov večje letalske družbe	5
---	---

KAZALO TABEL

Tabela 1: Trenutno veljavne minimalne zavarovalne vsote glede na MTOM zrakoplova za škodo, povzročeno tretjim osebam	17
--	----

UVOD

Da bi boljše razumeli pomen letalskih zavarovanj, je potrebno najprej opredeliti pomen zavarovanja kot takega. Flis meni, da je bil človek vedno ogrožen zaradi delovanja najrazličnejših naravnih sil ali pojavov, dejanj ali opustitev svojih bližnjih, pa tudi sosedov in tujcev, ki jih je poznal, ter zlasti na začetku razvoja človeške družbe zaradi njemu povsem neznanih sil, pojavov. Te sile so ogrožale njega samega, njegove bližnje, pa tudi njegovo skromno imetje, ki mu je zlasti na začetku služilo le za golo preživetje njega samega in njegovih bližnjih. Če pa se je človek čutil ogroženega, je razumljivo, da se je skušal pred temi znanimi in neznanimi silami zaščititi. (Flis, 1999, str. 3).

Z razvojem letalske industrije je, predvsem po prvi svetovni vojni, začela naraščati tudi potreba po letalskih zavarovanjih. Gledano z vidika ostalih zavarovalnih vrst so letalska zavarovanja relativno mlada dejavnost, ki dozoreva z razvojem letalstva samega, tehnologije, pravnih sistemov in se, ob upoštevanju napak in pomanjkljivosti iz preteklosti, spreminja ter dopolnjuje na podlagi predvidevanj za prihodnost.

Stroka pozna različne vrste letalskih zavarovanj, kot so:

- kasko zavarovanje zrakoplova;
- zavarovanje letalske odgovornosti in nezgode;
- obvezno zavarovanje odgovornosti za škodo na zemlji;
- zavarovanje potnikov v letalskem prometu;
- prostovoljno zavarovanje prevozniške odgovornosti;
- zavarovanje tovora;
- zavarovanje vojnih obveznosti in sorodnih nevarnosti;
- druga zavarovanja povezana z letalskimi zavarovanji.

Največ pozornosti v diplomskem delu posvečam kasko zavarovanju zrakoplova in zavarovanjem odgovornosti in nezgode, ker se nanašajo na praktični primer, ki ga obravnavam. Nekaj več pozornosti namenjam tudi opisu vesoljskih zavarovanj, ki zaradi svoje specifičnosti predstavljajo prav posebno vejo letalskih zavarovanj in o njih ni prav veliko napisanega.

Ključnega pomena za obstoj in implementacijo letalskih zavarovanj je pravna ureditev, tako mednarodna kot tudi ureditev v posameznih državah. V svojem delu se osredotočam na pravno ureditev v Republiki Sloveniji, ki letalska zavarovanja ureja z Zakonom o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu (Ur.l. RS, št. 27/11, v nadaljevanju ZOSRL), Zakonom o obveznih zavarovanjih v prometu (Ur.l. RS št. 93/07 v nadaljevanju ZOZP) in Uredbo (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L, št. 138).

Namen diplomskega dela je ugotoviti, kako je mogoče v praksi upoštevati zakonodajo in ali je glede na raznolikost zavarovanj in možnih nastalih škod v zadostni meri zakonsko urejena zavarovalna odškodnina. Nadalje je namen tudi opozoriti na probleme, ki se pojavijo pri določanju višine škode, ko podjetje ima sklenjeno zavarovanje in je določena škoda tudi nastala. Glavni namen diplomskega dela je torej s pomočjo teorije in prakse prikazati delovanje in specifičnost letalskih zavarovanj, katerih reševanje je zelo unikatno in pravno občutljivo.

Temeljna teza diplomskega dela je, da je vsak zavarovalni primer unikaten, zato je tudi letalsko zavarovanje zakonsko urejeno le načelno, kar omogoča subjektivno presojo glede višine odškodnine.

Skladno z namenom in temeljno tezo je cilj diplomskega dela:

- analizirati literaturo s področja letalskega zavarovanja;
- proučiti zakonodajo s področja zavarovanja v Sloveniji;
- analizirati primer letalskega zavarovanja Zavarovalnice X.

Diplomsko delo ima poleg uvoda, sklepa, literature in virov še tri zaokrožene dele (štiri poglavja). Prvi del je posvečen teoretični predstavitvi letalskih zavarovanj, drugi zakonski ureditvi letalskih zavarovanj v Sloveniji in tretji predstavitvi praktičnega primera zavarovanja v izbrani zavarovalnici.

V diplomskem delu uporabljam deskriptivni pristop, s katerim opisujem dejstva in ugotovitve, ki jih črпам iz slovenske in tuje literature. Pri tem si pomagam tudi z različnimi internetnimi stranmi, članki in interno literaturo zavarovalnice, ki jo za potrebe tega diplomskega dela poimenujem Zavarovalnica X. Podatke za praktični primer pridobivam s pomočjo zaposlenih v Zavarovalnici X in spletne strani zavarovalnice.

1 SPLOŠNO O LETALSKIH ZAVAROVANJIH

1.1 Razvoj letalskih zavarovanj

Letalska zavarovanja so v primerjavi z nekaterimi drugimi zavarovanji (npr. pomorskimi ali požarnimi zavarovanji) relativno mlada dejavnost. Nekateri zapisi navajajo, da naj bi bila prva polica letalskega zavarovanja sklenjena leta 1908 s strani nekega evropskega poslovneža. Bolj pogosto pa je kot rojstvo letalskih zavarovanj navedeno leto 1911, ko je združenje Lloyd's izdalo svojo prvo polico letalskega zavarovanja.

V letih pred prvo svetovno vojno so bila letalska zavarovanja redkost, tudi police, ki so bile izdane v ta namen, so se nanašale bolj na kritje morebitnih škod cepelinov. Po prvi svetovni vojni se je začela ekspanzija letalskega prometa in s tem tudi povpraševanja po letalskih zavarovanjih. Zaradi razsežnosti rizikov so se zavarovalnice začele povezovati v zavarovalne pool-e, kjer so se tako premije kot škode delile med zavarovatelje glede na njihov delež v zavarovalnem pool-u.

Pomemben mejnik v razvoju zakonov mednarodnega letalskega prometa in s tem letalskih zavarovanj predstavlja Varšavska konvencija, ki je bila sprejeta 12. oktobra 1929 in katere osnovni namen je bil definirati odgovornost letalskih prevoznikov do potnikov, prtljage in tovora v primeru nezgode. Prva pomembnejša posodobitev Varšavske konvencije je bila sprejeta leta 1955 v Haagu, druga pa leta 1999 v Montrealu.

Leta 1933 je Mednarodno združenje pomorskih zavarovateljev (angl. *International Union of Marine Insurance*, v nadaljevanju IUMI) ustanovilo komite za upravljanje z letalskimi zavarovanji, leta 1934 pa je osem evropskih zavarovalnic in pool-ov uradno ustanovilo Mednarodno zvezo zavarovateljev v sektorju zračnega prometa (angl. *International Union*

of *Aerospace Insurance*, v nadaljevanju IUAI). Združenje letalskih zavarovateljev Lloyd's je bilo ustanovljeno leta 1935.

Po drugi svetovni vojni je poznavanje aeronavtikke močno naraščalo, kar je omogočilo drastični razcvet letalske industrije. Odvečna vojaška letala so bila spremenjena in prilagojena za civilne namene. Pestremu dogajanju na področju letalske industrije je botrovala strma rast povpraševanja po letalskih zavarovanjih, zato so se številne zavarovalnice, ki so v preteklosti nastopale na tem področju izključno kot članice zavarovalnih pool-ov, odločile, da na trg vstopijo kot samostojne, z lastnimi pravicami in dolžnostmi.

Predstavitev reaktivnega letala je prav tako pomenila revolucijo letalskega prometa, posledično tudi letalskega zavarovalništva in navsezadnje tudi večjo raznolikost v ponudbi vrst zavarovalnih kritij.

Leta 1952 je bilo svetovni javnosti predstavljeno prvo komercialno reakcijsko letalo, poznano po imenu de Havilland Comet, kar je kazalo na začetek nove dobe v letalski industriji. Navkljub optimističnim začetkom je bila leta 1954 izdana prepoved letenja za vsa letala serije Comet 1, saj so bila v času njihovega delovanja popolnoma uničena štiri od vsega skupaj enaindvajsetih letal zaradi tehničnih napak v gradnji. Posledično je zavarovalni trg leta 1955 začel ponujati zavarovalno kritje pravne odgovornosti letalske družbe kot posledice prepovedi letenja oziroma »prizemljitve« letala (angl. *Grounding Legal Liability*). Polemike okoli omenjenega kritja so (bile) aktualne tudi v sodobnejšem obdobju, natančneje v začetku leta 2013, ko je Zvezna Uprava za letalstvo ZDA (Federal Aviation Administration – FAA) izdala prepoved letov za celotno floto letal znamke Boeing 787 Dreamliner.

V šestdesetih letih prejšnjega stoletja je londonski trg zaradi porasta števila ugrabitev letal in njihovega uničenja v politične namene ustvaril zavarovalno kritje vojnih rizikov v sklopu letalskega kasko zavarovanja (angl. *Hull War Risks*).

Leta 1970 so letalske družbe pričele z uporabo prvih jumbo jet letal znamke Boeing 747, katerih vrednost se je gibala med 20 in 25 milijonov USD na letalo, kar je precej več kot običajna vrednost takratnih reaktivnih letal, ki se je gibala okoli 7,5 milijonov USD na letalo. Letala Boeing 747 so se ponašala s kapaciteto 400 sedežev na letalo, kar je precej več kot je premoglo katerokoli komercialno letalo do takrat (običajno so imela letala v tistih časih kapaciteto sedežev od 100 do 150 na letalo). Zaradi višje izpostavljenosti letal Boeing 747 so zavarovatelji morali postaviti višje cene zavarovalnih kritij. Zavarovalna premija za tako letalo je znašala okoli 3% vrednosti letala.

Naj omenim, da so v današnjih časih večja letala zavarovana tudi do 350 milijonov USD, riziki, ki izhajajo iz odgovornosti teh letal pa tudi do 2,25 milijonov USD (na bazi dogodka), kar pomeni, da le en škodni dogodek, povzročen z enim letalom, zavarovalnice lahko stane 2,6 milijona USD in več.

1.2 Trg letalskih zavarovanj

Temeljno načelo tradicionalnega zavarovalniškega trga je, da premije mnogih poplačajo škode nekaterih. Trg letalskih zavarovanj se od ostalih zavarovalniških trgov že od samega

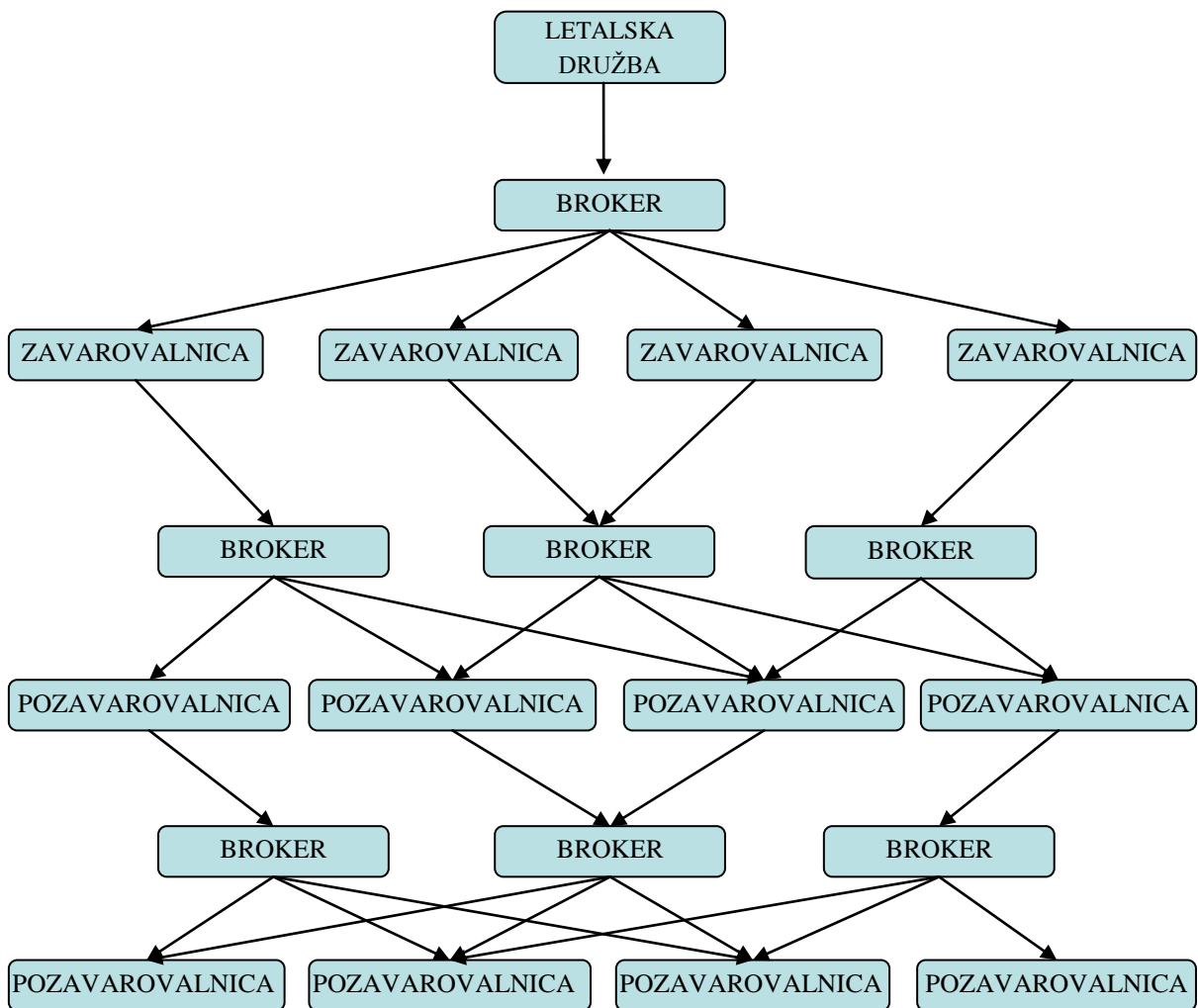
začetka razlikuje po številu zavarovancev ter višini premije. Število zavarovancev je na trgu letalskih zavarovanj neprimerljivo manjše kot pri večini ostalih zavarovalniških trgov, kar potrjuje podatek Združenja letalskih prevoznikov IATA, da imajo trenutno le 260 članov, ki skupaj predstavljajo kar 83% celotnega letalskega prometa. (IATA, 2015). Tudi višina zbrane premije je relativno nizka glede na višino finančnih obveznosti, ki jih lahko povzroči en sam škodni dogodek, zlasti ko gre za zavarovanje letalskih družb. Zaradi visoke finančne izpostavljenosti (skoraj) ni možno, da bi ena sama zavarovalnica krila vseobsegajoče rizike letalske družbe.

Letalski zavarovatelji zavarovancem, kot so letalske družbe, letališča, lastniki letal, proizvajalci letal in podobno, zagotavljajo kritje škod, poškodb in škod iz naslova odgovornosti proti plačilu premije. Kot sem že omenila, so riziki v letalskih zavarovanjih definirani z ekstremno visoko izpostavljenostjo katastrofalnim dogodkom, zato so običajno razdeljeni med številne zavarovatelje (sozavarovanje). Vodilni zavarovatelj (leader) je zadolžen za pogajanja z zavarovancem o pravilih in pogojih zavarovalnega kritja. Prav tako je v navadi, da je vodilni zavarovatelj odgovoren za obravnavo vseh škodnih dogodkov, ki izhajajo iz sklenjenega kritja. (Recent Developments in the Aviation Insurance Industry, 2006)

Posebno vlogo pri letalskih zavarovanjih ima pozavarovanje, ki ponuja dodatno razpršitev rizikov. Prav tako kot pri poslu med zavarovateljem in zavarovancem, pozavarovatelj zavarovatelju proti plačilu dogovorjene premije zagotavlja kritje rizikov, navedenih v pozavarovalni pogodbi. Običajno se take pogodbe sklepajo preko posrednikov, ki jih stroka imenuje brokerji.

Naj omenim, da tudi pozavarovalnice razpolagajo z omejenimi finančnimi sredstvi in prav tako potrebujejo dodatno kritje, zato (običajno preko brokerjev) svoje potencialne obveznosti iz naslova škod zavarujejo pri drugi pozavarovalnici. Slika 1 prikazuje zavarovalno verigo razpršitve rizikov večje letalske družbe.

Slika 1: Razpršitev rizikov večje letalske družbe



Vir: *Recent Developments in the Aviation Insurance History*, 2006.

1.3 Vpliv terorističnih napadov 11.9.2001 na trg letalskih zavarovanj

Teroristični napadi, ki so se zgodili 11.9.2001 v ZDA, so dodobra pretresli zavarovalniški sektor. Gre za škodni dogodek takih razsežnosti, ki daleč presegajo kateri koli škodni dogodek v zgodovini, naj bo vzrok človek ali naravna katastrofa. Pričakovana škoda, ki naj bi bila krita s strani sektorja letalskih zavarovanj, je znašala (le) okoli 4 bilijone USD, kar je predstavljalo manj kot 10% celotne ocenjene škode, ki naj bi jo krile zavarovalnice. Vendar v primerjavi s premijo, generirano s strani letalskih zavarovalnih vrst, je bil to daleč najhujši udarec, povzročen z enim škodnim dogodkom.

V terorističnih napadih so bila komercialna letala uporabljena kot orožje in možnost, da bi se tak trend nadaljeval, je močno razburila letalske zavarovatelje. Spoznali so namreč, da učinka oziroma finančnih posledic nekaterih oblik terorizma ni možno oceniti, kar posledično pomeni, da teh oblik ni možno zavarovati. Da bi ublažili finančni učinek napadov, zaščitili poslovanje in omogočili ponovni zagon trga, so letalski zavarovatelji morali ukrepati hitro.

Ena izmed značilnosti »mednarodno uveljavljenih klavzul letalskega zavarovanja je, da vsebujejo določilo, na podlagi katerega lahko zavarovalnica enostransko odpove zavarovano kritje z enotedenskim odpovednim rokom.« (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 307) Prav to se je zgodilo 17.9.2001, ko so zavarovatelji izročili odpoved kritja klavzule AVN52C, ki je služila kot razširjena oblika kritja letalske odgovornosti iz naslova vojnih rizikov.

Kmalu za tem, natančneje 1.10.2001, so zavarovatelji predstavili novo shemo doplačil za zavarovalno kritje vojnih nevarnosti v zvezi s prevozom potnikov, prtljage in tovora ter kritje letal:

- doplačilo v znesku 1,25 USD na potnika, za vsak odhod pri katerikoli letalski družbi, s katerikoli letalom, ki ima kapaciteto višjo od 15 sedežev;
- doplačilo 10% od celotne premije, zbrane iz naslova zavarovanja letal in odgovornosti, ki se je nanašalo na tovarne letalske prevoznike;
- plačilo pristojbine za kritje vojnih nevarnosti pri zavarovanju letal (angl. *hull*) v deležu 0,05% povprečne vrednosti letalske flote.

Eden izmed najbolj drastičnih ukrepov s strani zavarovateljev je bilo znižanje omejitve kritja letalske odgovornosti do tretjih oseb, določenega s klavzulo AVN52, na 50 milijonov USD. (Omenjeni znesek ne zadošča kriterijem za delovanje letalskih družb, zato so na pomoč priskočili državni organi, ki so jim v ta namen ponudili različne subvencije oziroma zavarovanja, financirana s strani države.) »Zavarovalnice so presojale, ali bodo zavarovancu ponudile takšno kritje, glede na to, kakšne varnostne postopke upošteva, glede na mrežo poletov, ali so bili prevozniki deležni terorističnih groženj in ali se zgodi, da ima prevoznik na tujem letališču hkrati dve letali.« (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 310)

V času po tragičnih dogodkih komercialne zavarovalnice sprva niso ponujale kritja odgovornosti do tretjih oseb, ki bi presegalo 50 milijonov USD. Sčasoma pa so nekatere zavarovalnice (AIG, Allianz, Axis, Berkshire Hathaway in GE Frankona) začele tržiti ločene zavarovalne police, katerih zgornja meja kritja je segala do enega bilijona USD in ga v nekaterih primerih celo presegala (tudi do dveh bilijonov USD).

Posledice tragičnih napadov so v letalskem zavarovalnem sektorju prisotne še danes in sicer v obliki dražjih zavarovalnih kritij odgovornosti do potnikov in tretjih oseb in predvsem v bolj premišljenih pogledih na posamezne (tudi nove) oblike terorizma in ostalih vojnih rizikov.

(Recent Developments in the Aviation Insurance Industry, 2006 & A Guide to Aviation Insurance, 2012)

2 VRSTE LETALSKIH ZAVAROVANJ

2.1 Uvod

Kot navaja Pavliha, letalska zavarovanja v ožjem pomenu obsegajo zavarovanja letal in interesov, povezanih z njimi. V širšem pomenu pa mednje uvrščamo zavarovanja vseh rizikov, povezanih z uporabo letal. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 299)

Zakon o zavarovalništvu (Ur.l. RS, št. 99/10) v 2. členu med letalska zavarovanja uvršča naslednje zavarovalne vrste, ki spadajo v zavarovalni podskupini zavarovanja zrakoplovov in premoženjskih zavarovanj (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 299):

- kasko zavarovanje zrakoplova ali druge letalne naprave – krije škode oziroma izgube zrakoplovov in drugih letalnih naprav;
- zavarovanje prevoza blaga (letalski kargo) – krije škode oziroma izgube blaga (tovora), vključno s prtljago, ne glede na vrsto prevoza;
- zavarovanje odgovornosti pri uporabi zrakoplovov – krije vse vrste odgovornosti, ki izhajajo iz uporabe zrakoplovov oziroma drugih letalnih naprav (vključno s prevozniško odgovornostjo);
- nezgodno zavarovanje – vključuje izplačila zaradi poškodbe, okvare zdravja ali smrti potnikov.

2.2 Kasko zavarovanje zrakoplova ali druge letalne naprave

Predmet zavarovanja so trup zrakoplova ali druge letalne naprave z motorji, propelerji, vgrajenimi standardnimi instrumenti in opremo ter vsemi deli, potrebnimi za letenje.

Zavarovanje krije izgubo ali poškodbo zavarovanega zrakoplova zaradi nenadnega in nepričakanega dogodka med poletom, premikom zrakoplova po zemlji, mirovanjem na zemlji ali vsidranjem (velja za hidroletala). Zavarovanje krije tudi stroške, ki so bili upravičeno povzročeni med reševanjem zrakoplova in stroške prevoza poškodovanega zrakoplova do kraja popravila. (Firc & Prijanovič, 2010, str. 68)

Zavarovanje letala se navadno sklene s standardno Lloydovo polico AVN 1C, skupaj s klavzulami AVN 38B (izključitev jedrskih nevarnosti), AVN 46B (izključitev hrupa, onesnaževanja in drugih nevarnosti) in AVN 48B (izključitev vojnih nevarnosti). (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 304)

- Klavzula o izključitvi jedrskih nevarnosti AVN 38B (angl. *Nuclear Risks Exclusion Clause*)

Zavarovanje po pogojih klavzule o izključitvi jedrskih nevarnosti ne krije izgube, uničenja ali poškodbe kakršnekoli lastnine, stroškov, direktno ali indirektno povzročene pravne odgovornosti, ki je posledica ali izhaja iz:

- a) radioaktivnih, strupenih, eksplozivnih ali drugih nevarnih lastnosti eksplozivnih jedrskih naprav ali njihovih jedrskih delov,
- b) radioaktivnih lastnosti ali kombinacije radioaktivnih lastnosti z dodanimi strupenimi, eksplozivnimi in drugimi nevarnimi lastnostmi kakršnegakoli drugega radioaktivnega materiala v času prevoza tovora, vključno s hrambo ali rokovanjem ki spada k prevozu,
- c) ionske radiacije ali kontaminacije zaradi radioaktivnosti ali toksičnosti, eksplozivnosti ali drugih nevarnih lastnosti iz kakršnegakoli drugega radioaktivnega vira.

Dogovorjeno je, da radioaktiven material ali katerikoli drug radioaktivni vir iz odstavka b) in c) ne vsebuje:

- predelanega ali naravnega urana v kakršnikoli obliki;

- radioizotopov, ki so dosegli zadnjo stopnjo predelave za uporabo v znanstvene, medicinske, kmetijske, komercialne, izobraževalne ali industrijske namene.

Zavarovalna polica po pogojih klavzule o izključitvi jedrskih nevarnosti ne krije izgube ali poškodbe na katerikoli lastnini ali posledičnih škod ali pravne odgovornosti kakršne koli narave:

- če je zavarovanec po tej polici zavarovan tudi z drugo polico ali pa kot dodatni zavarovanec po katerikoli drugi polici, vključno s polico za zavarovanje nuklearne odgovornosti;
- če se zahteva, da mora katerakoli oseba ali organizacija/podjetje imeti finančno zaščito v skladu z zakonodajo veljavno v državi;
- če je zavarovanec po tej polici upravičen do odškodnine s strani vlade ali druge ustanove.

Kritje po pogojih klavzule o izključitvi jedrskih nevarnosti lahko zavarovatelj odpovedo kadarkoli s sedemdnevnim odpovednim rokom.

- Klavzula o izključitvi hrupa, onesnaževanja in drugih nevarnosti AVN 46B (angl. *Noise and Pollution and Other Perils Exclusion Clause*)

S klavzulo AVN 46B je določeno, da zavarovalna polica ne krije zahtevkov, ki so jih neposredno ali posredno povzročili, do katerih je prišlo ali so posledica:

- hrupa, vibracij, preboja zvočnega zidu in drugih s temi povezanih pojavov;
- kakršnegakoli onesnaženja ali kontaminacije;
- električne in elektromagnetne interference;
- motenja posesti;

razen, če so škode iz naštetih primerov nastale zaradi ali so posledica ognjene eksplozije, trčenja ali dokumentirane nevarnosti v času poleta, ki je povzročila nenormalno uporabo letala.

Določila zavarovalne police, ki se nanašajo na dolžnost zavarovalnice za preiskovanje ali obrambo zahtevkov, ne bodo veljala za naštete izključene zahtevke, niti jih zavarovalnica ne bo dolžna braniti in zahtevke, ki so kriti s pogodbo, v primeru, če so kombinirani s kakršnimikoli omenjenimi izključenimi zahtevki. Glede teh zahtevkov bo zavarovalnica poplačala zavarovanca za ustrezni del zahtevka po točkah, ki so krite s pogodbo glede dosojene odškodnine in stroškov obrambe ter stroškov, ki so nastali zavarovancu.

Prav tako je s klavzulo AVN 46B določeno, da nič v tej klavzuli ne razveljavlja klavzule o izključitvah radioaktivne kontaminacije ali drugih izključitvenih klavzul, ki so del te police. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 304)

- Klavzula o izključitvi vojne, ugrabitve in drugih nevarnosti AVN 48B (angl. *War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause*)

Klavzula AVN 48B določa, da zavarovalna polica ne krije:

- vojne, invazije, dejanj tujih sovražnikov, sovražnosti, državljanske vojne, uporov, revolucij, vstaj, vojaškega prava, vojaških ali nezakonitih oblasti ali nezakonitih poskusov prilaščanja oblasti;
- eksplozije kakršnegakoli vojnega orožja, ki uporablja atomsko ali nuklearno cepitev in/ali fuzijo ali podobne reakcije radioaktivne energije ali snovi s sovražnim namenom;
- stavk, uporov, državljskih pretresov ali delavskih nemirov;
- kakršnihkoli dejanj ene ali več oseb, s predstavniki suverene oblasti, s političnim ali terorističnim namenom in ne glede na to, ali je bila tako nastala škoda ali uničenje povzročena nenamerno ali namerno;
- kakršnihkoli naklepnih dejanj ali dejanj sabotaže;
- zaplembe, nacionalizacije, odvzema, prisilnih omejitev, pridržanja, razlastitve ali prisilnega odkupa ali odvzema s strani ali po ukazu katerekoli vlade, javnih ali lokalnih oblasti;
- ugrabitve ali kakršnegakoli protipravnega odvzema ali protizakonitega izvrševanja nadzora nad letalom ali posadko v letu (vključno s poskusom takšnega odvzema ali nadzora), ki jih je storila katerakoli oseba na letalu, ki je delovala brez privoljenja zavarovanca;

Poleg tega ta polica ne krije zahtevkov, ki so nastali v času, ko letalo ni bilo pod nadzorom zavarovanca zaradi zgoraj navedenih nevarnosti. Letalo je domnevno pod nadzorom zavarovanca takrat, ko je varno vrnjeno zavarovancu na letališče, ki ni izključeno s krajevnimi omejitvami police in je ustrezno za uporabo letala, ki ga polica krije. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 304 - 305)

2.3 Zavarovanja letalske odgovornosti in nezgode

Letalska zavarovanja odgovornosti in nezgode so lahko obvezna ali prostovoljna. Obvezna letalska zavarovanja se sklepajo v skladu z določbami Zakona o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu (Ur.l. RS, št. 27/11) in Zakonom o obveznih zavarovanjih v prometu (Ur.l. RS, št. 93/07). Mednje spadajo: nezgodna zavarovanja potnikov in zavarovanja odgovornosti tretjim osebam. Prostovoljna nezgodna zavarovanja odgovornosti temeljijo na pogodbi. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 305)

Pri zavarovanju odgovornosti zavarovanca za škodo, povzročeno osebam, ki niso stranke zavarovalne pogodbe, torej strankam iz drugih pogodbenih razmerij in tretjim osebam, se iz zavarovanja povrnejo zneski, ki jih mora zavarovanec plačati tem osebam zaradi svoje odgovornosti, krite z zavarovanjem, ter stroški, ki so potrebni za ugotovitev njegove obveznosti. Pri obveznih zavarovanjih odgovornosti sme oškodovanec zahtevati nadomestilo za škodo, za katero odgovarja zavarovanec, neposredno od zavarovalnice, vendar največ do zneska obveznosti zavarovalnice. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 305)

Iz zavarovanja odgovornosti se povrnejo tudi stroški za ukrepe, ki so bili storjeni na zahtevo zavarovalnice in njenih predstavnikov ali v sporazumu z njimi, da bi se zavarovali pred neupravičenimi in pretiranimi zahtevami drugih oseb. Kriti so tudi stroški za razumne ukrepe, ki jih je zavarovanec storil z enakim namenom, vendar brez soglasja zavarovalnice ali njenih predstavnikov, če takšnega soglasja ni bilo mogoče pravočasno dobiti. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 305)

Zavarovalnica povrne škodo zaradi odgovornosti zavarovanca in stroškov ugotavljanja njegove obveznosti največ do višine zavarovalne vsote, določene v zavarovalni pogodbi. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 305)

Zavarovanja letalske odgovornosti in nezgode torej zajemajo:

- **Obvezno zavarovanje odgovornosti za škodo na zemlji**

Obvezno zavarovanje lastnika zrakoplova proti objektivni odgovornosti za škodo, povzročeno tretjim osebam na tleh oziroma na zemlji, ureja ZOZP (Ur.l. RS, št. 93/07), ki določa, da mora lastnik zrakoplova, registriranega v Sloveniji, skleniti pogodbo o zavarovanju te odgovornosti. Slednje velja tudi za tuje zrakoplove, če z mednarodno pogodbo ni drugače določeno. ZOZP prav tako obvezuje lastnika ali zakupnika zrakoplova, da zavaruje odgovornost za škodo, povzročeno tretjim osebam, ki nastane kot posledica trčenja zrakoplovov v zraku. Pogodba ne vključuje odgovornosti za škodo, ki jo utrpijo potniki zrakoplova. Polica, ki se za zavarovanje odgovornosti tretjim osebam uporablja v mednarodni praksi, je AVN 1C (kakor pri letalskem kasku), ki prav tako krije odgovornost za trčenje v zraku. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 305-306)

- **Zavarovanje potnikov**

V letalskem prometu so potniki lahko zavarovani nezgodno ali upravičeni do zavarovalnine na podlagi zavarovanja odgovornosti do potnikov, ki ga sklene letalski prevoznik. Zaradi mešanja teh dveh zavarovanj se pojavlja možnost kumulacije zavarovalnih zahtevkov iz obeh zavarovalnih vrst. Posebnost v naši državi je obvezno nezgodno zavarovanje potnikov v javnem letalskem prometu. To kritje je ožje kot pri zavarovanju odgovornosti, ker se nanaša le na telesno škodo, ne pa tudi na druge stroške, ki bi jih lahko oškodovanec utrpel zaradi poškodbe. Zavarovalni primer je namreč poškodba ali smrt potnika in ne odškodninska odgovornost letalskega prevoznika. V državah Evropske unije velja na podlagi direktive sistem zavarovanja odgovornosti do potnikov, kjer se kritje uresniči v primeru odškodninske odgovornosti letalskega prevoznika. Ta odgovarja od trenutka, ko se potnik prične vkrcavati v letalo, do izkrcanja potnika. Za to zavarovanje se prav tako uporablja standardna polica AVN 1C (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 306)

- **Prostovoljno zavarovanje prevozniške odgovornosti**

Letalski prevoznik se lahko zavaruje za primere, ko odgovarja pošiljatelju ali prejemniku za poškodbo, izgubo ali zamudo tovora ali poštnih pošiljk. Sekcija odgovornosti v standardizirani letalski polici tega zavarovanja navadno ne vključuje, zato ga je treba skleniti s posebno polico ali z dodatkom k odgovornostni polici. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 307)

2.4 Ostala letalska zavarovanja

- **Zavarovanje tovora**

Za zavarovanje tovora se uporabljajo institutske klavzule za zavarovanje letalskega karga pri katerih gre za kritje vseh rizikov, razen izrecno izključenih, na primer škode, ki jo

zavarovanec povzroči namerno, naravnih lastnosti blaga, pomanjkljivega ali neprimerne pakiranja, vojnih rizikov, stavk, terorističnih dejanj in tako dalje. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 307)

- **Zavarovanje vojnih obveznosti in sorodnih nevarnosti**

Zavarovanje vojnih in drugih nevarnosti poskrbi za kritje fizične škode zrakoplova, povzročene v zvezi z vojno in drugimi političnimi riziki, ki je s klavzulo AVN 48B izključeno iz police, ki krije vse rizike (*angl. All Risks Policy*). (A History of Aviation Insurance, 2013)

Te nevarnosti je mogoče v širšem ali ožjem obsegu ponovno vključiti s posebnimi klavzulami, kot so LSW 555B, AVN 52, RJM in druge. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 307)

- **Druga zavarovanja, povezana z letalskimi zavarovanji**

Med druga zavarovanja, ki so povezana z letalskimi zavarovanji, spadajo: zavarovanje proizvajalčeve odgovornosti, zavarovanje odgovornosti letališča (vključuje odgovornost popraviljalcev in vzdrževalcev letal), zavarovanje odgovornosti oseb, ki polnijo letala z gorivom in oskrbujejo letala na tleh, zavarovanje izgube pilotske licence, zavarovanje odgovornosti kontrolnega stolpa in drugo.

2.5 Vesoljska zavarovanja

V današnjih časih si je težko zamisliti svet brez satelitov. Namenjeni so komunikaciji, opazovanju zemlje, televiziji, internetu, kmetijstvu, gozdarstvu, ekologiji, raziskavam podnebja, meteorološkim napovedim, navigaciji ter uporabi v vojaške namene. Prve izstrelitve satelitov v vesolje so se zgodile v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Takrat so bili sateliti v državni lasti, kar pomeni, da so bili tako njihova gradnja in priprava kot tudi izstrelitev in vzdrževanje financirani s strani države, ki je imela satelit v lasti. Ti sateliti so bili »samozavarovani« s strani države. Kmalu so se pojavili komercialni sateliti, ki niso bili v lasti države in so danes nepogrešljiv del naših življenj.

Prvo vesoljsko zavarovanje je bilo sklenjeno leta 1965 med ameriškim podjetjem Communication Satellite Corporation in londonskim združenjem Lloyd's. Predmet zavarovanja je bil satelit z imenom Early Bird – Intelsat 1. Kritje je vključevalo odgovornost tretjim osebam in škodo na satelitu pred izstrelitvijo. Leta 1968 je bila med omenjenima strankama sklenjena polica, ki je krila satelit Intelsat 3 med in pred izstrelitvijo v vesolje.

Povpraševanje po vesoljskih zavarovanjih se je povečalo šele v začetku osemdesetih let prejšnjega stoletja, ko je bila v vzponu industrija komercialnih satelitov. Proizvajalci in kupci satelitov si za razliko od državnih organizacij niso mogli privoščiti, da ne bi zavarovali s sateliti povezanih rizikov, katerih frekvenca je bila precej visoka, njihova vrednost pa ogromna (stroški izgradnje in izstrelitve satelita namreč lahko znašajo tudi do 250 mio USD).

Vesoljska zavarovanja se sklepajo preko brokerjev in običajno v programu zavarovalnega kritja sodeluje več zavarovalnic in pozavarovalnic.

V današnjih časih so police vesoljskih zavarovanj običajno razdeljene na tri glavne komponente: zavarovanje pred izstrelitvijo, med izstrelitvijo in zavarovanje plovila, ko je ta v območju zemeljske orbite (angl. *in-orbit*). (A History of Aviation Insurance, 2013)

Pavliha & Simoniti (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 311-313) opisujeta naslednja zavarovanja, ki so povezana z vesoljskimi riziki:

- **Zavarovanje materialne škode na satelitih**

Med zavarovanja materialne škode na letalih spadajo montažno zavarovanje, zavarovanje predizstrelitvene faze, zavarovanje izstrelitvene faze in zavarovanje orbitalne faze. Pri omenjenih zavarovanjih gre navadno za kritje vseh rizikov, ki vključujejo tudi kritje okvare satelitov, ki so posledica prezgodnje obrabe ali napak v načrtu oziroma konstrukciji.

Montažno zavarovanje pokriva škode, ki nastanejo med sestavljanjem in testiranjem satelitov, raket ter njihovih sestavnih delov in je navadno sklenjeno po splošnih pogojih za montažna zavarovanja, torej izven trga vesoljskih zavarovanj.

Zavarovanje predizstrelitvene faze pokriva vse rizike od trenutka, ko satelit odpeljejo od proizvajalca do mesta izstrelitve, vključno z vsemi pripravami na izstrelitev. Kritje se konča takrat, ko nevarnost uničenja preide od proizvajalca na kupca oziroma operaterja, to je, ko izstrelitve ni več možno ustaviti. Zaradi nevarnosti, da raketa za določen čas odpove, se to zavarovanje nemalokrat razširi na zavarovanje odloga izstrelitve in je v takšnih primerih podaljšano do ponovne izstrelitve.

Zavarovanje izstrelitvene faze krije materialno škodo in okvare satelita in rakete od začetka izstrelitve do pozicijske faze, ko satelit doseže orbito in je testiranje končano. Poznamo dva tipa zavarovanj izstrelitvene faze:

- zavarovanje popolne izgube (popolna izguba se zgodi, če pride do uničenja satelita ali če satelit ne doseže predvidene orbite; to predstavlja najpogostejšo obliko škode pri vesoljskih zavarovanjih, ki temeljijo na vnaprej določeni zavarovalnini, ki vključuje stroške za nakup novega satelita in njegovo izstrelitev);
- zavarovanje delne izgube (med delne izgube spadajo okvare, ki delno onesposobijo satelit ali skrajšajo njegovo življenjsko dobo).

Zavarovanje orbitalne faze krije rizike, ki povzročijo popolno ali delno odpoved satelita v času obratovanja med kroženjem po določeni orbiti. Med ta zavarovanja uvrščamo tudi zavarovanje transponderjev, ki pride v poštev v primeru, ko zavarovalec ne potrebuje celotnega satelitskega sistema in kupi ali najame le določeno število transponderjev na satelitu.

- **Garancijska zavarovanja**

Poznamo dve glavni vrsti vesoljskih garancijskih zavarovanj:

- garancijsko zavarovanje proizvajalca satelita (proizvajalec in kupec satelita lahko skleneta dogovor, da kupec najprej plača le del nakupne cene satelita, preostanek pa šele potem, ko preveri, ali so izpolnjeni vsi zahtevani pogoji glede delovanja satelita; proizvajalec se lahko zavaruje za primer, da ne dobi preostalega zneska nakupne cene);
- garancijsko zavarovanje raketnega operaterja (raketni operater lahko zavaruje riziko neuspešne izstrelitve, kar pomeni, da zavarovanje krije stroške ponovne izstrelitve ali celo več ponovnih izstrelitev).

- **Zavarovanje odgovornosti tretjim osebam**

Za škode, povzročene tretjim osebam, ki so rezultat operacij v vesolju, je odgovorna država, ki izstrelji ali je naročnik izstrelitve satelita ali rakete in/ali država, kjer je vesoljsko plovilo izstreljeno (angl. *Louching State*). (Considerations on Space Liability Insurance, 2010)

Kritje se običajno začne ob vžigu vesoljskega plovila in se konča po preteku določenega dogovorjenega obdobja ali ob popolnem uničenju vesoljskega plovila.

3 PRAVNA UREDITEV LETALSKIH ZAVAROVANJ V REPUBLIKI SLOVENIJI

3.1 Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (ZOSRL)

ZOSRL (Ur.l. RS, št 27/11) je pričel veljati 26. februarja 2000 in predstavlja pglavitni pravni vir letalskih zavarovanj na slovenskem trgu. Nadomestil je nekdanji jugoslovanski zakon o obligacijskih in temeljnih materialnopravnih razmerjih v zračni plovbi iz leta 1977, ki se je začasno uporabljal tudi v samostojni Sloveniji. (Pavliha & Simoniti, 2007, str. 300)

Letalska zavarovanja so urejena v V. poglavju ZOSRL (Ur.l. RS, št 27/11) (146. – 161. člen) in med drugim definirajo naslednje pojme:

- **Predmet zavarovanja**

- zavarovanje letala in njegove opreme ter tovora, ki se z letalom prevaža ali je na njem;
- zavarovanje prevoznine, stroškov zavarovanja, pričakovanega dobička, zastavnih in drugih pravic ter materialnih koristi, ki obstajajo, ali se upravičeno lahko pričakujejo v zvezi z zračnim prometom in jih je mogoče denarno oceniti;
- zavarovanje odgovornosti za škodo, prizadejano drugim osebam v zvezi z uporabo letala in drugih stvari, navedenih v prvi točki tega odstavka.

V 149. členu je navedeno, da mora biti predmet zavarovanja označen tako, da je mogoče ugotoviti njegovo istovetnost, saj v primeru pomanjkljivo ali napačno označenega predmeta zavarovanja zavarovalnica ni dolžna plačati odškodnine.

- **Zavarovalec**

- Zavarovalec je lahko samo tista oseba, ki ima ali lahko pričakuje, da bo imela upravičen materialni interes, da ne nastopi zavarovalni primer.
- Zavarovalec lahko zahteva nadomestilo za nastalo škodo, ki je krita z zavarovanjem (zavarovalnino) le v primeru, če je imel interes na zavarovanem predmetu tedaj, ko je nastopil zavarovalni primer ali če ga je pridobil pozneje.

- **Obseg letalskega zavarovanja**

Če ni drugače dogovorjeno, obsega zavarovanje letala tudi njegovo opremo.

- **Dogovorjena vrednost in dejanska vrednost**

Dogovorjena vrednost je vrednost zavarovanega predmeta, ki je bila sporazumno določena v zavarovalni pogodbi ali zavarovalni polici (dogovorjena vrednost), je obvezna za zavarovalnico in zavarovalca. Zavarovalnica jo lahko izpodbija le, če gre za napako ali goljufijo.

Dejanska vrednost zavarovanega predmeta je, če ni drugače dogovorjeno, njegova tržna vrednost na začetku zavarovanja.

- **Posledice nesposobnosti letala za varno letenje**

Nesposobnost letala za varno letenje je definirana kot nesposobnost zaradi tehničnih napak, neustrezne opremljenosti, neustrezne posadke ali nepravilne obremenitve.

Iz zavarovanja letala je izključena škoda, ki je nastala zaradi napak ali nesposobnosti letala za varno letenje, če je zavarovanec za to vedel ali bi lahko vedel in preprečil njene posledice, kar pa ne velja za škodo, ki je nastala zaradi napake ali nesposobnosti letala za varno letenje, o kateri je bila zavarovalnica obveščena ali je zanjo vedela kako drugače ob sklenitvi zavarovalne pogodbe.

- **Geografske omejitve**

Iz zavarovanja je izključena škoda, ki nastane posredno ali neposredno zaradi prekoračitve geografskih omejitev letenja, predvidenih v zavarovalni pogodbi, razen v primerih, če je do prekoračitve geografskih omejitev prišlo zaradi višje sile, napačnega vodenja letala ali pri reševanju premoženja ali življenj ali nujenju zdravstvene pomoči, kot tudi v primeru, ko gre za manjše prekoračitve, ki niso znatneje vplivale na nastanek in obseg škode.

- **Pogrešanje letala**

Če je letalo pogrešano, se domneva, da je nastopila popolna izguba tistega dne, ko je bila prekinjena vsaka zveza med njim in pristojno kontrolo letenja, oziroma tistega dne, ko je prispelo zadnje sporočilo o njem.

- **Smiselna uporaba določb o pogodbi o pomorskem zavarovanju**

Če ni drugače določeno, se glede sklenitve zavarovalne pogodbe, obveznosti zavarovalca in zavarovalnice pred in po nastanku zavarovalnega primera, zavarovanih nevarnosti, nadzavarovanja in podzavarovanja, večkratnega zavarovanja, plačila in vračila premije,

stroškov preprečevanja, reševanja in ugotavljanja škode, subrogacije, kakor tudi glede zavarovanja blaga, prevoznine ter drugih zavarovanj smiselno uporabljajo določbe predpisov, ki urejajo pogodbo o pomorskem zavarovanju.

3.2 Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP)

V splošnih določbah ZOZP (Ur.l. RS, št. 93/07) je navedeno, da so obvezna zavarovanja lastnika zrakoplova urejena v Uredbi (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje (UL L, št. 138), ta zakon pa vsebuje izvedbene določbe glede organov, organizacij in drugih pravnih oseb za nadzor ter izvedbene določbe glede odločanja o prekrških, glede škodnega sklada in drugih postopkovnih določb.

Zavarovanje lastnika zrakoplova za odgovornost za škodo povzročeno potnikom, prtljagi, tovoru in tretjim osebam, je definirano v členih od 30. do 33. ZOZP (Ur.l. RS, št. 93/07).

3.3 Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje

Uredba (ES) št. 785/2004 (UL L, št. 138) (v nadaljevanju: Uredba) določa:

- Cilj in področje uporabe

Evropska komisija je z namenom, da bi se zagotovilo usklajeno izvajanje minimalnih zahtev glede zavarovanja, leta 2002 predlagala Uredbo o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje. Uredba je začela veljati 30. aprila 2005. Njen cilj je določitev minimalnih zahtev glede zavarovanja za letalske prevoznike in nekomercialne letalske operaterje v zvezi z odgovornostjo do potnikov, prtljage, tovara in tretjih oseb, vendar ne spreminja obstoječih predpisov o odgovornosti, ki izhajajo iz mednarodnih konvencij, zakonodaje Skupnosti in nacionalne zakonodaje držav članic EU. Zato se mora poročilo o zahtevah glede zavarovanja sklicevati tudi na obstoječe predpise o odgovornosti.

Uredba velja za vse letalske prevoznike in operaterje, ki letijo znotraj ozemlja EU, na ozemlje EU, z ozemlja EU ali čez ozemlje EU, z izjemo državnih zrakoplovov, modelov zrakoplovov z največjo vzletno maso (MTOM), manjšo od 20 kg, letalnih naprav, ki se dvignejo v zrak s pomočjo nog, privezanih balonov, zmajev in padal. Tako so vzpostavljeni enotni konkurenčni pogoji za vse letalske operaterje.

Osnovno načelo Uredbe je, da morajo vsi letalski prevozniki in operaterji zavarovati svojo odgovornost, specifično za letalstvo, ki jo imajo do potnikov, prtljage, tovara in tretjih oseb; zavarovana tveganja zajemajo tudi vojaške operacije in terorizem. (Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, 2008)

V primeru, kadar sta dejanski in pogodbeni prevoznik odgovorna za isto škodo, lahko države članice uvedejo posebne ukrepe, da bi se izognile dvojnemu zavarovanju.

Uredba se ne uporablja za (Uredba (ES) št. 785/2004, 2004):

- državne zrakoplove;
- modele zrakoplovov z MTOM, manjšo od 20 kg;
- letalne naprave, ki se dvigujejo v zrak s pomočjo nog (vključno z motornimi jadralnimi padali in motornimi zmaji);
- privezane balone, zmaje, padala;
- zrakoplove, vključno z jadralnimi letali z MTOM, manjšo od 500 kg;
- mikrolahka letala, ki se uporabljajo v nekomercialne namene ali se uporabljajo za lokalno usposabljanje pilotov, ki ne poteka prek mednarodnih meja.

- **Zavarovanje odgovornosti do potnikov, prtljage in tovora**

Zavarovanje odgovornosti do potnikov, prtljage in tovora je urejeno s 6. členom Uredbe (UL L, št 138). Splošno veljavni predpisi za to področje so določeni v Konvenciji o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz – Montrealski konvenciji.

Montrealska konvencija v primeru smrti ali poškodbe potnikov predvideva neomejeno odgovornost. Letalski prevoznik ne more zavrniti odškodninskih zahtevkov za škodo, ki ne presega 100 000 posebnih pravic črpanja (SDR)¹, kar pomeni, da je odgovornost objektivna. Za škodo, ki presega ta znesek, letalski prevoznik ni odgovoren, če dokaže, da škoda ni nastala zaradi malomarnosti ali po njegovi krivdi. Uredba določa, da znaša najnižje zavarovalno kritje odgovornosti do potnikov 250.000 SDR za potnika. Te minimalne zahteve glede zavarovanja ne krijejo le objektivne odgovornosti, ampak tudi zakonsko odgovornost na podlagi odškodninskega prava. (Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, 2008)

Tako Montrealska konvencija kot tudi Uredba določata omejitve odgovornosti ob uničenju, izgubi, škodi ali zamudi prtljage na 1.000 SDR za potnika. (Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, 2008) Z Uredbo komisije (EU) št. 285/2010 z dne 6. aprila 2010 (UL L, št. 87/19) se je ta znesek povešal na 1.131 SDR za potnika. (Uredba komisije (EU) št. 285/2010, 2010)

Uredba določa najnižje zavarovalno kritje za prevoz tovora v višini 17 SDR na kilogram tovora, kar ustreza omejitvi odgovornosti iz montrealske konvencije. (Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, 2008) Z Uredbo komisije (EU) št. 285/2010 z dne 6. aprila 2010 (UL L, št. 87/19) se je ta znesek povešal na 19 SDR za kilogram tovora. (Uredba komisije (EU) št. 285/2010, 2010)

- **Zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb**

Uredba določa najnižje zavarovalno kritje, ki ustreza največji vzletni masi (MTOM) zrakoplova, določeni v spričevalu o plovnosti. Ta pristop odraža razmerje med težo in možno škodo, ki jo lahko posamezna vrsta zrakoplova povzroči tretjim osebam. Številne države članice imajo predpise, na podlagi katerih je odgovornost letalskih operaterjev do tretjih oseb odvisna od dokazane škode, ki izhaja iz malomarnosti ali drugega

¹ SDR (angl. *Special Drawing Rights*) so posebne pravice črpanja (obračunska enota), kot jih določa Mednarodni denarni sklad (IMF). Pomeni košarico valut, v kateri so sedaj: evro, japonski jen, angleški funt in ameriški dolar; ključ razmerij med valutami se spreminja vsakih pet let.. (Vir: <http://www.caa.si/index.php?id=76>)

nedopustnega ravnanja. V drugih državah članicah velja načelo objektivne odgovornosti, ki je v nekaterih primerih neomejena, v drugih pa je omejena na določene zneske. (Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, 2008)

V zvezi z odgovornostjo do tretjih oseb znaša najnižje zavarovalno kritje za nesrečo prav za vsak zrakoplov (Uredba (ES) št. 785/2004, 2004):

Tabela 1: Trenutno veljavne minimalne zavarovalne vsote glede na MTOM zrakoplova za škodo, povzročeno tretjim osebam

Kategorija	MTOM (kg)	Najnižje zavarovanje (milijon SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1.000	1,5
3	< 2.700	3
4	< 6.000	7
5	< 12.000	18
6	< 25.000	80
7	< 50.000	150
8	< 200.000	300
9	< 500.000	500
10	≥ 500.000	700

Vir: Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 (UL L, št. 138)

4 PRIMER LETALSKEGA ZAVAROVANJA V ZAVAROVALNICI X

Za boljše razumevanje letalskih zavarovanj v praksi sem pri Zavarovalnici X želela pridobiti konkretne podatke o primeru letalskega zavarovanja, vendar zaradi problematike razkrivanja poslovnih skrivnosti in zavezanosti zavarovalnic Zakonu o varstvu osebnih podatkov to ni bilo mogoče. Zato sem se odločila, da uporabim konkretne podatke, zavarovalnico, ki zavaruje, imenujem Zavarovalnica X, podjetje zavarovalca pa Panoramico d.o.o. Zanimalo me je, kakšen je postopek sklenitve obveznih letalskih zavarovanj ter prostovoljnega kasko zavarovanja zrakoplova v izbrani zavarovalnici. Zanimalo me je tudi, kako zavarovalnica rešuje odškodninske zahtevke, če pride do letalske nesreče, kar sem ponazorila z izmišljenim škodnim primerom.

Panoramico d.o.o. je podjetje, ki poleg ostalih turističnih dejavnosti strankam ponuja tudi panoramske polete po Sloveniji. Podjetje ima v lasti športno letalo znamke Cessna 172. Lastnik podjetja Panoramico je Janez N., ki je certificiran pilot z opravljeno licenco poklicnega pilota letala (CPL) in je edini, ki upravlja z letalom podjetja.

Lastnik zrakoplova je dolžan pred sklenitvijo kateregakoli zavarovanja prebrati in proučiti zavarovalne pogoje, ki jih lahko najde na spletni strani zavarovalnice ali pridobi pri zavarovalnem zastopniku oziroma v poslovalnicah izbrane zavarovalnice.

Splošni pogoji za zavarovanje zrakoplovov v Zavarovalnici X med drugim opredeljujejo naslednje:

- **Predmet zavarovanja in zavarovane nevarnosti**

Predmet zavarovanja je lahko:

- trup zrakoplova z motorji, propelerji, standardnimi instrumenti in opremo, ter vsemi deli, potrebnimi za letenje;
- oprema, ki je pritrjena na zrakoplovu in ni potrebna za letenje

Zavarovane nevarnosti:

- škoda zaradi fizične izgube ali poškodbe zrakoplova, ki je nastala med letenjem;
- škoda zaradi fizične izgube ali poškodbe zrakoplova, ki je nastala, ko je zrakoplov na tleh;
- stroški, povezani z nastalo škodo.

- **Izključitve**

Zavarovalnica ne krije škode zaradi izgube, poškodbe zrakoplova in stroškov, ki so nastali kot posledica:

- naklepa ali hude malomarnosti zavarovanca, oseb, ki z njegovim dovoljenjem upravljajo zrakoplov ali so z njegovim dovoljenjem prisotne na zrakoplovu ter oseb, za katere po zakonu odgovarja zavarovanec;
- uporabe zrakoplova v protipravne namene ali namene, ki niso navedeni v polici;
- uporabe zrakoplova v nasprotju z navodili proizvajalca;
- prevoza po kopnem, razen če je prevoz posledica zavarovalnega primera oziroma če ni drugače dogovorjeno;
- pristanka, vzleta ali poskusa teh dejanj na površinah, ki niso bile odobrene s strani proizvajalca ali pristojnih letalskih oblasti, razen v primeru zasilnega pristanka zaradi izrednega dogodka;
- nepravilne obremenitve ali preobremenitve zrakoplova (tovor, potniki);
- upravljanja zrakoplova pod vplivom alkohola, mamil ali drugih narkotikov;
- vojn, invazij, oboroženih dejanj, revolucij, uporov, ali poskusov teh dejanj;
- stavk, nemirov, delavskih uporov;
- sabotаж, sovražnih dejanj druge države, terorističnih ali podobnih dejanj;
- zasegov, zaplemb, zarubitev ali dejanj s strani pristojnih oblasti;
- ugrabitve, polastitve in nezakonitih dejanj v zvezi z zrakoplovom s strani posadke ali osebe na zrakoplovu in poskusa naštetih dejanj;
- prizemljitve zrakoplova na nepravilen način oziroma na način, ki ni v skladu s proizvajalčevimi navodili;
- fizične obrabe zrakoplova in njegovih sestavnih delov, trupa, delov motorjev in opreme, potrebne za letenje, razen v primeru, ko ima taka obraba za posledico strmoglavljenje ali škodo, nastalo zaradi zasilnega pristanka;
- učinkov staranja, korozije, vlage, zmrzali;

- napak ali poškodb na zrakoplovu, na katere je bil zavarovanec opozorjen s strani proizvajalca ali uradnih oblasti;
- neustreznosti zakonskim zahtevam in uradnim predpisom glede oskrbovanja, vzdrževanja in delovanja zrakoplova;
- neveljavnih ali neizdanih zahtevanih uradnih dovoljenj v zvezi z uporabo in letenjem zrakoplova;
- če v času škodnega dogodka pilot in posadka zrakoplova nista imela predpisanih licenc in potrebnih dovoljenj;
- uporabe zrakoplova izven geografskih območij, navedenih v zavarovalni polici.

- **Teritorialne meje kritja**

Zavarovanje po pogojih Zavarovalnice X krije škode, ki so nastale v območju teritorialnih meja, navedenih v zavarovalni polici, razen če je primer nastal zaradi višje sile, reševanja življenj ali premoženja ali nudenja zdravstvene pomoči.

- **Popolna izguba, delna izguba ali poškodba**

Popolna izguba je izguba zrakoplova z motorji in opremo, v primeru če je zrakoplov v celoti uničen, ali če je pogrešan več kot 90 dni. Če je zrakoplov pogrešan, se predpostavlja, da je do popolne izgube prišlo na dan, ko je bila o njem prejeta zadnja vest.

V primeru poškodbe, izgube ali uničenja sestavnega dela zrakoplova, zavarovalnica krije samo stroške, ki so potrebni za vzpostavitev zrakoplova v prvotno stanje neposredno pred škodnim dogodkom.

- **Zavarovalna vsota in odbitna franšiza**

Zavarovalna vsota, ki je navedena v zavarovalni polici, je zgornja meja obveznosti zavarovalnice za zavarovani zrakoplov in je, če ni drugače dogovorjeno, enaka tržni vrednosti zrakoplova ob začetku zavarovanja.

Zavarovanec je pri vsakem škodnem dogodku soudeležen z odbitno franšizo, ki je navedena v zavarovalni polici. To pomeni, da zavarovalnica pri škodah, ki presegajo franšizni znesek, plača le presežek nad tem zneskom. Višina odbitne franšize je določena v odstotku zavarovalne vsote za zrakoplov ali v absolutnem znesku.

- **Obračun in plačilo škode**

Zavarovalnica v primeru popolne izgube zrakoplova obračuna škodo v višini tržne vrednosti zrakoplova neposredno pred škodnim dogodkom. V primeru delne škode imata zavarovalnica in zavarovanec pravico predlagati izplačilo popolne škode, če stroški reševanja ali popravil presegajo tržno vrednost zrakoplova neposredno pred škodnim dogodkom. Zavarovalnica v tem primeru obračuna škodo v višini tržne vrednosti zrakoplova neposredno pred škodnim dogodkom, zmanjšano za vrednost rešenih delov. Kadar stroški v zvezi s škodo ne presegajo prej omenjene tržne vrednosti, zavarovalnica, ob upoštevanju odbitka zaradi amortizacije delov, obračuna škodo v višini dejanskih stroškov, ki so nujni za popravilo. Če se je zaradi popravila ali zamenjave delov zrakoplovu bistveno povečala tržna vrednost, zavarovalnica pri obračunu škode odbije tako povečano vrednost. Če se je kljub popravilu in/ali zamenjavi delov vrednost zrakoplova zmanjšala, zavarovalnica tega zneska ne krije. Zavarovalnica je dolžna povrniti stroške, ki

so posledica iskanja, reševanja, prevoza ter hangariranja poškodovanega zrakoplova po nalogu lokalnih oblasti, ki so nastali neposredno zaradi zavarovalnega primera, vendar največ do 2.500 evrov. Zavarovanec nima pravice zahtevati izplačila popolne škode in zavarovalnici prepustiti poškodovan ali uničen zrakoplov (prepoved abandona), razen če to zahteva zavarovalnica. V primeru najdbe pogrešanega zrakoplova, za katerega je bila že izplačana zavarovalnina, je lastnik dolžan vrniti zavarovalnino, zmanjšano za škodo in stroške, ki so nastali zaradi zavarovanih nevarnosti v času trajanja zavarovanja.

- **Zavarovanje po posebnem dogovoru**

Zavarovalnica in zavarovanec se lahko dogovorita, da bo zavarovalnica proti plačilu dodatne premije krila tudi škodo na opremi, ki ni potrebna za letenje in je pritrjena na zrakoplovu in škodo, ki je nastala med prevozom s prevoznim sredstvom po zemlji (v primeru prometne nesreče, elementarnih nesreč, požara, eksplozije in tatvine).

- **Začetek, trajanje in konec zavarovanja**

Običajno se zavarovalno kritje začne ob 00. uri tistega dne, ki je v zavarovalni polici označen kot začetek zavarovanja, razen v primeru neplačila premije, ko se za začetek zavarovanja šteje tisti dan, ko je premija (v celoti ali prvi obrok) plačana in sicer ob 24. uri tega dne. Zavarovalno kritje preneha ob 24. uri tistega dne, ki je v polici naveden kot dan izteka zavarovanja. Tako začetek kot tudi prenehanje zavarovalnega kritja sta lahko izjemoma dogovorjena drugače. V primeru popolne izgube in izplačila zavarovalnine pogodba preneha veljati.

Splošni pogoji za zavarovanje odgovornosti lastnika zrakoplova za škodo, povzročeno tretjim osebam v Zavarovalnici X med drugim opredeljujejo naslednje:

- **Obseg zavarovalnega kritja**

Zavarovanje krije škodo, ki je posledica uveljavljanja odškodninskih zahtevkov na podlagi civilnega prava, če je pri uporabi in posesti v polici navedenega zrakoplova prišlo do:

- smrti, telesne poškodbe ali prizadetega zdravja tretjih oseb;
- uničenja, poškodbe ali izgube stvari.

Poleg lastnika zrakoplova je zavarovanje razširjeno še na uporabnika. Z zavarovanjem so kriti tudi stroški v zvezi s škodnim dogodkom in razumni stroški sporov in pravnih dejanj, ki jih je zavarovanec v zvezi s škodnim dogodkom izvedel sporazumno z zavarovalnico. Če zneski, ki jih je zavarovanec dolžan plačati, presegajo zavarovalno vsoto, bo z zavarovanjem krit le sorazmerni del stroškov med zavarovalno vsoto in priznana odškodnina. Zavarovalna vsota, ki je dogovorjena v polici, predstavlja zgornjo mejo zavarovalnice za vsak posamezni zavarovalni primer, ne glede na število oškodovancev.

- **Izključitve**

Iz zavarovalnega kritja so izključeni odškodninski zahtevki:

- ki po pogodbi presegajo obseg obveznosti, ki izvira iz pravnih predpisov o odgovornosti;

- kateregakoli uporabnika zrakoplova za škodo na stvareh;
- pilota in/ali posadke ter potnikov zrakoplova;
- za škode zaradi vojnih dogodkov, ugrabitev, vstaj, sabotaž, nemirov in drugih oboroženih akcij;
- za škode, ki izvirajo iz terorističnih dejanj;
- za škode zaradi hrupa in onesnaženja, ki niso posledica padca, trčenja ali eksplozije zrakoplova;
- za škode, ki izvirajo iz jedrskih nevarnosti.

- **Omejitev in izguba zavarovalnih pravic**

Zavarovanec izgubi pravice iz zavarovanja, če škodni dogodek nastane:

- zaradi naklepnega ravnanja zavarovanca;
- zaradi plovbe po prepovedanem območju;
- izven geografskega območja, določenega v zavarovalni polici;
- zaradi preobremenitve ali napačne obremenitve zrakoplova;
- zaradi kršenja predpisov glede vzletnih in pristajalnih površin, razen v primeru zasilnega pristanka zaradi izrednega dogodka;
- ker pilot ni imel ustreznega dovoljenja za plovbo po območju, kjer se tako dovoljenje zahteva;
- ker pilot nima predpisanih licenc za upravljanje z zrakoplovom;
- ker v času škodnega dogodka tehnično stanje zrakoplova ni ustrezalo zakonskim predpisom in če zrakoplov ni imel vseh zakonsko določenih dovoljenj;
- zaradi uporabe zrakoplova za ilegalen namen ali namen, ki ni naveden v zavarovalni polici;
- zaradi uporabljanja zrakoplova pod vplivom alkohola, mamil ali drugih narkotikov.

- **Zavarovančeve dolžnosti**

Zavarovanec je v primeru škodnega dogodka dolžan o tem obvestiti zavarovalnico in ji posredovati vse podatke, ki so potrebni za ugotovitev odgovornosti v roku treh dni. Če je zavarovancu predložen odškodninski zahtevek ali je proti njemu vložena odškodninska tožba ali odškodninsko-pravni zahtevek v kazenskem postopku, mora o tem brez vsakega odlašanja obvestiti zavarovalnico in ji dostaviti vso dokumentacijo, ki je potrebna za ugotovitev obstoja in višine obveznosti zavarovalnice. Vodstvo pravde mora zavarovanec zaupati zavarovalnici, pravdno pooblastilo pa mora dati tisti osebi, ki jo določi zavarovalnica. Obravnavanje odškodninskih zahtevkov mora zavarovanec v celoti prepustiti zavarovalnici. Kršitev teh obveznosti ima za posledico zmanjšanje dajatev zavarovalnice za toliko, kolikor je škoda zaradi teh kršitev večja.

- **Dolžnosti zavarovalnice**

Zavarovalnica je dolžna proučiti odškodninske zahtevke, poravnati upravičene zahtevke in poskrbeti za obrambo zavarovanca pred neutemeljenimi ali pretiranimi odškodninskimi zahtevki. Zavarovalni primer je dolžna likvidirati najkasneje v 30 dneh po prejemu vse potrebne dokumentacije. Obveznost zavarovalnice za plačilo škode nastopi, ko je v

sporazumu z oškodovancem ugotovila zavarovančevo odgovornost in upravičenost odškodninskih zahtevkov.

Za sklenitev zavarovalnih pogodb kasko zavarovanja zrakoplova in zavarovanja zakonske odgovornosti zavarovalnica od obravnavanega podjetja pridobi naslednje podatke:

- zavarovanec (lastnik) zrakoplova: Panoramico d. o. o.;
- zavarovalec: Panoramico d. o. o.;
- vrsta zrakoplova: motorno letalo;
- tip zrakoplova: motorno letalo Cessna 172;
- registrska oznaka zrakoplova: SX – ZZZ;
- leto proizvodnje: 1991;
- število pilotskih sedežev: 1;
- število potniških sedežev: 4;
- največja vzletna masa: 1781 kg;
- število motorjev: 1;
- dovoljena masa koristnega tovora: 50 kg;
- namen uporabe zrakoplova: komercialni prevozi oseb in stvari;
- obdobje zavarovanja: od 1.5.2014 do 30.4.2015 (1 leto);
- vrednost zrakoplova: 80.000 EUR;
- plan letnega naleta ur zrakoplova: 250 ur;
- škodni dogodki v zadnjih treh letih (pilotov in/ali zrakoplova): jih ni bilo
- piloti in kopiloti, ki bodo upravljali zrakoplov: vsak pilot z veljavno licenco poklicnega pilota letala (CPL).

Panoramico d. o. o. in Zavarovalnica X skleneta zavarovalno pogodbo kasko zavarovanja zrakoplova in pogodbo o zavarovanju zakonske odgovornosti lastnika zrakoplova. Na zavarovalnih policah so med drugim navedeni naslednji podatki:

- **Kasko zavarovanje zrakoplova:**

- območje kritja: Evropa;
- zavarovalna vsota: 80.000 EUR (določena na podlagi tržne vrednosti zrakoplova);
- višina premijske stopnje: 6,55 %;
- višina odbitne franšize: 5 % (običajna).

- **Zavarovanje zakonske odgovornosti do tretjih oseb:**

- območje kritja: Evropa;
- zelena zavarovalna vsota: po predpisih držav, v katere bo letel zrakoplov, to je 1.500.000 SDR.

- **Zavarovanje zakonske odgovornosti do potnikov, prtljage in tovora:**

- zelena zavarovalna vsota - potniki: po predpisih držav, v katere bo letel zrakoplov, to je 250.000 SDR po potniškem sedežu;
- zelena zavarovalna vsota – prtljaga: po predpisih držav, v katere bo letel zrakoplov, to je 1.131 SDR po potniškem sedežu;

- zelena zavarovalna vsota – tovor: po predpisih držav, v katere bo letel zrakoplov, to je 19 SDR po kilogramu tovara.

Glede na navedene podatke me je zanimalo, kako bi Zavarovalnica X reševala **škodni dogodek**:

Panoramski polet okoli Triglava, vzlet in pristanek sta bila načrtovana na letališču Lesce. V letalu so bili trije potniki in pilot. Pri povratku mimo Bleda se je nenadoma (brez predhodnih znakov) pojavilo močno neurje s točo. Močan sunek vetra je pilotu povzročil izgubo nadzora nad letalom, kar je posledično povzročilo strmoglavljenje letala na obalo Blejskega jezera. Pri trku je bilo letalo uničeno, dva potnika sta izgubila življenje, tretji potnik in pilot pa sta bila hudo poškodovana. Pri samem trku je letalo poškodovalo še del hangarja za čolne in eno osebo, ki je bila na tleh. Po opravljeni intervenciji pristojnih služb (policija, reševalci in gasilci) se je s strani pristojnih organov pričela preiskava letalske nesreče. Po temeljiti raziskavi je Služba za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov izdala uradno poročilo, kjer je bilo zapisano, da je **vzrok letalske nesreče slabo vreme**. Vse ostalo (pilot/letalo) je bilo brezhibno in vsi so imeli vsa potrebna dovoljenja.

Na podlagi opisanega škodnega dogodka me je zanimalo, kako bi Zavarovalnica X reševala naslednje zahteve za izplačilo odškodnine in zavarovalnine:

- odškodninski zahtevki svojcev umrlih;
- odškodninski zahtevek preživelega potnika, ki je utrpel zlom ključnice, desne noge in hude opekline;
- odškodninski zahtevek za poškodbe hangarja;
- odškodninski zahtevek osebe na tleh, ki je utrpela lažje opekline in ureznine;
- zahtevek za izplačilo zavarovalnine iz naslova kasko zavarovanja zrakoplova.

Splošen **postopek reševanja škodnih zahtevkov in zahtevkov za izplačilo zavarovalnine** v izbrani zavarovalnici poteka v petih korakih in velja za vse zavarovalne vrste:

1. vložitev zahtevka: Stranka vloži zahtevek na predvidenem obrazcu, ki ga lahko dobi na spletnih straneh zavarovalnice, na predstavištvu zavarovalnice ali pri zavarovalnem zastopniku. Obvezno se predložijo vsa dokazila v zvezi z zavarovalnim primerom.

2. obravnava zahtevka: Zahtevek po prejemu vseh zahtevanih dokazil obravnava pristojna strokovna služba zavarovalnice (v tem primeru zahtevek obravnava služba za transportna zavarovanja).

3. dodatna pojasnila: V primeru, da strokovna služba oceni, da potrebuje dodatna pojasnila, dokumentacijo ali opravljen pregled pri zdravniku zavarovalnice, stranko o teh zahtevah obvesti v najkrajšem možnem času.

4. odločitev in obvestilo: Zavarovalnica v obvestilu stranki poda vsa pojasnila v zvezi z rešitvijo odškodninskega zahtevka in izplačilom zavarovalnine.

5. postopek pritožbe: V primeru, da se stranka ne strinja z odločitvijo ali ravnanjem zavarovalnice, lahko na zavarovalnico naslovi pritožbo. To lahko stori osebno, po pošti ali

preko spletne strani zavarovalnice. Pritožbo nato obravnava pritožbena komisija zavarovalnice.

Konkretno za obravnavani škodni dogodek velja:

- Podlaga za **izplačilo odškodnine** sta veljavna zakonodaja in zavarovalna pogodba, za izplačilo zavarovalnine pa zavarovalna pogodba, katere sestavni del so tudi dogovorjeni pogoji.
- **Odškodnina za nepremoženjsko škodo** se vedno izplača glede na predloženo zdravstveno dokumentacijo, na podlagi katere se napravi individualizacija odškodnine, ter glede na aktualno sodno prakso, na podlagi katere se napravi objektivizacija odškodnine.
- **Odškodnina za premoženjsko škodo** (poškodbe hangarja) se izplača na podlagi ocene cenilca za premoženjska zavarovanja.
- **Zavarovalnina iz naslova kasko zavarovanja zrakoplova** se ob upoštevanju odbitne franšize izplača glede na določila zavarovalne pogodbe, ki določajo tudi način izračuna.

O dejanskih številkah glede višine izplačil, ki izvirajo iz obravnavanega škodnega dogodka, v izbrani zavarovalnici niso želeli govoriti, saj je reševanje takega škodnega dogodka prezapleteno in pravno preobčutljivo za podajanje konkretnih zneskov. Le-to bi namreč v obravnavanem primeru pomenilo zgolj ugibanje, kar pa ni namen niti zavarovalnice niti tega diplomskega dela.

Obveznost zavarovalnice iz naslova zavarovanja letalske odgovornosti je sicer z Uredbo (ES) št. 785/2004 (UL L, št. 138) in Uredbo (EU) št. 285/2010 (UL L, št. 87/19) omejena z zavarovalno vsoto, veljavno na dan škodnega dogodka (če v pogodbi ni drugače določeno), dejansko izplačilo pa je odvisno od relevantne dokumentacije, aktualne sodne prakse, ocene cenilca in morebitnih drugih dejavnikov.

SKLEP

Glede na to, da letalstvo velja za najmlajšo transportno dejavnost, velja tudi, da letalska zavarovanja spadajo med najmlajše zavarovalne vrste. Njihov razvoj je bil hiter in bliskovit, bolj ali manj pa je skozi celoten obstoj te vrste zavarovanj značilno, da je, gledano v celoti, znesek zbrane premije v primerjavi z možnimi katastrofalnimi škodami, ki jim je ta vrsta podvržena, zelo nizek. Prav zaradi tega je njihova pravna ureditev ključnega pomena.

Zavarovanje odgovornosti do potnikov, tovora in tretjih oseb po zakonskih predpisih spada med obvezna zavarovanja, kar je nujno potrebno, ker lahko en sam škodni dogodek povzroči škodo nepredstavljevih razsežnosti, kakor se je to zgodilo 11. 9. 2001, ko so bila letala uporabljena kot teroristično orožje. Ob tem naj omenim, da so izključitvene klavzule, kot je na primer klavzula o izključitvi vojne, ugrabitve in drugih nevarnosti (klavzula AVN 48B), ključnega pomena za zaščito samih zavarovalnic, saj njihova vključitev v zavarovalno pogodbo lahko reši zavarovalnico pred finančnim propadom.

Nekatera zavarovanja, kot je na primer kasko zavarovanje zrakoplova, so sicer prostovoljna, kar pomeni, da lastnik zrakoplova ni zakonsko zavezan skleniti zavarovalne pogodbe tega tipa, vendar so prav tako ključnega pomena pri ohranjanju finančne varnosti tako posameznikov kot tudi podjetij. Pomembnost kasko zavarovanja zrakoplova premo sorazmerno narašča z vse bolj tehnično dovršenimi modeli letal, katerih vrednost se zaradi sodobne tehnologije in uporabe dražjih, bolj učinkovitih materialov pri njihovi gradnji skozi čas povečuje.

Tudi vesoljska zavarovanja, ki predstavljajo prav posebno vejo letalskih zavarovanj, so z ekonomskega vidika ne samo pomembna, ampak nujna zaradi enormnih zneskov potencialnih škodnih dogodkov. Za boljšo predstavbo naj omenim, da je na primer škoda, ki je nastala ob neuspeli izstrelitvi evropske rakete Ariana, znašala približno 82 milijonov USD. (Flis, 1999, str. 37)

Pri delu s praktičnim primerom sem ugotovila, da so letalska zavarovanja zelo delikatna zadeva, ki zahtevajo visoko strokovnost, sposobnost predvidevanja in zaupnost. Reševanje škodnih dogodkov iz naslova letalskih zavarovalnih vrst je zelo unikatno ter podprto z mnenji in poročili strokovnjakov z različnih področij, kot so premoženjski cenilci, zdravniki, policija in drugi. Prav tako sem ugotovila, da obstaja zelo tesna vez med obravnavano vrsto zavarovanj in aktualno sodno prakso. S tem sem potrdila tudi temeljno tezo, da je vsak zavarovalni primer unikatni in da so letalska zavarovanja zakonsko urejena le načelno, kar omogoča subjektivno presojo glede višine odškodnine.

LITERATURA IN VIRI

1. Crowley, R. & Freeman, C. (2013). V International Insurance and Reinsurance Semnar: »A History of Aviation Insurance«. Najdeno 3. junija 2015 na spletnem naslovu <http://www.esicuba.cu/Conferencias/The%20history%20of%20aviation%20insurance.pdf>
2. Firc, L., & Prijanovič, D. (2010). *Premoženjska zavarovanja. Zbirka Znanja za zavarovalništvo – 5. knjiga*. Ljubljana: Slovensko Zavarovalno Združenje.
3. Flis, S. (1999). *Zbrani spisi o zavarovanju - IV. knjiga*. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje.
4. Gasson, D. (2012). A Guide to Aviation Insurance. International Union of Aerospace Insurers. Najdeno 3. junija 2015 na spletnem naslovu <http://www.oecd.org/daf/fin/insurance/4.DavidGasson-background.pdf>
5. Heyes, P., Flouris, T., & Walker, T. (2006). Recent Developments In The Aviation Insurance History. Najdeno 3. junija 2015 na spletnem naslovu http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/207945/2/2006_1A_StockPrice_paper.pdf
6. IATA. (b.l.). *About Us*. Najdeno 7. junija 2015 na spletnem naslovu <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>
7. Komisija evropskih skupnosti. (2008, 24. april). *Sporočilo komisije evropskemu parlamentu in svetu. Zahteve glede zavarovanj za letalske operaterje v EU – poročilo o izvajanju Uredbe 785/2004*. Najdeno 15. maja 2015 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2008/SL/1-2008-216-SL-F1-1.Pdf>
8. Montpert, P. (2010). Considerations on Space Liability Insurance. *IISL/ECSL Symposium*. Najdeno 17. maja 2015 na spletnem naslovu <http://www.unoosa.org/pdf/pres/lsc2010/symp04.pdf>
9. Pavliha, M., & Simoniti, S. (2007). *Zavarovalno pravo*. Ljubljana: GV Založba.
7. Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje. (2004). *Uradni list Evropske unije L 138, 30/04/2004 str. 0001 – 0006*.
8. Uredba komisije EU št. 285/2010 z dne 6. aprila 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje. *Uradni list Evropske unije L 87/19*.
10. Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu. *Uradni list RS, št. 27/11–UPB*.
11. Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu. *Uradni list RS, št. 93/07-UPB3*.
12. Zakon o zavarovalništvu. *Uradni list RS, št. 99/2010-UPB, 90/12, 56/13, 63/13–ZS-K, 93/15*.