

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

MAGISTRSKA NALOGA

**ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI IZ
POGODBE O PREVOZU STVARI PO CESTI**

Ljubljana, maj 2003

Neven Cvitanovič

IZJAVA

Študent Neven Cvitanovič izjavljam, da sem avtor tega magistrskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom prof. dr. Marka Pavlihe in skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovolim objavo magistrskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD	1
1.1. Problematika in namen magistrskega dela	1
1.2. Cilj magistrskega dela	3
1.3. Metode dela	3
2. OPREDELITEV TEMELJNIH POJMOV	5
2.1. Zavarovanje	5
2.2. Riziko (nevarnost)	6
2.3. Zavarovalni interes	6
2.4. Zavarovalna vsota	6
2.5. Predmet zavarovanja	7
2.6. Zavarovalni primer	7
2.7. Škoda in škodno dejanje	8
2.8. Stvar, blago in tovor	8
2.9. Prevoznik	8
2.10. Pošiljatelj	9
2.11. Prejemnik	10
2.12. Upravičenec	11
2.13. Odpravni kraj in nakladišče	12
2.14. Namembni kraj in razkladišče	12
3. POMEN ZAVAROVANJA KOT EKONOMSKE KATEGORIJE	12
3.1. Razvoj zavarovalništva	13
3.2. Slovensko zavarovalno tržišče	14
4. PRAVNI VIRI PREVOZNE POGODBE V CESTNEM PREVOZU	18
4.1. Mednarodni predpisi	19
4.2. Domači predpisi	22
5. POGODBA O PREVOZU STVARI PO CESTI	23
5.1. Vozni (tovorni) list	25
5.2. Dolžnosti prevoznika iz pogodbe	27
6. POGODBENA ODŠKODNINSKA ODGOVORNOST	31
6.1. Splošno o pogodbeni odškodninski odgovornosti in zavarovanju odgovornosti	31
6.2. Odgovornost cestnega prevoznika	34
6.2.1. Obseg odgovornosti	34
6.2.2. Trajanje odgovornosti	35
6.2.3. Odgovornost za izgubo in poškodovanje	38
6.2.4. Odgovornost za zamudo	40
7. RAZLOGI ZA OPROSTITEV ODGOVORNOSTI CESTNEGA PREVOZNIKA....	42
7.1. Splošni oprostilni razlogi	44
7.1.1. Krivda upravičenca ali njegova navodila dana brez krivde prevoznika	44
7.1.2. Naravna napaka blaga	47
7.1.3. Okoliščine, katerim se prevoznik ni mogel izogniti in katerih posledice ni mogel preprečiti	48
7.2. Posebne nevarnosti	54
7.2.1. Prevoz z odprtimi nepokritimi vozili	55
7.2.2. Neobstoje ali neprimernost embalaže	56
7.2.3. Manipulacija, naložitev in razložitev blaga s strani uporabnika prevoza	58
7.2.4. Naravne lastnosti blaga	59
7.2.5. Nezadostno ali nepopolno označeno blago	61
7.2.6. Prevoz živih živali	61
8. OBSEG IN VIŠINA ODŠKODNINE	62

8.1. Odškodnina za izgubo blaga	64
8.1.1. Davek na dodano vrednost v primeru protipravnega odvzema blaga	67
8.2. Odškodnina za poškodovanje blaga	69
8.3. Odškodnina za zamudo	71
8.4. Odškodnina za ostale stroške	72
8.5. Zamudne obresti	75
8.6. Pogodbena sprememba višine odškodnine	76
8.6.1. Deklaracija vrednosti blaga	76
8.6.2. Deklaracija posebnega interesa	78
8.7. Izguba pravice za omejitev odgovornosti	79
9. ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI KOT OBLIKA	
TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ	86
9.1. Zavarovanje prevozniške odgovornosti	87
9.1. Zavarovanje blaga med prevozom	93
9.1.1. Zavarovalni interes	93
9.1.2. Zavarovalni riziki	94
9.1.2.1. Posebnosti zavarovanja blaga pri pomorskem prevozu	94
9.1.3. Oblike sklenitve kargo zavarovanja	95
9.2. Bistvene razlike med kargo zavarovanjem in zavarovanjem prevozniške odgovornosti	96
10. SKLEP	98
11.1. Literatura	103
11.2. Viri	105

1. UVOD

V sodobnem času spremlja človeka 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 omilili. Človek se je zato že od nekdaj poskušal 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 mislim, 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. Problematika in namen magistrskega dela

Značilnosti sodobnega ekonomskega dogajanja so naraščajoča globalizacija, proces multilateralne trgovine z izdelki, vse hitrejši tehnološki razvoj in precejšnje spremembe družbenih vrednot (Ogorelec, 1999, str. 43). Vse to terja vedno večji razvoj mednarodne menjave, ki se ne bi mogla razviti do takšne stopnje, oziroma bi bila nemogoča brez prometa, saj edino tako lahko povezujemo trge posameznih narodnih gospodarstev v svetovni trg. Zato je razvitost in modernizacija prometnih poti eden od najpomembnejših pokazateljev gospodarske moči in razvitosti vsake države. Prometne poti integrirajo notranji teritorij vsake države in jo povezujejo s sosednjimi državami, kar je izredno pomembno za izvozne in uvozne interese države. Pri tem pa cestni prevoz, kot ena od najstarejših prevoznih panog, ki je doživel svoj razvoj na začetku 20. stoletja z izumom motorja na notranje izgorevanje (Pavliha, 2000, str.261), predstavlja v večini primerov vsaj del prevoza vsakega blaga. V primerjavi z drugimi vrstami prevoza lahko oskrbuje tudi najbolj nedostopne in oddaljene kraje, zelo je prilagodljiv glede količine blaga, omogoča prevoz od vrat do vrat ter omogoča dostavo blaga do železnice, pristanišča ali letališča.

Slovenija je s svojo specifično geografsko lego že dolga stoletja križišče trgovinskih poti med vzhodom in zahodom, severom in jugom. Ta naravna ugodnost pa ji daje še poseben pomen v sedanjih evropskih povezovalnih procesih, kakor tudi pri revitalizaciji nacionalnih ekonomij držav srednje in vzhodne Evrope. Slovenski prometni sistem je tako zaradi specifične zemljepisne lege, vključevanja v evropske tokove in vpliva prometnega sistema na učinkovitost razvoja narodnega gospodarstva ena najpomembnejših komponent razvoja Slovenije. Železniški in cestni - peti in deseti - koridor, dva izmed desetih panevropskih koridorjev, ki tečeta preko slovenskega ozemlja, le še poudarjata vlogo države pri obvladovanju prometnih tokov. Slovenija nudi s svojim edinim pristaniščem, Luko Koper, najkrajšo povezavo s Sredozemljem, prek Sueškega prekopa pa tudi z državami Bližnjega in Daljnega Vzhoda. Iz osrednjih evropskih centrov je mogoče po cesti doseči koprsko pristanišče v enem samem dnevu, kar je sedem do deset dni krajša pot od poti skozi severnoevropska pristanišča.

Geografski položaj Slovenije kot tranzitne države, torej narekuje pomembnost velikih prometnih koridorjev ter s tem tudi njihovo posodobitev in razvoj za hitrejšo gospodarsko rast. Vendar tudi sama posodobitev in razvoj prometnih poti skozi Slovenijo, v tehničnem smislu, ni dovolj. Nujno je potreben tudi kvaliteten in moderen transportno-pravni okvir, ki bi moral biti usklajen z mednarodnimi konvencijami ter harmoniziran z določenim segmentom prava EU (*aquis communautaire*). Vendar tudi sama kvaliteta transportne zakonodaje ni zadostna za zaščito interesov prevoznika in uporabnika prevoza, potrebno je tudi pravilno tolmačenje in razumevanje teh predpisov v praksi oziroma na sodiščih.

Dejavnost cestnega prevoznika blaga je ena od dejavnosti, ki je podvržena številnim nevarnostim in večjim škodljivim posledicam, zaradi česar mora biti presoja o ustreznosti njenega zavarovanja še toliko bolj celovita in realna. Pregled obstoječih zavarovanj pa pokaže, da je obseg zavarovanja skromen in verjetno ne ustreza objektivnim potrebam. Zato je namen mojega dela predstaviti zavarovanje prevozniške odgovornosti, ki izhaja iz pogodbe o prevozu stvari po cesti oziroma zavarovanje prevozniške odgovornosti cestnega prevoznika v domačem in mednarodnem prevozu. Če sem še bolj natančen, je namen naloge prikazati pogodbeno odgovornost cestnega prevoznika, kot temelj zavarovanja prevozniške odgovornosti na osnovi domačih in mednarodnih predpisov, ki urejajo to pogodbeno razmerje.

Poznavanje odgovornosti prevoznika je pomembno pri odločanju za sklenitev zavarovanja blaga med prevozom, zavarovanja prevozniške odgovornosti in pri reševanju zavarovalnih primerov v obeh navedenih zavarovalnih vrstah.

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 obvenosti 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.

1.2. Cilj magistrskega dela

Kljub neprestanemu razvoju domače in mednarodne trgovine se pogosto pozablja na pomen in vlogo prevoznikov, brez katerih ne bi bilo sodobne trgovine v takšni obliki, kot jo danes poznamo. Zaradi majhnosti naše države in integracije prometa blaga v evropskem prostoru se večina prevozov, ki jih opravijo slovenski prevozniki, opravi po prevoznih pogodbah o prevozu blaga po cesti.

Pri postavitvi osnovne hipoteze, da je poznavanje specialnih domačih in mednarodnih predpisov, ki urejajo prevozniško odgovornost iz pogodbe o prevozu stvari po cesti, izrednega pomena, tako za poslovanje prevoznikov, špediterjev in lastnikov blaga, kot tudi za zavarovalniške uslužbence, ki delajo na tem področju, izhajam iz dejstva, da ta ureditev ne sledi splošni ureditvi odgovornosti subjektov v pogodbenih razmerjih, kot jo ureja Obligacijski zakonik - OZ¹ (Uradni list RS, št. 83/01), da je veliko določb nejasnih, pomanjkljivih ali zastarelih in se zato v praksi srečujemo s problemi pri njihovem tolmačenju ter da bodo le tako lahko ocenili in ustrezno zmanjšali svoja poslovna tveganja. Prav te nejasnosti, pomanjkljivosti in zastarelost predpisov lahko hitro izzovejo negativne finančne posledice za stranke prevozne pogodbe, ko pride do pomanjkljive izpolnitve te pogodbe.

Poleg tega pa ta tematika ni bila v Sloveniji raziskovana že več kot dve desetletji, medtem pa se je sodna praksa nekajkrat povečala ter privedla do novih spoznanj, katera bi morala Slovenija upoštevati pri, upajmo »skorajšnjem«, nastanku novega domačega zakona na tem področju.

Naloga bo interdisciplinarnega (pravo, zavarovalna ekonomika in promet) in mednarodnega značaja, vključevala pa bo primere iz sodne in tudi zavarovalniške prakse ter opozarjala na potrebne spremembe nekaterih določil v domačem zakonu, ki bi jih bilo smotrno upoštevati pri nastajanju novega, specialnega zakona na tem področju.

1.3. Metode dela

Magistrsko delo se bo z enega vidika opiralo na pravne vire, ki urejajo prevozniško odgovornost iz pogodbe o prevozu stvari po cesti, in so osnova za obstoj zavarovalne vrste, ki jo imenujemo zavarovanje prevozniške odgovornosti, z drugega vidika pa bom poskušal

prikazati pogled na njihovo uporabo v praksi in nejasnosti oz. probleme, ki se s tem pojavljajo. Metode dela, ki jih bom pri tem uporabil, so naslednje: komparativna, deduktivna, induktivna ter metoda sinteze.

Predpisi, ki urejajo to področje se razlikujejo glede na to, ali gre za domači ali mednarodni prevoz, zato bom skozi pretežni del naloge poskušal izhajati prav iz primerjave določil predpisov, ki urejajo prevoze znotraj Slovenije in Konvencije o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR², Ženeva, 19 maj 1956), ki jo je Slovenija ratificirala in velja za vse mednarodne prevoze, ki jih opravijo slovenski prevozniki. Za prevoze znotraj Slovenije se uporabljajo določila Zakona o prevoznih pogodbah v cestnem prometu - ZPPCP³ (Uradni list SFRJ št. 2 – 18/1974) in določbe Obligacijskega zakonika - OZ, ki urejajo prevozno pogodbo (666. do 703. člen). S tako primerjavo želim priti do zaključka, če so, in v kakšni meri so domači predpisi usklajeni z mednarodnimi cestnimi predpisi ter če obstajajo še kakšni mednarodni instrumenti, katere Slovenija ni ratificirala, pa bi jih morala. Poleg tega bom skušal navesti tudi nekatere od bistvenih razlik med odgovornostjo cestnega prevoznika in splošno odgovornostjo subjektov v pogodbenih razmerjih.

Pri izdelavi magistrskega dela bom uporabil strokovno literaturo domačih in tujih avtorjev, vire, prispevke in članke z najnovejšimi spoznanji iz teorije in prakse na tem področju. Razne sodbe in spoznanja, ki so se pokazala kot uporabna za razumevanje nejasnih določil, bom poskušal prenesti v svojo nalogo, pri tem pa bom vključil tudi lastno znanje, pridobljeno v času dela na tem področju ter dodiplomskega in podiplomskega študija.

Glede na to, da v Sloveniji nimamo uradnega prevoda CMR konvencije, temveč samo nekaj neuradnih prevodov, si bom dovolil avtorsko svobodo lastnega prevoda citiranih določb iz angleškega originala v slovenščino. Citati relevantnih določb nam bodo omogočali lažje razumevanje in sledenje besedilu, kljub temu pa bralcem priporočam paralelno uporabo originalnega besedila⁴.

Magistrsko nalogo bom razdelil na osem poglavij. V prvem uvodnem poglavju bom opredelil problematiko magistrskega dela, prikazal namen in cilje ter predstavil metode preučevanja. Temeljne pojme in izraze, vezane na področje magistrske naloge, bom opredelil v drugem poglavju. V nadaljnjih petih poglavjih bom prikazal in obdelal določbe predpisov, ki urejajo odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti, kot temelj in bistveno sestavino zavarovanja prevozniške odgovornosti. V njih bom prikazal pravne vire, ki urejajo prevozniško odgovornost cestnega prevoznika, razlike med splošno pogodbeno odgovornostjo in specifično prevozniško odgovornostjo, opisal splošne in oprostilne razloge za oprostitev odgovornosti prevoznika ter obseg in višino odškodnine. V osmem poglavju

¹ V nadaljnjem besedilu OZ.

² V nadaljnjem besedilu CMR.

³ V nadaljnjem besedilu ZPPCP.

⁴ V prilogi 3. je original angleškega in francoskega besedila.

bom na kratko opisal zavarovanje prevozniške odgovornosti in kargo zavarovanje⁵, kot zavarovalno vrsto, ki se pojavlja vzporedno ob zavarovanju prevozniške odgovornosti ter predstavlja zavarovanje premoženjskega interesa lastnika blaga med prevozu. V devetem poglavju pa bom prikazal sklep, do katerega bom prišel med izdelavo magistrske naloge.

2. OPREDELITEV TEMELJNIH POJMOV

Namen tega poglavja je predvsem opredeliti bistvene pojme in termine, ki se bodo pojavljali v nalogi, in so predpogoj za razumevanje nadaljnjega besedila. V predpisih, ki urejajo prevoz, so namreč posamezni subjekti, ki sodelujejo pri prevozu, različno poimenovani, zato bo poudarek predvsem na teh pojmi, ker jim je potrebno dati enopomenski smisel.

2.1. 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 (Bijelić, 1998, str. 3). 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 bodoč⁶, negotov⁷ in neodvisen od izključne volje pogodbenih strank (zavarovalnice, zavarovalca ali zavarovanca, upravičenca) (922. člen OZ).

⁵ To je izraz, ki je splošno sprejet po celem svetu za zavarovanje blaga med prevozom, zato ga bomo tudi mi v nadaljevanju uporabljali.

⁶ 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).

2.2. 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 utrpí 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).

2.3. Zavarovalni interes

Zavarovalni interes je kavza (vzrok, povod) zavarovalne pogodbe (Pirš, 2000, str. 43), saj brez njega ni premoženjskih zavarovanj⁷. 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).

2.4. 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

2.5. Predmet zavarovanja

Predmet zavarovanja so stvari in osebe, zato je na tej podlagi nastala delitev zavarovanja na premoženjska in osebna⁹. 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. 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.

⁹ 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).

2.7. 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).

2.8. 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 trgovine¹⁰, 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.

2.9. Prevoznik

¹⁰ Nekoliko drugačno razlago lahko zasledimo pri *Cariću*, ki navaja, da gre za terminološki dualizem, ker je vsako blago, ki se prevaža z namenom zaslužka stvar, medtem ko obstajajo tudi stvari, ki se prevažajo z namenom zaslužka 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 plačilo¹¹. 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 prevoznik¹² in takrat ima poleg vseh pravic in obveznosti, ki izhajajo iz špeditorske pogodbe, tudi pravice in obveznosti iz prevozne pogodbe. Pomembno je le dejstvo, da se določena oseba zaveže pošiljatelju kot prevoznik (sodba *VSL I Cpg, št. 224/99*).

Nepomembno je tudi 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 špeditorsko) (Hill and Messent, 1995, str. 21-23)¹³.

2.10. 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 zastopnik¹⁴. Prava špeditorska 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 naročnik¹⁵. Glede statusa

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ “ *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).

¹⁴ Le v slednjem primeru špediter ni stranka prevozne pogodbe (Hill and Messent, 1995, str. 19).

¹⁵ Lahko pa je s špeditorsko 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 špeditorske 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 špeditorsko 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 prevozni 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).

2.11. Prejemnik

Prejemnik (*consignee; destinataire*) je oseba, ki je v namembnem kraju pooblaščen prevzeti 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)¹⁶. Konvencija CMR govori v 5. členu, da tovarni 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 tovarnem listu, ki je *prima facie* dokaz o sklenjeni prevozni pogodbi¹⁷. Kadar pa je prejemnik imenovan tako v tovarnem listu kot v prevozni pogodbi, vendar gre za različni osebi, je oseba na tovarnem listu lahko novi prejemnik ali pa le zastopnik prvotnega prejemnika. Treba je torej ugotoviti tudi pravo voljo pogodbenih strank. Pošiljatelj lahko

¹⁶ Obstajajo tudi druga različna mnenja, po stališču enih je prejemnik pogodbeni stranka, po stališču drugih pa je prevozna pogodba v korist tretjega (prejemnika) (Pivka, 1982, str. 22).

¹⁷ Sprejeto je stališče, da je možno z drugimi dokazi (račun, izjava, naročilnica) dokazovati dejstva, ki niso navedena v tovarnem listu (sodba *VSL I Cpg, št. 1329/98*).

namreč spremeni prejemnika, dokler prvotni prejemnik ne vstopi v pogodbo (12. in 13. člen CMR; ZPPCP, 76. in 77. člen ZPPCP).

Glede razmerja med špediterjem in prejemnikom velja podobno kot za razmerje med špediterjem in pošiljateljem.

2.12. 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 prevozno 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; sodba *VSL I Cpg, št. 689/98*). 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 tovara in je sprejela stališče, da ni možno, da bi obstajala dva upravičenca, saj ima od prevzema tovara dalje pravico zahtevati odškodnino le še prejemnik. Ta njegova pravica pa izhaja iz pravice do razpolaganja s tovorom. V primeru izgube tovara 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 razpolaganja¹⁸. 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.

2.13. Odpravni kraj in nakladišče

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

2.14. Namembni kraj in razkladišče

Namembni kraj je kraj, v katerem se konča pogodbeni prevoz, medtem ko je razkladišče točneje določeno mesto v namembnem kraju, v katerem prejemnik sprejme stvar oziroma se opravi razklad. Kot pravi *Carić* je razmejitev namembnega kraja od razkladišča 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. POMEN ZAVAROVANJA KOT EKONOMSKE KATEGORIJE

Korenine zavarovalništva segajo več tisoč let nazaj, sodobno zavarovanje pa se je resnično razvilo v zadnjih dveh stoletjih in ima danes velik gospodarski pomen (Pavliha, 2000a, str. 41). Za nastanek zavarovanja, kot ga poznamo danes, pa so morali biti izpolnjeni nekateri temeljni pogoji, in sicer zadostna presežna vrednost, blagovno-denarno gospodarstvo, zadostna inteligenčna raven prebivalstva, razvoj za zavarovanje posebej pomembnih znanosti, zadostna množičnost istovrstnih ali vsaj podobnih nevarnostnih objektov in splošna družbena, pravna ter gospodarska urejenost družbe (Flis, 1999, str. 5). Potrebe človeka, da zaščiti sebe in svoje premoženje pred elementarnimi silami ali človeškimi dejanji, se stalno spreminjajo glede na tehniko, tehnologijo in družbeno-ekonomski odnos, zato se tem potrebam nenehno prilagaja tudi zavarovalni trg, ki danes ponuja številna zavarovanja.

¹⁸ Ko prejemnik vstopi v pogodbo, izgubi pošiljatelj vse tiste pravice in dolžnosti, ki jih pridobi prejemnik (Cigoj, 1978, str. 34).

Sodoben človek se srečuje z zavarovanjem domala kjerkoli in kadarkoli, zato bi lahko bil, kot navaja *Pavliha*, slogan današnjih dni »tisti, ki se spoštuje, se ustrezno tudi zavaruje, vendar le pri finančno varni zavarovalnici« (Pavliha, 2000a, str. 41).

3.1. Razvoj zavarovalništva

Očitno je, da sodobno zavarovanje ni moglo nastati kar čez noč, ampak da je to eden izmed plodov človeškega rodu, ki se je postopoma oblikoval skozi dolga tisočletja. Obrise zavarovanja oziroma varovanje z disperzijo rizika lahko opazimo že v obdobju, ko so se začele prve oblike blagovne menjave, saj je bilo blago pri premoščanju prostorskih in časovnih razdalj izpostavljeno različnim nevarnostim. Tako so se na Kitajskem približno 3000 let p.n.š. začele pojavljati prve oblike razpršitve prevoznega rizika, kjer so kitajski trgovci pri prevozu po reki Jangce Kiang naložili svoje blago na več čolnov (Pavliha, 2000a, str. 47; Pirš, 2000, str.9). S tem so v primeru potopitve čolna ali napada roparjev na čoln izgubili le tisti del tovara, ki je bil na njem in ne vsega.

Še en korak bližje sodobnemu zavarovanju pa so bili trgovci, ki so prevažali tovor v karavanah, v starem Babilonu, za časa kralja Hamurabija (približno 1700 let p.n.š.). Pri njih se je uveljavil dogovor o skupnem kritju morebitnih škod, ki bi nastale zaradi roparskega napada na karavano, kar zaznamuje pojav vzajemnosti, bistvene sestavine sodobnega zavarovanja (Flis, 1999, str. 8).

Zanimivo je tudi to, da se je na sredozemskem prostoru, natančneje na grškem otoku Rodos, v 3. stoletju p.n.š. uporabljalo pravilo (*Lex Rhodia de iactu*), kjer so udeleženci plovbnega podjema skupaj nosili škodo, ki so jo namerno povzročili zaradi reševanja premoženja (ladje ali tovara), kar bi lahko označili kot temelj t.i. generalne havarije, ki se uporablja še danes (Flis, 1999, str. 10; Pirš, 2000, str. 9).

Niti v času Rimljanov, ki so imeli zelo razvito pravo, ni bilo zavarovanja v pravem pomenu besede, uporabljali so institucijo pomorskega posojila (*foenus nauticum*), s čimer so se krile pomorske nevarnosti. Pomorska posojila so dobili ladjarji ali poveljniki ladje za izvršitev pomorskega podjema pod pogojem, da je potrebno ob srečni vrnitvi ladje posojilo vrniti z zelo visokimi obrestmi (Aržek in Badovinac, str. 257).

Tako počasi pridemo do začetka zavarovanja v današnjem pomenu besede, ki izhaja iz pomorskega zavarovanja, katerega se je uporabljalo v 14. stoletju v Italiji. O tem priča prva ohranjena polica iz leta 1347, ki je bila najdena v Genovskem notarskem arhivu (Aržek in Badovinac, str. 257; Flis, 1999, str. 12; Pavliha, 2000a, str. 47; Pirš, 2000, str. 9). Kasneje lahko zasledimo fragmentarna določila o pomorskem zavarovanju v statutih mediteranskih mestnih držav, eden najstarejših zakonskih virov s tega področja pa je zakon o pomorskem zavarovanju (*Ordo super assecuratoribus*), ki je bil sprejet leta 1568 v Dubrovniku, kot

enem najpomembnejših trgovinskih središč z močno trgovsko mornarico (Pavliha, 2000a, str. 47; Pirš, 2000, str. 9).

Kot navaja *Pavliha* je po razpoložljivih virih bilo ugotovljeno, da je bila prva zavarovalnica ustanovljena leta 1668 v Parizu, ukvarjala pa se je s pomorskimi zavarovanji (Pavliha, 2000a, str. 48). Kasneje je bila leta 1680 v Londonu ustanovljena prva požarna zavarovalnica (Flis, 1999, str. 15). Večina zavarovalnic, ki so nastale v obdobju med 16. in 19. stoletjem, je nastala kot posledica katastrofalnih škod, vendar so imele finančne težave in so kmalu po ustanovitvi propadle. Šele v 19. stoletju, katerega je zaznamoval izredno močan razvoj industrijske dejavnosti, se je začelo razvijati sodobno zavarovanje in pozavarovanje¹⁹ (Flis, 1999, str. 15; Pavliha, 2000a, str. 48).

Kot vidimo ni nobeno naključje, da so začetki zavarovanja povezani z blagovno menjavo ali še bolj natančno rečeno s transportom, ki predstavlja ožilje globalnega logističnega sistema in brez katerega si trgovine ne moremo zamisliti.

3.2. Slovensko zavarovalno tržišče

Zavarovalništvo ima v Sloveniji več kot stoletno tradicijo²⁰, vendar lahko rečemo, da je svoj razcvet doživelo v zadnjih dvanajstih letih in se tako približalo razvitim evropskim in svetovnim trgovinam. Na začetku je imela ta dejavnost predvsem socialni pomen, šele kasneje pa se je razvila v gospodarsko dejavnost (Škufca, 2000, str. 32). Pomen in stopnjo razvoja te dejavnosti nam kažejo tudi Evropske zavarovalne direktive²¹, ki so prerasle iz pravice do prostega ustanavljanja zavarovalnic (*right of establishment*) ter načela prostega opravljanja storitev (*freedom of services*) v sistem izvajanja zavarovalne dejavnosti v tuji državi članici na osnovi dovoljenja in nadzora domače države članice (*the single passport system*) (Pavliha, 2000a, str. 56). Slovenija je svojo domačo zavarovalno zakonodajo posodobila in uskladila z direktivami, kar je bilo nujno za vključevanje v Evropsko unijo²² in nadaljnji razvoj slovenskega zavarovalništva. S sprejetjem Zakona o zavarovalništvu²³ se je pravna

¹⁹ Pozavarovanje je po 2.5. členu Zakona o zavarovalništvu - Zzavar (Uradni list RS, št. 13/2000 in 91/2000, 12/2001 Skl.US: U-I-131/00-11, 21/2002, 52/2002, 91/2002) zavarovanje presežkov iznad stopnje lastnega izravnavanja nevarnosti ene zavarovalnice pri drugi zavarovalnici, registrirani za aktivno pozavarovanje.

²⁰ Več o tem v »Ob stoletnici ustanovitve Vzajemne zavarovalnice v Ljubljani« (Škufca, 2000, str. 32).

²¹ Direktive s področja premoženjskih (*property, non-life*) zavarovanj so: prva direktiva o uskladitvi zakonov, ki urejajo opravljanje premoženjskih zavarovanj (73/239/EEC), druga direktiva o odpravi ovir pri svobodnem ustanavljanju na področju premoženjskih zavarovanj (74/240/EEC), tretja direktiva o uskladitvi zakonov in predpisov, ki urejajo premoženjsko zavarovanje, spreminja in dopolnjuje direktivi 73/239/EEC in 88/357/EEC (92/49/EEC).

²² Slovenska vlada je 8. januarja sprejela Strategijo Republike Slovenije za vključevanje v EU kot temeljni dokument v zvezi s pripravi na polnopravno članstvo v EU (Pavliha, 2000a, str. 65).

²³ Zakon je nastal na osnovi izkušenj in tradicije nemškega in avstrijskega zavarovalništva, kar je tudi najboljša osnova za ureditev, razvoj in tržno vključevanje slovenskega zavarovalništva v Evropski zavarovalni prostor (Končina, 2002, str. 23).

organiziranost slovenskega zavarovalništva uskladila s pravno regulativo EU, tako na področju ustanavljanja, organizacije in nadzora nad zavarovalnicami, kot tudi na področju strokovnih podlag za opravljanje te dejavnosti ter na področju upravljanja z naložbami, poleg tega pa je s tem zajeta tudi postopna liberalizacija slovenskega zavarovalnega tržišča. Transportnih zavarovanj, med katera spada tudi zavarovanje prevozniške odgovornosti, specifično ne ureja nobena direktiva, zato se tudi za ta zavarovanja uporabljajo določila direktiv, ki v splošnem urejajo premoženjska zavarovanja.

Problem, ki je nastal, pa se je pojavil z zakonom o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic - ZLPZ (Ur.l. RS, št. 13/2000, 44/2000 Skl.US: U-I-117/00, 40/2001 Odl.US:U-I-117/00-76), ki je bil sprejet istočasno kot Zzavar in ga je Ustavno sodišče Republike Slovenije, z dne 19.04.2001, proglasilo neveljavnim. Sedaj je v veljavi nov zakon o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic – ZPLZ 1 (Ur.l. RS, št. 44/2002, 60/2002 Skl.US: U-I-225/02-24, 16/2003 Odl.US: U-I-225/02-65), ki za razliko od starega neveljavnega zakona priznava prenos vzajemnosti slovenskih zavarovalnih podjetij v obdobju od 1977 do konca 1990, ko so se slovenske zavarovalnice na osnovi Zakona o temeljih premoženjskih in osebnih zavarovanj, spremenila iz vzajemnih zavarovalnic v delniške družbe (Končina, 2002, str. 23). Z novim zakonom oziroma pravilno strukturo lastniških razmerij med delniškim in nenominiranim kapitalom se je slovensko zavarovalništvo končno poslovno in statusno uskladilo s pravno ureditvijo EU na področju zavarovalništva. Kljub nerešenemu lastniškemu vprašanju pa je potrebno poudariti, da so se slovenske zavarovalnice v celotnem obdobju tranzicije obnašale kot pravi gospodarski subjekti na tržišču (Končina, 2002, str. 23). Poleg tega pa so bile v tem obdobju zaščitene pred mednarodno konkurenco, kar predstavlja privilegij in možnost priprave na vključitev v mednarodno tržno rivalstvo. Zastoj na področju lastninskega preoblikovanja zavarovalnic je pomenil hkrati tudi zastoj na kapitalnem in poslovnem povezovanju (združevanju) med slovenskimi zavarovalnicami, kakor tudi med zavarovalnicami in bankami, če izvzamemo dogajanja na področju dodatnega prostovoljnega pokojninskega zavarovanja. Glede na odpravo tega zastoja in približevanje času vključitve Slovenije v EU (verjetno leta 2004) bi morale slovenske zavarovalnice pohiteti s procesom medsebojnega povezovanja, kakor tudi s povezovanjem z drugimi finančnimi institucijami, kar zajema tudi povezovanje s tujimi strateškimi partnerji, ker bi to pomenilo krepitev tržnega položaja in pripravljenost na vstop v EU.

Danes na slovenskem zavarovalnem trgu deluje šestnajst zavarovalnih in pozavarovalnih družb, ki so si v letu 2001 delile trg v sledečem razmerju:

TABELA 1 - Tržni deleži zavarovalnic in drugih članic Slovenskega zavarovalnega združenja v letu 2001 (%)

Zavarovalnica	Vsa zavarovanja	Življenjska z.	Neživljenjska z.
SKUPAJ	100	100	100
Triglav	40.9	43.42	40.22
Vzajemna	20.81	-	26.47
Maribor	12.93	18.49	11.42
Adriatic	9.53	3.15	11.26
Slovenica	4.47	3.04	4.86
Tilia	2.64	1.23	3.02
Merkur	2.39	9.4	0.49
Grawe	1.56	5.38	0.52
Generali	1.22	2.09	0.99
Sklad obrtnikov in podjetnikov (SOP)	0.85	3.96	-
Krekova	0.27	0.18	0.29
Slovenska izvozna družba (SID)	0.37	-	0.47
Kapitalska družba (KAD)	2.06	9.65	-
Concordia	0.01	0.03	-
Pozavarovalnica	Vsa zavarovanja	Življenjska z.	Neživljenjska z.
SKUPAJ	100	100	100
Sava	59.62	83.54	59.39
Triglav RE	40.38	16.46	40.61

Vir: Statistični zavarovalniški bilten 2002.

Slovenske zavarovalnice so v letu 2001 zbrale 230.05 milijarde tolarjev bruto obračunanih zavarovalnih premij, kar predstavlja 19,3 odstotno rast v primerjavi z letom 2000, zavarovalnin oziroma odškodnin pa so izplačale v višini 143,96 milijarde tolarjev (Statistični zavarovalniški bilten 2002). Poleg tega so še pozavarovalnice zbrale 21,7 milijard tolarjev premije (15,3 % rast glede na leto 2000) in izplačale zavarovalnin v višini 16,1 milijarde tolarjev (Statistični zavarovalniški bilten 2002). S tem slovensko zavarovalništvo dosega 5,04 (povprečje EU 9%) odstotka bruto domačega proizvoda (BDP), kar ga postavlja na prvo mesto med tranzicijskimi državami in celo pred nekatere države članice EU.

SLIKA 1 – Bruto premija v letu 2001 po zavarovalnih vrstah



Vir: Statistični zavarovalniški bilten 2002.

Največji del premije še vedno predstavljajo neživljenjska zavarovanja²⁴, ki dosegajo 180,88 milijard tolarjev oziroma 78,6 odstotkov celotne zbrane premije. Glede na to, da na evropskem zavarovalnem trgu predstavljajo življenjska zavarovanja med 55 in 65 odstotkov vse zbrane premije oziroma več kot tri odstotke BDP, pri nas pa niti en odstotek²⁵ in glede

²⁴ Po 2. členu Zzavar spadajo pod premoženjska zavarovanja sva v prejšnji tabeli naštetata zavarovanja, razen življenjskih.

²⁵ Kot navaja Mitja Mejač: »Ta odstotek raste skupaj z blaginjo, za katero pričakujemo, da se bo tudi v Sloveniji zviševala. Še večje so zmogljivosti v povezovanju življenjskih produktov s skladi in bančnimi storitvami.« (Grobelshek, 2000, str. 33).

na to, da premija na prebivalca v EU znaša 2.017 evra, v Sloveniji pa 522 evra (Statistični zavarovalniški bilten 2002), lahko pričakujemo nadaljnjo intenzivno rast premije, saj nam ti podatki kažejo neizkoriščenost absorpcijskih možnosti slovenskega zavarovalnega trga. Kot kaže lahko v nadaljnjih letih pričakujemo predvsem porast življenjskih zavarovanj v portfelju slovenskih zavarovalnic, kar je seveda odvisno od kupne moči prebivalstva, sposobnosti prebivalstva, da generira varčevanje, kakor tudi od davčne politike države²⁶ (Končina, 2002, str. 26). Prav tako lahko pričakujemo rast, pa čeprav nekoliko nižjo, tudi pri ostalih zavarovalnih vrstah, predvsem pri zavarovanju odgovornosti, ki pridobiva vedno večji pomen. Glede na vsakodnevne spremembe potreb trga pa lahko v bodoče pričakujemo tudi nove zavarovalne vrste in skupine, kakor tudi univerzalna finančna posredništva, ki bodo nadomestila »klasično« delitev finančnih storitev na bančne in zavarovalniške ter tako dala odgovor na potrebe celotnega finančnega tržišča.

Na koncu pa ne smemo pozabiti, da je zavarovalništvo kljub konkurenčnim prisilam in racionalizacijskim ukrepom še vedno pomemben delodajalec, kar bo po vsej verjetnosti tudi ostalo, glede na prihodnost zavarovalništva, ki je v storitvah po meri posameznika. Prihodnost zavarovalništva naj bi bila torej v integraciji storitev (Urbanija, 2000, str. 53). Zavarovalnice naj strankam ne bi ponujale le posameznih izdelkov, temveč po meri narejene pakete storitev. Ti naj bi vsebovali tudi izdelke zunaj področja finančnih storitev (npr. ponudbe nepremičninskih podjetij, seznam obrtnikov ali izdelovalcev alarmnih naprav itd.), kar pomeni, da bi zavarovalništvo nastopalo kot združevalec storitev (Urbanija, 2000, str. 53). Takšna ponudba in skrb za kupca bi vsakemu kupcu dala na voljo svoj lastni, njegovim potrebam prirejen paket storitev.

4. PRAVNI VIRI PREVOZNE POGODBE V CESTNEM PREVOZU

Cestni prevoz, kot ena najstarejših prevoznih panog, je šele po drugi svetovni vojni z razvojem in stalno rastjo mednarodnih cestnih prevozov dočakal unifikacijo in normativno ureditev pogodbe o prevozu stvari po cesti, in sicer pod močnim vplivom železniškega prava (Pavliha, 2000, str. 261). Najprej je bila sprejeta ureditev za mednarodni prevoz, nato so po njenem vzorcu sledili nacionalni predpisi, kar vpliva na poenoteno urejanje pravnih vprašanj.

Pravni viri, ki urejajo pogodbo o prevozu stvari po cesti, spadajo pod zasebno pravo. Med najpomembnejše vire lahko uvrstimo naslednje (Pavliha, 2000, str. 262):

- mednarodni sporazumi,
- pravni red EU (*acquis communautaire*),

²⁶ Za enkrat je davčna olajšava vezana samo na prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanja, medtem ko pri življenjskih in rentnih zavarovanjih tega ni. Menim, da bi Ministrstvo za finance moralo razmisliti o možnosti olajšav tudi pri teh zavarovalnih vrstah in na nek način podpreti to vrsto varčevanja.

- domače predpise,
- splošne prevozne pogoje²⁷,
- pogodbeno avtonomijo,
- poslovne običaje,
- sodno in arbitražno prakso,
- pravno doktrino.

Na splošno so prevozna razmerja, prevozne pogodbe in položaj njenih strank urejeni s specialnimi predpisi glede na vrsto prevoza (cestni, železniški, letalski ali morski/rečni), predmet prevoza (potniki in prtljaga ali stvari) in področje prevoza (domači ali mednarodni). Glede na predmet naloge bo v nadaljevanju sledila samo delitev na poglobitve domače in mednarodne pravne predpise, ki urejajo prevozno pogodbo v cestnem prevozu stvari oziroma odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti.

4.1. Mednarodni predpisi

Majhnost naše države in integracija prometa blaga v evropskem prostoru sta poglobitva razloga, da je večina cestnih prevozov, ki jih opravijo slovenski prevozniki mednarodnih. Odnose med udeleženci mednarodnega cestnega prevoza ureja **Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu blaga (CMR)**, ki je bila sprejeta in podpisana 19. maja 1956 v Ženevi na posebnem zasedanju komisije za kopenski transport ekonomske komisije OZN za Evropo (ECE)²⁸. Konvencija CMR je začela veljati 2. julija 1961 in danes predstavlja eno izmed najpomembnejših mednarodnih pogodb na področju transportnega prava. Jugoslavija jo je ratificirala 29. maja 1958²⁹, kasneje pa po osamosvojitvi tudi Slovenija in tako velja za vse mednarodne prevoze, ki jih opravijo slovenski prevozniki³⁰.

Preden je konvencija začela veljati, je bila ratificirana s strani petih držav, nato pa se je področje njene uporabe ter krog držav pogodbenic nenehno povečeval, tako da danes zajema celo petdeset držav in področje širše od evropskega kontinenta.³¹ Štiri desetletja

²⁷ Splošni prevozni pogoji dopolnjujejo posebne dogovore med pogodbenikoma v isti pogodbi, vendar v primeru neskladnosti prevladajo posebni dogovori. Lahko so vsebovani v formularni pogodbi ali pa se pogodba na njih sklicuje (Pavliha, 2000, str. 64).

²⁸ United Nations Economic Commission for Europe.

²⁹ Besedilo konvencije je bilo objavljeno v dodatku Uradnega lista FNRJ, MU št. 11-185/1958.

³⁰ Posredno pridejo v poštev še Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi karnetov TIR iz leta 1975, Konvencija o pravu, ki velja za prometne nesreče iz leta 1971, Splošni pogoji za mednarodno selitev povišstva iz leta 1962, Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR) vključno z aneksoma in protokoloma ter Sporazum o mednarodnem prevozu pokvarljivih živil in o specialnih vozilih za njihov prevoz (Pavliha, 2000, str. 262, 322 in 323).

³¹ Po dostopnih podatkih so konvencijo CMR ratificirale sledeče države: Avstrija, Belgija, Bolgarija, Češka, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Španija, Švedska, Švica, in Jugoslavija (izvirne pogodbenice), Belorusija, Bosna in

kontinuirane uporabe in razvoja konvencije skozi sodno prakso ter število držav članic potrjuje njeno kvaliteto ter dosego njenega osnovnega cilja oziroma izenačitev pravil, ki urejajo mednarodno pogodbo na področju prevoza blaga po cesti (Hill and Messent, 1995, str. 1).

Poleg osnovnega cilja se je s konvencijo CMR želelo doseči izenačevanje pogojev prevoza v cestnem in železniškem prometu zaradi konkurenčnih odnosov med tema prevoznima panogama, kakor tudi zaščito tržno šibkejših in manjših prevoznikov v času monopola železnice v kopenskem prevozu (Radionov, 2002, str. 163). Prav to je tudi razlog, zakaj so določbe CMR nastale po vzoru Mednarodne konvencije o prevozu blaga z železnico - CIM.

O kakovosti konvencije CMR govori tudi dejstvo, da od leta 1956 ni bila nikoli revidirana. Edino spremembo, ki je zgolj tehnične narave, je doživela 5. julija 1978 v Ženevi s **Protokolom k CMR**, s katerim se zamenja dotedanjo obračunsko enoto za omejitev odgovornosti zlati frank s sodobno obračunsko enoto SDR³² oziroma se spremeni le tretji odstavek 23. člena konvencije. Iz neznanih razlogov k njemu nista pristopili niti nekdanja Jugoslavija niti Slovenija, zato velja v Sloveniji CMR v osnovnem, nespremenjenem besedilu. Iz tega sodeč se v Sloveniji lahko omeji odgovornost prevoznika na 25 frankov³³ na kilogram kosmate teže izgubljenega ali poškodovanega blaga, vprašanje pa je, koliko strokovnjakov ali sodnikov zna preračunavati to enoto, ki se ne uporablja skoraj trideset let.

Konvencija CMR se uporablja samo za mednarodne cestne prevoze³⁴, opravljene z vozili, kot jih opredeljuje 4. člen Sporazuma o cestnem prometu z dne, 19. septembra 1949 (1. člen CMR). Pri tem mora biti prevozna pogodba potrjena z voznim listom oziroma tovarnim listom (*a consignment note*) in prevoz opravljen proti plačilu. Določila konvencije se uporabljajo za celotno prevoženo pot tudi takrat, kadar se naloženi tovarnjak naloži brez prekladanja blaga na kakšno drugo prevozno sredstvo (npr. morsko ladjo ali železniški vagon), torej v kombiniranem prevozu.³⁵

Hercegovina, Hrvaška, Estonija, Gruzija, Iran, Irska, Latvija, Makedonija, Moldavija, Maroko, Rusija, Slovaška, Slovenija, Tadžikistan, Tunis, Turmekistan, Ukrajina in Uzbekistan (kasnejše pogodbenice). V skladu s sodbo apelacijskega sodišča Velike Britanije iz leta 1989 se konvencija uporablja na območju Isle of Man, Gibraltarja in Guernsey-ja (Hill and Messent, 2000, str. 15).

³² Special Drawing Rights (posebne pravice črpanja); predstavlja obračunsko enoto Mednarodnega denarnega sklada, ki se tudi uporablja kot enota za omejevanje prevoznikove odgovornosti. Dnevno vrednost je možno dobiti na internetni strani Mednarodnega denarnega sklada: www.imf.org/external/.

³³ Pri tem frank pomeni zlati frank, ki tehta 10/31 grama čistote 0,900) (Pivka in Puharič, 1999, str. 277).

³⁴ Za mednarodni prevoz gre, kadar sta namembni in prevzemni kraj v različnih državah, od katerih je vsaj ena država članica CMR (1. člen CMR), ne glede na to, da sta pogodbeni stranki iz iste države (sodba *VGS S/ 1981/67*; Cigoj, 1998, str. 120).

³⁵ Če se dokaže, da je kakršnakoli izguba, poškodba ali zamuda blaga nastala med prevozom ali zaradi prevoza z drugim prevoznim sredstvom in ni posledica ravnanja ali opustitve cestnega prevoznika, se odgovornost cestnega prevoznika ne ugotavlja po CMR konvenciji, temveč po predpisih, ki urejajo prevozno pogodbo o prevozu blaga s tem drugim prevoznim sredstvom (2. člen CMR).

Značilnost CMR konvencije je kogentnost (*ius cogens*) njenih določil (41. člen CMR), kar pomeni, da so kakršnekoli določbe in dogovori pogodbenih strank, ki posredno ali neposredno spreminjajo določbe konvencije, razen tistih, ki so določene v 37. in 38. členu (40. člen CMR)³⁶, nične oziroma brez učinka. Ničnost takih določb ne vpliva na druge določbe pogodbe, s čimer se štiti obstojnost prevozne pogodbe.

Po določbah 27. člena *Dunajske konvencije o pogodbenem pravu*³⁷ iz leta 1969 izhaja, da se posamezna članica ne more sklicevati na svoje notranje pravo, da bi opravičila neizpolnjevanje mednarodne pogodbe (Pavliha, 2002, str. 1104), oziroma da se vsaka mednarodna konvencija (tudi CMR) mora tolmačiti avtonomno (*per se*), brez vpliva tolmačenja po nacionalnem pravu, s čimer se želi doseči samostojni pomen določenih pojmov ali določil znotraj konvencije. Kljub temu pa vse praznine in dispozitivne norme povzročajo nujnost oziroma možnost uporabe drugih pravnih virov (Hill and Messent, 1995, str. 11; Pivka, 1982, str. 18). Tako se v primerih, ko konvencija ne vsebuje natančnih določil, ali ne vsebuje absolutno nobenih določil, lahko uporabi tolmačenje preko nacionalnega prava³⁸. Iz tega izhaja, da domači zakoni le dopolnjujejo mednarodno pravo, a mu ne smejo nasprotovati. Zato je upoštevanje tega pravila s strani sodišč v vseh državah podpisnicah izrednega pomena za nadaljnji razvoj konvencije v enotni smeri.

Konvencija CMR je bila sprejeta v dveh jezikih, in sicer v angleškem ter francoskem, ki sta enakovredna. Iz česar sledi, da je originalno besedilo CMR le tisto, ki je bilo zapisano v teh dveh jezikih in je treba pravi pomen CMR iskati le v enem od teh dveh besedil oziroma je treba v primeru nejasnosti enega besedila iskati pravilno razlago tudi v besedilu drugega jezika. V Sloveniji svojega slovenskega uradnega prevoda besedila CMR sploh nimamo, saj obstaja besedilo le v srbskem jeziku. Iz tega torej sledi, da je treba besedilo CMR v Sloveniji uporabiti v angleškem oziroma francoskem originalu in ne iz neuradnih in v večini nekvalitetnih prevodov v slovenski jezik. Pri zahtevnem in seveda zelo odgovornem prevajanju specifičnih besedil mednarodnih konvencij v slovenščino, je poleg odličnega poznavanja tujega jezika, zelo pomembno tudi poznavanje prava iz različnih sistemov z različnimi pravnimi ureditvami (na splošno in na posameznih področjih), upošteva pri tem še posebnosti strokovne terminologije (Planinšec, 1999, str. 1572). Ker je nemogoče, da bi prevajalec brezhibno obvladal oba jezika in relevantno pravno področje, je skorajda nujno delo v skupini (Pavliha, 2002, str. 1102). Tudi v primeru, če bi sicer obstajal uradni prevod CMR v slovenskem jeziku, bi v primeru razlik ali nejasnosti med originalnim besedilom in prevodom uporabili originalno besedilo³⁹, saj je tudi uradni prevod le prevod in ne original (Dolničar, 2002, str. 3). Prevod nekaterih določb CMR bo argumentiran v nadaljnjem besedilu, saj spodrseljaji v prevodih lahko pripeljejo do usodnih ali manj usodnih posledic.

³⁶ Gre za določbe, ki urejajo razmerja med zaporednimi prevozniki.

³⁷ Vienna Convention on the Law of Treaties.

³⁸ Tako tudi v 8. členu Ustave republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/1991-I, 42/1997, 66/2000, 24/2003).

³⁹ Vrhovno sodišče Slovenije je na občni seji 26.12.1989 sprejelo naslednje načelno pravno mnenje: "Kadar mednarodna pogodba (konvencija) ni sklenjena tudi v katerem od uradnih jezikov SFRJ in se akt o ratifikaciji sklicuje na izvirnik v tujem jeziku, uradni prevod pa se ne ujema z izvirnikom, velja izvirno besedilo pogodbe (konvencije)."

Široka uporaba konvencije omogoča, da stranke prevozne pogodbe točno vedo, kakšne so njihove pravice in dolžnosti ter kakšna je njihova odgovornost, ne glede na to, iz katere države izvira določena stranka prevozne pogodbe. Določene razlike pri razlagi pravil konvencije pa so posledica konkretnih odločitev sodišč v različnih državah, ki nejasne določbe konvencije tolmačijo v okviru domače sodne prakse. Tovrstne razlike so najbolj opazne zaradi razlik med kontinentalnim in angleškim pravnim sistemom.⁴⁰

4. 2. Domači predpisi

Prvi zakon, ki je v nekdanji Jugoslaviji uredil premoženjsko pravna razmerja iz pogodbe o prevozu stvari po cesti je bil **Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu - ZPPCP**. Zakon je začel veljati 1. junija 1974 in je v veliki meri sledil konvenciji CMR, kar zmanjšuje dualizem pri ureditvi pogodbe o prevozu stvari v notranjem in mednarodnem cestnem prevozu. Zakon je bil po osamosvojitvi in nastanku Republike Slovenije v celoti podedovan od nekdanje države na podlagi Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 11/1991, 45/1994)⁴¹. Zakon naj bi se smiselno uporabljal do izdaje ustreznih predpisov, od takrat je minilo že enajst let, zakon pa se še vedno »začasno« uporabljaja. Zato je zakon treba v najkrajšem času nadomestiti s sodobnejšim predpisom. Kot kažejo načrti državnega zbora, bi se to moralo zgoditi do konca tega leta. V načrtu je med naštetimi zakoni, ki jih je treba sprejeti ali spremeniti zaradi prilagajanja evropskemu pravnemu redu tudi Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu. Kljub nerazumnem zavlačevanju pri sprejemanju novega predpisa lahko upamo, da bo novi zakon upošteval moderne tokove tako evropske kot svetovne teorije in prakse v cestnem prometu ter tako posodobil našo zakonodajo in jo približal novim spoznanjem na tem področju.⁴²

Poleg omenjenega zakona je prevozna pogodba in odgovornost prevoznika v Sloveniji urejena v posebnem delu Obligacijskega zakonika, od 666. do 703. členu, vendar se te določbe uporabljajo le za prevozne pogodbe, katere niso urejene s specialnimi predpisi (*lex specialis*). Glede na to, da so v Sloveniji prevozne pogodbe urejene s samostojnimi predpisi moramo upoštevati načelo *lex specialis derogat legi generali* oziroma kot navaja Cigoj:

⁴⁰ Temeljna razlika med obema sistemoma je v prioriteti sodne prakse in formalnih pravnih virov. V anglosaškem pravnem sistemu je na prvem mestu sodna praksa po doktrini *stare decisis*, kar pomeni, da morajo nižja sodišča slediti odločbam višjih sodišč. Obratno velja v kontinentalnem pravu, kjer presoje višjih sodišč obvezujejo šele z močjo argumenta (Vlačič, 2001, str. 10).

⁴¹ Posredno pride v poštev še Zakon o prevozu nevarnega blaga (Uradni list RS, št. št. 79/99), Zakon o prevozihih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 72/94, 18/95, 54/96, 48/98 in 65/99) in Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 30/98) (Pavliha, 2000, str. 262, 325 in 326).

⁴² Kljub temu, da imamo stari zakon, se lahko potolažimo s tem, da je tudi ta boljši kot nič. Naša sosedra Hrvaška je od leta 1991 do 1998 imela zakonsko praznino v specialnih predpisih, ki urejajo področje prevozne pogodbe v cestnem prometu, ker ni prevzela ZPPCP od nekdanje Jugoslavije. Tako je praznino morala zapolnjevati z Zakonom o obveznim odnosima – ZOO (isto kot pri nas OZ) kot *lex generalis*.

»Pridejo pravila ZOR⁴³ v poštev samo, kadar o kakšnem vprašanju specialni predpis molči, zlasti pa tedaj, kadar je treba ugotoviti načelno stališče našega prava, ki s specialnim predpisom ni jasno izraženo. Tedaj je treba težiti k čim večjemu izenačenju transportnega prava« (Cigoj, 1987, str. 20).

Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu določa, da razen nekaterih kogentnih določb, ki določajo najnižjo omejitev prevozniške odgovornosti⁴⁴, lahko stranke prevozno razmerje uredijo drugače, kot pa ga ureja zakon. Prav zaradi dispozitivne oziroma neobvezne narave (*ius dispositivum*) večjega dela zakona je v 4. členu določeno, da se za pravice in dolžnosti, ki niso urejene s pogodbo ali zakonom, uporabljajo poslovni običaji o prevozu v cestnem prometu. To pomeni, če niti pogodba, niti dispozitivne določbe zakona ne urejajo določenega vprašanja, se uporabijo poslovni običaji (Pivka, 1982, str. 20).

Pomembna razlika med CMR in ZPPCP je, da lahko po slednjem stranke prevozne pogodbe poljubno določijo višji limit omejitve odgovornosti prevoznika, kot ga določa zakon (nižjega ne smejo), medtem ko stranke mednarodne prevozne pogodbe ne smejo spremeniti limita odgovornosti niti navzgor niti navzdol, oziroma ga lahko omejijo navzgor le na način, kot to določa 24. člen CMR.

5. POGODBA O PREVOZU STVARI PO CESTI

Prevozne pogodbe v notranjem cestnem prometu so primarno urejene z Zakonom o prevoznih pogodbah v cestnem prometu, sekundarno pa se določbe tega zakona uporabljajo tudi za razmerja v mednarodnem prometu, če ni v mednarodni pogodbi drugače določeno (1. člen ZPPCP). To pomeni, da je mednarodni cestni promet urejen s konvencijo CMR oziroma v primerih, ko CMR česa ne ureja, še z ZPPCP.⁴⁵

Prevozna pogodba o prevozu stvari (tovora) je pogodba, s katero se prevoznik (prva pogodbeni stranka) zavezuje pošiljatelju (drugi pogodbeni stranki), da bo prepeljal na določen kraj (namembni kraj) stvar predano na prevoz in jo v tem kraju izročil prejemniku

⁴³ Zakon o obligacijskih razmerjih (ZOR – Ur. l. SFRJ, št. 29/78, 39/85 in 57/89) je stari zakon, ki je urejal obligacijska razmerja do 1.1.2001, ko je začel veljati Obligacijski zakonik. Glede prevozne pogodbe med njima ni bistvenih razlik.

⁴⁴ Kot navaja Vlačič »v okviru pogodbene avtonomije, se ne sme spreminjati določil, po katerih bi bil prevoznik delno ali popolnoma prost zakonske odgovornosti, s katerimi bi se prevažalo dokazno breme in pa s katerimi bi bili določeni nižji zneski omejitve odgovornosti, kot jih predpisuje zakon« (Vlačič, 2000, str. 929).

⁴⁵ Mednarodno pravo ima po ustavi prednost (nadrejeni položaj) pred domačimi predpisi. To sledi iz 8. člena Ustave republike Slovenije iz leta 1991, kjer je določeno, da morajo biti zakoni in drugi predpisi v skladu s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Slovenijo, ratificirane in objavljene pogodbe pa se morajo neposredno uporabljati (Pavliha, 2002, str. 1104).

ali drugi pooblaščen osebi, ki jo odredi prejemnik, pošiljatelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo (prevoznino) (1. člen CMR; 34. člen ZPPCP; 666. člen OZ).

Iz tega izhaja, da sta bistvena elementa (*essetialia negotii*) prevozne pogodbe premestitev (prevoz) stvari iz enega kraja v drugi kraj oziroma določena storitev in prevozna cena (*carriage charges*)⁴⁶. Poleg teh dveh bistvenih elementov, ki potrjujeta, da gre za dvostransko obvezno pogodbo, se lahko določi še pot, način prevoza, pakiranje, način in kdo je dolžan izvršiti natovarjanje oziroma raztovarjanje itd. (Šinkovec in Tratar, 2001, str. 656).

Zaradi bistva prevozne pogodbe, to je izvedbe prevoza za plačilo, jo večina teoretikov uvršča med podjemne (delovršne) pogodbe (Cigoj, 1998, str. 117; Pavliha, 2000, str. 63; Pivka, 1982, str. 24)⁴⁷. Po mnenju drugih pa je zato, ker vsebuje tudi elemente drugih pogodb (pogodbe o zastopanju, pogodbe o depozitu oziroma o hrambi blaga⁴⁸ in pogodbe o špediciji), samostojna pogodba, lahko bi ji rekli tudi pogodba *sui generis* (Pivka, 1982, str. 25).

Po mnenju tretjih pa gre za pogodbo v korist tretjega oziroma prejemnika, saj se prevozna pogodba sklene z namenom predaje tovora prejemniku v namembnem kraju in on je tisti, ki ima koristi iz te pogodbe. To izhaja iz dejstva, da je sklenitev prevozne pogodbe posledica že prej sklenjene prodajne pogodbe med pošiljateljem in prejemnikom.⁴⁹ Prejemnik lahko koristi tudi odkloni s tem, da odkloni sprejem tovora. Do tega največkrat pride v primeru poškodbe tovora med prevozom. Nekateri zatrjujejo, da ni mogoče govoriti o pogodbi v korist tretjega, ker tretji z vstopom v prevožno pogodbo prevzema tudi dolžnosti (Cigoj, 1978, str. 25; Šinkovec, 2001, str. 656). Tudi takrat, ko se v prevozni pogodbi prevoznik in pošiljatelj dogovorita, da bo prejemnik plačal prevoznino, ne moremo govoriti o pogodbi v korist tretjega, lahko bi prej rekli »pogodba v breme tretjega«. Dogaja pa se tudi, da pošiljatelj v imenu in na račun prejemnika sklene prevožno pogodbo, kar pomeni, da pošiljatelj nastopa le kot direktni zastopnik prejemnika in torej sploh ni stranka prevozne pogodbe. Stranka takšne prevozne pogodbe je prejemnik v položaju pošiljatelja (Clarke, 1997, str. 137).

⁴⁶ Čeprav iz zakona in konvencije izhaja, da je plačilo bistveni element pogodbe, je pogodba veljavna (pravno učinkuje) tudi takrat, ko stranke ne določijo višine plačila. To izhaja iz določbe, da mora biti prevoz plačan in ne brezplačen (Šinkovec, 2001, str. 656). V primeru, da višina plačila za prevoz ni določena s pogodbo, ima prevoznik pravico do običajnega plačila za to vrsto prevoza (669. člen OZ).

⁴⁷ Vendar je načelo podjemne pogodbe, iz katerega sledi, da brez končnega uspeha ni plačila, pri prevoznem pravu omejeno. Prevoznik ima pravico do plačila, če opravi del prevoza, ostanka pa ne more opraviti iz razloga, ki ne izvira iz njegove pravne sfere. Tedaj je upravičen do plačila za opravljeno pot oziroma koristno opravljen prevoz po načelu »*pro rata itineris*« (Cigoj, 1987, str. 85).

⁴⁸ Nikolajević pravi, da je obveznost prevoznika kot depozitarja blaga veliko bolj zahtevnejša naloga kot je njegova osnovna obveznost, da opravi prevoz (Pivka, 1982, str. 25).

⁴⁹ Treba je poudariti, da je prevozna pogodba povsem samostojna pogodba in določila drugih pogodb, katere so pripeljale do sklenitve prevozne pogodbe, nimajo nikakršnega vpliva na samo prevožno pogodbo (Clarke, 1997, str. 136).

Prevozna pogodba v cestnem prometu je konsenzualni kontrakt, za katerega veljavnost se ne zahteva nobena formalna oblika⁵⁰ niti kakšna druga obličnost, smatra se, da nastane že s samim sporazumom oziroma soglasjem pogodbenih strank (Cigoj, 1998, str. 120, Puharič, 1999, str. 188). To se da razbrat iz določb 4. in 9. člena CMR, ki sta tudi edina dva člena, v katerih se ureja vprašanje sklenitve pogodbe. Njune določbe izhajajo iz predpostavke, da je prevozna pogodba že sklenjena, ter tako dopuščajo, da se praznina o vprašanju, kdaj je pogodba sklenjena, presodi po pravilih nacionalnega prava. Po slovenski zakonodaji je pogodba sklenjena, ko se pogodbeni stranki sporazumeta o njenih bistvenih sestavinah (15. člen OZ) ter svojo svobodno in resno voljo za sklenitev pogodbe izjavita z besedami, z običajnimi znaki ali z drugačnim ravnanjem (18. člen OZ).⁵¹

5.1. Vozni (tovorni) list

Tovorni list⁵² je potrdilo o sklenjeni prevozni pogodbi⁵³ (4. člen CMR) in o prevoznikovem prevzemu stvari za prevoz (52. člen ZPPCP). Po ZPPCP se ga izda na zahtevo prevoznika ali pošiljatelja, po 5. čl. CMR pa je obvezen (Hill and Messent, 1995, str. 61; Pavliha, 2000, str. 272). Vendar je takoj zraven navedeno, da je obstoj ali veljavnost prevozne pogodbe neodvisna od obstoja, nepravilnosti ali izgube tovrnega lista (4. člen CMR; 674. člen OZ; 53. člen ZPPCP)⁵⁴. Iz tega lahko zaključimo, da je temeljna funkcija tovrnega lista dokaznega značaja, saj se z njim olajša breme dokazovanja za stranko prevozne pogodbe, ki je bila oškodovana in ima pravice iz pogodbe.

Tovorni list se izdaja v treh izvirnikih⁵⁵ (*original copies*)⁵⁶, ki jih podpišeta prevoznik in pošiljatelj⁵⁷. Prvi izvod se **vrne** pošiljatelju, drugi spremlja tovor pri prevozu in ga dobi

⁵⁰ Tako tudi v sodbi *VSBiH Pž, št. 496/87*.

⁵¹ Presoja po določitih OZ je v tem primeru potrebna, ker ZPPCP o tem molči.

⁵² Glede na to, da se v praksi in v drugih slovenskih prevoznih zakonih (Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu-ZPPŽP, Uradni list RS, št. 61/00 in Zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu-ZOSRL, Uradni list RS, št. 12/2000, 67/2002) namesto sintagme »vozni list« uporabljata »tovorni list«, sem se v nadaljevanju odločil uporabljati slednjega. Poleg tega menim, da je izraz tovrni list primernejši, ker se v ta dokument vpisujejo predvsem podatki o tovoru in drugi podatki povezani z njim.

⁵³ Tako tudi v sodbi *VGSSr Pž, št. 9724/81*.

⁵⁴ Enako v sodbi *VGSH SI, št. 1701/74*, kjer je dodano, da prav zato lahko obstoj in vsebino prevozne pogodbe stranke dokazujejo z vsemi drugimi dokaznimi sredstvi (Lepotinec, 1975, str. 77).

⁵⁵ Glej prilogo št. 4.

⁵⁶ Kot navaja *Basedow* je terminologija »treh izvirnikov (originalov)« neprimerna in lahko izzove zmoto, da gre za vrednostni papir kot pri pomorskem prevozu, kjer se izdaja nakladnica (konosament) v več izvirnikih, od katerih ima vsaka enako dokazno moč (Radionov, 2002, str. 177). Zato bi bilo bolje, če bi se na tem mestu uporabljala terminologija iz železniškega prava (COTIF v 6. členu navaja, da je samo en original tovrnega lista, medtem ko so drugi izvodi dvojniki), saj gre za isti značaj in dokazno moč transportnega dokumenta.

⁵⁷ Podpisa sta lahko po 5. členu CMR natisnjena ali nadomeščena s pošiljateljevim in prevoznikovim pečatom, če to dovoljuje zakon države, v kateri je tovrni list izdan. Glede na določbo 56. člena ZPPCP je to dovoljeno v Sloveniji. Poleg tega pa lahko oseba, ki jo je pošiljatelj pooblastil, da naloži stvari, v njegovem imenu podpiše tudi tovrni list z navedbo, da je podpisala v pošiljateljevem imenu.

prejemnik, tretjega pa *obdrži* prevoznik. Kljub temu, da CMR nikjer eksplicitno ne definira osebe, ki je dolžna izdati tovorni list, lahko iz določbe 5. člena sklepamo, da je to obveznost pošiljatelja. V originalnem francoskem tekstu je na tem mestu zapisano »*est remis à l'expéditeur*«, kar ustreza poudarjenemu prevodu. Nekateri takšno razlago izpodbijajo s tem, da se sklicujejo na del, ki govori, da prevoznik obdrži tovorni list.⁵⁸ Na tem mestu niti ZPPCP izrecno ne navaja, kdo je dolžan izdati tovorni list. Vendar iz določbe 52. člena, ki glasi »Vozni list se izda **ob prevzemu** stvari na prevoz. Z voznim listom *prevoznik potrjuje*, da je bila prevozna pogodba sklenjena in da je stvar prevzel na prevoz« lahko sklepamo, da je to prevoznikova obveznost. Potrdilo k pravilnosti takšne razlage lahko najdemo v 65. členu ZPPCP, kjer je navedeno, da se pošiljatelj in prevoznik lahko sporazumno dogovorita o prenosnem tovornem listu, ki ga **izda** prevoznik⁵⁹.

Kadar se tovor prevaža naložen na različna vozila, ali je različne vrste ali pa je razdeljen v skupine, lahko prevoznik in pošiljatelj zahtevata za vsako vozilo, vrsto ali skupino tovora poseben tovorni list⁶⁰. Če je vozni list prepisan, mora biti to na vsakem prepisu vidno označeno, skupaj z opozorilom, da na podlagi prepisa ni mogoče razpolagati s stvarjo (57. člen ZPPCP).

Tovorni list ni vrednostni papir, temveč dokaz o sklenjeni prevozni pogodbi, vendar se po ZPPCP-ju dopušča možnost, da postane vrednostni papir z izdajo prenosljivega tovornega lista, in sicer po odredbi in na prinosnika.⁶¹ Ta določba je v nasprotju z drugo domačo in mednarodno zakonodajo ter s konvencijo CMR, ki o tem molči, kar dopušča možnost, da se o tem stranke dogovorijo v skladu z določbami nacionalnega prava. Ali bo novi zakon, ki bo urejal prevozne pogodbe v cestnem prometu, opustil takšno obliko tovornega lista in uskladil besedilo z ostalo domačo prevozno zakonodajo in CMR konvencijo, je trenutno še vprašanje, pozitivno bi bilo, da se zadrži tako določbo in s tem omogoči kupoprodajo blaga med samim prevozom.

Tovorni list je sestavljen iz obveznih in neobveznih podatkov. Obvezni podatki vsebujejo podatke o izdaji tovornega lista, opisujejo stranki prevozne pogodbe (pošiljatelja in

⁵⁸ Menim, da je v tem primeru z besedo »obdrži« najverjetneje mišljeno, da prevoznik po opravljenem prevozu en izvod (izvod št.2) od obeh, ki sta spremljala pošiljko, izroči prejemniku, drugega pa obdrži zase (izvod št. 3), zato besedo obdrži ne gre povezovati z izdajo tovornega lista v odpremnom kraju.

⁵⁹ Upravičeno bi bilo pričakovati, da bomo z novim zakonom, ki bo zamenjal ZPPCP, dobili natančno določbo o tem, kdo je dolžan izdati tovorni list oziroma, da bo izdaja dolžnost pošiljatelja, kot je to že določeno v nemškem »*Handelsgesetzbuch – HGB*« iz leta 1998 in hrvaškem »Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu – ZCP« tudi iz leta 1998. Takšne spremembe v HGB so nastale z namenom poenotenja določb, ki urejajo prevoz blaga po kopnem, zraku in notranjih vodah ter pod vplivom prakse v kopenskih prevozi (Radionov, 2002, str. 177).

⁶⁰ Najbolj pogosto pa se en tovorni list izdaja za pošiljko, ki se prevaža z enim vozilom do istega prejemnika (Carić in Kapor, 1971, str. 51).

⁶¹ Glavna razlika med prenosnim in navadnim (neprenosnim) tovornim listom je v tem, da mora pri navadnem tovornem listu prevoznik najti prejemnika ter mu predati tovor in izvod tovornega lista, medtem ko pri prenosnem tovornem listu mora pošiljatelj sam poskrbeti, da prejemnik dobi original tovorni list in na osnovi njega lahko ta potem poišče prevoznika in zahteva izročitev tovora.

prevoznika), vozilo, nakladni in razkladni kraj, prejemnika, stvar, ki se prevaža, njeno pakiranje, mere in količino (težo, število), stroške (prevoznina in drugi stroški) in nosilca teh stroškov, navodila za carinska in druga dejanja ter priložene listine. Poleg teh se lahko, kadar je to potrebno, vpišejo še neobvezni podatki o prepovedi prekladanja, o stroških, ki jih pošiljatelj prevzema nase, o povzetju, o vrednosti stvari, o zavarovanju stvari, o prevoznem roku ter o ugotavljanju količine (6. člen CMR; 55. člen ZPPCP). Med obveznimi podatki vpiše prve štiri prevoznik, druge pa pošiljatelj⁶². Neobvezne podatke pa vpiše tista pogodbeni stranka, ki jih zahteva. Na zahtevo pošiljatelja lahko tudi podatke, ki bi jih moral vpisati sam, vpiše prevoznik, vendar se šteje, da jih je vpisal v imenu in na račun pošiljatelja.

Podatki navedeni v tovornem listu določajo vsebino prevozne pogodbe in prejemnik vstopa v prevozno pogodbo pod pogoji, ki so razvidni iz prevozne pogodbe. Ker pa obstaja možnost, da podatki na tovornem listu ne izkazujejo prave vsebine prevozne pogodbe, se domneva, da so navedeni podatki resnični, dokler se ne dokaže nasprotno (9. člen CMR)⁶³. V domači zakonodaji takšne izrecne določbe ni, vendar bi bil postopek po vsej verjetnosti enak.

5.2. Dolžnosti prevoznika iz pogodbe

S sklenitvijo prevozne pogodbe se prevoznik obveže opraviti veliko različnih dejanj. Osnovni obveznosti prevoznika, ki izhajata iz pravne narave pogodbe o prevozu, sta prevoz in hramba stvari. Za te obveze in obveze, ki pripomorejo k njunemu izpolnjevanju odgovarja prevoznik po pravilih, ki urejajo prevozne pogodbe. Za vse ostale obveze, ki neposredno ne vplivajo na izpolnitev osnovnih obvez in jih prevoznik opravlja po nalogu in v korist uporabnika prevoza, pa odgovarja po pravilih, ki veljajo za pogodbe, ki urejajo ta dejanja kot osnovna (Pivka, 1982, str. 25). Vse obveze pa mora opraviti s skrbnostjo dobrega prevoznika, ravnati mora vestno in pošteno pri izpolnjevanju pogodbe, tudi če to ni izrecno določeno. Ukreniti mora vse potrebno, da obvaruje stvari predane na prevoz, zato ima pravico, zlasti pa dolžnost, da zahteva od pošiljatelja navodila o ukrepih, ki so potrebni za obvarovanje stvari, sicer se šteje, da mu je bilo znano, kateri ukrepi so nujni za obvarovanje stvari (73. člen ZPPCP)⁶⁴.

Da bi prevoznik opravil prevoz, mora prevzeti stvar oziroma pridobiti detencijo stvari. S predajo stvari za prevoz izroča pošiljatelj stvar prevozniku z namenom, da jih v enakem

⁶² Iz tega sklepamo, da je pošiljatelj odgovoren za vpis podatkov, saj lahko točne podatke pozna le on. To je na nek način še eno potrdilo teze, da je obveza za izdajo tovrnega lista na pošiljatelju.

⁶³ Ker praviloma pošiljatelj izpolnjuje tovorni list je on tudi odgovoren za škode, ki nastanejo zaradi neresničnosti, netočnosti in nepopolnosti vnesenih podatkov, vendar le, če jih prevoznik dokaže (Carić in Kapor, 1971, str. 53).

⁶⁴ Razen kadar gre za nevarne stvari, pa v tovornem listu ni obvestila o nevarnosti snovi.

stanju prepelje v namembni kraj. Prevzem pomeni za prevoznika niz dejanj, kot so preverjanje stanja in teže pošiljke, pregled oznak, sprejem pošiljke in dokumentov⁶⁵.

Prevoznik je dolžan opraviti prevoz z dogovorjenim vozilom ali z vozilom, ki ima dogovorjene lastnosti. Če vozilo ni posebej opisano v prevozni pogodbi, je treba dati na razpolago vozilo, s katerim se lahko zagotovi pravilno in pravočasno izpolnitev prevozne pogodbe (37. člen ZPPCP)

Da bi se lahko vse skupaj začelo, mora prevoznik pripeljati vozilo na mesto, ki je v pogodbi določeno za nakladanje. V primeru, če to mesto ni določeno, ga mora pošiljatelj pravočasno določiti. Na določeno nakladišče je prevoznik dolžan postaviti vozilo, le če je naložitev možna brez nevarnosti za vozilo. Pri tem pa mora prevoznik upoštevati tudi čas, saj mora biti vozilo postavljeno na nakladišče dogovorjenega dne in ob dogovorjeni uri. Če je dogovorjen samo dan, mora biti vozilo pripravljeno za naklad blaga ta dan, vendar tako zgodaj, da se lahko naložitev tovora opravi pred iztekom pošiljateljevega delovnega časa. Ko je vozilo pripravljeno za naklad, mora o tem obvestiti pošiljatelja ali drugo osebo, ki jo ta določi (42., 43. in 44. člen ZPPCP).

Tovor praviloma natovori pošiljatelj, raztovori pa prejemnik, razen če ni v konkretni pogodbi drugače določeno (sodba *VGSH Pž, št. 1228/79*). Pri tem pa se mora pošiljatelj ravnati po prevoznikovih navodilih, ki se nanašajo na razporeditev tovora na vozilu in na druge okoliščine, ki utegnejo vplivati na varnost oseb, vozila in tovora na vozilu.

Ob prevzemu tovora je prevoznik dolžan preveriti, če je to v danih okoliščinah mogoče, zunanje stanje tovora in embalaže ter točnost podatkov v tovrnem listu, glede števila tovorkov, njihovih označb in števil. Če ugotovi nepravilnosti, vpiše obrazložene pripombe v tovrni list oziroma lahko vpiše, da stanja ni mogoče preveriti in navede vzroke za to. Preverjanje za količino in vsebino tovorkov lahko od prevoznika zahteva pošiljatelj, ugotovitve pa se vpišejo v tovrni list. Če v tovrnem listu ni pripomb, velja domneva, da sta tovor in embalaža v dobrem zunanjem stanju ter da so podatki o tovoru navedeni na tovrnem listu točni, zato je prevoznik dolžan v takem stanju izročiti tovor prejemniku (sodbi *VSH II Rev. 106/83* in *VSS Szzz 7/78*; Cigoj 1998, str. 123). Prevoznik pa ima pravico to domnevo izpodbijati, vendar mora dokazati nasprotno (obrnjeno dokazno breme) (8. in 9. člen CMR; 60., 61. in 62. člen ZPPCP).

⁶⁵ Poleg tovrnega lista mora pošiljatelj dati prevozniku vse podatke in listine za carinske in druge postopke. Teh prevoznik ni dolžan preverjati, pač pa je pošiljatelj odgovoren za škodo, ki bi nastala, zaradi manjkajočih listin in manjkajočih ter netočnih ali nepravilnih podatkov, vendar zanj ne pridejo v poštev omejitve odgovornosti, ki jih ima prevoznik. Nasprotno je prevoznik, kot **pooblaščenec**, odgovoren za škodo, ki nastane zaradi izgube ali nepravilne uporabe teh podatkov in listin, razen če dokaže nasprotno. Odškodnina, ki gre v breme prevoznika, pa ne more presegati zneska, ki bi ga bil dolžan plačati za izgubo blaga (11. člen CMR; 63. in 64. člen ZPPCP). Zanimivo je tudi pravno mnenje *Vrhovnega sodišča Slovenije* z dne 27.6.1988, kjer je sprejeto stališče, da je pravilna uporaba spremljevalnih listin ena od prevoznikovih obveznosti iz prevozne pogodbe, zato zastarajo zahtevki upravičencev proti prevozniku za škodo, ki je nastala zaradi izgube oziroma nepravilne uporabe omenjenih listin, po določilih CMR o zastaranju (Borivoje Ljujić, 1997, str. 60).

Da bi prevoz, zaradi katerega se sklene prevozna pogodba, dosegel ekonomski smisel, mora biti opravljen pravočasno in brez poškodovanja tovora. Za izpolnitev te pomembne obveze mora prevoznik opraviti prevoz po dogovorjeni poti in v dogovorjenem roku. Če pogodba o tem molči oziroma to ni bilo dogovorjeno, mora prevoznik izbrati najprimernejšo pot za prevoz določene stvari in prevoz opraviti v času, ki je glede na pot običajen za takšne stvari in vrsto vozila (69. in 70. člen ZPPCP).

V 71. členu ZPPCP je določeno, da začne teči prevozni rok od izteka nakladalnega časa oziroma izteka dodatnega časa za nakladanje. Domneva se, da se ta izteče v trenutku, ko prejemnik dobi obvestilo, da je stvar prispela v namembni kraj in je pripravljena na izročitev prejemniku, ali od trenutka, ko je prevoznik poskusil izročiti stvar prejemniku. Pri tem pa v prevozni rok⁶⁶ ne štejemo nakladanje in razkladanje stvari, niti takrat, ko je po pogodbi o prevozu ta dejanja dolžan opraviti prevoznik (Pivka, 1982, str. 26). Konvencija CMR prevoznega roka ne določa, ampak v 19. členu navaja »Šteje se, da je nastala zamuda pri izročitvi, če blago ni bilo *izročeno* v dogovorjenem roku ...«, kar pravzaprav predstavlja izročitveni in ne prevozni rok. Na tak način je prevozni rok prepuščen sporazumu strank oziroma oceni sodišča, ki je odvisna od okoliščin posameznega prevoza (Pivka, 1982, str. 27).

Če prevoza ni mogoče opraviti v dogovorjenem roku in z dogovorjenimi pogoji ali kadar okoliščine bistveno otežujejo prevoz po pogodbi, mora prevoznik zahtevati navodila od osebe, ki ima pravico razpolagati s stvarjo med prevozom. Če navodil ne more dobiti v primernem roku, mora ustrezno ukrepati, da zavaruje interese te osebe (72. člen ZPPCP). Skratka prevoznik ne sme ostati pasiven, temveč mora ravnati s skrbnostjo dobrega prevoznika, tako da zavaruje koristi osebe, ki ima pravico do razpolaganja s stvarjo. V CMR ni takšnih določb, vendar lahko s širšim tolmačenjem osnovne obveze prevoznika, da hrani stvari in ravna z njimi s skrbnostjo dobrega prevoznika, pridemo do enakega zaključka.

Prevoznik mora stvari izročiti v namembnem kraju ali kraju, ki ga določi oseba, ki je pooblaščen, da razpolaga s stvarjo, prejemniku, ki je naveden v tovrnem listu. Če vozni list ni bil izdan, pa tistemu, ki je v prevozni pogodbi ali kako drugače določen za njen prevzem. Prav tako mora prevoznik o prispetju stvari v namembni kraj brez odlašanja obvestiti prejemnika. Prejemnik pa ima po 13. členu CMR pravico zahtevati, da mu prevoznik izroči drugi izvod tovrnega lista in stvari. Nekoliko drugače pa je v ZPPCP, kjer 82. člen govori samo o pravici, da zahteva izročitev drugega izvoda tovrnega lista. Logično lahko sklepamo, da s tem zahteva tudi izročitev stvari, vendar bi bilo vseeno bolje, če bi v novem zakonu povzeli določbo iz konvencije. Poleg tega pa izdaja tovrnega lista ni obvezna, kar je še en razlog za spremembo te določbe. Ko prejemnik postavi zahtevek, da se mu izročijo stvari oziroma tovrni list, upravičeno sklepamo, da je vstopil v pogodbo (Cigoj, 1987, str. 116; Pivka, 1982, str. 28) ter da ima pravico in dolžnost prevzeti stvar. Če tega ne stori v razumnem času, to lahko stori prevoznik na stroške in nevarnost prejemnika.

⁶⁶ Prevozni rok je treba ločiti od časa trajanja prevoza, saj gre pri slednjem za čas od prevzema stvari za prevoz do izročitve stvari prejemniku.

Prevzem stvari mora prejemnik potrditi prevozniku, to ponavadi stori s podpisom voznega lista. Kadar to stori brez ugovora, glede poškodb ali izgube stvari, se šteje, da je bila stvar izročena v stanju, kot je navedeno v tovnem listu oziroma, če teh listin ni pa v stanju, v kakršnem je bila prevzeta za prevoz. Za poškodbe in po CMR tudi izgube, ki so na zunaj vidne, mora prejemnik prevozniku navesti pridržke najkasneje ob izročitvi, za vse tiste škode na blagu, ki jih jih ob izročitvi ni bilo mogoče opaziti, pa mora prejemnik pisno ugovarjati takoj po njihovem odkritju, vendar najpozneje v sedmih dneh od dneva izročitve, sicer mu preneha pravica do odškodnine (30. člen CMR; 87. člen ZPPCP). Pri tem pa je potrebno poudariti, da če se ob prevzemu pošiljke naredi splošen opis ugotovljenih poškodb, se lahko celoten obseg poškodb (pregled strokovnjaka) in višina škode (uvoz rezervnih delov) na blagu ugotavlja tudi naknadno (sodba *VSS III Ips 10/82*, 31.8.1982). V primeru škode, ki nastane zaradi zamude pri izročitvi, pa mora prejemnik vložiti zahtevek v 15 dneh⁶⁷ (21 dneh po CMR) od dneva, ko mu je bilo omogočeno, da prevzame stvar, sicer izgubi pravico do odškodnine (sodba *VGSH Pž 1417/79*; Grabovac, 1989, str.217). Na podlagi pravočasno vloženih ugovorov ali zahtevkov, je prevoznik dolžan povrniti škodo, če je zanjo odgovoren. Pravice do odškodnine oziroma terjatve iz pogodbe zastarajo v roku enega leta⁶⁸ (32. člen CMR; 112. člen ZPPCP), v primeru namerne kršitve ali hude malomarnosti pa CMR podaljša rok na tri leta. Rok za poškodbo in zamudo začne teči od dneva izročitve, medtem ko rok za izgubo začne teči od dneva, ko se po zakonu ali konvenciji šteje, da je stvar izgubljena.

Nekoliko drugače je, kadar prejemnika ni mogoče najti ali kadar stvari noče sprejeti. Takrat mora prevoznik nemudoma zahtevati navodila od pošiljatelja (15. člen CMR; 88. člen ZPPCP). Če pa navodil ne dobi ali nima možnosti stvar razložiti, lahko v imenu in na stroške osebe, ki je pooblaščen razpolagati s stvarjo, stvar razloži in odda v hrambo javnemu skladišču, drugi primerni osebi (odgovarja za izbiro) ali jo hrani sam. V primeru, ko takšno hranjenje ni primerno zaradi pokvarljivosti ali nesorazmernih stroškov, lahko stvar proda (16. člen CMR; 89. člen ZPPCP). Šteje se, da je prevoz končan, ko prevoznik opravi eno izmed naštetih dejanj.

⁶⁷ Na 15 dnevni prekluzivni rok iz člena 87.3. ZPPCP ne vpliva obstoj hude malomarnosti prevoznika, stopnja krivde je pomembna le, ko se odloča o višini odškodninskega zahtevka za izgubo ali poškodbo stvari izročene v prevoz (sodba *VSČG Pž 114/85*).

⁶⁸ Vložitev reklamacije zastaranje le zadrži in ga ne pretrga. Po pisnem odgovoru na reklamacijo, skupaj z listinami se zastaranje nadaljuje. Zato se čas, ki je pretekel med izročitvijo poškodovane stvari in vložitvijo reklamacije, všteva v enoletni zastaralni rok do vložitve tožbe (sodbe *VSS, št. II Ips 222/81*; *VSS, št. III Ips 13/86*; *VSBiH, Pž. 466/80*).

6. POGODBENA ODŠKODNINSKA ODGOVORNOST

6.1. *Splošno o pogodbeni odškodninski odgovornosti in zavarovanju odgovornosti*

Pod pojmom zavarovanje odgovornosti lahko razumemo, da gre za pogodbo, s katero se zavarovalec zaveže, da bo plačal premijo, zavarovatelj pa, da mu bo do višine zavarovalne vsote plačal zavarovalnino⁶⁹ na osnovi odškodnine, ki jo je on dolžan plačati tretjim osebam v zvezi s svojo odgovornostjo krito z zavarovanjem. Gre za posebno vrsto premoženjskih zavarovanj, s katero se zavaruje pravno razmerje oziroma obveza za nadomestilo škode iz nekega pravnega razmerja, medtem ko je pri drugih premoženjskih zavarovanjih predmet zavarovanja stvar. Odgovornost se presoja po civilnopravnih predpisih (Pavliha, 2000a, str. 233) ter se tako s tem pojmom izključuje odgovornost, ki jo zavarovalec⁷⁰ prevzame na osnovi pogodbenih določb, ki so strožje od zakonsko predpisanih, razen če ni v zavarovalni pogodbi drugače določeno. Skratka gre za zavarovanje »zakonske« odgovornosti, ki izključuje kritje za kazensko odgovornost (Pavić, 2000, str. 34). V praksi so pri teh zavarovanjih običajne odbitne franšize⁷¹ in letni limiti izplačanih škod⁷² ter zavarovateljevo jamstvo, da nosi tudi potrebne stroške za proučevanje višine zavarovalčeve obveze in upravičenost zahtevkov, kakor tudi stroške, ki nastanejo pri obrambi zavarovanca pred neutemeljenimi ali pretiranimi odškodninskimi zahtevki.

Pri zavarovanju odgovornosti sta v pogodbenem razmerju zavarovatelj in zavarovanec, vendar ima pomemben položaj tudi tretja oseba oziroma oškodovanec, ki ni pogodbeni stranka. To je oseba, ki je pretrpela škodo in kateri je zavarovanec dolžan povrniti škodo. V OZ pa je v 964. členu poudarjeno, da mora zavarovalnica izplačati zavarovalnino le, če oškodovanec zahteva odškodnino. Oškodovanec pa ima med drugim po 965. členu OZ

⁶⁹ Izjemoma lahko uporabimo tudi pojem odškodnina, kadar ima oškodovanec pravico zahtevati povračilo škode neposredno od zavarovalnice (direktna tožba), kar bo v nadaljevanju obravnavano.

⁷⁰ Zavarovalec (insured) je sklenitelj zavarovanja, torej tisti, ki stopi v stik z zavarovalnico in sklene zavarovalno pogodbo. Vendar pa ne šteje tisti, ki je sklenil zavarovalno pogodbo izrecno za svojega pooblastitelja v njegovem imenu (Pirš, 2000, str. 47). Pri premoženjskih zavarovanjih zavarovalec običajno predstavlja upravičenca do zavarovalnine, plačnika premije in zavarovanca (Pavliha, 2000a, str. 162). Zavarovanec je pa tista oseba, katere riziko se zavaruje oziroma pri osebnih zavarovanjih oseba, na kateri se lahko uresniči riziko. Posebnost je pri odgovornostnih zavarovanjih, kjer je upravičenec tretja oseba in pri osebnih zavarovanjih (npr. življensko zavarovanje), kjer sta lahko upravičenec in zavarovanec različni osebi.

⁷¹ Odbitna franšiza (*deductible*) je kvantitativna franšiza, s katero zavarovatelj od vsake škode odbije določen znesek ali odstotek, za katerega ne odgovarja (Pavliha, 2000a, str. 186).

⁷² Običajno se po pogojih slovenskih zavarovalnic izplačila odškodnin omeji na dvojno zavarovalno vsoto v zavarovalnem letu.

zakonsko pravico, da zahteva povrnitev škode neposredno od zavarovalnice⁷³ (*actio directa*). S tem se zaščiti oškodovančev položaj kot žrtve zaradi nastanka škodnega primera, poenostavi se postopek, prepreči pa se tudi dogovor med zavarovalnico in zavarovancem na škodo oškodovanca in podobno (Pirš, 2000, str. 136). Zakonsko se oblikuje obveznopravno razmerje med oškodovancem in zavarovateljem, s katerim oškodovanec pridobi lastno pravico do odškodnine iz zavarovanja za škodo, ki mu je nastala zaradi dogodka, za katerega odgovarja zavarovanec, zavarovatelj pa temu ne more nasprotovati. Z drugimi besedami, oškodovanec lahko postavi zahtevek do zavarovatelja ali do osebe, ki je odgovorna za škodo. Kadar oškodovanec naslovi zahtevek na enega od njiju, ne izgubi pravice, da zahteva povrnitev škode tudi od drugega, vendar odškodnina ne sme presegati pretrpljene škode (prepoved kumuliranja) (Pavić, 2000, str. 35). Pravica do uveljavljanja odškodnine od obeh je smiselna predvsem zato, ker škoda lahko presega zavarovalno vsoto in ker je v zavarovalno pogodbo običajno vključena odbitna franšiza. Tako nastopi dolžnost zavarovalnice, da izplača zavarovalnino le v primeru, če oškodovanec zahteva odškodnino, bodisi neposredno od nje ali pa od zavarovanca, toda največ do zneska njene obveznosti (964. in 965. člen OZ). Neposredni zahtevek oškodovanca zoper zavarovalnico zastara v enakem času kot njegov zahtevek proti zavarovancu, ki je odgovoren za škodo (Pavliha, 2000a, str. 175). Pravica do direktne tožbe je priznana za vse tiste odgovornosti, ki jih ureja OZ (965. člen) ter izjemoma pride v poštev pri pomorskih obveznih zavarovanjih pred odgovornostjo, kot to določa 739. člen Pomorskega zakonika - PZ (Uradni list RS, št. 26/01, 21/02).

Predmet zavarovanja odgovornosti oziroma odškodninska odgovornost⁷⁴ lahko nastane na osnovi pravnega posla (pogodbena odgovornost) ali samega zakona (zunajpogodbena odgovornost). Pogodbena oziroma poslovna odgovornost (*ex contractu*) izhaja iz kršitve določene pogodbe oziroma neizpolnitve s pogodbo prevzete obveze. Neposlovna obveznost (*ex delictu*) povračila škode in civilne reparacije (Strohsack, 1996, str. 17) pa izhaja iz deliktne zunajpogodbene ravnanja (Verdel-Kokol, 2001, str. 405). Glavna razlika je v tem, da v prvem primeru nastane odškodninska odgovornost kot posledica kršitve pogodbe oziroma že obstoječega pravnega razmerja, medtem ko v drugem primeru pred nastankom odškodninske obveznosti med povzročiteljem škode in oškodovancem ni nikakršnega pogodbenega razmerja⁷⁵, dolžnost nastane na osnovi samega zakona (*ipso iure*) (Pavić, 2000, str. 34).

»Pogodbena odškodninska obveznost lahko v pravem pomenu te besede definiramo kot obligacijskopravno razmerje, v katerem je pogodbena stranka, ki je prekršila svojo pogodbeno obveznost, zavezana povrniti drugi (pogodbi zvesti) stranki škodo, ki ji jo je s

⁷³ Oškodovanec s tem pridobi aktivno procesno pravico (*legitimatio ad processum*) oziroma pravico do direktne tožbe (Pavić, 1997, str. 193).

⁷⁴ Pod pojmom odškodninske odgovornosti, lahko razumemo obveznopravni odnos, v katerem je ena stran (dolžnik) dolžna povrniti povzročeno škodo drugi strani (upnik), ki je upravičena, da od prve zahteva takšno povračilo (Klarić, 1983, str. 157).

⁷⁵ Pravno razmerje je vzpostavljeno v trenutku nastanka škode.

takšno kršitvijo povzročila, druga (pogodbi zvesta) stranka pa je upravičena zahtevati povrnitev te škode» (Plavšak, 1993, str. 74). V našem pravu je posebej urejena v OZ, smiselno pa se tudi za ta razmerja uporabljajo še določbe OZ o izvenpogodbeni odškodninski odgovornosti (Dolničar, 2002, str. 2). V 239. členu OZ je določeno, da gre za kršitev pogodbene obveznosti, kadar pogodbeni stranka ne izpolni pogodbene obveznosti ali zamudi z njeno izpolnitvijo. Takrat ima oškodovanec pravico tako do povrnitve navadne škode (zmanjšanje premoženja), kot tudi do izgubljenega dobička (preprečitev povečanja premoženja). Povračilo škode pa se odmerja po cenah ob izdaji sodne odločbe (168. člen OZ). Drugače je to urejeno v konvenciji CMR in ZPPCP, kjer je prevoznik dolžan povrniti odškodnino v primeru izgube ali poškodovanja stvari predane za prevoz le v vrednosti oziroma po tržni ceni v kraju prevzema za prevoz, poleg tega pa je dolžan povrniti le še stroške v zvezi s prevozom. V primeru zamude pa je odškodnina vezana oziroma omejena na višino voznine, kar bo v nadaljevanju naloge podrobneje prikazano. Iz tega sledi, da prevoznik torej ni dolžan povrniti izgubljenega zaslužka.

Udeleženci v obligacijskih razmerjih odgovarjajo krivdno (**subjektivna odgovornost**) z obrnjenim dokaznim bremenom (131. člen OZ)⁷⁶. Pogodbeni stranka bo prosta odgovornosti le, če dokaže, da ni mogla izpolniti svoje obveznosti oziroma, da je zamudila z izpolnitvijo obveznosti zaradi okoliščin, nastalih po sklenitvi pogodbe, ki jih ni mogla preprečiti, ne odpraviti in se jim tudi ne izogniti (240. člen OZ). Za razliko od tega CMR in ZPPCP določata strožjo **objektivno odgovornost**, ki je nekoliko omiljena s splošnimi in posebnimi razlogi za oprostitev odgovornosti. Objektivna ali kavzalna odgovornost je odgovornost ne glede na krivdo.

Odškodnino se po 242. členu OZ lahko sporazumno omeji na določen znesek, možno pa je tudi razširiti odgovornost dolžnika tudi na primer, za katerega sicer ne odgovarja (241. člen OZ). Po CMR in ZPPCP pa je omejitev odgovornosti že v osnovi določena in se je ne da spreminjati, razen na način, ki ga določa sam CMR. Skupno je, da se omejitve ne upošteva, če je dolжник povzročil nemožnost izpolnitve namenoma ali iz hude malomarnosti⁷⁷.

Širok pregled splošne ureditve pogodbene odškodninske odgovornosti in zavarovanja odgovornosti bi presegal okvir naloge. Podan je samo osnovni obris, s katerim smo nakazali glavne razlike med splošno ureditvijo pogodbene odgovornosti in posebno ureditvijo

⁷⁶V pravni teoriji obstaja tudi stališče, da gre v tem primeru za objektivno odgovornost. Da je kot osnova predvidena subjektivna odgovornost, lahko sklepamo tudi po določbi 239. člena OZ, kjer je posebej urejen primer, ko dolжник objektivno odgovarja oziroma odgovarja, čeprav ni kriv.

⁷⁷Glede namerne kršitve in hude malomarnosti velja v večini evropskih zakonodaj podobna ureditev kot v našem pravu (276. člen nemškega BGB; 1229. člen italijanskega Codice Civile; 1150. člen francoskega Code Civile). Zanimivo pa je, da Načela evropskega pogodbenega prava, ki naj bi služila kot osnova za bodoče pogodbeno pravo v državah Evropske unije, prepovedujejo omejitev ali izključitev odškodninske odgovornosti le v primeru namerne kršitve ter v primeru, ko je omejitev nerazumna (unreasonable). Priznavanje takšnega stališča je danes že vidno v belgijskem pravu, kjer sodna praksa pod določenimi pogoji priznava tudi veljavnost izključitve odgovornosti za kršitve, storjene iz hude malomarnosti (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav).

prevozniške odgovornosti po CMR in ZPPCP, kot temeljema za sklenitev zavarovanja odgovornosti.

6.2. 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)⁷⁸. 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.

6.2.1. 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). Kljub

⁷⁸ Prekoračitev izročitvenega roka v prevozu imenujemo zamuda.

različnim stališčem je splošno sprejeto, da gre za objektivno odgovornost⁷⁹, 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 upravičena⁸⁰?

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 stranke⁸¹. Vendar se takšna odgovornost vsaj delno omili z institutom oprostilnih razlogov (splošni in posebni), na podlagi katerega se lahko prevoznik reši svoje odgovornosti, kar bomo v nadaljevanju podrobneje predstavili.

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).

6.2.2. 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«⁸². Gre za izredno pomembno vprašanje, ki

⁷⁹ Takšno stališče je bilo sprejeto tudi v sodbi *VSBiH Pž, št. 231/85* in odloku *VSH Rev. 33/82*.

⁸⁰ Zanimivo je, da *Jovanović* že pred nastankom ZPPCP meni, da je za zaščito potnika in lastnika blaga dovolj, če se z zakonom določi subjektivna odgovornost z obrnjenim dokaznim bremenom (Carić in Kapor, 1971, str. 278).

⁸¹ V teoriji je sprejeto stališče, da je taka zaščita primerna oziroma vezana na tista pogodbeni razmerja, kjer obstaja povečana možnost krivdnih ravnanj dolžnika in zaradi možnosti slučajnih dogodkov, zaradi katerih se težko ugotavlja krivda in bi se zaradi tega dolžnik lahko rešil odgovornosti (Pivka, 1982, str. 43).

⁸² Enako tudi v sodbi *VGSH Pž 942/81*.

zahteva natančno opredelitev in omejitev 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)⁸³.

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. Prevoznik mora imeti možnost pridobiti nad stvarjo svojo fizično in dejansko detencijo ter pri njem mora obstajati pravna relevantna volja, 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)⁸⁴.

Kot že rečeno, je ponavadi za naklad zadolžen pošiljatelj⁸⁵, 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 nakladišče 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

⁸³ Podobno je tudi takrat, ko prevoznik ne prevzame tovora oziroma sploh ne začne opravljati prevoza, za katerega se je zavezal. Ker CMR in ZPPCP takšnih primerov ne urejata, se takšne primere v Sloveniji obravnava v smislu splošnih določb OZ o pogodbeni odškodninski odgovornosti.

⁸⁴ Po sodbi *AG Düsseldorf od 12.09.1985* pri prevozu sadja, ki ni bilo dovolj hlajeno med prevozom, po prevozu nastopi hitro dozorevanje in s tem krajša trajnost ter nižja cena. Za razliko v ceni med tisto, ki bi se lahko dosegla in tisto, ki je lahko dosežena, prevoznik odgovarja kljub temu, da se je škoda pokazala po času v katerem prevoznik odgovarja (Radionov, 2002, str. 182).

⁸⁵ V sodbi *O.G.H., 2.9.87* je sprejeto stališče, da v primeru, ko v pogodbi ni določeno kdo opravi naklad, je ta dolžnost pošiljateljeva (Clarke, 1997, str. 80).

želel spremeniti pogodbene določbe, temveč, da je deloval le iz usluge, kar pomeni, da je rizik izključno na pošiljatelju (sodba *OGH Wien*, 3.7.1985).

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 (Hill and Messent, 1995, str. 106)⁸⁶.

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 potrdi prejem pošiljke na tovornem listu (Hill and Messent, 1995, str. 107)⁸⁷. 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 ponavadi 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 tovarnjaku (razkladalni rampi) in da je ta izrazil voljo, da želi sprejeti blago (Hill and Messent, 1995, str. 104; Koller, 2000, str. 1027; sodba *OLG Düsseldorf*, 12.12.1985).

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.

⁸⁶ Po 15.1. členu CMR 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).

⁸⁷ Po sodbi *Cambrai*, 12.9.78 (*B.T.* 445) ne moremo upoštevati za veljavno izročitev primera, ko prevoznik pusti blago v bližini prejemnikovega poslopja (Clarke, 1997 str. 118) ter prav tako po sodbi *Cass.*, 24.11.87 (*B.T.* 42) ne gre za pravilno izročitev, ko je prevoznik pustil blago v carinskem skladišču, kjer mu je agent prejemnika, ki ni kvalificiran za pregled blaga, vnesel v tovrni list zabeležko »potrjujemo prispetje in razložitev tovarnjaka, pregled prispelega blaga na carino, ki čaka na končni pregled« (Hill and Messent, 1995, str. 106).

Naša zakonodaja je v ZPPCP na tem področju popolnoma usklajen z določbami CMR 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.

6.2.3. Odgovornost za izgubo in poškodovanje

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, založene⁸⁸, 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 izgubo⁸⁹, 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 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 prevoz⁹⁰. 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 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.

⁸⁸ 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 zahteva povračilo škode za zamudo (*OLG Düsseldorf*, 23.11.89) (Clarke, 1997, str. 220).

⁸⁹ *Constructive total loss (C.T.L.)*.

⁹⁰ Enako v sodbah *BGH* 27.10.78, *OLG Frankfurt* 30.3.77 in *BGH* 18.5.95 (Clarke, 1997, str. 220)

Podobno, vendar nekoliko manj natančno, je na tem mestu ZPPCP v 97. členu sledil določilom CMR, 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 zahteve (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 kolo (*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 1000 kartonov globoko zmrznjene ribe, ki se je prevažala od Cuxhavna do Bolonje, 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 Bolonji. 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 preprečen 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

⁹¹ Novi zakon bi lahko na tem mestu natančno opredelil primer, ko izročitveni rok ni določen. Npr. za izgubo bi se štel, ko prevoznik ne izroči stvari prejemniku v roku 40 dni od dneva, ko je prevzel stvari na prevoz. Ta rok mora biti razumno krajši od tistega, ki ga v tem primeru določa CMR, zaradi relativno majhnega domačega teritorija in pospešitve nadomeščanja škode.

voznine do Bolonje 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.

6.2.4. Odgovornost za zamudo

Iz pogodbe o prevozu izhaja obveza prevoznika, da blago prepelje v določenem roku in ga izroči prejemniku. Zato poleg škode na samem blagu, transportno pravo samo v primeru prekoračitve izročitvenega roka omogoča nadomestilo za »nadaljnjo škodo«, kot je plačilo pogodbene kazni s strani upravičenca nadaljnjemu kupcu, plačilo višjega davka zaradi povečanja davčne stopnje⁹², 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 kvalitetno⁹³, saj je s takšno fleksibilnostjo omogočeno nenehno prilagajanje in usklajevanje prava s prometno prakso.

⁹² Škodni primer (januar 2002) v Zavarovalnici Triglav, d.d.

⁹³ Če bi bila v petdesetih letih, ko je konvencija nastala, določena kakršnakoli pravila za določanje razumnega roka glede na oddaljenost in čas, bi jih do sedaj morali nenehno prilagajati razvoju cestnega prometa, ker bi bila drugače popolnoma neprimerna in neuporabna.

Pri dogovorjenem roku gre torej za predhodno (*ex-ante*) dogovorjeni rok⁹⁴, za razliko od tega pa, če rok ni dogovorjen se tega določa naknadno (*ex-post*) po opravljenem prevozu. Kot navaja *Basedow* je prav to razliko treba poudariti, saj v primeru, ko je izročilni rok vnaprej dogovorjen in med prevozom nastanejo okoliščine, ki povzročijo zamudo, prevoznik kavzalno odgovarja že s samim dejstvom, da je nastala določena škoda zaradi prekoračitve izročilnega roka in šele sedaj, ko je prevoznik že odgovoren, lahko prične z dokazovanjem enega od oprostilnih razlogov iz 17.2. člena CMR (Radionov, 2002, str.200). Medtem pa se v situaciji, ko izročilni rok ni dogovorjen, »razumni« rok določa *post festum* z upoštevanjem okoliščin, ki so nastale med prevozom in so onemogočale prevozniku, da opravi prevoz v krajšem času (Clarke, 1997, str. 228; Hill and Mesent, 1995, str. 161). To pomeni, da z upoštevanjem okoliščin v konkretnem primeru ni nujno, da je do zamude sploh prišlo, prav tako pa ni niti nobene kršitve pogodbe s strani prevoznika, dokler upravičenec ne dokaže prevoznikove odgovornosti za zamudo (Clarke, 1997, str. 229). Kljub temu, da gre na prvi pogled za drobno razliko, lahko rečemo, da vsak prevoznik, ki se izogne dogovoru izročilnega roka na nek način posredno ublaži svojo prevozniško odgovornost.

Nekoliko večjo dilemo pri zamudi v praksi predstavljajo primeri, ko pride do škode na blagu v času zamude. Postavljata se vprašanji, ali lahko takšno škodo na blagu obravnavamo kot posledico zamude ali kot običajno škodo na blagu in ali je možna kumulacija obeh odškodninskih zahtevkov? Že od samega nastanka konvencije odgovori na ti vprašanji niso bili enotni, vendar se je skozi sodno prakso⁹⁵ sprejelo stališče, da se škoda zaradi izgube ali poškodovanja blaga, ki nastane v času zamude presoja in nadomešča po določilih 23.1.-4. člena in ne po določilih 23.5. člena, torej kot škoda, ki nastane že prej in neodvisno od višine voznine (Clarke, 1997, str. 230 in 231; Pivka, 1982, str. 35)⁹⁶. V nasprotnem primeru pa bi prišlo do nepravilne omejitve višine odškodnine na znesek ene voznine, kar je popolnoma nesprejemljivo, saj bi s tem dosegli, da se s povečanjem rizika (časovno daljši prevoz) zmanjša višina odškodnine. Kar zadeva kumulacijo zahtevkov je v Franciji s sodbo *Cass. 17.4.80* bilo sprejeto stališče, da s povrnitvijo škode za škodo na blagu upravičenec ne izgubi možnosti za zahtevek tudi za škodo, ki mu je nastala zaradi zamude (Clarke, 1997, str. 231). Takšno stališče zavzemajo tudi nekateri nemški teoretiki, kot so *Koller*, *Basedow in Hauer*, ko navajajo, da je kumulacija odškodnin za obe vrsti škod možna iz več razlogov (Radionov, 2002, str. 203):

⁹⁴ Pri tem se upošteva, da je dogovorjeni rok tisti, ki je naveden v tovnem listu ali v pogodbi. Kljub temu, da ta podatek ni naveden v nobenem od teh dveh dokumentov, je skozi sodno prakso sprejeto stališče, da se to lahko dokaže tudi s faksom ali telegramom, saj konvencija ne vsebuje nobene določbe o obvezi vnosa tega podatka v kakršenkoli dokument (Hill and Messent, 1995, str. 195). Po vsej verjetnosti lahko rečemo, da se v sodobnem času lahko ta podatek dokaže tudi z e-mailom.

⁹⁵ Sodbe *OGH 31.3.1983*, *BGH 15.10.92* in *BGH 30.9.1993* (Clarke, 1997, str. 231).

⁹⁶ Nasprotno zatrjuje Nikel –Lanz, ko navaja, da je treba plačati odškodnino v primeru zamude po določilu 23.5. člena, ne glede na naravo povzročene škode zaradi zamude (Clarke, 1997, str. 230; Pivka, 1982, str. 34). Ta trditev izhaja iz mnenja, da so ustvarjalci konvencije CMR hoteli manjšo sankcijo za zamudo, saj je za prevoznika težja obveza spoštovanja rokov kot dolžnost hrambe blaga.

- določbe člena 23. CMR predvidevajo za različne vzroke škod različne metode obračuna,
- v primeru, ko prevoznik izplača odškodnino za škodo zaradi zamude, to ne pomeni, da je upravičenec s tem izgubil pravico do odškodnine za škodo, ki mu je nastala na samem blagu, če je do nje dejansko prišlo in
- nikjer v CMR ni odredbe, ki prepoveduje takšno kumulacijo.

Domači predpis ZPPCP prav tako v 92. členu predvideva odgovornost prevoznika za škodo, ki nastane zaradi zamude pri izročitvi stvari prejemniku. Kot smo že omenili, bo prevoznik po 87.3. in 100.5. členu ZPPCP odgovarjal za takšno škodo le, če upravičenec postavi zahtevek za zamudo v petnajstih dneh od dneva, ko mu je bila stvar dana na razpolago, da jo sprejme, medtem ko po 30.3. členu CMR lahko zahtevek postavi v enaindvajsetih dneh. Poleg razlike v samem prekluzivnem roku, CMR določa, da mora biti takšen zahtevek pisno postavljen, medtem ko ZPPCP ne omenja nobene posebne oblike. Nekoliko drugače je tudi glede višine odgovornosti, saj prevoznik po domačem zakonu odgovarja za dokazano škodo zaradi zamude v višini dvojne voznine (100.4. člen ZPPCP), kar je dvakrat več kot po določbah CMR, vendar je to razumljivo, saj gre v domačem prevozu za zelo nizke voznine. Kot vidimo, je domači zakon v večjem delu na tem mestu dokaj dobro usklajen z določbami iz konvencije, razen tega, da omogoča upravičencu postaviti zahtevek za zamudo, ki ga je prevoznik dolžan plačati v višini 1/10 prevoznine za vsak dan zamude, vendar največ do 1/3 voznine (100.3. člen ZPPCP), ne glede na to ali je zaradi tega sploh nastala škoda. Glede na to, da takšne določbe CMR ne vsebuje in glede na strogo objektivno odgovornost cestnega prevoznika menim, da bi bilo takšno določbo v novem zakonu smiselno izpustiti.

7. 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 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 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 (ekskulpacijskega⁹⁷) razloga (»okolščin, 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 revizijo⁹⁸. Medtem ko 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*⁹⁹ 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, 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. 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 narave¹⁰⁰.

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,

⁹⁷ Večina teoretikov uporablja izraz »ekskulpacijski razlog« namesto oprostilni razlog tudi pri objektivni odgovornosti, čeprav je ta izraz bolj primeren za uporabo pri subjektivni odgovornosti. To izhaja iz pomena besede »culpa«, ki po latinsko pomeni krivda.

⁹⁸ Na šesti revizijski konferenci je bilo ugotovljeno, da sodna praksa razlaga navedeno določbo v smislu objektivne odgovornosti železnice (Pivka, 1982, str. 39).

⁹⁹ Izraz »common law« pomeni »tipično angleško pravo v nasprotju z drugimi, zlasti kontinentalnimi pravnimi ureditvami, hkrati pa pomeni pravo, ki temelji v glavnem na sodnih odločbah, v nasprotju s pravom, ki temelji na zakonih; pomeni pa tudi tipično pravno ureditev, ki naj bi temeljila bolj na načelu pravičnosti, kakor pa na strogih pravnih normah« (Ivanjko in Nemec, 1991, str. 46).

¹⁰⁰ Z ekonomskega stališča gre za inputacijo določene oblike odgovornosti glede na moč gospodarskega subjekta. Tako je bila velikim monopolistom, kot so železniška podjetja, v prvi polovici 20. stoletja določena objektivna odgovornost.

zato se bomo v nadaljevanju skušali 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.

7.1. 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. Glede na to, da bom skušal vsak posamezni razlog podrobneje prikazati v nadaljevanju, je pomembno na začetku omeniti le to, da je treba vse tri 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.

7.1.1. Krivda upravičenca ali njegova navodila dana brez krivde prevoznika

Za določitev natančnega pomena tega oprostilnega razloga, moramo najprej definirati pojem upravičenec (*claimant*). Kot je že predhodno rečeno¹⁰¹, na splošno gre za osebo, ki ima v določenem trenutku materialno pravico iz določenega pravnega razmerja, v konkretnem primeru je to pošiljatelj vse do prevzema blaga in tovarnega lista s strani prejemnika, ki s tem pridobi to pravico. Problemi glede tega oprostilnega razloga so nastali prav pri njegovem tolmačenju, pojavlja se vprašanje, ali mora zagrešiti protipravno dejanje prav upravičenec (zahtevajoča stranka), ali zadostuje za oprostitev dejanje katerekoli osebe oziroma stranke prevozne pogodbe, ki bi lahko imela pravico do uveljavljanja zahtevka iz prevozne pogodbe (Clarke, 1997, str. 260; Pivka, 1982, str. 46). V prvem primeru bi to pomenilo izgubo pravice prevoznika do tega oprostilnega razloga, ko je krivda na pošiljatelju, zahtevke pa je postavil prejemnik kot upravičenec. Kot pravilno ugotavlja Clarke bi bilo to popolnoma smešno in nepravilno, zato nihče ne razlaga tega oprostilnega razloga tako ozko¹⁰², ampak pod tem oprostilnim razlogom razumemo napačna ravnanja in malomarnost tako pošiljatelja kot tudi prejemnika (Clarke, 1997, str. 260; Hill and Messent, 1995, str. 109).

¹⁰¹ Glej poglavje 2.12.

¹⁰² Takšno stališče zavzemajo tudi teoretiki Rodière, Glass, Cashmore, Haak, Helm, Heber, Koller, Loewe, Nichel-Lanz, Thume, enako stališče pa je bilo zavzeto tudi v sodbi Paris, 2.12.81.

Za oprostitev prevoznika po tem oprostilnem razlogu, ne zadostuje, da je upravičenec sam povzročil izgubo, poškodbo ali zamudo, ampak mora to storiti z napačnim ravnanjem (*wrongful act*) ali z malomarnostjo (*neglect*). V teoriji in praksi je sprejeto stališče, da mora za oprostitev prevoznika po tem oprostilnem razlogu obstajati krivda upravičenca in zato ne zadostuje, da je upravičenec povzročil škodo (Clarke, 1997, str. 260; Hill and Messent, 1995, str. 108; Pivka, 1982, str. 46).

Prevoznik se lahko reši odgovornosti na osnovi tega splošnega oprostilnega razloga, če dokaže, da je škoda nastala zaradi krivdnega ravnanja upravičenca (Hill and Messent, 1995, str. 110). Glede na delno »prekrivanje« tega splošnega oprostilnega razloga s posebnim oprostilnim razlogom v 17.4. členu CMR (manipulacija, nakladanje, zlaganje in razkladanje)¹⁰³ in lažjega dokazovanja za prevoznika po slednjem, je najverjetneje, da se bo prevoznik skliceval na zanjega bolj ugoden člen, če gre za dejanja, ki odgovarjajo opisu iz obeh določb (Clarke, 1997, str. 259). S tem se na neki način zmanjša pomen te določbe, vendar ne smemo pozabiti, da je splošni oprostilni razlog kljub težjemu dokazovanju širši od specialnega, saj omogoča tudi oprostitev prevoznika za škodo zaradi zamude.

Pri tem pa je potrebno poudariti, da je uspeh prevoznika pri sklicevanju na ta splošni oprostilni razlog zelo majhen, saj obstaja veliko sodb, kjer se prevoznik ni uspel rešiti odgovornosti s pomočjo tega razloga.

V sodbah *Brussel, 14.2.1969* in *Brussel, 15.4.1971* (Hill and Messent, 1995, str. 109) se prevozniku ni uspelo rešiti odgovornosti na temelju 17.2. člena CMR (krivda upravičenca) v primeru, kjer je prišlo do izgube pošiljke piva zaradi prevoza v cisterni, ki je bila onesnažena s prejšnjo pošiljko. Prevoznik se je skliceval na krivdo pošiljatelja (pivovarne), saj naj bi ta najprej zavrnil polnjenje cisterne zaradi vonjav, ki so izhajale iz nje, nato jo je naslednji dan opral in napolnil. Sodišče je zavrnilo takšno razlago prevoznika, ker samo pranje cisterne s strani pošiljatelja ne pomeni prevzema odgovornosti z njegove strani glede ustreznosti cisterne za prevoz piva. Prevoznik mora sam zajamčiti ustreznost in dobro stanje vozila po 17.3. členu CMR.

Izjema tega načela je, ko ekskulpacijski razlog predstavlja navodilo ali instrukcija upravičenca prevozniku. Takšno dejanje oprošča prevoznika neodvisno od njegove krivdne narave¹⁰⁴ (Clarke, 1997, str. 262; Pivka, 1982, str. 46), vendar navodilo ne sme biti dano kot posledica napake ali malomarnosti prevoznika. Pri tem pa je potrebno poudariti, da ta navodila ne zajemajo samo tista, ki so predvidena v 12. členu CMR, temveč tudi vse ostale podatke v zvezi z ravnanjem z blagom med samim prevozom¹⁰⁵, razporeditvijo vozila za naklad in razklad, carinjenjem itd. (Clarke, 1997, str. 261).

¹⁰³ Podobno velja tudi za pakiranje (Clarke, 1997, str. 260).

¹⁰⁴ Sodba *Paris 25.11. 1977*.

¹⁰⁵ Sodbi *Cass 23.2.1982* in *Cass. 19.4.1982*.

Takrat, ko več vzrokov prispeva k nastanku škode, pa se uporablja 17.5. člena CMR, ki glasi: »V primeru, ko v skladu s tem členom prevoznik odgovarja samo za nekatere okoliščine, ki povzročajo izgubo, poškodbo ali zamudo, je prevoznik odgovoren le v obsegu, kolikor so te okoliščine, za katere on odgovarja po tem členu, pripomogle k nastanku škode«. Kot navaja *Clarke* je uporaba te določbe izključena v primerih, ko pride do škode zaradi prevoznikove krivde, ne glede na sklicevanje prevoznika na navodila s strani upravičenca, ki so bila dana zaradi same situacije povzročene s strani prevoznika (*Clarke*, 1997, str. 262).

Naš domači zakon ZPPCP na tem mestu v 93. členu navaja kot enega od oprostilnih razlogov, dejanja ali opustitve uporabnika prevoza. S takšno kratko določbo so pokrita vsa dejanja in opustitve uporabnika prevoza, ki jih lahko stori uporabnik in ki lahko povzročijo škodo (*Pivka*, 1982, str. 47). Zato ni potrebe po eksplicitni navedbi, ki bi prevozniku omogočala osvoboditev tudi za navodila, ki jih uporabnik daje prevozniku oziroma kot navaja *Jakaša* se po našem pravu nihče ne more sklicevati na lastno nepozornost (*nemo suam propriam turpitudinem allegans*) (*Radionov*, 2002, str. 231).

Naš zakon uporablja izraz uporabnik prevoza, pod katerim lahko razumemo prejemnika, pošiljatelja ali osebe, ki delajo kot njuni pooblaščenci ter tako na enostaven način odpravlja dvoumnost, ki se je pojavila v CMR konvenciji, saj se lahko prevoznik reši odgovornosti ne glede na to, ali je stranka, ki je postavila zahtevek, storila dejanje ali opustitev, oziroma ali gre to ravnanje pripisati drugemu uporabniku prevoza.

Zanimivo je, da OZ med razlogi za oprostitev od splošne objektivne odgovornosti navaja poleg oškodovančevega še ravnanje tretjega. Kljub temu, da ZPPCP ne vsebuje takšne določbe, prevoznik ne bo odgovoren za dejanja tretjega¹⁰⁶, saj jih lahko uvrstimo pod tretji oprostilni razlog, ki govori o »zunanjih vzrokov, ki jih...«.

Poleg tega pa je pomembno omeniti, da po našem zakonu za razliko od CMR ni zahteve, da mora biti dejanje ali opustitev uporabnika prevoza krivdno ravnanje. S to pomembno razliko je zelo olajšan položaj domačega prevoznika, vendar se moramo zavedati, da se bo prevoznik rešil odgovornosti le, če ga v zvezi s temi ravnanji ne bremeni nobena krivda (*Pivka*, 1982, str. 47).

Prevoznik se bo rešil odgovornosti s pomočjo tega ali drugih v 93. členu navedenih oprostilnih razlogov le, če bo dokazal, da je škoda nastala zaradi enega od njih, zato ne zadostuje možnost, da je škoda nastala zaradi le-teh (sodba *GS Hrvaške*, Pž-564/89¹⁰⁷).

¹⁰⁶ Na primer, ko drugo motorno vozilo povzroči prometno nesrečo z naletom od zadaj, prevoznik ne bo odgovoren, ker gre za zunanji neizogiben dogodek (sodba VSL I Cpg 1035/98).

¹⁰⁷ V tem primeru je obstajala možnost, da ni bila naložena deklarirana količina in da je razlika v teži nastala zaradi sušenja surove kave, kar je povezano z oprostilnimi razlogi, kot so dejanja in opustitve uporabnika prevoza oziroma lastnosti stvari. Sodišče je sklenilo, da mora biti obstoj teh vzrokov dokazan (kar ni bilo storjeno), ker ne zadostuje samo možnost, da je škoda nastala zaradi teh vzrokov.

7.1.2. Naravna napaka blaga

Naravna napaka blaga (ang. *inherent vice of the goods*) je eden od splošnih oprostilnih razlogov po 17.2. členu CMR, ki ga nikakor ne smemo enačiti in mešati z na videz podobnim posebnim oprostilnim razlogom iz 17.4. člena CMR (naravna lastnost blaga, ang. *nature of certain kinds of goods*). Za razliko od posebnega oprostilnega razloga gre tukaj za defektno stanje samo tega določenega blaga¹⁰⁸, ki se v konkretnem primeru prevaža kot tovor in ne kot pri posebnem oprostilnem razlogu, kjer gre za normalno lastnost tega in takšnega blaga, ki je zato izpostavljeno določenim vrstam rizikov (Clarke, 1997, str. 265). Torej je zelo pomembno ugotoviti distinkcijo med obema oprostilnima razlogoma, kajti sicer se bo prevoznik po vsej verjetnosti skliceval na poseben oprostilni razlog, ki je za njega bolj ugoden. Pri splošnem oprostilnem razlogu mora prevoznik dokazati, da je škoda nastala kot posledica te okoliščine, medtem ko je pri posebnem oprostilnem razlogu dovolj, če je škoda lahko nastala kot posledica te okoliščine (sodba *VSH Rev 33/82, 27.4.1982*). Zato je zanimivo v nadaljevanju pogledati konkretno sodbo (Hill and Messent, 1995, str. 113; Pivka, 1982, str. 49):

V primeru *Comm. Bruxelles, J.P.A. 487, 490 od 3.10.1970* so zgorela sintetična vlakna, zato je bilo potrebno ugotoviti, ali so sintetična vlakna blago, ki se po svoji naravi vžiga samo od sebe. Če je temu tako, potem se lahko prevoznik po 17. 4. členu CMR reši odgovornosti z dokazom po 18.2. členu CMR, ki je zanj ugodnejši. Medtem, če se sintetična vlakna po svoji naravi ne vžigajo sama od sebe in se vžgejo samo tista vlakna z napako, potem je prevoznik po 18.1. členu CMR dolžan podati popolni dokaz, ker gre za napako blaga po 17.2. členu CMR. Ugotovljeno in dokazano je bilo, da gre za napačno predelavo sintetičnih vlaken, ki so povzročila spontani vžig med prevozom, zato ne gre za naravno lastnost tega blaga, ampak za elemente zunaj narave sintetičnih vlaken, ki se morajo obravnavati kot napaka blaga po 17.2. členu CMR.

V zvezi s tem oprostilnim razlogom pa prihaja do še enega nesoglasja v teoriji in praksi, in sicer postavlja se vprašanje ali gre pri škodah zaradi nezadostnega predhodnega hlajenja blaga za tiste, ki izhajajo iz naravne lastnosti blaga ali za tiste, ki izhajajo iz napake blaga¹⁰⁹ (Hill and Messent, 1995, str. 113). Večina teoretikov in prakse meni, da gre tukaj za škodo na blagu zaradi njegovih naravnih lastnosti, v smislu 17.4. člena CMR, saj naj bi prehodno hlajenje imelo isti učinek, kot ga ima embalaža za drugo blago (Radionov, 2002, str. 233).

¹⁰⁸ Kot navaja *Loewe* obstaja določena napaka samo v tem blagu v primerjavi z drugim istovrstnim blagom, ki se normalno prevaža (Pivka, 1982, str. 49).

¹⁰⁹ Sodba *Paris, 14.2.1991 B.T. 289* je ena izmed redkih sodb, ki zagovarjajo tako stališče.

Za razliko od tega, ZPPCP v 93. členu govori o lastnosti stvari kot splošnem oprostilnem razlogu¹¹⁰. S tem se je naš zakon še bolj kot CMR približal naravni lastnosti stvari, ki je navedena kot eden od posebnih oprostilnih razlogov v 94. členu ZPPCP. Kljub temu, da je naš zakonodajalec prevzel sistem odgovornosti iz CMR konvencije in s tem po vsej verjetnosti hotel dati prevozniku na voljo dva različna oprostilna razloga (Pivka, 1982, str. 50), lahko upravičeno rečemo, da gre za terminološko napako, zaradi katere se popolnoma prekrivata dva različna instituta. Zato lahko upamo, da bo v novem zakonu na tem mestu prišlo do majhne spremembe v besedilu in s tem do velike spremembe v pomenu tega oprostilnega razloga.

7.1.3. Okoliščine, katerim se prevoznik ni mogel izogniti in katerih posledice ni mogel preprečiti

Tretji in hkrati tudi zadnji splošni oprostilni razlog v 17.2. členu CMR, s pomočjo katerega se lahko prevoznik reši odgovornosti, so okoliščine, katerim se ni mogel *izogniti* in katerih posledice ni mogel *preprečiti*. Kot že rečeno gre za besedilo prevzeto po 27. 2. členu CIM konvencije iz leta 1952¹¹¹. Prav v tej reviziji je bil izraz višja sila (*force majeure*) zamenjan z omenjeno opisno definicijo, vendar je bilo argumentirano, da avtorji konvencije s tem niso želeli spremeniti pomena (Pivka, 1982, str. 51). Vendar kot navajajo *Loewe*, *Mustill* in drugi teoretiki nas to ne sme zavesti, ampak je treba besedilo CMR konvencije razlagati striktno *per se*¹¹² in ne pod vplivom drugih definicij, saj se ta oprostilni razlog ne ujema z definicijo višje sile¹¹³ (Clarke, 1997, str. 272; Hill and Messent, 1995, str. 114).

Če vzamemo za primer domače zakone, in sicer specialni zakon na tem področju ZPPCP in Obligacijski zakonik, v katerem je med drugim splošno urejena tudi objektivna odgovornost, lahko hitro ugotovimo, da gre pri CMR konvenciji za precej širši oprostilni razlog, saj naša zakona zahtevata kumulativno poleg neizogibnosti in nepreprečljivosti tudi zunanost okoliščin in nepričakovanost (153. člen OZ; 93. člen ZPPCP). Večji del pravne teorije in prakse obravnava primere, kjer so kumulativno podane vse te okoliščine, pod pojmom višja sila (Cigoj, 1978, str. 61 in 62; Clarke, 1997, str. 271-274; Hill and Messent, 1995, str. 113-117). V definiciji zadnjega splošnega oprostilnega razloga iz 17.2. člena CMR manjkata dve značilnosti, da bi ta razlog lahko uvrstili v pojem višje sile (sodba *VSL I Cpg 1035/1998*; sodba *OLG Munchen, 16.1.1974*). Prvič, manjka element "zunanosti". In drugič, da bi se dogodek lahko štel za višjo silo, mora biti še nepričakovan.

¹¹⁰ OZ pri oprostitvah zaradi objektivne odgovornosti v 153.2. členu molči glede napak blaga, vendar po vsej verjetnosti lahko vključimo ta ekskulpacijski razlog med dejanja oškodovanca ali koga tretjega.

¹¹¹ Sedaj enako v 23.2. členu CIM iz leta 1999.

¹¹² Vsako določbo, pojem in institut, pri katerih prihaja do dvoumnosti, je treba tolmačiti izključno po tekstu konvencije in iz nje same.

¹¹³ Poleg tega pa ne obstaja neka splošno veljavna definicija višje sile, saj lahko zasledimo v različnih pravnih ureditvah različne opredelitve tega pojma.

CMR pri tem oprostilnem razlogu nepričakovanost (*imprévisible*) okoliščine izrecno ne zahteva, kljub temu nekateri zatrjujejo, da je nepričakovanost zajeta že s pojmom neizogibnost (*inévitale*). Takšno stališče je preveč ohlapno in mu je mogoče oporekati, saj niso vedno vsi nepričakovani dogodki vedno tudi neizogibni, zato je treba oba pojma ločeno obravnavati (Clarke, 1997, str. 273; Pivka, 1982, str. 51). Torej, kadar se za ekskulpacijski razlog zahteva samo neizogibnost in nepreprečljivost, je treba šteti dogodek za oprostilni, kljub temu, da je bil pričakovan, če se prevoznik takemu predvidljivemu dogodku ni mogel izogniti in ga preprečiti (Clarke, 1997, str. 273). To bo sicer le redek primer, saj je večina pričakovanih dogodkov praviloma tudi preprečljivih in izogibnih. Tako bo prevoznik, kot je stališče številnih sodb, praktično brez izjeme odgovoren za tatvino¹¹⁴ tovora v Italiji¹¹⁵, ker so tam tatvine tako pogoste, da je vsak prevoznik z njimi seznanjen in bi se jim lahko s pravilnim ukrepanjem izognil (Clarke, 1997, str. 279-284; Hill and Messent, 1995, str. 122-124). Izjema, kateri pritrjujejo tako teorija kot praksa, so izredno nasilni ropi, kjer se od prevoznika ne more zahtevati kakšnih »junaških« podvigov, s čimer bi ogrozil svojo varnost in življenje.

Prevoznik bo oproščen odgovornosti v tistem dogodku, ki se mu z vso zahtevano in vloženo skrbnostjo dobrega prevoznika ni mogel izogniti in odvrniti njegovih posledic (Pivka, 1982, str. 52)¹¹⁶. Torej gre za neizogiben dogodek takrat, kadar prevoznik tudi s »skrajno možno skrbnostjo« (*utmost care*) in z vsemi razumnimi ter stroki primernimi ukrepi ne bo mogel niti odvrniti niti preprečiti škodljivega dogodka (Clarke, 1997, str. 274-279). Kar odpira novo vprašanje, in sicer kaj bi bil standard ali definicija »skrajne možne skrbnosti«. Odgovor na to vprašanje je podal nek učeni sodnik z izjavo: »da, 17.2. člen postavlja standard nekje med zahtevo za podvzetje vseh možnih varnostnih ukrepov, ne glede na njihovo ekstremnost, v mejah prava, in z druge strani dolžnost samo razumnega obnašanja v skladu s trenutno prakso« (Hill and Messent, 1995, str. 116). Kot lahko sklepamo, imajo sodišča zelo težko nalogo pri določanju meje, do katere mora prevoznik sam nositi rizike za navidez neizogibne in nepreprečljive dogodke. Vendar so sodišča pri tem ekskulpacijskem razlogu zelo previdna in rigorozna (Hill and Messent, 1995, str. 120), saj je gledano na stanje v evropski praksi oprostitev prevoznika na tej osnovi prava redkost. Upravičenost takšnega stanja potrjuje tudi Basedow, ko navaja: »Tatvine in ropi kamionskega tovora so zelo pomemben prihodek organiziranega kriminala, pri tem pa ni treba zanemariti možnosti sodelovanja med mafijo in posamezniki v špedicijah ter v prevoznih podjetjih. S tem, ko sodišča v določenih primerih odredijo oprostitev prevoznika, na nek način posredno in nenamerno podpirajo razvoj takšnih dogodkov ter nemarnost transportnih podjetij. Da se to ne bi zgodilo, morajo sodišča postaviti najvišje zahteve za prevoznika in planiranje prevoza.« (Radionov, 2002, str. 226).

¹¹⁴ Kot navaja *Liboutonov* in kot potrjujejo razne sodbe je tatvina okoliščina, ki se ji prevoznik lahko izogne (Pivka, 1982, str. 52).

¹¹⁵ Tatvine v Italiji so nekaj splošno znanega že od leta 1978, še posebno na območju »bermudskega trikotnika« med Rimom, Napolijem in Barijem, kjer njihovo število dosega visoko stopnjo (Clarke, 1997, str. 280).

¹¹⁶ Zato ne more biti sporno, da gre za relativno merilo preprečljivosti in izogibnosti glede konkretnega prevoznika, saj CMR to izrecno določa z »okoliščinami, katerim se prevoznik...« (Cigoj, 1987, str. 66; Pivka, 1982, str. 52).

Kot že rečeno pa pri tem ekskulpacijskem razlogu v CMR ni izrecne zahteve, da mora biti okoliščina zunanja, da se lahko prevoznik reši odgovornosti, ampak je na nek način »podobna« zahteva dana na temelju določbe 17.3. člena CMR, ki glasi: »Prevoznik se ne more rešiti odgovornosti zaradi pomanjkljivosti vozila, ki ga uporablja za prevoz ali zaradi napačnega ravnanja in malomarnosti osebe, od katere je morda najel vozilo, ali njegovega zastopnika ali uslužbenca.«. S tem je določeno, da prevoznik odgovarja za napake, ki izvirajo iz vozila ne glede na krivdo, vendar ne smemo teh pravil raztegniti na vse druge okoliščine, ki se pripetijo med prevozom in so značilne za cestni prevoz (npr. prometna nesreča, ki ni nastala zaradi napake na vozilu¹¹⁷)(Pivka, 1982, str. 53). Kljub temu, da iz tega lahko zaključimo, da se prevoznik lahko reši odgovornosti za notranji dogodek, ki ne izvira iz napake vozila, bo to, kot sledi iz sodne prakse, možno le takrat, ko bo dokazano, da gre za zunanji vzrok. Pri tem pa *Clarke* opozarja, da se prevoznik lahko sklicuje, če se želi rešiti odgovornosti po 17.3. člena CMR le na splošne oprostilne razloge iz 17.2. člena in ne na tiste iz 17.4. člena (enako v sodbi *OLG Hamburg*, 27.10.1988), saj če bi se lahko skliceval tudi na slednje, potem bi bil člen 18.4. odveč (*Clarke*, 1997, str. 288).

Tipični primer, ko prevoznik trdi, da je do napake na vozilu prišlo zaradi zunanjega vzroka, je poškodba gume. Kot izhaja iz raznih sodb¹¹⁸, če prevoznik lahko dokaže, da je bila guma v dobrem stanju in da je poškodba na gumi nastala zaradi zunanjega vzroka (npr. oster predmet), ki se mu prevoznik ni mogel izogniti in ga preprečiti, to ne bo napaka vozila, temveč se bo imel prevoznik možnost sklicevati na določila o oprostitvi odgovornosti po členu 17.2. CMR (*Hill and Messent*, 1995, str. 118; *Pivka*, 1982, str. 54 in 55). Kljub temu, da je prevoznik podal takšne dokaze, so nekatera nemška sodišča¹¹⁹ smatrala, da je prevoznik odgovoren vse dokler z gotovostjo ne dokaže, da ne gre za napake na vozilu, za katere vedno odgovarja (*Hill and Messent*, 1995, str. 118).

V praksi je ta ekskulpacijski razlog povzročil kar precej nejasnosti, zato bom skušal podati njegov pomen na temelju sodb evropskih sodišč:

a. Prevoznik se reši odgovornosti (neizbežne okoliščine)

- Povzročitelj prometne nesreče se je zaletel v vozilo tožene stranke od zadaj, ko je to stalo pred spuščenimi železniškimi zapornicami (podobna situacija pri rdeči luči). Ugotovljene okoliščine prometne nesreče namreč dajejo podlago za presojo, da je do škode prišlo zaradi vzroka, ki se mu toženi prevoznik ni mogel izogniti in posledic nesreče ni mogel preprečiti. Sodišče je sklenilo, da ni odločilno, da prometne nesreče, na splošno v cestnem prometu (vključno s

¹¹⁷ V sodbi BGH 28.2.1975 je prevoznik oproščen odgovornosti za škodo na blagu, ki je bila povzročena zaradi prometne nesreče, prevoznik pa je tudi z uporabo skrajne, po okoliščinah primerne možne skrbnosti ni mogel odvrniti (*Clarke*, 1997, str. 273; *Pivka*, 1982, str. 53).

¹¹⁸ Sodbe *Arond. Rotterdam*, 21.1.1969; *Arond. Rotterdam*, 20.4.1965; *GH Amsterdam*, 21.10.1965; *GH Hague*, 13.2.1970.

¹¹⁹ Sodbi *OLG Düsseldorf*, 18.11.1971 in *OLG Düsseldorf*, 27.3.1980.

takšno, do katere je prišlo v konkretnem primeru), niso nepričakovane in je zato z njimi pač potrebno računati. Tako tudi ni moč šteti, da so morda zato sestavni del prevoznikovega rizika. Zadnji oprostilni razlog iz 17.2. člena CMR ne daje podlage za to. (sodba *VSL I Cpg 1035/1998*)

- Trčenje prevoznikovega vozila, ki je pravilno vozilo po svojem pasu z vozilom iz nasprotne smeri¹²⁰, ki je nenadoma zavilo na njegovo stran¹²¹ (Hill and Messent, 1995, str. 120).
- Nesreča do katere je prišlo ponoči zaradi trčenja pravilno parkiranega in osvetljenega prevoznikovega vozila z drugim vozilom¹²² (Hill and Messent, 1995, str. 121).
- Prevoznikovo vozilo je trčilo v most, katerega višina ni bila pravilno označena¹²³ ali sploh ni bila označena¹²⁴ (Clarke, 1997, str. 284; Hill and Messent, 1995, str. 121).
- Silovito zaviranje, do katerega je dokazano prišlo zaradi resnične potrebe in kateremu se ni dalo izogniti zaradi gostote prometa¹²⁵ (Clarke, 1997, str. 284).
- Škoda zaradi zamude, do katere je prišlo zaradi nenadnega zapiranja tunela, čeprav se je prevoznik pred začetkom prevoza pozanimal o stanju na cesti in dobil napačno informacijo, da je tunel odprt¹²⁶ (Hill and Messent, 1995, str. 120).
- Požar na avtomobilih naloženih na tovornjak, ki so zagoreli med prevozom, izvedenci pa niso ugotovili, da je do požara prišlo zaradi napake na vozilu¹²⁷ (Radionov, 2002, str. 218).
- Škoda na tovoru, do katere je prišlo zaradi nevihte v času, ko se je vozilo prevažalo s trajektom¹²⁸ (Hill and Messent, 1995, str. 122).
- Voznik je bil med vožnjo prestrežen s strani oboroženih roparjev oblečenih v policijsko uniformo, ki so nato tovor odtujili¹²⁹ (Hill and Messent, 1995, str. 124).
- Voznik je bil med vožnjo z orožjem prisiljen ustaviti vozilo in izstopiti iz vozila, roparji pa so tovor odtujili. Sodišče je sklenilo, da gre za dogodek, katerega niti najbolj skrben prevoznik ne bi mogel preprečiti, ne da bi postavil v nevarnost svoje življenje¹³⁰ (Clarke, 1997, str. 284; Radionov, 2002, str. 219).

¹²⁰ Oškodovanec (lastnik blaga) lahko postavi zahtevek na tretjega, ki mora povrniti vso škodo ne glede na določila CMR.

¹²¹ Sodbi *Hof. Antwerpen*, 13.10.1986 in *OLG Munich*, 16.1.1974.

¹²² Sodba *App. Paris*, 13.12.1976.

¹²³ Sodbi *App. Bordeaux*, 8.11. 1978 in *TC Marseille*, 23.10.1987.

¹²⁴ Sodba *RB. Turnhout*, 29.3.1976.

¹²⁵ Sodba *JP Antwerpen*, 26.10.1971.

¹²⁶ Sodba *RB. Amsterdam*, 20.4.1977.

¹²⁷ Sodbi *OLG München*, 27.2.1987 in *OLG Düsseldorf*, 27.2.1997.

¹²⁸ Sodba *Comm. Paris*, 11.5.1983.

¹²⁹ Sodba *App. Rouen*, 30.5.1984.

¹³⁰ Sodbe *Cass.* 21.6.1988; *OLG. Munich*, 5.7.1996; *BGH*, 13.11.1997.

- Prevoznik se je ustavil, da bi lahko pomagal osebi, ki se je nahajala v nevarnosti, okoliščine pa niso kazale, da gre za prevaro. Nato je bil prevoznik ugrabljen, sodišče pa je smatralo, da gre za dogodek, ki ga lahko označimo kot neizbežen¹³¹ (Radionov, 2002, str. 220).
- Prevoznik je bil žrtev oboroženega ropu med tem, ko je spal v vozilu parkiranem na počivališču. Sodišče se je odločilo, da gre za primer, kjer je bila vložena skrajna skrbnost in prevoznika rešilo odgovornosti¹³² (Hill and Messent, 1995, str. 125).

b. Prevoznik odgovarja za škodo (okoliščine, katerim se je mogoče izogniti)

- Prometna nesreča do katere je prišlo, ker je voznik zaspal za volanom¹³³ (Clarke, 1997, str. 284).
- Poškodba blaga zaradi silovitega zaviranja¹³⁴ (Hill and Messent, 1995, str. 120).
- Poškodbe blaga, ki nastanejo zaradi manevrov, s katerimi se je prevoznik hotel izogniti trčenju¹³⁵ (Clarke, 1997, str. 284; Hill and Messent, 1995, str. 120).
- Spremembe temperature zunaj vozila so nekaj kar mora prevoznik upoštevati¹³⁶ (Clarke, 1997, str. 286).
- Močno neurje sredi poletja v severni Evropi¹³⁷, ali snežni vihar v decembru¹³⁸, ali zmrzovanje po zimi¹³⁹ so nekaj običajnega in zato gre za izogibne okoliščine (Clarke, 1997, str. 284; Hill and Messent, 1995, str. 121).
- Prometna nesreča, do katere je prišlo zaradi slabih cest v Sovjetski zvezi¹⁴⁰ (Radionov, 2002, str. 222).
- Pokanje gume pa čeprav nove¹⁴¹ in dobro vzdrževane ni zadosten dokaz, da se prevoznik reši odgovornost. Od prevoznika se zahteva, da dokaže pravi vzrok, zaradi katerega je prišlo do tega¹⁴² (Clarke, 1997, str. 289 in 290).

¹³¹ Sodba *Court de Cassation de France*, 29.5.2001.

¹³² Primer *Cicatiello v. Anglo European Shipping Services Ltd.*, *Lloyd's Rep.* 678 (1994). Vendar kot bomo videli v nadaljevanju je ta primer »izjema« v sodni praksi CMR-a.

¹³³ Sodba *RB. Dordrecht*, 18.5.1966.

¹³⁴ Sodbe *RB. Antwerpen*, 30.12.1970; *Paris*, 21.1.1970; *Paris*, 27.2.1970.

¹³⁵ Sodba *Comm. Namur*, 22.7.1965.

¹³⁶ Sodba *Montpellier*, 28.2.1985.

¹³⁷ Sodba *Brussels*, 25.5.1972.

¹³⁸ Sodba *Bordeaux*, 3.7.1982.

¹³⁹ Sodba *App. Amiens*, 28.10.1992.

¹⁴⁰ Sodba *OLG Hamburg*, 29.5.1980.

¹⁴¹ Če gre za tovarniško napako, lahko prevoznik za izplačano odškodnino regresira proizvajalca iz njegove odgovornosti za proizvedeni produkt.

¹⁴² Sodbe *RB Amsterdam*, 28.10.1964; *Brussels*, 17.6.1971; *OLG Dsseldorf*, 18.11.1971; *OGH* 10.7.1991 itd.

- Vgraditev varnostnih naprav v vozilo ni zadosten razlog, da bi se lahko prevoznik rešil odgovornosti¹⁴³ (Clarke, 1997, str. 280; Hill and Messent, 1995, str. 122).
- Prevoznik, ki je prespal na nevarovanem parkirišču, se ne more rešiti odgovornosti za blago, ki je bilo ukradeno sredi noči¹⁴⁴ (Clarke, 1997, str. 282).
- Prevoznik, ki je pustil vredno blago na vozilu pred carino, dokler je bila ta zaprta, se ni uspel rešiti odgovornosti.¹⁴⁵ Podobno je bilo tudi v primeru, ko je prevoznik pustil vozilo pred hotelom, kjer je prenočil¹⁴⁶ (Hill and Messent, 1995, str. 122).
- Prevoznik je odgovoren za krajo vozila in blaga na njemu, tudi če je izklopil črpalko za gorivo in napajanje z elektriko ter stopalke priklenil z verigo¹⁴⁷ (Radionov, 2002, str. 224)

V 93. členu ZPPCP¹⁴⁸ so kot tretji splošni oprostilni razlog navedeni »zunanji vzroki, ki jih ni bilo mogoče pričakovati, se jim izogniti ali jih odvrniti«. V večini teoretičnih in sodnih¹⁴⁹ stališč formulacija tega oprostilnega razloga ustreza pojmu višje sile ter tako odstopa od tiste, ki smo jo zasledili v CMR. Sodeč po tem se bo mednarodni prevoznik lažje rešil svoje odgovornosti kot pa prevoznik, ki opravlja prevoz le po Sloveniji oziroma kot druge osebe, ki objektivno odgovarjajo po 153. členu OZ, saj se po CMR ne zahteva zunanosti niti se izrecno ne zahteva nepredvidljivosti.

Pojma zunanost in nepričakovanost nista zakonsko opredeljena, zato je mogoče v naši teoriji in praksi zaslediti več različnih stališč in razlag¹⁵⁰. Če povzamemo *Cigojevo* razlago višje sile je z elementom nepričakovanost in zunanost mišljeno naslednje: »Dogodek mora biti nepričakovan. Kakor hitro ga lahko stranka pričakuje, se mu velikokrat lahko izogne. Prvi pogoj za višjo silo je torej, da ne obstaja krivda v opustitvi, ker odgovorna oseba ni računala z možnostjo dogodka. Pri višji sili mora biti dogodek tudi zunanji, kar pomeni, da ne izvira iz notranjosti obratovanja. Kakor hitro gre za škodo, ki izvira iz notranjosti obratovanja, je obratovalac zanjo odgovoren, pa čeprav je dogodek izreden in nepreprečljiv. Obratovalne rizike mora vzeti na svoje rame tisti, ki obratuje.« (Cigoj, 1987, str. 66 in 67).

¹⁴³ Sodbe *Limoges*, 1.3.1983; *OLG Munich*, 12.5.1989; *OLG Innsbruck*, 26.1.1990; App Toulouse, 16.3.1981.

¹⁴⁴ Sodbe *Hof van Beroep Antwerpen*, 30.5.1979; Cass. 27.1.1981; *Cour Paris*, 8.11.1995; *OLG Hamburg*, 1.4.1982; *OGH Wien*, 8.3.1983 itd.

¹⁴⁵ Sodbi App. *Aix-en-Provence*, 11.3.1969 in Cass. *Belgian*, 12.12.1980.

¹⁴⁶ Sodba App. *Parise*, 15.2.1977.

¹⁴⁷ Sodbe *OLG Düsseldorf*, 25.6.1981; *OLG Düsseldorf*, 27.3.1980; *OLG Düsseldorf*, 11.5.1989; *OLG München*, 10.1.1997.

¹⁴⁸ Identično definicijo tega ekskulpacijskega razloga lahko zasledimo tudi v 689.1. členu OZ, kjer je splošno urejena prevozniška odgovornost.

¹⁴⁹ Sodba *VSL Cpg 913/1993*.

¹⁵⁰ Več o tem v Pivka M. H.: *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti*, str. 56-63.

V sodni praksi ni veliko odločb, ki bi reševale to vprašanje, zato bom v nadaljevanju podal le en primer, s katerim bom poskušal prikazati praktični pomen tega oprostilnega razloga (sodba *VSL Cpg 913/1993*) :

»V konkretnem primeru je šlo za dogodek, ki izvira od zunaj. Šlo je namreč za družbeni dogodek oziroma za "cestno razbojništvo". Vendar pa pri tem ni šlo za izreden, nepričakovan dogodek. Stranka je takšen dogodek pričakovala, saj je ravno zaradi tega preverjala varnost poti. Torej je s takšnim dogodkom računala. Čim pa z dogodkom lahko računa, ga tudi lahko prepreči oziroma se mu izogne. Izognila pa bi se mu lahko tako, da bi prevoz iz Č. do Z. opravila preko R. in po "jadranski magistrali". Ker tega ni storila, je kriva (toliko namreč pojem predvidljivosti izključuje nepreprečljivost). Prevoznik se s tem v zvezi tudi ne bi mogel sklicevati na okoliščino, da je bil prevoz dolžan opraviti po tisti poti, ki je bila dogovorjena (glej 1. odstavek 69. člena ZPPCP). Prevoznik se namreč ne sme "slepo" držati dogovorjene poti, pač pa mora storiti ustrezne ukrepe, da zavaruje koristi naročnika prevoza (glej 2. in 1. odstavek 72. člena ZPPCP). To pomeni, da mora v primeru, če dogovorjena pot ni varna, prevoz opraviti po varni (vendar nedogovorjeni) poti. Sodišče je ugotovilo, da sporni dogodek ne predstavlja višje sile ter sklenilo, da se prevoznik ne more rešiti odgovornosti po ekskulpacijskem razlogu iz 93. člena ZPPCP in da je odgovoren za škodo.«

Kako bo ta oprostilni razlog definiran v novem zakonu je za zdaj vprašanje brez odgovora. Smotno bi bilo pričakovati, da bo zakonodajalec na tem mestu sledil besedilu iz CMR konvencije ter tako uskladil domačo zakonodajo z mednarodno, kjer lahko zasledimo pestro sodno prakso. Če bo temu tako pa nikakor ne sme spregledati in vključiti v besedilo zakona tudi določbo 17.3. člena CMR, kakor se je to zgodilo našim sosedom Hrvatom, ki so v 153. členu novega Zakona o prijevozu u cestovnom prometu izpustili staro zahtevo po zunanosti dogodka in verjetno »pozabili« vključiti določbe, po kateri je prevoznik vedno odgovoren za napake, ki izvirajo iz vozila. Tolmačenje tako zapisanih določb pripelje do sklepa, da se prevoznik lahko reši odgovornosti za napake vozila, če so te neizogibne in nepreprečljive, kar nikakor ni v skladu z mednarodno konvencijo, poleg tega pa takšno odstopanje določil povzroča teoretične in praktične konfuzije in nesoglasja.

7.2. Posebne nevarnosti

Z institutom posebne nevarnosti označujemo ekskulpacijske razloge samo za izgubo in poškodovanje¹⁵¹, 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

¹⁵¹ 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.

prevoznika, zato je za njega težko oziroma nemogoče odpravi njihov vpliv. 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 nevarnosti¹⁵², ki bi utegnila povzročiti škodo¹⁵³. 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 primera¹⁵⁴ (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)¹⁵⁵. 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).

7.2.1. Prevoz z odprtimi nepokritimi vozili

Prevoznik se lahko reši odgovornosti za škodo ali izgubo na blagu zaradi uporabe odprtega nepokritega vozila le, če je bila uporaba takšnega vozila izrecno dogovorjena in zapisana v tovornem listu (17.4. člen, točka a. CMR; 94.1. člen, točka 1. ZPPCP).

Odrto nepokrito vozilo je tisto, ki ni na noben način pokrito z vrha, niti s fiksno, začasno ali pomično konstrukcijo (Hill and Messent, 1995, str. 129). Za takšno vozilo se šteje tudi vozilo, ki je pokrito z vrha, vendar ima odprte stranice in zadnji del (Clarke, 1997, str. 307). Takšno stališče potrjuje tudi *Jakaša*, ko navaja, da je »pokrito vozilo tisto, ki z zaščitnim pokrivalom popolnoma pokriva blago« (Pivka, 1982, str. 66).

Nekoliko več problemov pri tej posebni nevarnosti je zaslediti okrog izrecne zahteve po dogovoru in vpisu uporabe odprtih vozil v tovorni list. Glede na takšno zahtevo se postavlja vprašanje, ali je za sklicevanje na ta oprostilni razlog dovolj, če je bil takšen prevoz dogovorjen npr. s telefaksom, telefonom, ustno ali na drugi način in ni bil vnesen v tovorni list, glede na določbo 4. člena CMR, po katerem je prevozna pogodba s tovornim listom le potrjena in na obstoj ter veljavnost prevozne pogodbe ne vpliva, če tovorni list manjka, če ni pravilen ali če se izgubi (Hill and Messent, 1995, str. 129). Menim, da je treba sprejeti širši pristop oziroma blažjo razlago in prevozniku dovoliti dokazovanje takšnega dogovora tudi

¹⁵² Sodba VSV Pž 471/90.

¹⁵³ Drugačno, napačno stališče lahko zasledimo v sodbah VGSH Pž-14601/79, Pž-1421/80 in Pž-1366/79 (Radionov, 2002, str. 235).

¹⁵⁴ V večini evropskih sodb je bilo zavzeto enako stališče.

¹⁵⁵ Takšno stališče zasledimo tudi v nekoč »domačih« sodbah: VGSH Pž 1269/80; VGSH Pž 1285/80; VGSH Pž 1460/79; VGSH Pž 1421/80 (Ljujić Borivoje, 1997, str. 57).

na drug način¹⁵⁶, predvsem v primerih, ko narava tovara in prevozni običaji (npr. prevoz osebnih avtomobilov) oziroma že več opravljenih prevozov za isto stranko na enak način kažejo na to, da se tak prevoz vedno opravlja z odprtimi vozili. Kljub temu pa je za zaščito prevoznika bolje, če vnese takšen dogovor v tovorni list in se izogne nepotrebnim sporom, ki v večini primerov ne kažejo v njegovo korist.

Vendar paje v 18.3 členu CMR (podobno v 96. členu ZPPCP) določena presumcija v korist prevoznika in ekskulpacija na osnovi posebne nevarnosti iz člena 17.4. točke a. ni možna, če gre za nenavadno velik primanjkljaj ali izgubo celega tovorka. Kar ne pomeni, da se prevoznik ne bo mogel rešiti odgovornosti na podlagi te nevarnosti, vendar bo moral dokazati celotno vzročno zvezo med nastalo škodo in rizikom (Pivka, 1982, str. 66), oziroma da se v nadaljnjem postopku ne bo mogel sklicevati na kakšno drugo posebno nevarnost¹⁵⁷ (Hill and Messent, 1995, str. 130)¹⁵⁸.

7.2.2. Neobstoj ali neprimernost embalaže

Pri tem oprostilnem razlogu nevarnost izhaja iz blaga, ki je po svoji naravi izpostavljeno razsutju ali poškodovanju, blago pa ni bilo pakirano ali je bilo nepravilno pakirano (17.4. člen, točka b. CMR; 94.1. člen, točka 1. ZPPCP). Torej ne gre za nevarnost, ki velja za vse vrste blaga oziroma ne pomeni vsako nepravilno pakiranje ali če tega sploh ni, saj nekatere vrste blaga (težki stroji¹⁵⁹, avtomobili¹⁶⁰, jeklene plošče¹⁶¹, aluminijске folije¹⁶² itd.) niso nič bolj zaščitene takrat, ko so pakirane kot takrat, ko niso pakirane (Clarke, 1997, str. 309; Hill and Messent, 1995, str. 130 in 131). Pri tem pa je treba potrebnost ali ustreznost embalaže ugotavljati glede na običajne rizike pri prevozu, kot so udarci, stresanje, sunki¹⁶³, ki nastanejo zaradi zaviranja, zanašanja vozila v ovinkih, slabega cestišča¹⁶⁴ itd, in ne po nenormalnih okoliščinah, kot je na primer prometna nesreča, do katere je prišlo zato, ker je voznik zaspal za volanom¹⁶⁵ (Hill and Messent, 1995, str. 132). Prav tako se prevozniku ni uspelo rešiti odgovornosti na podlagi tega oprostilnega razloga v primeru *Tetroc Ltd. V Cross-Con (International) Ltd.*, kjer je ugotovljeno, da je do poškodbe na strojih (rja) prišlo,

¹⁵⁶ Takšno stališče zavzemajo tudi drugi avtorji Pivka, Hill, Messent, Jakaša, Clarke itd.

¹⁵⁷ Sodba LG Offenburg, 21.1.1969.

¹⁵⁸ Vendar kot navaja Clarke bo to za prevoznika zelo težko in zato je verjetnost njegovega uspeha zelo majhna (Clarke, 1997, str. 308).

¹⁵⁹ Sodbi App. Poitiers, 31.3.1719 in Orléans, 18.1. 1995.

¹⁶⁰ Sodbi OLG Düsseldorf, 8.5.1969 in LG Duisburg, 10.5.1968.

¹⁶¹ Sodba LG Offenburg, 21.1.1969 (Pivka, 1982, str. 67).

¹⁶² Sodba Colmar, 17.10. 1970.

¹⁶³ Sodba App. Toulouse, 8.3.1982.

¹⁶⁴ Standardi pakiranja pa se bodo sigurno razlikovali, če gre za odlične ceste v zahodni Evropi ali če gre za slabe ceste na Srednjem Vzhodu.

¹⁶⁵ Sodba GH Dordrecht, 18.5.1966.

zaradi poškodovanja embalaže med samim prevozom in velike zamude pri izročitvi (Clarke, 1997, str. 311; Hill and Messent, 1995, str. 133).

Prevoznik torej mora dokazati, da je bila embalaža neprimerna ali da je sploh ni bilo, že pred prevzemom blaga na prevoz¹⁶⁶. To bo najlažje dokazal, če je vnesel pripombe v tovorni list, kot je predvideno v 8.1. členu, točka b. CMR oziroma 60.1. členu, točka 2. ZPPCP, kar ne pomeni, da se ne bo mogel sklicevati na ta oprostilni razlog, če takšnih opomb ni vnesel, vendar bo dokazovanje za njega težje¹⁶⁷ (Clarke, 1997, str. 317). Takšno stališče je bilo zavzeto tudi v reviziji št. 33/1982 Vrhovnega sodišča Hrvaške (Ljujić, 1997, str. 58; Radionov, 2002, str. 242):

»Praksa je namreč pokazala, da nekatere nevarnosti pogosto povzročijo škodo na stvareh med prevozom. V teh primerih je od prevoznika, čigar odgovornost je stroga, prestrogo zahtevati dokaz, da je škoda posledica prav teh razlogov oziroma posebnih nevarnosti, katerim so stvari izpostavljene med prevozom. Zato je vpeljan institut posebnih nevarnosti. Če prevoznik trdi, da je glede na okoliščine primera, izguba ali poškodba stvari lahko nastala zaradi ene ali več določenih posebnih nevarnosti navedenih v 1. odstavku 94. člena ZPPCP, tedaj se po 4. odstavku istega člena domneva, da škoda od tod izvira. Medtem ko imetnik pravice lahko dokazuje po 5. odstavku istega člena, da škoda ni v celoti ali delno nastala zaradi kakšne od teh nevarnosti.«

Prevoznik pa se ne bo mogel rešiti odgovornosti s te osnove, če je blago pregledal in pristal na nepravilno embalažo, ali če je blago pregledal malomarno ter zato spregledal očitno pomanjkljivo ali nepravilno pakiranje. Podobno se prevoznik ne more sklicevati na ta ekskulpacijski razlog, če gre npr. za tatvino, saj ne gre za škodo, ki izhaja iz narave blaga (Pivka, 1982, str. 69).

Prav tako se prevoznik ne more sklicevati na to posebno nevarnost za škodo, ki je nastala kot posledica njegovega prepakiranja blaga med samim prevozom, ki ga je izvedel brez navodil pošiljatelja, kot je to dolžan storiti po 14.1. členu CMR¹⁶⁸ oziroma 72.1. členu ZPPCP (Hill and Messent, 1995, str. 134; Pivka, 1982, str. 67).

¹⁶⁶ Sodbi *VGSH, Pž 1366/1979* in *VGSH Pž-261/1979* (Ljujić, 1997, str. 58) .

¹⁶⁷ Napačne odločitve, ki zagovarjajo stališče, da se prevoznik ne more rešiti odgovornosti, če ni zapisal pripomb v tovorni list, ko je sprejemal blago zasledimo v sodbah *Cass., 12.10.1981*; *Agen, 19.3.1980*; *Aix, 9.4.1991* (Clarke, 1997, str. 317) in *GSH Pž-792/1992* (Radionov, 2002, str. 240).

¹⁶⁸ Sodba *App. Liège, 18.12.1967*.

7.2.3. Manipulacija, naložitev in razložitev blaga s strani uporabnika prevoza

Tretja posebna nevarnost, ki jo predvidevata člena 17.4. točka c. CMR in 94. 1. točka 3. ZPPCP je » manipulacija, naložitev, zložitev in razložitev, ki ga je opravil pošiljatelj, prejemnik ali nekdo, ki je ravnal v imenu pošiljatelja ali prejemnika«. V takem primeru prevzame prevoznik blago po naložitvi in izroči pred razložitvijo, vendar se postavlja vprašanje, kdaj je temu tako, saj ni nikjer izrecno določeno, kdo je za to zadolžen. Glede tega obstajajo različna stališča, vendar kot ugotavlja *Loewe* ne smemo izkrivljati pomena besedila konvencije¹⁶⁹, ampak moramo slediti namenu avtorjev CMR, ki striktno ne nalagajo te obveze nobenemu, temveč dopuščajo, da lahko ta dejanja opravi katera koli pogodbeni stranka, kar pomeni, da je bistveno ugotoviti, katera stranka je ta dejanja resnično opravila¹⁷⁰ (Clarke, 1997, str. 81; Pivka, 1982, str. 70). Zato se od prevoznika ne zahteva, da dokaže neprimerne naložitve, ampak da je ta dejanja opravil pošiljatelj¹⁷¹, ker če je ta dejanja opravil pošiljatelj, potem sam odgovarja za to in prevozniku ni potrebno dokazovati, da je pošiljatelj prevzel odgovornost za njih, npr. z vnosom takšne klavzule v tovorni list (Clarke, 1997, str. 319; Hill and Messent, 1995, str. 143). Seveda pa mora prevoznik utemeljiti verjetnost, da je škoda lahko nastala zaradi tega, kar je vsekakor lažje, kot če bi moral dokazati vzročno zvezo med napačnim nakladom in škodo. Ta predpostavka, da je vzrok škode nastal v času, za katerega prevoznik ne odgovarja, bo torej izhajala iz dejstva, da je naklad in razklad opravil uporabnik prevoza. V nasprotnem primeru, ko ta dejanja opravi prevoznik, se čas njegove odgovornosti razširi za čas naklada in razklada. Za škode, ki nastanejo med temi operacijami, pa se uporabljajo določbe 17.1. člena CMR in ne določbe tega posebnega oprostilnega razloga.

Kljub temu, da vsa ta dejanja opravi uporabnik prevoza in da takrat v zvezi z njimi prevoznika izrecno ne veže nobena dolžnost, večina odločb¹⁷² govori, da prevoznik ne sme ostati pasiven, če so te operacije očitno pomanjkljive (Clarke, 1997, str. 324; Pivka, 1982, str. 70). Zato mora prevoznik na začetku potovanja pregledati tovor in pošiljatelja opozoriti na opažene pomanjkljivosti v zvezi z nakladom in zložitvijo blaga. Pri tem se od njega ne zahteva podrobna kontrola, temveč rutinski pregled stanja. Kadar gre za očitne napake, ki jih je videl, mora o tem seznaniti pošiljatelja ali ta podatek vnesti v tovorni list¹⁷³, sicer se bo

¹⁶⁹ Kljub temu, da v besedilu ni dana nobena možnost, da bi lahko nacionalno pravo urejalo to vprašanje, obstajajo tudi takšne sodbe, kjer se je izhajalo iz nacionalnih ureditev. Takšno stališče ne more biti nikakor pravilno še najmanj pa enakopravno za vse prevoznike, saj je na primer po francoskem in belgijskem pravu prevoznik zadolžen za ta dejanja, medtem ko je za njih po avstrijskem in nemškem pravu zadolžen pošiljatelj oziroma prejemnik. V večini sodnih odločb je zavzeto slednje stališče (Clarke, 1997, str. 80 in 81; Hill and Messent, 1995, str. 136).

¹⁷⁰ Enako v sodbi *OLG Düsseldorf*, 25.3.1993.

¹⁷¹ Sodbe *OLG Munich*, 27.11.1968; *OGH* 27.9.1983; *Cass.* 24.10.1989 itd.

¹⁷² Na primer sodba *Liège*, 6.5.1970.

¹⁷³ V belgijski sodbi *Kasacionog*, 9.12.1999 je bilo sklenjeno, da mora prevoznik za očitne pomanjkljivosti naklada vnesti opombo v tovorni list, sicer se ne more sklicevati na ta oprostilni razlog (Radionov, 2002, str. 244).

smatralo, da je ravnal z grobo malomarnostjo in se ne bo mogel rešiti odgovornosti¹⁷⁴ (Hill and Messent, 1995, str. 138 in 139)¹⁷⁵. V sodbi *OLG München*, 27.11.1968 je sodišče sklenilo, da je prevoznik odgovoren tudi takrat, ko po seznanitvi pošiljatelja z napakami naklada, ni preveril ali so bile napake tudi odpravljene (Radionov, 2002, str. 246). V sodbi *App. Paris*, 27.2.1970 je bilo celo sprejeto stališče, da prevoznik mora zavrniti prevoz, če ugotovi, da naložitev ni v redu (Hill and Messent, 1995, str. 138). Še posebno mora zavrniti prevoz blaga, ki bi utegnil povzročiti povečano nevarnost za druge udeležence v prometu, saj prevoznik po cestno prometnih predpisih ne sme ogrožati varnosti v prometu.

Seveda se prevoznik ne more sklicevati na to posebno nevarnost, če pride do napačnega naklada ali zlaganja med samim prevozom, čeprav je bilo to potrebno zaradi okoliščin zunaj njegove kontrole, na primer zaradi carinskega pregleda¹⁷⁶ (Clarke, 1997, str. 330; Pivka, 1982, str. 72). Podobno bo prevoznik odgovoren, kadar pride do vmesnega razklada dela tovora, ostali del pa ni pravilno zložil in pritrdil za nadaljnji prevoz¹⁷⁷ (Clarke, 1997, str. 330; Hill and Messent, 1995, str. 140).

V sodbi *OLG München*, 27.6.1979, gre za prevoz blaga s hladilnim vozilom. Med prevozom se je blago zvrnilo in s tem poškodovalo ventilatorja hladilne naprave, kar je prekinilo hlajenje in povzročilo škodo na blagu. Sodišče je sklenilo, da je prevoznik odgovoren, kljub temu, da je naklad in zlaganje opravil pošiljatelj, saj je njegova dolžnost opraviti pregled, če naložen tovor preprečuje normalno delovanje opreme vozila (Hill and Messent, 1995, str. 150).

Prav tako se prevoznik ne bo mogel rešiti odgovornosti, ko gre za naklad in zlaganje blaga izven gabaridov (npr. previsok naklad¹⁷⁸), ker bi morali vozniki kot strokovnjaki to opaziti in opozoriti pošiljatelja (Hill and Messent, 1995, str. 140).

7.2.4. Naravne lastnosti blaga

Na temelju 17.4. člena, točka d. CMR, se prevoznik lahko reši odgovornosti, če gre za »naravne lastnosti nekega blaga, ki je posebno izpostavljeno popolni ali delni izgubi ali poškodb, zlasti zaradi razbitja, rjavenja, gnitja, sušenja, puščenja, normalnega razsipa ali

¹⁷⁴ Enako v sodbi *Cass. 3.5.1976* in *Cass. 1.12.1992*.

¹⁷⁵ Kot navaja Pivka in kot je bilo rečeno v sodbi *Rechtbank von Koophandel te Brugge*, 12.10.1999 (Radionov, 2002, str. 246) ta dolžnost prevoznika ne izhaja iz CMR, temveč iz splošnega pravila v poslovnem prometu, ki obvezuje vsako pogodbeno stranko, da ravna v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja (Pivka, 1982, str. 71).

¹⁷⁶ V sodbi *LG Bremen*, 23.12.1988, lahko zasledimo nasprotno stališče, kjer se prevoznik lahko sklicuje na to posebno nevarnost, ker je predpostavil, da so veterinarski inšpektorji po pregledu ponovno pritrdili blago (Hill and Messent, 1995, str. 134).

¹⁷⁷ Sodba *Cass. 10.6.1986*.

¹⁷⁸ Sodba *App. Bruxelles*, 12.3.1969.

zaradi delovanja moljev ali mrčesa¹⁷⁹. O posebni občutljivosti blaga zaradi katere se prevoznik lahko reši odgovornosti govorimo, kadar je vsako blago neke določene vrste posebno občutljivo na škodo in ne takrat, ko je občutljivo samo konkretno blago zaradi svojih individualnih pomanjkljivosti, kot je to predvideno v tretjem splošnem oprostilnem razlogu iz 17.2. člena CMR. Vendar tukaj ne govorimo o rizikih, ki se lahko pojavijo pri vseh vrstah blaga, ampak samo o blagu, ki je zaradi svojih lastnosti bolj izpostavljeno tem specifičnim rizikom, kot drugo blago (Pivka, 1982, str. 73). Tako se v primeru *W.Donald & Sons Ltd.v. Continental Freeze Ltd.* iz leta 1984 prevozniku ni uspelo sklicevati na to posebno nevarnost, ker je meso zmrznilo med prevozom, moralo pa bi biti prepeljeno sveže. Sodišče je menilo, da je pri prevozu svežega mesa posebna nevarnost gnitje in ne zmrzovanje mesa (Hill and Messent, 1995, str. 147 in 148).

Blago se tako deli na tisto, ki je po svojih lastnostih posebno občutljivo na izgubo in poškodbo med prevozom ter tisto, ki načeloma ni občutljivo. Med občutljivo blago uvrščamo sadje, rastline, rože, zelenjavo, čokoladno pecivo, sir, meso, ribe, porcelan, steklo itd., nikakor pa ne stroje, tlake, role aluminija, železo itd. (Clarke, 1997, str. 331). Pri tem pa je treba vedeti, da je lahko neko blago v določenem primeru občutljivo, v drugem pa ni. Na prevozniku leži dolžnost, da dokaže, ali je neko blago v določenih okoliščinah bolj izpostavljeno določenemu riziku kot neko drugo blago, oziroma ali je to lahko povzročilo škodo (Hill and Messent, 1995, str. 149). Takšen način dokazovanja po 18.2. členu CMR bo zadostoval le, če je bil dogovorjen prevoz z vozilom brez posebnih lastnosti.

Prevoznik se tako reši odgovornosti na osnovi te posebne nevarnosti, ko dokaže, da gre za transportni kalo, upravičenec pa ima pravico dokazati, da je škoda nastala zaradi druge nevarnosti (sodba *GSH Pž-2074/1992*)¹⁸⁰.

Drugačna situacija je, če je dogovorjen prevoz z vozilom, ki ima posebno opremo za zaščito blaga pred toploto, mrazom, temperaturnimi razlikami ali vlago. V tem primeru se prevoznik po določbi 18.4. člena CMR oziroma 96. člena, točka 2. ZPPCP¹⁸¹ ne more sklicevati na oprostitev odgovornosti zaradi naravnih lastnosti blaga, razen če dokaže, da je ukrenil vse, kar je bil glede na okoliščine dolžan ukreniti v zvezi z izbiro, vzdrževanjem in uporabo takšne opreme in da je ravnal po posebnih navodilih, če so mu bila dana. Ko prevoznik dokaže, da so bili storjeni vsi ti ukrepi z dolžno pazljivostjo, lahko začne z dokazovanjem lastnosti blaga kot posebne nevarnosti, ki pomeni presumcijo v njegovo korist. Iz analize francoske sodne prakse do leta 1986, ki je najštevilnejša na tem področju, lahko vidimo, da se je le v dveh od tridesetih primerov, prevozniku uspelo rešiti odgovornosti, saj pride v

¹⁷⁹ Besedilo 94.1. člena, točka 4. se glasi popolnoma identično.

¹⁸⁰ Nasprotno pa po mnenju *Filipovića* nepravilno razmišljanje lahko zasledimo v sodbi *VGSH Pž-2354/1984*, kjer se prevoznik ni uspel rešiti odgovornosti zaradi kale, ker se ta nanaša samo na pogodbe o prodaji in ne na pogodbe o prevozu (Radionov, 2002, str. 251).

¹⁸¹ Po besedilu našega zakona se ta določba lahko uporabi za vse posebne nevarnosti naštet v 94. členu, medtem ko je pri besedilu CMR določeno, da velja samo za posebno nevarnost iz točke d. 4. odstavka 17. člena. Kljub temu je učinek enak, ker se vozila s posebno opremo uporabljajo za zaščito blaga pred riziki, ki izvirajo iz narave blaga in ne odpravljajo rizikov iz drugih navedenih nevarnosti (Pivka, 1982, str. 73).

večini primerov do škode na blagu zaradi napake na posebni opremi, za katero prevoznik odgovarja po 17.3. členu CMR¹⁸² (Clarke, 1997, str. 339).

Tudi v primeru, ko ne gre za napako posebne opreme, bo prevozniku zelo težko dokazati, da je ukrepal z dolžno skrbnostjo, ki je od njega zahtevana v 18.4. členu CMR. Na primer v sodbi *Hof. Brussel, 17.12.1984* je to prevozniku uspelo z dejstvom, da večji del prevažanega blaga ni bil poškodovan, kajti v primeru nezadostnega hlajenja, bi bila poškodovana celotna pošiljka (Hill and Messent, 1995, str. 150).

7.2.5. Nezadostno ali nepopolno označeno blago

Pri tem oprostilnem razlogu iz 17.4. člena, točka e. (podobno v 94.1. členu, točka 5. ZPPCP), se prevoznik lahko sklicuje na dejstvo, da so označbe in številke na tovorkih nezadostne ali nepopolne. Na nek način gre za prekrivanje s splošnim oprostilnim razlogom »napačno ravnanje ali malomarnost upravičenca« iz 17.2. člena CMR, pri čemu je pomembna razlika v olajšanem dokazovanju. Zadostuje, če prevoznik dokaže, da gre za blago, ki glede na svoje lastnosti zahteva posebno in/ali dodatno označevanje, katerega v konkretnem primeru ni bilo ter dokaže vzročno zvezo med rizikom in nastalo škodo (Clarke, 1997, str. 346; Pivka, 1982, str. 76).

Sklicevanje na ta oprostilni razlog je zelo redko, kar je vzrok za zelo majhno število sodb, ki bi temeljile na njemu (Hill and Messent, 1995, str. 153). Zanimiv pa je primer, ko pride do izročitve napačni osebi zaradi napačne oznake prejemnika. Največkrat bo v tem primeru prišlo do zamude, kar pomeni, da se prevoznik ne bo mogel sklicevati na posebne nevarnosti, ker se one ne nanašajo na zamudo. Šele če pride do izgube po preteku 60 oziroma 30 dni, se lahko prevoznik sklicuje na ta oprostilni razlog (Radinov, 2002, str. 253).

7.2.6. Prevoz živih živali

Pri tem oprostilnem razlogu iz 17.4. člena, točka f. CMR je oprostitev prevoznika še vedno vezana na dokazovanje iz 18.2. člena, vendar je poostrena in pogojena s posebno določbo iz 18.5. člena CMR, po katerem »prevoznik ne bo imel pravice zahtevati ugodnosti iz četrtega odstavka 17. člena pod točko f., razen če dokaže, da je ukrenil, vse kar je običajno v danih okoliščinah dolžan ukreniti, in da je ravnal v skladu s posebnimi navodili, ki so mu bila dana«. Prevoznik se bo torej rešil odgovornosti pri prevozu živih živali šele tedaj, ko dokaže, da je do izgube ali poškodbe žive živali prišlo med prevozom, kljub temu, da je ravnal z

¹⁸² Takšni razlagi, po mnenju večine teoretikov in prakse, nepravilno nasprotuje *Nickel-Lanzova*, ko navaja, da je s 17.3. členom CMR mišljen samo tisti del vozila, s katerim vozimo in ne tudi tisti, ki ščiti blago (Pivka, 1982, str. 74).

dolžno pazljivostjo, ki se za prevoz te in takšne živali zahteva, in da je ravnal po danih navodilih. To pa pomeni šele domnevo po 18.2. členu CMR, ki jo upravičenec lahko izpodbija s proti dokazom, da je škoda nastala zaradi drugih okoliščin, npr. prometne nesreče ali predolgega prevoza (Hill and Messent, 1995, str. 154). Kot vidimo je situacija podobna tisti, ko je dogovorjen prevoz z vozilom, ki ima posebno opremo¹⁸³.

V našem zakonu ZPPCP, prevoz živih živali ni uvrščen med posebne nevarnosti, za katere velja domneva po 94.3. členu, da je škoda nastala zaradi le-teh. Oprostitev odgovornosti za takšen prevoz je urejena s posebno določbo v 94.2. členu, ki je po vsebini identična določbama člena 17.4.f. in 18.5. CMR. To pomeni, da ko prevoznik dokaže, da je »ukrenil vse...«, je s tem podan popoln dokaz, da prevoznik ni odgovoren za škodo, medtem ko je po CMR s tem ustvaril domnevo, da je škoda nastala iz posebne nevarnosti (Pivka, 1982, str. 77). S tem se takoj ustvari možnost, da prevoznik pri prevozu živih živali odgovarja krivdno z obrnjenim dokaznim bremenom. Takšno stališče ni sprejemljivo, ker s tem ustvarjamo privilegiran položaj prevoznikov, ki prevažajo žive živali, glede na druge prevoznike, ki vozijo druge stvari. Glede na to, da na tem mestu ni mogoče zaslediti nobene sodbe, kakor tudi ne kakšne večje razprave, ki bi potrjevala eno ali drugo stališče, menim, da je z novim zakonom potrebno uskladiti besedilo na tem mestu z besedilom CMR konvencije in s tem preprečiti nejasnosti, ki se lahko pojavijo.

8. OBSEG IN VIŠINA ODŠKODNINE

Za razliko od drugih dolžnikov iz pogodbenih razmerij, ki so urejena po določilih OZ o pogodbeni odškodninski odgovornosti, ima prevoznik ugodnejši položaj, ki ga lahko opredelimo, kot neke vrste nadomestilo za strožjo odgovornost. Ta institut se je najprej pojavil v državah kontinentalnega pravnega sistema (*Hanseatic Ordinance* iz leta 1614)¹⁸⁴, kot zaščita za ladjarja, ker je v pomorskem prometu vedno obstajala velika nevarnost, da se že z najmanjšo napako lahko izzove gmotno škodo (Vlačič, 2001, str. 25 in 28). Glavni razlog za obstoj tega instituta je vsekakor gospodarske narave in to je zaščita ladjarja oziroma lastnika ladje za razvoj pomorskega prometa. Poleg tega lahko dodamo še negotovost pomorskega prevoza (ni bilo natančnih pomorskih kart, ni bilo navigacijskih instrumentov itd.), izgubo stika s poveljnikom ladje, ko je zapustil luko (vse je bilo prepuščeno njegovemu znanju in intuiciji), veliko moč prevoznikov in nerazvit sistem zavarovanja (Vlačič, 2001, str. 29). Danes je večina teh zgodovinskih razlogov neprepričljivih, vendar kljub temu ne moremo pričakovati, da se bo kaj glede tega instituta

¹⁸³ Na neki način gre za podobno ureditev, kot pri posebni nevarnosti, ki izvira iz narave blaga. V bistvu pa je tudi živa žival blago, vendar za takšen prevoz veljajo posebne nevarnosti. To posebno pravilo izvira iz CIM konvencije, ki je bila sprejeta takrat, ko vse države podpisnice niso uvrščale živih živali med blago (Clarke, 1997, str. 346; Pivka, 1982, str. 76).

¹⁸⁴ Obstaja možnost, da se je ta institut pojavil že v *Amalfijskih ploščah* iz leta 1131.

spremenilo, ker bi se s tem naredila velika škoda gospodarskim subjektom, ki se ukvarjajo s prevozom, kar vsekakor ni v interesu nobene države. Po drugi strani pa bi ukinitve tega instituta sigurno pomenila dražji prevoz zaradi povišanja zavarovalnih premij.

Vprašanje omejitve prevoznikove odgovornosti je urejeno v 23.-29. členu CMR oziroma v 99.-102. členu ZPPCP. S temi določbami je določen okvir omejitve odgovornosti prevoznika glede na obseg škod, ki se morajo povrniti (ni popolne restitucije), določa se omejitev povračila škode po višini ter predvidevajo se posebni primeri, v katerih bo prevoznik odgovoren do meje, ki jo postavi pošiljatelj. V 29. členu CMR oziroma v 102. členu ZPPCP pa je definirana tudi situacija, ko prevoznik izgubi pravico do omejitve odgovornosti in odgovarja za celotno škodo. Za lažje sledenje nadaljnjemu besedilu bom citiral samo 23. člen CMR, ki je na nek način osnova prevoznikove beneficije:

1. *Kadar na temelju določb te konvencije prevoznik odgovarja za popolno ali delno izgubo blaga, je treba odškodnino za blago obračunati po vrednosti blaga v kraju in času, ko je bilo prevzeto za prevoz.*
2. *Vrednost blaga se ugotavlja po borzni ceni ali, če take cene ni, po dnevni tržni ceni, ali če ni ne borzne cene ne dnevne tržne cene, pa na podlagi običajne vrednosti blaga iste vrste in kvalitete.*
3. *Odškodnina pa ne sme presegati 8,33 računskih enot za kilogram kosmate teže primanjkljaja.*
4. *Poleg tega je treba povrniti stroške prevoza, carine in drugih stroškov nastalih v zvezi s prevozom blaga, v celoti v primeru popolne izgube, v primeru delne izgube pa sorazmerno izgubi; nobene druge odškodnine se ne nadomeščajo.*
5. *V primeru zamude, če upravičenec dokaže, da je škoda nastala zaradi tega, mu mora prevoznik povrniti takšno škodo do vrednosti voznine.*
6. *Večjo odškodnino je mogoče zahtevati samo v primeru deklaracije vrednosti blaga ali izjave posebne koristi v izročitvi v skladu s členom 24. in 26.*

Če natančno pogledamo gre pri omejitvi odgovornosti pravzaprav za omejitev odškodnine, ki jo mora povrniti prevoznik, ki je odgovoren za škodo¹⁸⁵. Prevoznikova odgovornost s tem ni spremenjena oziroma omejena, temveč je omejena dolžnost povračila celotne nastale škode, ki bi jo on moral povrniti po splošnih predpisih civilnega prava. Kljub temu, da gre za termin, ki ni povsem natančen, ampak je le splošno sprejeta sintagma, se ne bi bilo smiselno oddaljevati od tega, zato ga bom tudi v nadaljevanju uporabljal.

V originalnem tekstu CMR konvencije se prevoznikova odgovornost omejuje po višini z germinal franki (zlati frank), ki vsebujejo 10/31 grama zlata čistote 0,900. Vendar zaradi monetarne krize v l. 1971 in z njo svobodne fluktuacije vrednosti zlata, ki je povzročila nedopustno negotovost in nepredvidljivost transportnih rizikov, je prišlo do zamenjave te merske enote z novo, tako imenovano posebno pravico črpanja (*Special Drawing Rights-SDR*) (Hill and Messent, 1995, str. 181). Kot že rečeno je do te spremembe in hkrati uskladitve z drugimi transportnimi konvencijami prišlo s protokolom h konvenciji CMR z dne 5. junij 1978, ki je začel veljati 28.12.1980 (Hill and Messent, 1995, str. 151; Pivka, 1982, str. 93).

¹⁸⁵ Tako tudi drugi avtorji, kot so Cigoj, Ilešič, Rodière, Vlačič (Cigoj, 1987, str. 79; Vlačič, 2001, str. 20).

Vrednost SDR je z uvedbo evra od 1.1.2002 enaka tržni vrednosti določenih zneskov štirih valut (ameriški dolar 45%, euro 29%, japonski jen 15% in angleški funt 11%)¹⁸⁶. 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 tolarje¹⁸⁷. Razloga, zakaj je že nekdanja Jugoslavija in sedaj tudi Slovenija ostala pri osnovnem besedilu in ni pristopila k protokolu, ne moremo najti, ker ga verjetno tudi ni. Poleg tega, da gre za praktični problem, se postavlja tudi vprašanje realne vrednosti in veljavnosti višine omejitve, do katere se tako pride. Problem je v tem, da je tržna vrednost zlata višja od njegove uradne vrednosti, CMR pa ne določa, katera od teh vrednosti se jemlje za izračun. Do sklepa lahko pridemo na podlagi novega limita iz Protokola, ki je bližji omejitvi po originalnem besedilu konvencije ob upoštevanju uradne vrednosti zlata, še posebej ob upoštevanju okoliščine, da pisci Protokola niso imeli namena občutneje zmanjševati omejitve odgovornosti, do kakršne rešitve bi prišli, če bi uporabili tržno vrednost zlata (Hill and Messent, 1995, str. 186 in 187).

Protokol v 23.7. členu CMR tudi določa, da se vrednost iz SDR preračunava v nacionalno valuto na dan sodbe ali na dan, za katerega sta se sporazumeli stranki (Hill and Messent, 1995, str. 186). Gre za kogentno določbo konvencije, ki je v prvotnem besedilu ni. Sklepamo lahko, da se mora upoštevati vrednost obračunske enote na dan sodbe tudi v državah, ki niso pristopile k protokolu¹⁸⁸. V Sloveniji lahko to podkrepimo celo s 168. členom OZ, kjer je sprejeto splošno pravilo, da se povračilo škode odmerja po cenah ob izdaji sodne odločbe. Edini problem, ki se pri tem pojavi je, ali gre v tem primeru za dvojno valorizacijo, saj gredu upravičencu zamudne obresti po 27. členu CMR že od vložitve reklamacije oziroma tožbe, preračun vrednosti zlata v domačo valuto pa se opravi šele ob sodbi.

Glede na to, da je Slovenija članica Mednarodnega monetarnega sklada in da nima nobenih zakonskih ovir pri preračunavanju SDR v domačo valuto, lahko to, da je ni v krogu držav, ki so pristopile k protokolu, štejeemo za tehnično napako strokovnih služb Ministrstva za promet, katerim v desetih letih ni uspelo izpopolniti pomanjkljivih transportnih predpisov.

8.1. Odškodnina za izgubo blaga

V primeru popolne ali delne izgube blaga po 23.1. členu CMR prevoznik odgovarja za škodo po vrednosti, ki jo je to imelo v času in kraju prevzetja na prevoz. To pomeni, da za odmero

¹⁸⁶ Do tega datuma je bilo v »košarici« pet valut, pred tem pa do leta 1980 celo šestnajst (Pavliha, 2000, str. 79). Dnevno vrednost je možno dobiti na internetni strani Mednarodnega denarnega sklada: www.imf.org/external/.

¹⁸⁷ Uradno vrednost zlata nekajkrat letno objavi Banka Slovenije v Uradnem listu.

¹⁸⁸ Nasprotno in vprašanje, če tudi pravilno odločitev lahko zasledimo v sodbi *VSL I Cpg 846/1999*. Sodišče je sprejelo stališče, da se mora vzeti vrednost zlata na dan prevzema tovara na prevoz.

odškodnine ni pomembna sprememba vrednosti blaga oziroma, da ima upravičenec pravico samo do odškodnine brez vpliva morebitnega povečanja njegove vrednosti pred/med prevozom ali povečanja zaradi dobička v namembnem kraju (Clarke, 1997, str. 359). V praksi se praviloma vrednost blaga najenostavneje ugotavlja iz izvoznih faktur, ker ta vrednost ponavadi izraža veljavno tržno vrednost blaga, razen če se ugotovi, da ta vrednost ne predstavlja dejanske vrednosti blaga, npr. v poslih med matičnim podjetjem in hčerinskimi podjetji¹⁸⁹ (Hill and Messent, 1995, str. 184). Podobno je v primerih, ko je voznina zaračunana vnaprej in predstavlja del cene blaga, jo je treba odšteti, ker je ta predmet odškodnine po 23.4. členu CMR, katerega ne prizadene omejitev odškodnine po višini (Clarke, 1997, str. 359; Pivka, 1982, str. 92 in 95). Če vrednosti blaga ne moremo določiti na takšen način, potem to storimo s pomočjo borzne ali tekoče tržne cene, če ne obstaja niti ena od teh, pa s pomočjo vrednosti blaga iste vrste in kvalitete (Hill and Messent, 1995, str. 184 in 185). V kolikor pa se določeno blago sploh ne pojavlja na tržišču oziroma ni blaga iste vrste in kvalitete (npr. redek stroj ali unikatne umetnine), potem je treba, kot navaja *Thume*, vrednost oceniti, vendar se mora pri tem vedno nadomestiti samo objektivna vrednost blaga in nikakor ne subjektivna vrednost (*praetium affectionis*), ki izhaja iz odnosa oškodovanca do blaga (Radionov, 2002, str. 261).

Prevoznik je po določbi 23.3. člena CMR dolžan upravičencu izplačati odškodnino v vrednosti 25 frankov oziroma 8,33 SDR na kilogram bruto mase¹⁹⁰ izgubljenega blaga. V kolikor je vrednost blaga manjša od tega zneska, ki predstavlja zgornjo mejo odškodnine, je dolžan povrniti samo nastalo škodo in izračunani omejitveni znesek ne bo prišel v uporabo. Po tem sodeč bo do uporabe te omejitve prišlo v primerih, ko gre za lažje in dražje blago (npr. zdravila, računalniki, audio-video oprema, telefoni, obleke itd.), kar po drugi strani pomeni za oškodovanca, da mu bo prevoznik povrnil samo del dejanske vrednosti blaga¹⁹¹.

Kljub navidez enostavni in razumljivi določbi lahko v praksi zasledimo problem v zvezi z njo v primeru, ko je po enem tovornem listu izgubljeno blago različnih vrednosti, od katerih eno presega omejitveni znesek v višini 8,33 SDR/kg, medtem ko drugo ne dosega tega zneska. Postavlja se vprašanje, ali moramo v teh primerih odškodnino izračunati za vsak izgubljeni tovorek posebej ali jo izračunavamo za vse izgubljeno blago skupaj. Iz določil CMR ni mogoče razbrati nič določenega, vendar lahko po mnenju, ki prevladuje v teoriji in praksi zaključimo, da se omejitev odgovornosti po višini izračunava glede na bruto težo celotnega izgubljenega blaga, ne glede na vrednost in težo posameznih delov pošiljke (Hill and Messent, 1995, str. 187 in 188; Pivka, 1982, str. 94; Radionov, 2002, str. 262). Takšno mnenje se argumentira s tem, da je to za prevoznika edini sprejemljiv način, saj je skupna teža podatek, ki mu je znan iz tovornega lista že na začetku prevoza in mu omogoča enostavno kalkuliranje in predvidevanje odgovornosti (Pivka, 1982, str. 94). V sodbi

¹⁸⁹ Sodba *App. Chambéry*, 27.6.1984.

¹⁹⁰ Pri obračunu odškodnine je treba vedno upoštevati tudi težo embalaže (Pivka, 1982, str. 94).

¹⁹¹ Upravičenec ne more v teh primerih izterjati celotno odškodnino od prevoznika, zato bo imel velik interes skleniti zavarovanje za blago med prevozom (t.i. kargo zavarovanje).

nemškega Vrhovnega sodišča *BGH*, 30.1.1981¹⁹² je bilo sklenjeno, da tam, kjer se blago prevaža na osnovi enega tovarnega lista, ni razloga za delitev teže po posameznih enotah, tovorkih, ali delih, zato je potrebno pri izračunu omejitve upoštevati celotno težo izgubljenega blaga (Hill and Messent, 1995, str. 188). Nekoliko vprašljiva je uporaba takšnega stališča, ko gre za zbirno pošiljko z enim tovarnim listom in različnimi pošiljatelji. Takrat bi morala sodišča razviti kriterij, po katerem bi določili razdelitev ene pošiljke na posamezne dele (Hill and Messent, 1995, str. 188), saj je vsak posamezen pošiljatelj sklenil ločeno prevozno pogodbo za svoje blago oziroma dal samostojno naročilo za opravo prevoza. Pridružujem se takšnemu mnenju, da je treba uporabiti enkrat en način izračunavanja omejitve, drugič pa drugi, ker gre za popolnoma različne okoliščine. Takšno stališče je bilo zavzeto tudi v sodbi *Paris*, 10.12.1971 s sklepom, da bi bila stroga razlaga (*stricto sensu*) tega določila nepravilna za prevoznika, ker bi omogočala okoriščenje pošiljatelja, čigar blago je manj vredno (Hill and Messent, 1995, str. 187).

Enak zaključek zasledimo tudi v sodbi *OGH*, 18.3.1986 za delno izgubo blaga, ki je sestavljeno iz delov različne vrednosti (Clarke, 1997, str. 366). Sodišče je sklenilo, da se omejitev izračunava po bruto teži izgubljenega blaga, kar je tudi cilj tega relativno enostavnega določila, s katerim se skuša doseči pravno varnost, preglednost rizikov in povečanje hitrosti izplačila odškodnin (Clarke, 1997, str. 366; Radionov, 2002, str. 268).

Besedilo našega zakona je na tem mestu precej podobno in usklajeno z določbami CMR konvencije. Kljub podobnosti pa naletimo v 100. členu ZPPCP na velik problem, ki zagotovo najbolj kliče po novem zakonu na tem področju. Če izhajamo iz originalnega besedila zakona in samo dinarje spremenimo v tolarje se prevoznikova odgovornost omeji v višini 200 SIT za kg kosmate teže (Pavliha, 2000, str. 277), kar je smešno nizka vrednost, saj je to približno 13 krat manj kot je določeno v protokolu CMR¹⁹³. Kot vidimo, gre za omejitev, ki je mogoče celo protiustavna¹⁹⁴ (Jošt, 2002, str. 7), saj gre za znesek v valuti, ki je ogromno izgubila na vrednosti in ni bila revalorizirana, zato je takšna omejitev danes brez vsakršnega pomena. V novem zakonu bi bilo treba ta znesek uskladiti z zneskom iz protokola konvencije konvencije (8.33 SDR), pa ne samo v višini zneska, temveč tudi v obračunski enoti. S tem se na nek način »fiksira« znesek omejitve, ki se kasneje lahko dnevno preračunava v domačo valuto oziroma prepreči vpliv fluktuacije domače valute na transportne rizike. Do takšnega napake je prišlo pri pisanju novega zakona na Hrvaškem, kjer so v 160. členu ZPC omejili prevozniško odgovornost na 30 kun po kilogramu. Takšen znesek je že v startu absolutno prenizek, po drugi strani pa njegova realna vrednost dnevno

¹⁹² Podobno v sodbi *App. Paris*, 15.6.1984 in *OLG Stuttgart*, 22.12.1978.

¹⁹³ Pirš celo preračunava to vrednost v tolarje, kar potem znaša še manj oziroma samo 3 tolarje po kilogramu bruto teže (Pirš, 2000, str. 140).

¹⁹⁴ Skladno s členom 4. Ustavnega zakona za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 1-6/1991) ne smemo takšne določbe uporabljati kot pravno pravilo, temveč je treba uporabiti drugo pravno pravilo. V tem primeru bi se morali upreti na Ustavo Republike Slovenije, ki v 8. členu določa, da morajo biti predpisi in zakoni v skladu s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Slovenijo, oziroma v tem primeru v skladu s CMR konvencijo.

pada. Še večjo napako pa lahko zasledimo v nadaljevanju istega člena, kjer je celo določeno, da to velja, »če drugače ni dogovorjeno«. S tem je dovoljena popolna *dispozitivnost* glede omejitve višine odgovornosti prevoznika, kar popolnoma odstopa od transportnih predpisov iste ali drugih prevoznih vej. Iz povedanega bi bilo smiselno pričakovati, da bo naš zakonodajalec prevzel besedilo konvencije in se tako izognil dosedanjim problemom ter preprečil nastanek novih.

Cilj takšnih določb je vsekakor omiliti strogo prevozniško odgovornost ter poenostaviti in narediti predvidljive transportne rizike za vse stranke prevoznega posla, kakor tudi za zavarovaltelje, ki tako lažje izračunavajo zavarovalne premije. Kljub temu, pa je vprašanje ali je takšna situacija povsem ekonomsko smiselna, glede na to, da se z njo izgubi preventivni aspekt za vredno blago, ki bi od prevoznika moralo zahtevati še višjo mero varnosti. Težko je določiti, koliko resnično prinese omejitev po višini pri uresničevanju in povečevanju takšnih škod, jasno pa je, da je takšnega blaga vedno več in da je takšno blago najbolj zanimivo za organizirani kriminal. Prvi korak k rešitvi tega problema bi lahko bilo povišanje zneska omejitve, ki je zelo nizek že sam po sebi, kakor tudi v primerjavi s konkurenčnim železniškim prometom, kjer znaša 17 SDR na kilogram.

8.1.1. Davek na dodano vrednost v primeru protipravnega odvzema blaga

Postavlja se vprašanje, ali je država v primeru protipravnega odvzema blaga¹⁹⁵ (tatvina, vlom, rop) upravičena zaračunati izstopni DDV lastniku blaga oziroma, ali se ga mora v takem primeru zajeti pri vrednoti blaga, ko se izračunava odškodnina, za katero prevoznik odgovarja v domačem prometu. Odgovor na to vprašanje ni enostaven in je izzval v praksi v zadnjih letih kar veliko težav. Za davčno upravo je odgovor enostaven in preprost, saj take primere štejejo za jemanje blaga v neposlovne namene, ki se po zakonu smatrajo za promet z blagom in so zato tudi obdavčeni (Roblek, 2000, str. 4). Vendar kot navaja Roblekova odgovor na to vprašanje ni tako ekspliciten in enostaven, zato je rešitev potrebno poiskati v bolj poglobljeni razlagi Zakona o davku na dodano vrednost (v nadaljevanju ZDDV)¹⁹⁶.

Najprej je treba povedati, da ZDDV določa, da so davek na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV) dolžne plačati osebe, ki samostojno opravljajo dejavnost (davčni zavezanci). DDV pa se plačuje od opravljenega prometa blaga in storitev za plačilo na ozemlju R Slovenije, kot to določa 3. člen navedenega zakona. Nadalje je v 4.1. členu ZDDV opredeljen promet blaga kot prenos lastninske pravice na opredmetenih stvareh, če ni s tem zakonom drugače določeno. V 2. odstavku istega člena pa so še taksativno določeni primeri, kaj se šteje za promet blaga, med ostalim pod točko 7. se nahaja tudi uporaba blaga davčnega zavezanca za

¹⁹⁵ Izguba blaga zaradi nezakonitih ravnanj tretjih oseb.

¹⁹⁶ Uradni list RS, št. 89/1998, 17/2000 OdI.US, 19/2000 OdI.US: U-I-39/99, 27/2000 OdI.US: UI 173/99, 66/2000 OdI.US: U-I-78/99-20, 30/2001, 82/2001 OdI.US: U-I-188/99-19, 67/2002.

neposlovne namene. Uporaba blaga za neposlovne namene pa je opredeljena v 5. členu istega zakona in šteje za tako uporabo primere, ko davčni zavezanec:

- **izvzame** blago, ki je del njegovih poslovnih sredstev in jih uporabi v zasebne namene ali za zasebne namene zaposlenih,
- **odtupi** blago brezplačno ali za zmanjšano plačilo,
- **uporabi** blago za druge namene kot za namene opravljanja dejavnosti.

Zakon torej vsebinsko določa v zgoraj navedenih okvirjih, kaj je promet blaga in kaj je uporaba za neposlovne namene, ki jo tudi šteje za promet blaga. Poleg tega je bil za izvajanje zakona sprejet in večkrat spremenjen Pravilnik o izvajanju davka na dodano vrednost (PZDDV) ¹⁹⁷, ki v 14. členu določa, da se primanjkljaj blaga šteje za jemanje blaga za neposlovne namene, razen v primeru višje sile in manjka. Vendar glede na to, da je v 4. členu ZDDV določeno, kaj je promet blaga in kaj se šteje za promet blaga, dikcija 14. člena PZDDV posega v samo vsebino ZDDV tako, da 4. člen ZDDV razširja, ker dodatno določa, da se za opravljanje prometa blaga šteje tudi primanjkljaj, s čimer je kršeno načelo legalitete. V 4.1. členu ZDDV je namreč celo izrecno določeno, da je le s tem zakonom in torej ne s katerikoli drugim zakonom, oziroma še toliko manj s pravilnikom kot podzakonskim aktom (ki sploh ne zavezuje davčnih zavezancev, saj se nanaša le na izvajanje zakona) mogoče določiti, kaj se šteje za promet blaga (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav).

Poleg tega, če izhajamo iz splošne opredelitve našega zakona in ob upoštevanju opredelitve neposlovne rabe v 5. členu 6. direktive EU, je predpogoj za obdavčljivost take rabe davčnega zavezanca, da ta promet nastane z ravnanjem v njegovi sferi. Torej z ravnanjem ali opustitvijo davčnega zavezanca ali z ravnanjem tretjega po krivdi davčnega zavezanca, kar z drugimi besedami pomeni, da davčni zavezanec s svojim ravnanjem oziroma z ravnanjem drugega, na katerega vpliva po svoji krivdi, povzroči porabo za poslovne namene (Roblek, 2000, str. 4). Torej zgolj in samo, če gre za tako ravnanje v sferi davčnega zavezanca, je možno šteti neposlovno porabo blaga davčnega zavezanca kot obdavčljivi promet in ne takrat, ko je porabo povzročila tretja neodvisna oseba s svojim ravnanjem. Kot vidimo iz omenjenega je lahko obdavčena le taka raba blaga, ki nastane z voljnimi ravnanji ali opustitvami v sferi davčnega zavezanca, česar pa pri protipravnem odvzemu ni.

Če še izhajamo iz 4.3. člena točka 2. ZDDV se šteje za promet tudi odvzem lastninske pravice na blagu s strani katere koli osebe na podlagi zakona¹⁹⁸. Po veljavni slovenski materialnokazenski zakonodaji (Kazenski zakonik RS) se s protipravnim odvzemom ne prenese lastninska pravica, kar mora davčni zavezanec dokazati s policijskim zapisnikom.

Torej, če se dokaže protipravni odvzem blaga davčnega zavezanca, ki je bilo nabavljeno za potrebe opravljanja samostojne poslovne dejavnosti davčnega zavezanca, je to neobdavčljiv

¹⁹⁷ Uradni list RS št. 4/99, 45/99, 110/99.

¹⁹⁸ Kot navaja *Roblekova*, taka opredelitev sploh ne bi bila potrebna, če 5.1. člen ZDDV ne bi upošteval samo ravnanja v sferi davčnega zavezanca pri porabi blaga za neposlovne namene (Roblek, 2000, str. 5).

promet, od katerega zavezancu ni treba plačati DDV¹⁹⁹, ker tako izgubo blaga ni moč šteti za neposlovno rabo oziroma promet po določbah ZDDV.

Po tej razlagi niti prevozniku ni potrebno upoštevati DDV-ja pri izplačilu odškodnine za stvar, ki je bila med prevozom ukradena, ker ga država ne more zaračunavati lastniku blaga²⁰⁰. V primeru, ko je lastnik blaga že plačal DDV, ga je seveda upravičen tudi terjati od države nazaj.

Za enkrat v sodni praksi ni moč zaslediti nobenega primera, ki bi obravnaval takšen primer, vendar upamo lahko, da se bo s prvim primerom potrdilo omenjeno razlago v korist davčnega zavezanca, saj je zavezanec že zaradi same tatvine prizadet in bi ga obremenitev z DDV le še dodatno prizadela ter mu oteževala opravljanje dejavnosti.

8.2. Odškodnina za poškodovanje blaga

Odškodnina za poškodovanje blaga se nadomešča po pravilih določenih v 25. členu CMR, ki glasi:

1. *V primeru poškodbe, bo prevoznik odgovoren za znesek, ki pomeni zmanjšanje vrednosti blaga, obračunan glede na vrednost blaga po 1., 2. in 4. odstavku 23. člena.*
2. *Odškodnina pa ne more presegati:*
 - a) *zneska, ki ga je treba plačati za popolno izgubo, če je cela pošiljka uničena;*
 - b) *zneska, ki ga je treba plačati za delno izgubo, če je poškodovan le del pošiljke.*

Kljub temu, da gre za na videz preprosto določbo, ni povsem jasno, kaj bi bilo zmanjšanje vrednosti, oziroma kako in po katerih kriterijih je treba ugotoviti vrednost blaga pred in po nastopu škode ter v kakšno korelacijo postaviti ti dve vrednosti, da bi dobili končni znesek škode, ki jo je prevoznik dolžan povrniti. Zmanjšano vrednost je mogoče izračunati na tri načine.

Prvič jo lahko izračunamo tako, da ugotovimo razliko med vrednostjo nepoškodovanega blaga v odpravnem kraju in vrednostjo poškodovanega blaga v namembnem kraju. Vendar je ta metoda vprašljiva, saj zaradi višjih vrednosti blaga v namembnem kraju kot tistih v odpravnem kraju, lahko pridemo do rezultatov, ki bi pokazali, da ni nobene škode in upravičenec bi ostal brez odškodnine (Pivka, 1982, str. 96).

¹⁹⁹ Po tej razlagi bi bilo treba razlagati tudi Zakon o davkih na motorna vozila (ZDMV), Uradni list RS, št. 52/1999.

²⁰⁰ Takšno stališče je zavzela Zavarovalnica Triglav d.d., ki se ne strinja s stališčem Davčne uprave, ker meni, da država na podlagi zakonskih določb ni upravičena zaračunavati DDV-ja in DMV-ja v primeru protipravnega odvzema. Dokler zadeva ne bo razčiščena in dokler bo država zaračunavala davek v takih primerih, bo moral nekdo nositi breme. Ali bo to prevoznik ali lastnik blaga pa je odvisno od njunih moči in poslovnih interesov.

Druga metoda, ki je najbolj logična in pravična, izhaja iz železniškega prava. Po tej metodi najprej izračunamo odstotek izgube vrednosti blaga v namembnem kraju, nato pa se odškodnino izračuna tako, da ta dobljeni odstotek pomnožimo z vrednostjo nepoškodovanega blaga v kraju in času prevzema za prevoz. Ne glede na enostavnost in zanesljivost te metode, jo CMR ne sprejema (Pivka, 1982, str. 96). Zanimivo pa je, da je bila ta metoda za izračun odškodnine zavrnjena na revizijski konferenci CMR leta 1972, zaradi njene kompliciranosti (Radionov, 2002, str. 290).

Zadnja metoda, po kateri lahko izračunamo zmanjšano vrednost je tista, kjer dobimo razliko med vrednostjo blaga v odpravnem kraju in ocenjeno vrednostjo poškodovanega blaga prav tako v odpravnem kraju (Pivka, 1982, str. 96). Pri tej metodi je najbolj dvomljivo hipotetično ocenjevanje vrednosti poškodovanega blaga v odpravnem kraju s strani npr. cenilca ali sodnega izvedenca v namembnem kraju. Kljub temu, da gre za arbitrarno in težko dokazljivo ocenjevanje vrednosti poškodovanega blaga, je ta metoda najhitrejša in najširše sprejeta.

Med popolno poškodbo blaga štejemo tudi primere, kjer pride do škode na enem delu pošiljke, ki predstavlja nedeljivo celoto v fizičnem ali ekonomskem smislu in povzroča razvrednotenje celote, zato je treba upoštevati celotno vrednost in vse transportne stroške. (Pivka, 1982, str. 97). Takšen primer zasledimo v sodbi OLG *Dsseldorf*, 28.5.1986, kjer je sodišče sklenilo, da bi bila delitev poškodovanih jagod od zdravih dražja od vrednosti blaga, zato gre za popolno poškodbo (Radionov, 2002, str. 291). Kot vidimo, gre za delno poškodbo takrat, kadar poškodovani del blaga nima nobenega učinka na ostali del pošiljke. Takrat je treba izračunu odškodnine upoštevati vrednost samo tega dela blaga in proporcionalni del transportnih stroškov (Hill and Messent, 195, str. 198). Pri tem pa je, kot navaja *Loewe* »treba presojati pojem zmanjšanja vrednosti objektivno in ne subjektivno, kar pomeni, če npr. pride do poškodbe dela stroja, ne more upravičenec zahtevati nadomestila glede na dejstvo, da za določen čas celoten stroj ne more delovati in da bo, ko dobi rezervni del, utrpel škodo, ki bo večja, kot so stroški tega rezervnega dela« (Pivka, 1982, str. 97). Se pravi, da upravičenec ne bo imel pravice zahtevati odškodnino za izgubljeni dobiček, zato ker ni mogel uporabljati stroja, ampak bo dobil nadomestilo na osnovi vrednosti rezervnega dela, izračunani po 1. in 2. odstavku 23. člena CMR ali na osnovi stroškov za popravilo poškodovanega dela.

Odškodnina za poškodovanje je prav tako omejena z najvišjim zneskom, kar pomeni, da v nobenem primeru ne more presegati zneska 8.33 SDR (25 zlatih frankov) na kilogram bruto teže blaga. Kljub tej omejitvi upravičencu pripadajo tudi drugi stroški, ki so nastali v zvezi s prevozom. V primeru, ko imajo posamezni deli iste pošiljke različne vrednosti, tako da eni presegajo 8.33 SDR, medtem ko je vrednost drugih pod tem omejitvenim zneskom, moramo izračunati višino omejitvenega zneska upoštevajoč skupno težo vseh poškodovanih delov (Clarke, 1997, str. 366; Pivka, 1982, str. 97). Pri tem razumemo kot del pošiljke posamezen tovorek (paket), ki se ponavadi pojavlja na tržišču kot samostojna enota. Zanimiv je primer, ko gre za stroj, ki je sestavljen iz več delov, ki so pakirani samostojno in med prevozom pride do poškodbo samo nekaterih delov. Takrat bomo lahko za obračun vzeli težo

posameznega poškodovanega dela le, če se ti deli pojavljajo na tržišču kot samostojne enote in če jih je mogoče samostojno nabaviti in zamenjati (Radionov, 2002, str. 292). Če niso izpolnjeni ti pogoji in poškodba vpliva na vrednost celega stroja, moramo kot osnovo za izračun omejitve odgovornosti prevoznika vzeti težo celega stroja, ker se v tem kontekstu ne more več govoriti o samostojni enoti. Kot navaja *Jakaša*, če na primer pride do razbitja vetrobranskega stekla na avtomobilu, ki se prevaža, prevoznik mora odgovarjati na osnovi teže celega avtomobila, ker gre za del, ki sestavlja enotno celoto (Radionov, 2002, str. 292).

Določila ZPPCP, ki govorijo o obsegu in višini odškodnine v primeru poškodbe stvari, ne odstopajo od določb CMR, razen v omejitvenem znesku, o katerem smo govorili v prejšnjem poglavju. Tako smatram, da bi bilo najbolje, da tudi v novem zakonu ohranimo sedanje besedilo.

8.3. Odškodnina za zamudo

V 23.5. členu CMR je določena obveza prevoznika, da mora v primeru zamude, če upravičenec dokaže, da je zaradi tega nastala škoda, plačati odškodnino za takšno škodo, ki pa ne more preseči zneska stroškov prevoza. Pogoj za to pa je, da upravičenec dokaže dejansko zamudo po zahtevah iz 19. člena CMR (Hill and Messent, 1995, str. 195) in da je škoda direktna posledica zamude²⁰¹. Gre za edini primer odškodnine, ki odstopa od načela odškodnine samo za resnične škode na blagu, saj gre v tem primeru za nadaljnjo premoženjsko škodo, ki je nastala zaradi zamude.

Največjo dilemo pri tej navidez enostavni določbi zasledimo v praksi v zvezi z vprašanjem, ali lahko k takšnim škodam prištejemo tudi škode na blagu, ki nastanejo zaradi zamude oziroma ali velja v primeru škode na blagu, ki je nastala v času zamude režim odškodnine po 23.5. členu CMR. Kot smo že predhodno omenili v poglavju 5.2.4. so mnjenja glede tega deljena tako v jurisdikciji kot v jurisprudenci. Kljub dvomnosti določbe je večina mnenj in sodb takih²⁰², ki zagovarja stališče, da je škoda zaradi zamude drugačne narave in ločena od škode, ki nastane zaradi poškodovanja blaga (Clarke, 1997, str. 231; Hill and Messent, 1995, str. 197; Pivka, 1982, str. 99), zato bi prevoznik moral odgovarjati za škode na blagu po določitih člena 23.1-4. CMR, ker gre dejansko za škodo, ki je nastala v času prevoza, v katerem obstaja njegova odškodninska odgovornost. Da gre za različne škode, potrjuje tudi razlaga *Hilla* in *Messenta*, ki pravita, da če izhajamo iz francoskega besedila konvencije, lahko ugotovimo, da je v 17.1. in 25. členu CMR uporabljen izraz »*avarie*«, ki pomeni fizično poškodbo stvari, medtem ko je v 23.5. členu CMR uporabljen izraz »*préjudice*«, ki predstavlja splošno škodo (Clarke, 1997, str. 230; Hill and Messent, 1995, str. 197).

²⁰¹ To so škode zaradi padca cen blaga ali povečanja davčnih stopenj v času zamude, škode zaradi pogodbenih kazni, izgubljene ali pričakovane provizije itd. (Pivka, 1982, str. 98).

²⁰² Sodbe *Cass.*, 5.12.1989; *BGH.*, 15.10.1992; *OGH.*, 15.2.1979.

Takšen odgovor pa sproži novo vprašanje, in sicer ali lahko upravičenec kumulira odškodnino zaradi zamude in odškodnino zaradi poškodovanja blaga. Tudi glede tega vprašanja ni enotnega mnenja, vendar menim, da je upravičeno mnenje večine, ki pravi, da je upravičenec pretrpel dve škodi po različnih pravnih osnovah in mu zato pripada odškodnina tako za eno kot za drugo škodo, ne glede na to, ali je škoda na blagu nastala v vzročni zvezi z zamudo (Clarke, 1997, str. 231; Pivka, 1982, str. 100). Drugače in nesporno je samo, da odškodnine zaradi zamude ni mogoče kumulirati z odškodnino zaradi popolne izgube blaga (Pivka, 1982, str. 100). V takem primeru je upravičenec upravičen samo do odškodnine za izgubljen blago po 23.1.-4. členu CMR. Če pa pride do popolne izgube samo dela tovora, medtem ko je drugi del izročen z zamudo, je treba škodo na prvem delu tovora nadomestiti po 23.1.-4. členu CMR, škodo zaradi zamude drugega dela tovora pa po 23.5. členu CMR²⁰³ (Radionov, 2002, str. 285).

Kot smo že rekli, višina odškodnine zaradi zamude ne more presegati transportnih stroškov, lahko pa stranke v pogodbo vključijo penale (pogodbena kazen) za zamudo pri izročitvi. Vendar tudi v takih primerih, npr. v sodbi *OLG München*, 26.6.1985 je bilo sklenjeno, da je taka pogodbena določba nična, če ni z zamudo nastala konkretna škoda. Podobno navajata *Glöckner* in *Theunis*, da je pogodbena klavzula, ki določa penale brez dokazane škode in brez zgornje meje, nična na temelju člena 41. CMR (Radionov, 2002, str. 285).

V ZPPCP je odškodnina v primeru zamude nekoliko širša. V prvem delu, ko upravičenec dokaže škodo, ki jo utrpel zaradi zamude, se določbe ujemajo z določbami CMR konvencije. Razlika je le v tem, da je znesek omejen na dve voznini, kar je tudi smiselno glede na nizke tarife v domačem prevozu. Odstopanje pa se pojavi v 100.3. členu ZPPCP oziroma v drugem delu določb, ki jih CMR ne pozna. Po teh določbah je prevoznik dolžan plačati odškodnino (1/10 voznine za vsak dan zamude, vendar največ do 1/3 celotne voznine) zaradi zamude tudi, če upravičenec ne dokaže, da mu je zaradi zamude nastala škoda, in tudi takrat, kadar se ugotovi, da je zaradi zamude imel kakšno korist (Pivka, 1982, str. 101). Z drugimi besedami zadostuje, da upravičenec samo dokaže prekoračitev izročitvenega roka in koliko dni je bil prekoračen ta rok. S to določbo je naše cestno pravo usklajeno z železniškim in ne z cestnim mednarodnim pravom, kar ni sprejemljivo in zato bi bilo treba to določbo v novem zakonu izpustiti.

8.4. Odškodnina za ostale stroške

Poleg vrednosti izgubljenega ali poškodovanega blaga je prevoznik dolžan v primeru izgube ali poškodbe tovora povrniti še »stroške voznine, carine in druge stroške nastale v zvezi s prevozom blaga«, kar določa 23.4. člen CMR. Temelj ureditve po CMR za primer izgube ali poškodbe tovora predstavlja tako obveznost prevoznika za povrnitev škode na samem tovoru kot za povrnitev stroškov z zvezi s prevozom. V primeru stroškov gre za točno naštet

²⁰³ Enako v sodbi *OLG Hamburg*, 14.11.1985.

stroške, ki nastanejo v zvezi s prevozom in ne za stroške, ki nastanejo kot posledica prevoza ali škode. Mišljeni so torej stroški, ki so redni pri vsakem prevozu, ne glede na to, ali dejansko pride do škode ali ne. Te stroške v zvezi s prevozom je prevoznik dolžan povrniti tako v primeru popolne škode ali izgube, kot v primeru delne škode ali izgube, vendar v slednjem primeru le v sorazmernem delu izgubljenega ali poškodovanega tovora. Pri tem pa je zelo pomembno, da prevoznik teh stroškov ne more omejiti po višini po 23.3. členu CMR, saj je po njem predvidena omejitev le za škodo, ki nastane na samem tovoru (Hill and Messent, 1995, str. 190). Ker ni omejitev po višini pri teh dodatnih stroških, vsekakor ni mišljeno, da bodo predstavljali bistveni del škode, ki jo je dolžan povrniti prevoznik, kar kaže na pravilnost stališča po ozkem tolmačenju 23.4. člena CMR²⁰⁴. Na to nas napoti že sama beseda stroški (*charges*), saj morajo določeni stroški, ki so v zvezi s prevozom dejansko nastati, da bi sploh lahko padli pod 23.4. člen, zato prevoznik po tem členu nikakor ne more biti odgovoren za izgubljeni dobiček (Clarke, 1997, str. 370; Hill and Messent, 1995, str. 192).

Praksa sodišč in jurisprudenca kaže na to, da tolmačenje te določbe ni povsem enotno. Najprej je treba povedati, da se določba nanaša na vse tiste stroške, ki so nastali po predaji blaga na prevoz, ker so vsi predhodno nastali stroški vračunani že v vrednosti blaga. Vendar kot pravilno navaja *Heuer* se morajo v primeru, ko pošiljatelj poravna določene obveze vnaprej, zaradi olajšanja prevoza in poenostavljanja carinskih formalnosti, takšni stroški nadomestiti po določbi 23.4. člena CMR²⁰⁵ (Radionov, 2002, str. 273).

Glede voznine gre zaključiti, da je prevoznik dolžan povrniti voznino, če je odgovoren za izgubo ali poškodbo. Moral bo povrniti tudi morebitne stroške drugega prevoznika, ki bo do konca izvršil prvotni prevoz, če ga prvi prevoznik sam ni več sposoben opraviti²⁰⁶ (Hill and Messent, 1995, str. 189).

Pri opredelitvi pojma carine so nastajale določene nejasnosti. V angleškem besedilu CMR se uporablja beseda »*Custom duties*«, ki pomeni carino in ne zajema morebiti tudi trošarine²⁰⁷ in davka na dodano vrednost, saj bi to moralo biti sicer posebej navedeno, oziroma bi bil uporabljen pojem "Duties" (davki) namesto "Custom duties"²⁰⁸ (Clarke, 1997, str. 369; Hill and Messent, 1995, str. 189 in 190). Na podlagi posebne zakonske določbe v posameznih državah je carinska uprava v določenih primerih pooblaščen, da pobira tudi davke, kot so trošarina, davek na dodano vrednost in davek na motorna vozila in zato prihaja do zmotnih mišljenj, da so ti davki carine.²⁰⁹ Na tem mestu je primerno opozoriti še, da so določbe o

²⁰⁴ Tako tudi *Pivka* navaja, da se stroški, ki so posledica poškodovanja (npr. povratni transport in ekspertiza) stroški, ki bremenijo upravičenca in se ne obravnavajo po 23.4. členu CMR (*Pivka*, 1982, str. 97).

²⁰⁵ Tako tudi v sodbi *OLG Hamburg*, 7.11.1985.

²⁰⁶ Sodba *Arrond. Hauge*, 18.2.1969.

²⁰⁷ V sodbi *Okrožnega sodišča v Mariboru II Pg 131/2000* je bilo sprejeto, da trošarina ni strošek v zvezi s prevozom.

²⁰⁸ Tako stališče je bilo zavzeto tudi v sodbi *Buchanan: Court of Appel (1977) in House of Lords (1978)*.

²⁰⁹ Da ne moremo pod pojem carina šteti tudi trošarine oziroma drugih davkov je jasno razvidno iz tega, da sta tako carina, kot trošarina urejena vsak v svojem zakonu (Zakon o trošarinah-ZTro, Uradni list RS, št. 84/1998,

omejitvi prevozniške odgovornosti in enotna ureditev njegove odgovornosti v mednarodnem prevozu nasploh posledica dejstva, da prevoznik zaradi narave svoje dejavnosti, ko prevažajo blago različnih vrednosti in lastnosti ter je pri izvedbi mednarodnega prevoza podvržen različnim pravnim sistemom, ne more oceniti višine in obsega svoje odgovornosti za primer kršitve prevozne pogodbe. Z ureditvijo odgovornosti po CMR pa lahko prevoznik predvideva, kako bi utegnil odgovarjati ob kršitvi prevozne pogodbe.²¹⁰ Gre torej le za znesek carine, kar je tudi logično, saj se carina zaračuna zaradi prevoza oziroma posledično uvoza, to je zaradi prehoda državne meje, medtem ko se trošarina in davek na dodano vrednost zaračunata zaradi prenosa lastninske pravice. Pri carini je treba opozoriti, da je v primeru, ko pride do plačila carine zaradi kraje med tranzitom popolnoma drugačen. Takrat pri plačilu carine ne gre za stroške, ki običajno nastanejo med prevozom, ampak za stroške, ki so nastali izključno zaradi kraje oziroma za nadaljnjo škodo, ki ni zajeta s tem členom²¹¹ (Hill and Messent, 1995, str. 189; Radionov, 2002, str. 280).

Največ dvomov pri tolmačenju te določbe pa je sprožila formulacija besedila, po katerem poleg voznine in carine obstaja obveza za nadomestilo tudi »drugih stroškov v zvezi s prevozom blaga«. Zanimivo je, da lahko med prvimi sodbami, ki so obravnavale to vprašanje zasledimo zagovarjanje stališča, da se na osnovi 23.4. člena CMR morajo nadomestiti stroški vračanja blaga, ponovnega zmrzovanja, skladiščenja ter ekspertize, pa čeprav so ti stroški nastali kot posledica škodnega dogodka in ne kot posledica prevoza v normalnih okoliščinah²¹² (Hill and Messent, 1995, str. 193; Radionov, 2002, str. 275). Takšno stališče je popolnoma nasprotno stališču zastopanemu v pravni teoriji, kjer se je od nastanka konvencije zagovarjalo ozko tolmačenje te določbe. V večini ostalih sodb, kot je npr. sodba *BGH*, 13.2.1980, pa so sodišča menila drugače, in sicer da »stroške v zvezi s prevozom« definiramo kot tiste, ki nimajo svojega vzroka v kakšnem od škodnih dogodkov, za katere prevoznik odgovarja na osnovi 17.1. člena CMR (Hill and Messent, 1995, str. 193). Se pravi, da ima upravičenec pravico samo do nadomestila stroškov, ki so povezani s prevozom in ne tudi do dodatnih stroškov, ki so nastali kot posledica poškodbe ali izgube blaga. Tako med te stroške ne spadajo izgubljeni dobiček, pogodbene kazni, škoda zaradi izgube trga, stroški za ugotavljanje škode, stroški čiščenja itd. (Clarke, 1997, str. 373), saj nekateri med njimi sploh niso stroški in nič od tega ni nastalo v zvezi s normalnim prevozom. Podobno tudi med »druge stroške v zvezi s prevozom« ne moremo šteti stroškov trošarine in davka na dodano vrednost (Clarke, 1997, str. 373; Hill and Messent, 1995, str.

57/1999, 33/2001, 99/2001, 5/2002 in Carinski zakon, Uradni list RS, št. 1/1995, 28/1995, 32/1999, 40/1999, 59/2002). Gre seveda za popolnoma različni dajatvi, ki izhajata iz različnih osnov: Carinski zakon ureja carino, kot dajatev, ki je posledica uvoza/izvoza, ZTro pa določa, da je trošarina davek, ki se zaračuna v primeru sprostitev določenih proizvodov v promet v RS. Podobno velja tudi za davek na dodano vrednost.

²¹⁰ Že sam znesek trošarine lahko npr. presega vrednost celega tovara za sto in več odstotkov in se razlikuje od države do države. Ta strošek zato bremeni pošiljatelja oziroma lastnika blaga in je del njegovega poslovnega rizika (Dolničar, 2002, str. 12).

²¹¹ Sodbi *App. Douai*, 19.6.1981 in *LG Köln*, 17.10.1986.

²¹² Sodba *BGH*, 3.7.1974. Tako stališče so sodišča zavzemala tudi kasneje v sodbah *BGH*, 6.7.1979; *OLG Dsseldorf*, 14.7.1983; *App. Paris*, 30.3.1973.

193), kadar jih država obračuna zaradi domneve, da je bila opravljena prodaja blaga v primeru tatvine blaga, saj se ti stroški zaračunajo zaradi prodaje blaga, ne pa zaradi prevoza.

Kljub temu, da je predvsem v preteklosti prihajalo do nesoglasij in nasprotujočih si stališč v sodni praksi, lahko danes rečemo, da sodna praksa in teorija zavzemata enotno stališče, da se stroški, kazni in druge dajatve, ki nastanejo kot posledica škodnega dogodka na blagu ne morejo nadomestiti na temelju 23.4. člena CMR, ker so s tem členom zajeti samo stroški, ki nastanejo in izhajajo izključno iz normalno opravljenega prevoza.

V 100.2. členu ZPPCP je podobno kot v CMR določeno, da mora prevoznik v primeru izgube ali poškodbe, pošiljatelju povrniti plačano prevoznino in druge, pri prevozu nastale stroške. V ZPPCP je tako za razliko od CMR izpuščena carina, kar je tudi razumljivo, saj gre za domači transport, glede pomena »drugih pri prevozu nastalih stroškov«, pa bi se moralo slediti stališču zavzetem v mednarodni sodni praksi, ki je pri razlagi 23.4. člena CMR dokaj obsežna in v zadnjem desetletju tudi enotna. Torej bo tudi po ZPPCP prevoznik odgovoren le za tiste stroške, ki bi nastali pri vsakem rednem prevozu.

8.5. Zamudne obresti

V 27. člen CMR določa tudi 5% zamudne obresti, ki jih lahko uveljavlja upravičenec od prevoznika poleg odškodnine in sicer od trenutka, ko upravičenec postavi odškodninski zahtevek²¹³ na prevoznika, če ni zahtevka, pa od trenutka začetka sodnega postopka (Clarke, 1997, str. 374; Hill and Messent, 1995, str. 204). Torej od vložitve tožbe²¹⁴. Če se zahtevek postavi v tuji denarni enoti, se preračuna v domačo denarno enoto na dan plačila.

Torej gre za obresti, ki so fiksno določene s CMR, kar pomeni, da se v tem primeru, kadar bo odločalo slovensko sodišče ne uporablja stopnja zakonitih zamudnih obresti po OZ. Opozoriti je treba, da se določba 27. člena nanaša le na IV. poglavje CMR in torej le na zahtevke upravičenca do prevoznika, kar pomeni, da se v nasprotnem primeru, ko ima prevoznik kakšen zahtevek do upravičenca (npr. za plačilo voznine) uporabijo v Sloveniji določbe OZ o zakonitih zamudnih obrestih.

Določilo 27. člena CMR, ki določa zamudne obresti, pa izrecno ne določa ali se v primerih naklepnega oziroma hudo malomarnega ravnanja v skladu z 29. členom CMR upošteva 5% obrestna mera zamudnih obresti ali zamudna obrestna mera po nacionalni zakonodaji. V zvezi s tem problemom je možno zavzeti dve nasprotni stališči. Prvo stališče je, da določilo o zamudnih obrestih predstavlja določeno omejitev odgovornosti prevoznika. Prevoznik je

²¹³ Kakšen mora biti odškodninski zahtevek določa 32.2. člen CMR. Predvsem se zahteva, da je zahtevek v pisni obliki, ker usten zahtevek ni merodajen.

²¹⁴ Zakon o pravdnem postopku (Uradni list RS, št. 26/1999, 83/2002 Skl.US: U-I-21/02-6, 96/2002), 179 člen: "Pravdni postopek se začne s tožbo."

namreč dolžan v primeru zamude z izpolnitvijo svoje odškodninske obveznosti povrniti tudi 5% zamudne obresti. V obzir pa je treba vzeti tudi dejstvo, da se 29. člen CMR nanaša na celotno IV. poglavje CMR (čl. 17-29), torej tudi na določbe čl. 27. Po tem razmišljanju lahko torej zaključimo, da ima upravičenec v primeru naklepnega ali hudo malomarnega ravnanja prevoznika možnost zahtevati zamudne obresti po stopnji, ki jo določa nacionalno pravo²¹⁵ (Clarke, 1997, str. 378; Hill and Messent, 1995, str. 209). Drugo razmišljanje pa gre v smeri, da čl. 27 ne govori o omejitvi prevoznikove odgovornosti temveč, da uvaja v CMR enotno 5% stopnjo zamudnih obresti. To pa je treba razlagati v duhu preambule CMR, iz katere je razvidno, da je bil namen piscev CMR v standardizaciji in poenotenju določil prevozne pogodbe, s posebnim poudarkom na poenotenju določil o prevoznikovi odgovornosti. S tega vidika je bila enotna 5% obrestna stopnja uvedena zaradi enotnega obravnavanja prevoznikov in ne zaradi omejevanja prevoznikove odgovornosti, kar pomeni, da določbe čl. 29 ne pridejo v poštev²¹⁶.

8.6. Pogodbena sprememba višine odškodnine

Kot smo videli je prevoznikova odgovornost omejena z določili 23. in 25. člena CMR po obsegu in višini. Vendar konvencija CMR dopušča upravičencu, da se na dva načina izogne tem omejitvam²¹⁷, kljub sicer kogentnemu sistemu določb o odgovornosti za škodo.

8.6.1. Deklaracija vrednosti blaga

V 24. členu CMR je določeno, da:

»Pošiljatelj lahko proti dogovorjenemu doplačilu deklarira v tovorni list vrednost blaga, ki presega mej,o postavljeno v tretjem odstavku 23. člena in in v takem primeru bo znesek deklarirane vrednosti nadomestil to omejitev.«

S tem je pošiljatelju omogočeno²¹⁸, da spremeni mejo odškodnine v višini 8,33 SDR/kg bruto teže blaga določene v 23.3. členu CMR in jo tako prilagodi svojim konkretnim

²¹⁵ V Angliji (sodba *Islander Trucking* iz leta 1984) je bilo sprejeto stališče, da ima upravičenec v primeru namernega nepravilnega ravnanja možnost uveljavljati višje obresti, kot pa jih določa CMR, saj je povsem jasno, da določba o 5% zamudnih obrestih deluje kot omejitev prevoznikove odgovornosti (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav, d.d.).

²¹⁶ Dr. F.G.M. Smele, "Dutch case law on Art. 29 CMR" v *European Transport Law 2000* pa predstavlja najnovejše belgijsko stališče, da je zapis 5% obrestne mere v CMR v funkciji unifikacije in ne omejitve prevoznikove odgovornosti (interni zapisi Zavarovalnice Triglav, d.d.).

²¹⁷ Omeniti je treba, da je takšna sprememba višine odškodnine praviloma izključena iz prevoznikovega zavarovalnega kritja. Prevoznik pa ponavadi lahko razširi zavarovalno kritje tudi za take primere, ko o tem obvesti zavarovalnico in plača za to dodatno premijo.

potrebam oziroma da zaščiti svoj interes²¹⁹. Ponavadi gre za znesek, ki predstavlja vrednost konkretnega blaga, seveda pa to ni nujno, saj bo ta znesek odvisen tudi od pogajalskih pozicij, konkretnih interesov in ekonomske upravičenosti. Treba je poudariti, kot navaja *Loewe*, da ta znesek ne pomeni pravice do izplačila pavšalne odškodnine ali do odškodnine, ki bi zajemala tudi izgubljeni dobiček ali drugo škodo, npr. zaradi zamude, temveč samo povečanje zgornje meje odškodnine za izgubo ali poškodovanje blaga (Hill and Messent, 1995, str. 199 in 200; Pivka, 1982, str. 102). Vsekakor pa po tej določbi ni dopustna in veljavna deklaracija zneska, ki bi bil nižji od zneska izračunanega po 23.3. členu CMR (Hill and Messent, 1995, str. 199).

Plačilo povišane voznine po mnenju večine avtorjev in prakse, ni pogoj za obstoj in delovanje take dogovorjene klavzule, ampak le pravica prevoznika, da lahko zahteva takšno plačilo (Clarke, 1997, str. 377; Hill and Messent, 1995, str. 200; Pivka, 1982, str. 102). Po drugi strani pa je v praksi zelo težko določiti, ali je bila povečana cena zahtevana oziroma plačana in ali bi bili stroški enaki brez take deklaracije (Pivka, 1982, str. 102). Vprašanje pa je, ali bi bilo to prevozniku danes, ko je konkurenca med prevozniki velika in ponudba presega povpraševanje, sploh mogoče doseči.

Za razliko od povišanja voznine, pa je vnos te klavzule v tovorni list s strani pošiljatelja nedvomno pogoj za njeno veljavo. Takšno stališče zagovarja večina teoretikov in sodnih odločb (Clarke, 1997, str. 376; Hill and Messent, 1995, str. 199).

Določbe 101. člena ZPPCP so zelo podobne tistim iz 24. člena CMR. Z vnosom deklaracije večje vrednosti stvari prevoznik odgovarja za škodo, ki nastane zaradi izgube ali poškodbe stvari, do navedenega zneska in odškodnine ne omejuje več znesek iz 100.1 člena ZPPCP. Za veljavnost deklaracije ni nujno, da je vnesena v tovorni list, kot zahtevajo določila CMR, ampak mora biti navedena v pogodbi. Kot izhaja iz zakona in kot navaja *Pivka*, se lahko deklaracija napravi samo v sporazumu s prevoznikom, in sicer pisno ali ustno (Pivka, 1982, str. 104), kar bo seveda težko dokazljivo, zato je za pošiljatelja vsekakor bolje, če to deklaracijo potrdi v pisni obliki. S pisno obliko pošiljatelj izjavlja, da zahteva odgovornost v večjem znesku od zakonsko predvidenih omejitev ter točno definira ta znesek, prevoznik pa potrjuje, da je seznanjen s povečanjem odgovornosti ter tako lahko zaračuna višjo voznino in prijavi razširitev zavarovalnega kritja za svojo odgovornost zavarovalnici. Po določbah našega zakona je jasno določeno, da deklaracija ni pogojena z višjo voznino, ampak je prevozniku dana pravica, da poveča voznino, kar danes celo predstavlja modernejšo določbo v primerjavi s CMR.

²¹⁸ V francoski sodbi *Cass., 12.10.1981* je bilo sklenjeno, da ta določba nikakor ne pomeni obveze prevoznika, da mora o tej možnosti seznaniti pošiljatelja, če gre npr. za blago visoke vrednosti, ampak da je to dolžnost njegovega špediterja (Clarke, 1997, str. 375; Hill and Messent, 1995, str. 199).

²¹⁹ Po drugi strani pa se lahko uporabi za odpravo pravnih težav, ki nastajajo v državah, ki niso pristopile k protokolu konvencije, ampak so tako zadržale original besedilo (Hill and Messent, 1995, str. 199).

8.6.2. Deklaracija posebnega interesa

V primeru, da pošiljatelj želi zaščititi svoje interese v še večjem obsegu, kot je to mogoče na osnovi 24. člena CMR, ima na razpolago 26. člen CMR, ki glasi:

*»1. Pošiljatelj lahko, proti dogovorjenemu doplačilu, določi znesek posebnega interesa pri pošiljki za primer izgube, poškodovanja ali prekoračitve določenega roka z vnosom takega zneska v tovorni list.
2. Če je bil deklariran poseben interes za izročitev, se lahko zahteva odškodnina za nadaljno izgubo ali dokazano škodo do zneska deklariranega interesa, neodvisno od odškodnine po členu 23., 24. in 25.«*

Na osnovi tega člena in deklaracije posebnega interesa ima upravičenec pravico od prevoznika zahtevati vsako dokazano škodo (po višini in obsegu), za katero po CMR sicer ni odgovoren, če je nastala kot posledica konkretnega prevoza, vendar največ do višine deklarirane zneska. Tukaj ne gre za povišanje najvišjega zneska odgovornosti prevoznika, ampak se s to določbo odpira možnost za povračilo celotne »posledične« škode, katere v običajnih primerih na osnovi konvencije CMR ne more zahtevati (Clarke, 1997, str. 375). Ker pa, kot navaja *Loewe*, takšne škode niso opredeljene v konvenciji, je treba posledično škodo povrniti po pravilih pristojnega sodišča oziroma nacionalnega prava (Clarke, 1997, str. 375; Hill and Messent, 1995, str. 201). V primeru uporabe slovenskega prava, se bodo v tem primeru uporabile splošne določbe OZ, saj ZPPCP sploh ne predvideva možnosti deklaracije posebnega interesa. Pošiljatelj bo lahko uveljavljal vso škodo, ki je priznana po splošnih odškodninskih pravilih OZ, predvsem gre za uporabo določil 266. člena OZ, po katerih lahko upnik zahteva navadno škodo in izgubljen dobiček, ki bi ju dolжник moral pričakovati ob sklenitvi pogodbe. Ker lahko upnik po 31. členu CMR začne sodni postopek proti prevozniku tako v državi, kjer ima prevoznik sedež, kot v državi prevzema ali izročitve tovora, lahko pričakujemo, da bo v primeru take deklaracije tožil tam, kjer je zanj v konkretnem primeru najugodnejše.

Kot pri deklaraciji vrednosti blaga je tudi tukaj vnos zneska posebnega interesa v tovorni list konstitutivnega pomena (Clarke, 1997, str. 376; Hill and Messent, 1995, str. 199; Pivka, 1982, str. 104). To potrjuje, da je prevoznik s tem seznanjen in da se s tem strinja ter da ima pravico zahtevati višjo voznino. Torej, če ni zapisa v tovrnem listu ali če ni tovrnega lista, upravičenec nima možnosti drugače dokazovati, da je določil znesek posebnega interesa (Pivka, 1982, str. 102).

Nekoliko nejasno in dvomno pa je pri tej deklaraciji, ali se z njo prekriva tudi deklaracija vrednosti blaga. Na primer *Nick-Lanzova* pravi, da gre za deklaracijo, ki sta neodvisni druga od druge, saj deklaracija vrednosti postavlja samo višjo mejo odškodnine pri škodi na blagu, medtem ko deklaracija o interesu odpravlja omejitve glede obsega odškodnine po 23. členu CMR, zato ima učinek višjega odškodninskega zneska samo pri odškodnini zaradi zamude (Pivka, 1982, str. 104). Drugačno stališče zagovarja *Bassedow*, ki pravi, da je vnašanje obeh

deklaracij v tovorni list pretirani formalizem in da je to neupravičeno zahtevati od pošiljatelja (Radionov, 1982, str. 322).

Skratka gre za institut, ki na nek način ruši temeljni namen konvencije in katerega uporaba je v praksi relativno redka, saj lahko upravičenec doseže podoben učinek s sklenitvijo kargo zavarovanja, ki je zanj vsekakor enostavnejše²²⁰ in kakor bomo videli v nadaljevanju primerneje.

Kot smo že omenili, po našem zakonu pošiljatelj nima te možnosti, zato tudi ni problemov v zvezi s tem. Glede na to, da bi morali v bližnji prihodnosti obogatiti našo zakonodajo z novim zakonom na tem področju in glede na možnost, da bo zakonodajalec sledil konvenciji, lahko predlagam, da naj to ne stori dobesedno na tem mestu, ampak naj uporabi boljšo *Loewejevo* formulacijo 26.2. člena CMR »Če je bil deklariran poseben interes za izročitev, se lahko zahteva odškodnina..., ki presega meje predvidene v členu 23., 24. in 25« (Radionov, 2002, str. 321). S tem bi preprečili nejasnosti in številne razprave o prekrivanju deklaracije vrednosti in deklaracije posebnega interesa, oziroma bi takoj podali jasno določbo, ki ne bi sprožila dvomov.

8.7. Izguba pravice za omejitev odgovornosti

29. člen CMR:

»1. Prevoznik ne bo imel pravice sklicevati se na določbe tega poglavja, ki izključujejo ali omejujejo njegovo odgovornost ali prevračajo dokazno breme, če je škoda povzročena z njegovim namernim nepravilnim ravnanjem ali zaradi take napake na njegovi strani, ki se po pravu pristojnega sodišča ali razsodišča, šteje za enako namernemu nepravilnemu ravnanju.«

Določba 29. člena CMR je ena izmed najpomembnejših določb konvencije, vendar je hkrati zaradi zelo splošnega besedila tudi ena izmed najbolj problematičnih, kadar gre za njeno interpretacijo in uporabo v praksi. Člen 29. CMR se nanaša na IV. poglavje konvencije (17.-29. člen) in določa, da se prevoznik ne more sklicevati na določbe tega poglavja, ki izključujejo ali omejujejo njegovo odgovornost in ki prevajajo dokazno breme²²¹ (Hill and

²²⁰ Več o tem v naslednjem poglavju.

²²¹ Glede pomena besede "damage", ki se uporablja v tem delu besedila je treba povedati, da angleško besedilo CMR skozi celotno konvencijo uporablja to besedo tako za fizično poškodbo kot za škodo kot celoto. Prav zaradi tega prihaja do dvoma, ali je v 29. členu mišljena le fizična poškodba ali pa vsa škoda, za katero je prevoznik odgovoren. Če izhajamo iz francoskega besedila, ki v 29. členu uporablja besedo "dommage", sicer pa v CMR, kadar gre za fizično poškodbo vedno uporablja besedo "avarie", ne more biti več dvoma, da je na tem mestu tudi z angleško besedo "damage" mišljena kakršnakoli škoda, ki jo sicer priznava CMR in ne le fizična poškodba. To pa nam potrjuje tudi dejstvo, da se 29. člen nanaša na celotno IV. poglavje CMR in prevozniku jemlje večino zaščite, ki bi mu bila sicer dana po CMR, kar pomeni, da gre 29. člen vsekakor široko tolmačiti.

Messent, 1995, str. 208). Še vedno pa se uporabljajo določbe 23.1. člena²²² in 2. CMR, ki določajo obseg odgovornosti za škodo (Clarke, 1997, str. 378; Hill and Messent, 1995, str. 208). Enako velja določba 29.1. člena CMR tudi takrat, kadar namerno nepravilno ravnanje stori predstavnik ali uslužbenec prevoznika ali katera druga oseba, ki je za prevoznika izpolnjevala prevozno pogodbo (Pivka, 1982, str. 106).

Postavljanje ločnice med obnašanjem prevoznika, zaradi katerega izgubi beneficije predvidene v IV. poglavju konvencije in obnašanjem, po katerem zadrži vse predvidene beneficije, se je v praksi izkazalo za zelo zahtevno nalogo. Problem izvira iz preveč splošne formulacije »napake...«, ki naj bi bila izbrana zaradi dejstva, da edino takšen zapis ustreza vsem pravnim sistemom, kjer velja CMR (Pivka, 1982, str. 105). Vprašanje pa je, katera je tista napaka, ki je podobna naklepu. Presoja je torej prepuščena svobodni oceni sodnikov, ki imajo v različnih pravnih sistemih različne definicije elementov potrebnih, da lahko določeno obnašanje enačijo z naklepom. Za razjasnitev te problematike moramo najprej razrešiti, kaj je bilo mišljeno s takim zapisom s strani avtorjev konvencije, nato pa kako je bila ta določba razložena in uporabljena v praksi.

V CIM konvenciji, ki predstavlja osnovo besedila CMR je na tem mestu zapisano »naklep ali huda malomarnost« (*dol ou faute lourde*), kar kaže, da je to eno izmed redkih mest kjer CMR konvencija ni sledila CIM. Tak zapis ni bil sprejet s strani piscev CMR, ker vsi pravni sistemi ne poznajo različnih stopenj malomarnosti (Clarke, 1997, str. 380; Hill and Messent, 1995, str. 210). Iz analize konvencij, ki so bile v veljavi v času nastajanja CMR konvencije, lahko ugotovimo, da je predmetna določba dobesedno sledila besedilu 25. člena Varšavske konvencije iz leta 1929, ki ureja zračni prevoz (Hill and Messent, 1995, str. 210)²²³. Zato je treba pri razlagi 29. člena CMR, kot navaja *Loewe*, izhajati iz pravne prakse v zračnem pravu, kjer za stopnjo malomarnosti velja načelo rimskega prava »*culpa lata dolo aequiparatur*« (huda malomarnost se izenačuje z naklepom) (Radionov, 2002, str. 295). Kljub tej preprosti rešitvi, lahko zasledimo nasprotna stališča pri drugih avtorjih in v sodni praksi ter zaključimo, da temu ni tako, saj če bi avtorji konvencije želeli dati tako rešitev, ne bi vnesli to svobodnejšo in na nek način modernejšo formulacijo, ampak bi določbo prepisali direktno iz CIM konvencije in rezultat bi bil enak.

Tako natančni definiciji so nasprotovali tudi predstavniki francoske delegacije, ki je sodelovala pri pisanju besedila konvencije z argumentom, da v njihovem pravu ne obstaja distinkcija med hudo (*faute lourde, culpa lata*) in lahko malomarnostjo (*faute légère, culpa levis*) ter da naklep pomeni *dolus directus* in se z njim lahko izenačuje samo najblažja oblika namernega ravnanja - *dolus eventualis*²²⁴ (Radionov, 2002, str. 296). Zanimivo pa je, da

²²² Sodba *Paris*, 22.4.1992.

²²³ Originalno besedilo Varšavske konvencije je bilo kasneje spremenjeno s Haškim protokolom in glasi: "Z namenom povzročiti škodo ali povsem brezbrizno in z zavestjo, da bo škoda verjetno nastala" (done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result).

²²⁴ Kot razlagata Filipović in Basedow je namerno tisto obnašanje, pri katerem povzročitelj deluje z direktnim namenom, da povzroči škodo (*dolus specialis*), ko deluje brezobzirno vedoč, da bo škoda nastala (*dolus principalis*) ter kadar deluje s spoznanjem, da lahko nastane škoda in ostane pasiven (*dolus eventualis*)

lahko prav v številni francoski sodni praksi²²⁵ zasledimo nasprotno stališče, ki zagovarja izenačevanje hude malomarnosti z naklepom (Hill and Messent, 1995, str. 210; Pivka, 1982, str. 105). Iz primerjalnega pregleda lahko ugotovimo, da je bilo enako stališče zavzeto tudi v nemškem, avstrijskem, švicarskem, italijanskem in španskem pravu. Drugačno in nasprotno stališče zavzemajo belgijska in nizozemska sodišča, saj ne poznajo ravnanja enakega naklepu (Clarke, 1997, str. 392; Hill and Messent, 1995, str. 211; Pivka, 1982, str. 106). Takšno stališče je zelo strogo, saj prevoznik le težko dokaže naklep s strani prevoznika, za razliko od hude malomarnosti, kjer dokazuje zavestno nepravilno ravnanje prevoznika²²⁶ (Hill and Messent, 1995, str. 211). Že tako je sicer upravičencu težko izkoristiti ugodnosti, ki jih nudi 29. člen, saj so vsi dokazi v rokah prevoznika²²⁷ (Clarke, 1997, str. 378-397). Z uporabo takšnega stališča je prevoznik v nekaterih državah blažje tretiran, saj uporaba 29. člena CMR praktično nikoli ne pride v poštev²²⁸, kar pa vsekakor ni bil namen avtorjev konvencije. Tudi dejstvo, da je v 29. členu CMR predvideno ravnanje, ki ga sodišče enači z naklepom, govori o tem, da so imeli pisci konvencije v mislih določeno ravnanje, le da ga niso specificirali in da taka določba vsekakor ni v CMR le "okras".

V Veliki Britaniji sploh ne poznajo hude malomarnosti, vendar se ravnanja, ki so povsem brezbrizna, brez pomisleka na možne posledice ali če so občutno kršena pravila stroke, ki bi po kontinentalnih pravnih sistemih bržkone pretežno spadala med ravnanja storjena z hudo malomarnostjo, štejejo za naklepna ravnanja in ne za malomarna (Clarke, 1997, str. 382). Če je bila nevarnost predvidljiva in kot taka sprejeta s strani prevoznika, je ravnal namerno.²²⁹ To pomeni, da se bo v takih primerih v Veliki Britaniji lahko uporabil 29. člen CMR.

Zanimivo pri tem členu pa je vsekakor tudi dejstvo, da obstaja pomenska različnost angleškega in francoskega besedila te določbe. Angleški termin »wilful misconduct« ni

(Radionov, 2002, str. 298). Za razliko od namernega ravnanja obstaja malomarnost, če povzročitelj deluje s prepričanjem, da deluje pravilno, vendar ne vlaga potrebne skrbnosti, ki se od njega zahteva.

²²⁵ Sodbe *Cass.*, 8.1.1974, *App. Paris*, 18.12.1986, *Comm. Paris*, 12.10.1971.

²²⁶ Vendar se v primeru, ko prevoznik namerno hudo krši prevozno pogodbo in se s tem poveča nevarnost za nastanek škode, šteje njegovo ravnanje za naklepno in pride v poštev 29. člen CMR.

²²⁷ V Avstriji je Vrhovno sodišče odločilo, da je v skladu z osnovnim in primarnim pravilom dobre vere v obligacijskih razmerjih prevoznik dolžan razložiti in podati račun o tem, kakšne varnostne ukrepe je podvzel na splošno in v konkretnem primeru, saj so dokazi v njegovi sferi delovanja. Za ugotovitev napake kot je naklepno ravnanje, ki ga lahko dokazuje le prevoznik, je ta dolžan dokazati, kaj je storil, če je upravičenec z obstoječimi dokazi vzpostavil možnost, da je prevoznik ravnal z napako podobno naklepu.

²²⁸ Tako npr. ni prišlo do veljave 29. člena CMR v primeru, ko je prevoznik pustil vozilo čez noč ob javni cesti (sodba *Brussels*, 30.10.1975). Podobno stališče, da grobe malomarnosti ne moremo enačiti, z naklepom je bilo zavzeto tudi v drugih sodbah, kot so *Ghent*, 26.3.1992; *Cass. Belge*, 27.1.1995; Arrond Roermond, 15.10.1975; Hof. Den Bosch, 2.1.1979 (Clarke, 1997, str. 390; Hill and Messent, 1995, str. 211).

²²⁹ V primeru nesreče, ko je šofer zaspal za volanom, ker je za skoraj dve uri prekoračil dovoljeni čas vožnje, gre za naklepno ravnanje. Enako je v primeru, če je šofer povzročil nesrečo, ker je peljal skozi rdeči semafor, ker je ocenil, da je zelo malo prometa in da verjetno ne bo nobenega drugega vozila v križišču. Prav tako gre za naklepno ravnanje prevoznika v primeru tatvine, če se prevoznik zaveda, da je nevarno parkirati na določenem nezavarovanem parkirišču, pa tam vseeno parkira, saj gre za zavestno ravnanje prevoznika brez pomisleka na možne posledice (Hill and Messent, 1995, str. 212-215).

pravnotehnično enak francoskemu »dol«²³⁰, zato, kot ugotavlja *Tuma*, mora sodišče najprej ugotoviti, kaj pomeni »dol« oziroma »wilful misconduct« in šele nato lahko ugotavlja, ali je krivda, ki bremeni prevoznika tista, ki je enačimo z »dol/wilful misconduct« (Radionov, 2002, str. 298). Kot vidimo na začetku nastanka konvencije ta dva termina nista bila tolmačena enako, ker se je francoski termin pretežno razlagal v smislu *dolus directus*, medtem ko je angleški termin zajemal vsa obnašanja do *dolus eventualis* (Hill and Messent, 1995, str. 210 in 212), vendar, kot ugotavlja *Basedow*, sta se danes ta dva pojma precej približala in njuno avtonomno tolmačenje povezujeta z direktnim in pogojnim namenom (Radionov, 2002, str. 298). Proboj takšne ideje o pravici omejitve odgovornosti vse do *dolus eventualis* lahko zasledimo tudi v reformi nemške transportne zakonodaje iz leta 1998, v členu 435. *Transportrechtsreformgesetz*, kjer prevoznik izgubi pravico do omejitve odgovornosti, če je škoda nastala kot posledica namernega ravnanja, da se povzroči škoda ali brezobzirno in s predpostavko, da bo takšna škoda verjetno nastala (Radionov, 2002, str. 300).

Po slovenskem pravu se tako skladno s starim rimskim rekom: "*Culpa lata dolo aequiparatur*", že od nekdanj²³¹ določajo za posledice pogodbenih kršitev storjenih z veliko malomarnostjo ali naklepom enake pravne posledice.²³² V to smer je šla tudi sodna praksa.²³³ Tako tudi ZPPCP, ki se uporablja tudi za mednarodne cestne prevoze, kadar s CMR ni drugače določeno, predpisuje, da se posledice naklepnega ravnanja in ravnanja z veliko malomarnostjo obravnavajo enako. V Sloveniji pa je tako obravnavanje razvidno tudi iz splošnih določb OZ, npr. členih 147., 148., 170., 242. in 243., kakor tudi iz posebnih določb zakonov, ki urejajo odgovornost cestnega, železniškega, pomorskega in zračnega prevoznika. Primarno pa je seveda treba ugotoviti, ali sploh gre za veliko malomarnost. Dejanje prevoznika mora biti torej storjeno s tako stopnjo malomarnosti, ki je povsem nesprejemljiva in meji na naklep oziroma prevoznik ne ravna niti tako pazljivo, kot bi ravnal povprečno skrben prevoznik (Goljar in Ivanjko, 1983, str. 69 in 70).²³⁴

²³⁰ Pomen besede »dol« je zelo podoben nemškemu pomenu besede »Vorsatz« (Clarke, 1997, str. 381).

²³¹ Sodba VGSJ Sl 52/64, 6.2.1964.

²³² Tako je npr. že ODZ v paragrafih 1324. in 1331. izenačeval pravne posledice, kadar gre za zlonamerno ravnanje ali ravnanje z veliko malomarnostjo. Enako je urejal tudi ZOR v 671.4. členu (odgovornost prevoznika po prevozni pogodbi) in 265.1. členu (omejitev in izključitev odgovornosti). Gre za ločitev med lažjo in težjo obliko krivde, pri čemer spada pod težjo obliko krivde tako namera kot huda malomarnost. Taka ureditev pa je sprejeta tudi v OZ.

²³³ V sodbi VGSJ Sl 164/72 je sodišče zavzelo stališče, da se ravnanje prevoznika, ko ni izmeril tovora, ki se je nato zaradi previsokega naklada poškodovalo med prevozom (trčenje v nadvoz), mora šteti za ravnanje z hudo malomarnostjo, ki ga je v smislu CMR treba enačiti z naklepnim ravnanjem.

²³⁴ V sodbi Okrožnega sodišča v Ljubljani II Pg 247/1994 je kot ravnanje prevoznika s hudo malomarnostjo šteto ravnanje, ko je prevoznik kot strokovnjak za prevoze vedel, da ima na tovornjaku vreden tovor, pa je pustil vozilo čez noč nezavarovano v drugem kraju, kjer mu razmere niso bile znane in se ni mogel zanašati na okoliščino, da do škodnega dogodka ne more priti, ob tem pa je pustil v vozilu tudi kovček z vso dokumentacijo.

Ob vsem naštetem lahko ugotovimo, da ni povsem jasno, ali je bila mišljena z ravnanjem podobnim naklepu res velika malomarnost, oziroma kaj sploh lahko enačimo z naklepnim ravnanjem, zato si v nadaljevanju pogledimo, kaj so menila sodišča v konkretnih primerih.

Najprej si pogledimo sodbe v katerih je prevoznik zaradi ravnanja, ki ga lahko enačimo z naklepom, izgubil pravico do omejitve odgovornosti. V večini primerov so bila ta ravnanja označena kot huda malomarnosti, zato je zanimivo pogledati, kaj naj bi bila huda malomarnost v praksi, glede na to, da je pojem precej nenatančen:

- Puščanje zaklenjenega tovornjaka z vrednim blagom na nevarovanem mestu čez noč²³⁵; puščanje kamiona za tri noči na zelo obiskani železniški postaji, kjer so se kraje dogajale tudi v preteklosti²³⁶; puščanje tovornjaka na odprtem mestu brez nadzora zraven svojih pisarn²³⁷ (Clarke, 1997, str. 394 in 395).
- Kraja vrednega blaga iz tovornjaka pokritega samo s ponjavo, medtem ko je voznik spal v vozilu²³⁸ (Clarke, 1997, str. 394; Radionov, 2002, str. 308).
- Primer, ko voznik nima dovolj denarja za gorivo med prevozom zaradi slabe organizacije in zato pride do zakasnitve in škode²³⁹ (Radionov, 2002, str. 308).
- Škoda zaradi prometne nesreče, ki jo je povzročil vinjen voznik²⁴⁰ (Clarke, 1997, str. 397).
- Prenočitev ali zaustavitev vozila na nevarovanih mestih v Italiji, kjer je splošno znano, da so kraje nekaj vsakdanjega²⁴¹ (Clarke, 1997, str. 395).
- Izjemno redek primer izenačevanja grobe malomarnosti z naklepom v restriktivni politiki belgijskih sodišč, lahko najdemo v primeru, ko je voznik pustil nevarovano in nezavarovano vozilo sredi Milana. Čeprav je vedel, da prevaža blago velike vrednosti in je bil opozorjen, da parkira samo na varovanih parkiriščih²⁴² (Hill and Messent, 1995, str. 211; Radionov, 2002, str. 309).
- Primer, ko je voznik pozabil vzeti vse potrebne dokumente, ki pripadajo vozilu²⁴³ (Clarke, 1997, str. 392).
- Prekoračitev maksimalne višine naklada, zaradi propusta kontrole višine naklada pred pričetkom prevoza²⁴⁴ (Hill and Messent, 1995, str. 211).

²³⁵Sodbe Cass., 13.1.1981; BGH 16.2.1984; OLG Hamm, 12.7.1995; OLG Hamm, 10.1987; OLG Munich, 12.5.1989.

²³⁶Sodba Cass., 14.12.1981.

²³⁷Sodbe Cass., 5.1.1988; Cass., 30.10.1989; Aix, 15.11.1995.

²³⁸Sodbe Paris, 8.4.1994; OLG München, 29.11.1995; OLG München, 4.12.1996; OLG München, 10.1.1997; OLG Hamburg, 14.5.1996.

²³⁹Sodba OLG Düsseldorf, 26.7.1984.

²⁴⁰Sodba OGH Wien, 10.10.1974.

²⁴¹Sodbe BGH, 14.7.1983; OLG Düsseldorf, 22.11.1990; OGH, 25.1.1990; OLG München, 12.5.1989; OLG Nuremberg, 22.3.1995.

²⁴²Sodba RB Bussel, 25.2.1992. Podobno stališče je bilo zavzeto tudi v sodbah Hof. Gent, 26.3.1992; RB Brussel, 8.6.1990; Hof. Brussel, 21.1.1987.

²⁴³Sodba OLG München, 12.4.1990.

²⁴⁴Sodbi Hof. Brussel, 21.1.1987 in Cass., 14.1.1975. Enak sklep sodišča lahko zasledimo tudi v domači sodbi VGSJ Sl 164/72, 28.12.1972.

- Izguba carinskih dokumentov²⁴⁵ (Clarke, 1997, str. 393).
- Primer, ko voznik zaspi za volanom in povzroči prometno nesrečo zaradi prekoračitve maksimalnega dovoljenega časa vožnje²⁴⁶ (Radionov, 2002, str. 310).
- Izročitev blaga napačni osebi brez kakršnegakoli preverjanja identitete te osebe s tisto, ki je navedena v tovrnem listu (Radionov, 2002, str. 310)

V relativno redkih primerih, podobnim prejšnjim, pa je sodišče presodilo, da ne gre za ravnanje, ki ga lahko enačimo z naklepom in je prevoznik zadržal pravico do omejitve odgovornosti:

- Primer, ko je voznik pustil vozilo pred svojo hišo, kjer je bilo do takrat vozilo vedno na varnem, glede na to, da se v bližnji okolici kraje niso nikoli dogajale²⁴⁷ (Clarke, 1997, str. 395; Hill and Messent, 1995, str. 210).
- Puščanje zaklenjenega vozila na nezavarovanem parkirišču, kjer upravičencu ni uspelo dokazati, da je obstajalo varovano parkirišče v razumni oddaljenosti od tega mesta (Clarke, 1997, str. 395).
- Kraja iz zaklenjenega vozila z vklopljeno alarmno napravo, parkiranega na prometni ulici Pariza in z nadzorom iz bližnje trgovine²⁴⁸ (Radionov, 1990, str. 311).

Iz navedenih primerov lahko zaključimo, da se v večini groba malomarnost izenačuje z naklepom. Razlika je samo v tem, kako stroga so sodišča pri določanju grobe malomarnosti, saj se jo lahko v vsakem konkretnem primeru drugače presodi, npr. v francoskih in nemških sodbah se prevozniku dokaj hitro pripiše groba malomarnost, medtem ko je to v Belgiji izjema. V velikem številu novejša literatura, predvsem nemške (*Heuer, Oeynhausen, Glockner, Thuma, Zapp in Bessedow*), pa lahko zasledimo nasprotno razmišljanje, da se z naklepom lahko izenači le *dolus eventualis* in ne več tudi groba malomarnost (Radionov, 2002, str. 315). To argumentirajo s tem, da je cestni prevoznik v sodobnem času zelo izpostavljen nasilju in napadu med prevozom, ki traja ponavadi več dni v zelo težkih pogojih. Poleg tega pa prevoznik danes v večini primerov predstavlja veliko šibkejšo stranko prevozne pogodbe, ki bi bila v primeru vrednega blaga in izenačitve grobe malomarnosti z naklepom, ekonomsko uničena, saj zavarovalnice ne krijejo takih primerov, redki pa so prevozniki, ki lahko sami krijejo take škode npr. v višini 100.000 EUR. Vprašanje je, kako se bodo sodišča v bodoče odločala in ali bo prišlo do uporabe take razlage. Seveda pa lahko najprej njeno potrditev pričakujemo v Nemčiji, kjer je v veljavi nova transportna reforma, ki temelji na tej osnovi. Dvigovanje meje ravnanja, ki pripelje do izgube pravice na omejitev odgovornosti, lahko za enkrat zasledimo le v sodbi *OLG Köln, 19.6.2001*, kjer gre za notranji cestni prevoz (Radionov, 2002, str. 302), vendar je po tem sodeč pričakovati tudi spremembe pri tolmačenju 29. člena CMR.

²⁴⁵ Sodba *Paris, 17.2.1973*.

²⁴⁶ Sodba *Sydney Jones Ltd. v. Martin Bencher Ltd.*, Lloyd's Law Reports 1986.

²⁴⁷ Sodbi *App. Paris, 3.7.1992* in *OLG Köln, 4.7.1995*.

²⁴⁸ Sodba *Court de cassation, 9.1.1990*.

Zastaralni rok za sprožitev postopka v zvezi z opravljenim prevozom zastara v enem letu (32. člen konvencije). Če pa gre za škodo, ki izvira iz naklepa ali opustitve, ki se šteje za enakovredno slabemu namenu prevoznika, je zastaralni rok tri leta²⁴⁹.

Za razliko od CMR je v 102. členu ZPPCP, kot je bilo že predhodno omenjeno, natančno določeno, da prevoznik odgovarja za vso škodo brez omejitev v primeru, ko je škoda povzročena namenoma ali zaradi velike malomarnosti. Določbo zakona je potrdila sodba Višjega gospodarskega sodišča SR Hrvaške, kjer je bilo sklenjeno, da če upravičenec dokaže, da je prevoznik povzročil škodo namenoma ali z veliko malomarnostjo, potem ta odgovarja upniku tudi za izgubljeni dobiček (Pivka, 1982, str. 107). Ureditev je vsekakor jasnejša kot tista v CMR konvenciji, seveda pa je še vedno vprašanje, katero je tisto dejanje, ki ga bodo sodišča v konkretnih primerih označila za grobo malomarnost. Kakšna določba bo na tem mestu v novem zakonu za enkrat še ni jasno, saj ima zakonodajalec več možnosti. Najenostavneje in vsekakor bolje bi bilo, da se obdrži stara določba, kakor da deluje v smeri poenotenja z mednarodnimi predpisi, ker bi to pripeljalo do dvomov in nejasnosti, ki so že znani iz CMR konvencije. Bolje kot *satus quo* pa bi vsekakor bilo, če bi se to določbo moderniziralo in uskladilo z nemško transportno reformo, o kateri smo predhodno govorili. Nikakor pa se zakonodajalcu ne sme zgoditi, da bi ta institut izpustil v novem zakonu, kar se na prvi pogled zdi nemogoče, vendar naj omenim, da se je prav to zgodilo našim sosedom Hrvatom.

Poleg tega, da je ZPPCP na tem mestu jasnejši od CMR, vsebuje tudi eno bistveno razliko. Naš zakon je strožji od CMR konvencije, ker omogoča prevozniku, da omeji svojo odgovornost le, če dokaže, da škoda ni bila povzročena namenoma ali zaradi hude malomarnosti (Pavliha, 2000, str. 278). Taka določba je v popolnem nasprotju z CMR, kjer je določeno, da prevoznik izgubi pravico do omejitve odgovornosti, če se mu dokaže, da je škodo povzročil s kvalificirano krivdo. Žal ugotavljam, da je enaka vsebina, kot jo pozna ZPPCP, ohranjena tudi v 63. členu novega ZPPŽP. Menim, da to ni pravično, zato bi morali v novem ZPPCP na tem mestu slediti CMR konvenciji in ostalemu mednarodnemu pravu.

²⁴⁹ To potrjujejo tudi dve domači sodbi *ZS Gzz 46/85, 14.11.1985* in *VGSJ Sl 164/72, 28.12.1972*.

9. ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI KOT OBLIKA TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ

Zavarovanje prevozniške odgovornosti cestnega prevoznika sodi med transportna zavarovanja, ki se v večini slovenskih zavarovalnic izvajajo v okvirju posebnega oddelka²⁵⁰. Kot smo že predhodno videli, so začetki zavarovanja povezani z blagovno menjavo ali še bolj natančno rečeno s transportom, brez katerega si trgovine ne moremo zamisliti. Transportno zavarovanje je postalo instrument zunanje trgovine, transportna zavarovalna polica pa dokument, ki spremlja večino poslov, povezanih s prodajo blaga (Pirš, 2000, str. 8). Transportna zavarovanja sodijo v skupino premoženjskih zavarovanj, vendar zaradi nekaterih specifičnosti (reševanje, generalna havarija, vloga zavarovalne police, posebnosti pri sklenitvi zavarovanja itd.), ki so se razvile v okviru teh zavarovanj, ga postavljamo na posebno mesto v okviru premoženjskih zavarovanj.

Transportna zavarovanja lahko razdelimo v tri skupine, in sicer zavarovanje blaga med prevozom (kargo zavarovanje), zavarovanje prevoznih sredstev (kasko zavarovanje), zavarovanje prevozniške odgovornosti, zavarovanje drugih interesov v zvezi s prevozom (na primer zavarovanje voznine, stroškov reševanja, stroškov generalne havarije) in zavarovanje odgovornosti iz spremljajočih dejavnosti (odgovornost ladjedelnice, marine, špediterska odgovornost itd.). Mogoče pa jih je tudi razvrstiti glede na zavarovalni interes (kasko, kargo, odgovornost), prometno pot (pomorsko, kopensko, zračno, rečno, multimodalno, zavarovanje poštnih pošiljk) in trajanje zavarovanja (za potovanje, za določen čas, zavarovanje ene pošiljke in generalno zavarovanje vseh pošiljk v določenem časovnem obdobju) (Pavliha, 2000a, str. 257). Po področjih pa jih lahko razdelimo v dve osnovni skupini:

1. pomorska transportna zavarovanja in
2. nepomorska oziroma kopenska transportna zavarovanja (cestni, železniški in zračni prevoz, prevoz po notranjih vodah in kombinirani prevoz, če gre za prevoz, kjer ni niti en del ni opravljen po morju ter poštni prevoz).

Za vsa transportna zavarovanja pa je skupno načelo povrnitve škode in načelo skrajne dobre vere (*uberrima fides*). V prvem primeru gre za materialistični vidik škodnih zavarovanj, po katerem se lahko zavarujejo le predmeti, katerih vrednost je mogoče izraziti v denarju in da lahko zahtevajo povrnitev škode samo osebe, ki so dejansko pretrpele premoženjsko škodo²⁵¹ (Pavliha, 2000a, str. 260). Drugo načelo je nasploh značilno za zavarovanje, kjer je

²⁵⁰ Tradicionalno je ta posebni oddelek zajemal tudi kreditna zavarovanja, ker se v mednarodnem prometu ponavadi pojavlja potreba po obeh zavarovalnih vrstah hkrati ter se zaradi specifičnosti teh zavarovanj zahteva določen profil strokovnjakov (Pavliha, 2000a, str. 255).

²⁵¹ Takšno načelo seveda ne velja pri vsotnih zavarovanjih, kjer je nevarnostni objekt hkrati tudi zavarovanec (potnik v javnem prometu pri nezgodnem zavarovanju).

ves čas trajanja pogodbe izjemno pomembna medsebojna obveščenost o relevantnih okoliščinah v zvezi z rizikom, preventivo in kurativno delovanje zavarovanca, strokovna zavzetost zavarovalnice pri oblikovanju zavarovalnih pogojev, likvidaciji škode in izplačilu zavarovalnine (Pavliha, 2000a, str. 260).

Pogodbe o transportnih zavarovanjih se v večini primerov štejejo za neformalne pogodbe, vendar se vseeno sklepajo v pisni obliki. Glede pravne ureditve transportnih zavarovanj pa je nekaj posebnosti, saj so nekatera urejena s posebnimi predpisi, medtem ko so druga urejena s splošnimi predpisi. Pomorska zavarovanja tako ureja pomorski zakonik, letalska zavarovanja zakon o obligacijskih in stvarno pravnih razmerjih v letalstvu, druga transportna zavarovanja pa so urejena z obligacijskim zakonom. Poleg obveznih ali formalnih pravnih virov pa se pri transportnih zavarovanjih uporabljajo temelji obligacijskega prava, uzance in drugi dobri poslovni običaji, pogodbeni avtonomija strank poslovna praksa, tipizirane pogodbe, sodna praksa in arbitražna praksa ter pravna znanost (Pavliha, 2000a, str. 260; Pirš, 2000, str. 30). Hierarhično pa lahko, kot navaja *Pirš* njihovo uporabo razdelimo takole (Pavliha, 2000a, str. 260):

- kogentne zakonske določbe,
- pogodbeni določila,
- zavarovalni pogoji,
- dispozitivne zakonske določbe posebnih zakonov,
- splošne dispozitivne določbe obligacijskega zakonika,
- posebni poslovni običaji,
- splošne uzance,
- splošni poslovni običaji,
- sodna in arbitražna praksa in
- pravna znanost.

Kljub temu, da ima transport mednarodni značaj in pomen, lahko ugotovimo, da žal zaenkrat ni še nobene mednarodne konvencije, ki bi urejala transportna zavarovanja, vendar kot navaja Pavliha obstaja možnost, da jo bomo kmalu dobili s pomočjo Mednarodnega pomorskega odbora (CMI) za pomorska zavarovanja (Pavliha, 2000a, str. 261).

9.1. Zavarovanje 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. Kot izhaja iz podatkov zajetih v Statističnem zavarovalniškem biltnu 2002, transportna zavarovanja komajda dosežejo odstotek slovenske zavarovalne premije, ki je v letu 2001 znašala 230 milijard tolarjev. Žal podatkov

o premiji zbrani iz zavarovanja odgovornosti cestnega prevoznika za tovor v biltenu ni. Lahko pa približno premijo dobimo, če od premije v višini 43,5089 milijarde tolarjev, zbrane z vsemi zavarovanji zajetimi v zavarovalni vrsti, kamor spada tudi zavarovanje prevozniške odgovornosti za prevoz blaga v cestnem prometu, odštejemo premijo v višini 42,8554 milijarde tolarjev zbrano samo z zavarovanjem avtomobilske odgovornosti, ki ima v tej zavarovalni vrsti največji delež. Tako dobljen znesek v višini 653 milijon tolarjev, predstavlja premijo zbrano v večji meri z zavarovanjem prevozniške odgovornosti in nam lahko služi samo kot neke vrste orjencija. Približno točnost višine tako zbrane premije lahko potrdim tudi z neuradnimi podatki, ki mi jih je uspelo pridobiti, saj naj bi največji del te premije v višini okrog 380 milijonov tolarjev ustvarila Zavarovalnica Triglav, d.d., ki ima na tem področju kar 60 odstotni tržni delež. Ti podatki kažejo na skromno povpraševanje po tem zavarovanju, pa čeprav ga ponuja kar pet slovenskih zavarovalnic²⁵² in so dejanske potrebe po njem veliko večje. Zavedati se moramo, da je glavni vzrok za to, da večina prevoznikov nima niti osnovnih znanj, ki bi jim omogočala pravilno odločitev in izbiro zavarovanja. Zato bi bilo potrebno prevoznikom organizirano, vsaj v grobem predstaviti okvirje njihove odgovornosti ter jim tako omogočiti, da se zavestno odločijo, ali potrebujejo tako zavarovanje ali ne. Ta znanja bi lahko na primer pridobivali bodoči vozniki tovornih cestnih vozil že ob opravljanju voznškega izpita ali s pomočjo organiziranih izobraževanj, ki bi bila poleg prevoznikov zanimiva tudi za vse tiste, ki se ukvarjajo s trgovino, kot tudi za špediterje in zavarovalniške uslužbence. Verjetno bi moral biti zelo velik optimist, da bi lahko pričakoval kakšne spremembe v tej smeri, vendar se moramo zavedati, da lahko posameznik le z ustreznim znanjem oceni svoja poslovna tveganja in ustrezno zavaruje svoj interes ter tako omogoči svoje nemoteno delovanje in obstoj, kar je nenazadnje tudi v interesu celotnega gospodarstva in družbe.

Z zavarovanjem prevozniške odgovornosti za prevoz blaga v cestnem prometu²⁵³ 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,

²⁵² Zavarovalnica Adriatic, Maribor, Slovenica, Tilia in Triglav (Statistični zavarovalniški bilten 2002).

²⁵³ V naših zavarovalnicah lahko zavarujejo na podlagi tipskih pogodb (glej priložo št. 5) svojo odgovornost le cestni prevozniki, ki so tema te naloge. Drugi prevozniki bi lahko sklenili tako zavarovanje s posebno pogodbo (Požar, 1980, str. 215).

predvsem pa se ugotavlja odgovornost prevoznika za nastalo škodo po domačih zakonskih predpisih in mednarodni konvenciji CMR, kar smo v prejšnjih poglavjih podrobno predelali. 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 ponavadi 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, prekinitev 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.

Vendar, če je v zavarovalni polici posebej dogovorjeno in če je plačana dodatna premija in/ali so izpolnjeni posebni pogoji, se lahko kritje še dodatno razširi na:

- odgovornost, kot jo določa 24. člen CMR (vrednost blaga) oziroma 101. člen ZPPCP (večji znesek vrednosti stvari),

- nakladanje blaga na prevozno sredstvo in razkladanje blaga s prevoznega sredstva,
- prevoz živih živali,
- rizika segrevanja ali odmrznitve ohlajenega ali globoko zamrznjenega blaga v kamionih-hladilnikih,
- prevoz dokumentov in načrtov, znamk, rokopisov in muzejskih predmetov,
- izvengabaritnih prevozov,
- prevoz nevoznih ali poškodovanih vozil,
- prevoz novih vozil,
- prevoz drog,
- prevoz poštnih/hitrih pošilk,
- odgovornost za škodo na blagu, ko je bila prikolica odpeta od vlečnega vozila,
- prevoz v rizične države, navedene v zavarovalni pogodbi.

Iz same zavarovalne pogodbe je razvidno, v kakšnem obsegu je bilo sklenjeno zavarovalno kritje in do kakšnega limita oziroma najvišjega zneska zavarovalnica jamči. Ponavadi so ti limiti v višini 100.000 USD po prevoznem sredstvu. Kadar pa prevoznik prevzame na prevoz blago, katerega vrednost presega ta limit, ima možnost, da pri zavarovalnici urediti višje jamstvo (npr. 200.000 ali 300.000 USD), vendar mora za to plačati dodatno premijo. Če želi prevoznik oziroma zavarovalec limit jamstva 200.000 USD v tolarški protivrednosti po posameznem škodnem dogodku, se premijski stavek oziroma premija poveča za 25 %, ob limitu 300.000 USD pa za 50 % (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav). Zavarovalnica torej povrne odškodnino le do višine zavarovalne vsote, za presežek škode pa odgovarja sam prevoznik z vsem svojim premoženjem (Pirš, 2000, str. 137). Zato je izbira pravilne zavarovalne vsote jamstvo za zavarovančevo ekonomsko varnost.

Načina zaračunavanja premije sta dva, in sicer po tonaži ali po odstotkih od bruto voznine (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav, d.d.). Prvi način je namenjen za prevoznike, samostojne podjetnike, medtem ko se drugi način uporablja pri d.o.o. in večjih prevoznikih. Višina premije tako tiste, ki je določena v znesku kot tudi tiste v odstotkih, je odvisna od širine jamstva, od limita maksimalnega jamstva ter od dejstva, ali se je prevoznik odločil za katero od kritij, ki so po pogojih o zavarovanju prevozniške odgovornosti v cestnem prometu izključene (npr. prevozi nevoznih ali poškodovanih vozil, prevozi v nekdanje države Sovjetske zveze, v Zvezno republiko Jugoslavijo ali Bosno in Hercegovino). V kolikor se prevoznik odloči za slednje, mora v nekaterih primerih, da si zagotovi zavarovalno jamstvo, izpolniti še nekatere dodatne zahteve in pogoje. Vsi premijski stavki oziroma pavšalne premije spadajo pod korekcijo po sistemu bonus-malus²⁵⁴, upoštevajoč prevoznikove

²⁵⁴ Zavarovalnica korigira zavarovancu premijo na podlagi razmerja med likvidiranimi škodami in plačano premijo iz prejšnjega obdobja. Če je razmerje ugodno, se zavarovalna premija za prihodnje zavarovalno obdobje zniža (bonus), če pa je razmerje slabo, se premija zviša (malus) (Pavliha, 2000a, str. 226). Osnovna pomanjkljivost bonusa pa je v tem, ker se določen del škodnih primerov sploh ne prijavlja zavarovalnicam, ampak jih zavarovanci rešujejo sami, da bi pridobili ali ohranili bonus, kar za zavarovalnico pomeni, da nima točnih podatkov o dejanski nevarnosti.

individualne zavarovalno-tehnične rezultate zadnjih treh let. Po takem sistemu ja lahko najvišji bonus 23,50%, najvišji malus pa 100% (Interni zapisi Zavarovalnice Triglav,d.d.).

Skratka, da bi se lahko naredilo ponudbo potencialnemu zavarovancu oziroma prevozniku, moramo vedeti, s kolikšnim voznim parkom razpolaga, katere so registrske oznake vlečnih vozil in kolikšna je tonaža prikolic, ki jih lahko vleče vlečno vozilo, kam prevoznik vozi tovor in kakšne vrste je tovor, ki ga prevažja. Poleg tega pa bi bilo potrebno prevoznika ob izdaji ponudbe seznaniti s tem, da zavarovanje prevozniške odgovornosti ne pomeni zavarovanja blaga, ampak samo zavarovanje prevozniške odgovornosti za škodo, ki bi nastala na blagu med prevozom, pa čeprav se ti dve zavarovanji v nekaterih segmentih pokrivata.

Značilnost vseh odgovornostnih zavarovanj, kakor tudi zavarovanj prevozniške odgovornosti, je ta, da mora zavarovanec prepustiti obravnavanje zavarovalnega primera zavarovalnici ter da brez njenega soglasja ne sme niti prepoznati zahtevka, niti skleniti poravnave (Pirš, 2000, str. 137). Tako, če oškodovanec toži prevoznika, sme zavarovalnica vstopiti v pravdo kot intervent, sme tudi prevzeti pravno obrambo oziroma določiti pravnega zastopnika, saj ima identičen interes kot zavarovanec, ker bo morala le-ona nositi posledice dobrega ali slabega pravedanja. Poleg tega pa po 964.2. členu OZ krije zavarovalnica v mejah zavarovalne vsote tudi stroške spora o zavarovančevi odgovornosti, seveda če jih zavarovanec podvzame sporazumno z zavarovalnico, da bi se ubranil neupravičenih ali pretiranih zahtevkov.

V 923. členu OZ je določeno, da veljajo določbe XXVI. poglavja tega zakona, ki ureja zavarovalno pogodbo tudi za zavarovanje odgovornosti cestnega prevoznika²⁵⁵. Zato imajo v našem pravnem sistemu oškodovanci tudi pri tem zavarovanju pravico do direktne tožbe enako kot jo imajo pri drugih odgovornostnih zavarovanjih. S tem pravnim instrumentom se doseže socializacija rizika, saj se povečata verjetnost in hitrost izplačila odškodnine, poenostavi se postopek, hitreje se vzpostavi stanje, ki je bilo pred nastankom škodnega dogodka (Pavić, 2000, str. 39). Pri tem pa ima oškodovanec samo tiste pravice do zavarovatelja kot jih ima zavarovanec oziroma kot izhaja iz pogodbe o zavarovanju. Zakonska določba o *actio directa* je sprejeta tudi v oškodovančevo korist in zavarovalnica mora ravnati enako hitro pri izplačilu tako oškodovancu kot zavarovancu²⁵⁶ (sodba *VSM Cp št. 993/97*). Zato mora celo v primeru, ko se znesek njene obveznosti ne da ugotoviti, upravičencu plačati nesporni del obveznosti kot predujem. Prav tako se zavarovalnica ne more izogniti svoji obveznosti za povrnitev škode oškodovancu s tem, da izplača zavarovalno vsoto svojemu zavarovancu²⁵⁷.

²⁵⁵ V tem členu je zapisano, da se »določbe tega poglavja ne uporabljajo za plovno zavarovanje in tudi ne za tista druga zavarovanja, glede katerih se uporabljajo pravila o plovbnem zavarovanju« (923.1. člen, OZ).

²⁵⁶ Če zavarovalnica pravočasno ne plača odškodnine ali zavarovalne vsote (oziroma le njenega dela, če je obseg škode manjši od zavarovalne vsote), mora, če so izpolnjeni pogoji po OZ, od neizplačanih zneskov plačati zamudne obresti. Zamudne bresti so objektivna posledica dolžnikove zamude in začnejo teči z dnem dolžnikove zamude.

²⁵⁷ Sodba Vrhovnega sodišča RS, št. II Ips 666/91.

Poleg upravičenca pa lahko zahteva odškodnino od prevoznika oziroma direktno od zavarovalnice tudi druga zavarovalnica. Najpogostejši primeri regresnih zahtevkov pri transportnih zavarovanjih so zahtevki proti prevozniku, ko zavarovatelj izvaja regres kot oškodovanec oziroma upravičenec, ki ima odškodninski zahtevek do osebe, odgovorne za škodo (prevoznika) ali pa na podlagi zakonite subrogacije, ker je izplačal zavarovalnino (ponavadi iz kargo zavarovanja). Pri regresu na podlagi zakonske subrogacije z izplačilom odškodnine iz zavarovanja preidejo do višine izplačane zavarovalnine po samem zakonu na zavarovalnico vse zavarovančeve pravice²⁵⁸ nasproti tistemu, ki je kakorkoli odgovoren za škodo (963. člen, OZ). Namen tega je, da se omogoči zavarovalnici povrnitev zavarovalnine, ki jo je ta izplačala svojemu zavarovancu po zavarovalni pogodbi (Ivanjko, 1981, str. 179). Če zavarovatelj izvaja regres, kot oškodovanec pa ga izvaja na podlagi cesije, s katero mu je prvotni oškodovanec odstopil svoje pravice do povzročitelja škode. Pri tem je potrebno poudariti, da na podlagi zakonite subrogacije preidejo pravice do tretjih oseb le, če je zavarovatelj izplačal odškodnino osebi, ki bi lahko zahtevala odškodnino od odgovorne osebe, ne pa tudi, če je izplačala zavarovalnino tretjemu, odškodnino pa lahko zahteva nekdo drug. Takšen primer se pojavlja pri kargo zavarovanju, ko zavarovatelj izplača zavarovalnino kargo zavarovancu, ki je pošiljatelj stvari, upravičenec do zahtevka za plačilo škode iz prevozniške odgovornosti pa je prejemnik pošiljke, zato mora prejemnik cedirati s cesijo²⁵⁹ zavarovatelju svoje pravice iz prevozne pogodbe²⁶⁰. Sam rok za vložitev regresnega zahtevka pa ne začne teči od plačila zavarovalnine oziroma odškodnine, temveč od dneva, kot je določeno v CMR konvenciji oziroma v ZPPCP in zastara v enem letu tako kot običajni zahtevki²⁶¹, ki jih postavljajo sami upravičenci iz prevozne pogodbe²⁶². Če pa je prevoz po isti prevozni pogodbi opravilo več zaporednih prevoznikov se zahtevek vloži le proti prvemu, zadnjemu ali tistemu prevozniku, ki je opravljal tisti del prevoza, med katerim je nastal škodni primer.

Kot vidimo zavarovanje prevozniške odgovornosti ščiti prevoznika, če je oškodovancu zakonsko odgovoren za škodo in je zato zelo priporočljivo, da ima sklenjeno takšno zavarovanje. Vendar s takim zavarovanjem ni nikakor zavarovan sam tovor. Poleg tega pa tudi, če je tovor zavarovan in se zavarovalnina plača iz kargo zavarovanja, to še ne pomeni, da je prevoznik prost vseh bremen, saj ga bo zavarovalnica, ki je plačala zavarovalnino iz kargo zavarovanja terjala z regresom, če je odgovoren za nastalo škodo glede na zakon ali konvencijo.

²⁵⁸ Kar pomeni le toliko pravic kolikor jih je imel prenosnik (Ivanjko, 1981, str. 180).

²⁵⁹ Takšno stališče je bilo sprejeto tudi v sodbi *VGS Zagreb 18.3.1963*.

²⁶⁰ V prilogi št. 6 je prikazan primer cesije.

²⁶¹ Kot je bilo že v prejšnjih poglavjih omenjeno, začne teči zastaralni rok enega leta v primeru delne izgube ali poškodbe od dneva izročitve, v primeru popolne izgube pa trideseti dan po izteku dogovorjenega roka; če rok za izročitev ni bil dogovorjen pa šestdeseti dan (CMR) od dneva prevzema blaga na prevoz. Le če je do škode prišlo zaradi prevoznikovega zlonamernega ravnanja je določen triletni zastaralni rok, vendar je dokazno breme na upravičencu.

²⁶² Enako stališče je bilo zavzeto v sodbi *VSBiH Pž 282/84, 14.12.1984*.

9.1. Zavarovanje blaga med prevozom

Zavarovanje blaga med prevozom (kargo zavarovanje) je zavarovalna vrsta, s katero se srečujemo vsak dan pri prevozi 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 (Cvitanovič, 2001a, str. 58). 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 (Požar, 1980, 12). 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.

9.1.1. Zavarovalni interes

Za prvim vprašanjem se vsekakor skriva zavarovalni interes subjekta, ki je kavza zavarovalne pogodbe in je pri kargo zavarovanju opredeljen s preходом nevarnosti v prodajni pogodbi. Prehod nevarnosti je zelo pomemben, saj lahko pride do poškodovanja, uničenja ali izgube blaga, ne da bi bila katera od pogodbenih strank za to odgovorna, vendar pa bo ena od njiju morala utrpeti nastalo škodo (Ilešič in Puharič, 1991, str. 9). V praksi se največkrat nosilec oziroma prehod nevarnosti določi z mednarodnimi trgovskimi pravili - INCOTERMS²⁶³; tako je lahko nosilec nevarnosti ali prodajalec ali kupec (pošiljatelj ali prejemnik), lahko pa ta preide na kupca med samim prevozom.

Incoterms klavzule pa nimajo neposredne veljave, tako kot npr. zakon, zato se jim reče tudi "Soft - law" (Ilešič in Puharič, 1991, str. 37), saj gre po eni strani za pravna pravila, ki pa po drugi strani nimajo obvezne moči in postanejo pravno obvezne šele, ko jih pogodbeni stranki vključita v prodajno pogodbo. V primeru ko se stranki ne dogovorita o prehodu nevarnosti, se uporabljajo določila domače zakonodaje ali mednarodnih pravnih pravil.²⁶⁴

²⁶³ Ker se v trgovski in transportni dejavnosti dogajajo spremembe, se tem spremembam prilagaja tudi zbirka mednarodnih trgovskih pravil, prav zato je potrebno nameniti pozornost zadnji izdaji INCOTERMS 2000, ki se nekoliko razlikuje od tistih iz leta 1990 (Cvitanovič, 2001, str. 68).

²⁶⁴ Po 436. členu OZ preide nevarnost na kupca z izročitvijo stvari; po 452. členu OZ pa se za prehod nevarnosti v primerih, ko v pogodbi ni določen kraj izpolnitve, šteje, da je izročitev opravljena z izročitvijo stvari prevozniku ali tistemu, ki organizira odpravo.

9.1.2. Zavarovalni riziki

Kot je znano, pomeni riziko nevarnost, ki je v bistvu tudi temeljni element zavarovanja. Transportno kargo zavarovanje krije možnost nastopa določenega dogodka, ki lahko povzroči škodo na blagu. Te rizike pri kargo zavarovanju običajno razdelimo na štiri tipične skupine in sicer:

- **Osnovni riziki** predstavljajo temeljno kritje pri kargo zavarovanju, oziroma minimalno standardizirano obliko zavarovalnega kritja ali t.i. ožje kritje. Z njimi so zajeti naslednji riziki: prometna nezgoda, elementarna nezgoda (neurje, poplave, potres in podobno), požar, eksplozija, višja sila (ta izraz se redko uporablja v zavarovalnih pravilnikih, ki naštevajo zavarovalne rizike) in neizročitev ali tatvina. Ti riziki krijejo tudi stroške reševanja, kateri so smotno povzročeni zaradi preprečevanja ali zmanjšanja škode.
- **Dopolnilni riziki** so riziki, katere mora sklenitelj zavarovanja posebej zavarovati in za njih plačati dopolnilno premijo. S temi riziki razširimo kritje še za manipulativne in specifične rizike, ki so povezani z lastnostmi blaga, vendar je njihov vzrok zunanji. Ko se zavarovanec odloči, da zavaruje osnovne in dopolnilne rizike se temu reče zavarovanje proti vsem rizikom oz. AAR (*Against All Risks*).
- **Specialni riziki** zajemajo rizike, ki se nanašajo na napake ali lastnosti blaga, in jih ni mogoče pripisati kakšnim zunanjim dogodkom ali vplivom. Kljub temu, da niso riziki v pravem pomenu besede, so lahko predmet zavarovanja, saj ogrožajo finančne interese zavarovanca. Med te rizike štejemo zavrnitev prevzema blaga, vnetje, bombiranje konzerv, odmrzovanje, itd.. Takšne rizike se zavaruje ob izrecni zahtevi sklenitelja zavarovanja in ob doplačilu premije.
- **Vojni in politični riziki** se lahko razdelijo na vojne rizike in rizike stavk. Načeloma se te rizike lahko zavaruje le za čas, ko je blago na plovilu. Glede na dejstvo, da sodi med kopenska zavarovanja tudi prevoz blaga z zračnim plovilom, so lahko ti riziki zavarovani v okviru kopenskega prevoza le, dokler je blago na zračnem plovilu in ne med kopenskim prevozom v ožjem smislu (težnje so, da bi se to kritje razširilo na ves kopenski prevoz). Proti tem rizikom se blago zavaruje posebej, za kar pa je treba plačati dopolnilno premijo.

9.1.2.1. Posebnosti zavarovanja blaga pri pomorskem prevozu

Zavarovanje blaga v pomorskem prevozu se nekoliko razlikuje od tistega pri kopenskih pošiljkah in se za zavarovanje pomorskih pošiljk pretežno uporabljajo institutske klavzule londonskih zavarovateljev. Te klavzule so poznane in sprejemljive po vsem svetu (Pavič, 1991, str. 17), glavni namen le-teh je poenotenje zavarovalnih pogojev za pomorska zavarovanja. Prve klavzule so bile pripravljene l. 1912, nakar so se nekaj krat spremenile.

Trenutno se uporabljajo v zadnji obliki izdaje iz leta 1982. Gre za zbirke klavzul A²⁶⁵, B²⁶⁶ in C²⁶⁷. Vsak od njih se sestoji iz devetnajstih klavzul.

Zbirke se medsebojno razlikujejo zgolj po prvi klavzuli, ki določa širino zavarovalnega kritja, vse ostale klavzule pa so identične. Pri tem pa je zanimivo omeniti klavzuli 2 (generalna havarija²⁶⁸) in 3 (trčenje zaradi obojestranske krivde), ki sta kot sem navedel identični za vse sete. Obseg kritja pa se zmanjšuje od zbirke A do zbirke C. K tem zbirkam pa se lahko dodatno sklene tudi zavarovanje za vojne nevarnosti in nevarnosti stavk (intituski klavzuli *War*²⁶⁹ in *Strikes*²⁷⁰) ter zavarovanje tako imenovanih posebnih nevarnosti (samovžig, segrevanje, rje, itd.), ki so lahko krite s priložitvijo ustrezne klavzule k zavarovalni polici in ob doplačilu premije.

V primerih, ko se blago prevaža s kombiniranim prevozom (kopenski in pomorski prevoz), se izbere širino kritja po pomorskem kargo zavarovanju, ki velja tudi za tisti del transporta, ko se blago nahaja na kopenskem prevozu.

9.1.3. Oblike sklenitve kargo zavarovanja

Blago se lahko med prevozom zavaruje na nekaj načinov, zavarovanje pa se razlikuje po tem, ali se pošiljka prevaža na domačih ali mednarodnih relacijah in/ali bomo pošiljke zavarovali posamično ali s skupno polico. Tako se lahko pošiljke zavaruje:

- **Posamično ali separatno;** s tem se zavarujejo posamezne, v polici točno določene pošiljke, ki se prevažajo na določeni relaciji. Zavarovanje se sklene pred pričetkom prevoza in za vsako sklenjeno zavarovanje se izda polica. Med zavarovanjem blaga na domačih in mednarodnih relacijah ni velike razlike, le da mednarodnem kargo zavarovanju lahko dodamo še vojne in politične rizike.
- **Z generalno polico;** to je pogodba, ki jo lahko sklenejo podjetja z zavarovalnico za zavarovanje pošiljk v domačem transportu in ne velja samo za eno potovanje, temveč za določeno obdobje. Takšne oblike zavarovanja se najpogosteje uporabljajo za domači transport. S tem zavarovanjem se zavarovanec izogne posamičnemu zavarovanju vsake domače pošiljke, poleg tega pa so za takšno zavarovanje določene nižje premijske

²⁶⁵ *Institute Cargo Clauses A*, Cl. 252 1/1/82.

²⁶⁶ *Institute Cargo Clauses B*, Cl. 253 1/1/82.

²⁶⁷ *Institute Cargo Clauses C*, Cl. 254 1/1/82.

²⁶⁸ Po York Antwerpenskih pravilih (zadnja verzija iz leta 1994) je generalna havarija izredna žrtev ali stroški, ki so povzročeni ali nastanejo namenoma in razumno v korist skupnega pomorskega podjetja, da se rešita ladja in tovor pred nevarnostjo, ki jima preti. Ker pa gre za reševanje tako ladje kot tovora, ki se na njej prevaža, se potem tudi škoda in stroški razdelijo med ladjarja in lastnike tovora po izračunanih deležih prispevka (kontribucija).

²⁶⁹ *Institute War Clauses (Cargo)* Cl. 255 1/1/82.

²⁷⁰ *Institute Strikes Clauses (Cargo)* Cl. 256 1/1/82.

stopnje. Premije se ponavadi obračunava mesečno, polletno ali letno na osnovi knjigovodskih podatkov o zavarovančevem prometu. S takšno polico so kriti vsi riziki razen specialnih, katere je mogoče zavarovati ob doplačilu premije.

- **S pogodbo o odprtem kritju;** to je pogodba o poslovnem sodelovanju, s katero se vnaprej zavarujejo vse zavarovančeve pošiljke, ki se prevažajo v nekem časovnem obdobju. V pogodbi se stranki dogovorita o širini kritja, najvišji višini kritja zavarovalnice po pošiljki, načinu določanja zavarovalne vsote in o izračunu bonus-malus. Takšna zavarovalna pogodba se največkrat uporablja za mednarodne pošiljke. Zavarovanec pošilja pisne prijave s podatki o pošiljki preden gre ta na pot, zavarovalnica pa mu za vsako pošiljko izda posamično zavarovalno polico. S takšno pogodbo so vse pošiljke zavarovane proti vsem rizikom (AAR oz. A), razen v primeru, ko zavarovanec izrecno navede drugačno širino kritja.

Pri sklepanju vseh teh zavarovanj pa je še vedno najpomembnejša odločitev zavarovanca, proti katerim rizikom bo zavaroval blago, saj je prav od širine kritja odvisno izplačilo zavarovalnine v primeru nastanka škodnega dogodka. Prav tako pa mora biti pozoren na zavarovalno vsoto²⁷¹, ki je ponavadi določena z dejansko vrednostjo blaga (npr. fakturna vrednost), lahko pa se k tej vrednosti prišteje tudi prevozne, carinske in zavarovalne stroške ter pričakovani dobiček (ponavadi največ do 10%), vendar jih mora posamično navesti v zavarovalni prijavi.

9.2. Bistvene razlike med kargo zavarovanjem in zavarovanjem prevozniške odgovornosti

Pri prevozu blaga na domačih in mednarodnih cestnih prevozi 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 nehote 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.

²⁷¹ Zavarovalna vsota predstavlja gornjo mejo zavarovalnega kritja, kar pomeni, da odškodnina ne more presegati 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 zavarovanjema²⁷²:

1. Za razliko od kargo zavarovanja, kjer gre za zavarovanje stvari, se pri prevozniški odgovornosti ne zavaruje stvari, temveč odgovornost prevoznika za škodo na stvari, ki jo je prevzel na prevoz. Zato se pri zahtevkih iz zavarovanja prevozniške odgovornosti najprej ugotavlja, ali je prevoznik sploh odgovoren za škodo, česar pa pri kargo zavarovanju ni in je zato postopek uveljavljanja odškodninskega zahtevka na prevoznika zamudnejši, še posebno, če prevoznik svoje odgovornosti ne priznava.
2. Odgovornost prevoznika je limitirana po zakonu oz. po konvenciji CMR po kilogramu bruto teže²⁷³, 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 to krije. Poleg tega pa lahko pri kargo zavarovanju lastnik blaga zavaruje tudi t.i. specialne rizike, za kar prevoznik ni odgovoren.
4. Pri kargo zavarovanju je blago zavarovano, ne glede na to, kdo naklada ali razklada, prevoznik pa je odgovoren od trenutka, ko prevzame blago na prevoz. To je lahko šele takrat, ko se blago naloži na prevozno sredstvo.
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 zahtevke utemeljen. Če ni sklenjenega kargo zavarovanja, se lahko uveljavlja povrnitev škode le od prevoznika (ki ima ali nima zavarovane svoje odgovornosti). Pri uveljavljanju zahtevkov iz prevozniške odgovornosti pa se oškodovanec najprej obrne na prevoznika ali zavarovalnico, ki zavarovalnino izplača, potem, ko in če ugotovi, da je prevoznik za škodo odgovoren. Prevoznik in njegova zavarovalnica bosta velikokrat zanikala odgovornost. 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 tudi 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 uporabnik prevoza ne more vedeti kakšno zavarovanje ima sklenjeno prevoznik, oziroma če ga sploh ima.

²⁷² Predstavil 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.

²⁷³ 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 EUR, ki je bil totalno uničen za znesek cca. 11.000 EUR. Razliko škode v primeru, ko ni kargo zavarovanja, mora nositi lastnik stroja sam.

Če nima oškodovanec sklenjenega kargo zavarovanja, nastane velik problem pri izterjatvi odškodnine tudi, kadar se blago prevaža z različnimi prevoznimi sredstvi, kadar gre za tujega prevoznika, ali kadar je prevoznik za prevoz najel drugega prevoznika (ti pa imajo ali pa nimajo sklenjenega zavarovanja prevozniške odgovornosti), torej nastanejo dodatni stroški pri uveljavljanju odškodninskih zahtevkov zaradi oddaljenosti – tujine, uporabe tujega jezika, ugotavljanju odgovornosti in sodnih postopkov v tujini. Zavarovalnica v primeru škode tudi lažje ureja za svojega kargo zavarovanca morebitne spore v tujini glede višine škode, uničevanja ali morebitne prodaje ostankov in poškodovanega blaga, saj ima urejeno poslovno mrežo po celem svetu, pozna havarijske službe, itd..

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

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).

10. SKLEP

Cestni prevoz je gotovo prevozna panoga, s katero se prevaža skoraj vsako blago, vsaj na enem delu poti, če že ne na celi poti. Cestni prevoz se lahko odvija v mednarodnem ali domačem prometu zaradi svoje fleksibilnosti, prilagodljivosti geografskim zahtevam in hitrosti pa lahko nastopa samostojno ali pa tudi dopolnjuje druge transportne panoge s tem, da se z njim prične transportna pot (prevoz do letališč, pristanišč ali železniških terminalov) ali konča (dostava do vrat na končni destinaciji). Tako kot večina drugih prevoznih pogodb je tudi prevozna pogodba o cestnem prevozu stvari (kogentno) urejena s posebnimi nacionalnimi predpisi v domačem prevozu in s konvencijo CMR v mednarodnem prevozu. Določbe, ki obravnavajo odgovornost cestnega prevoznika, pa so najbolj bistven del teh predpisov in hkrati tudi temelj zavarovanja prevoznikove odgovornosti. Ker pa gre za določbe, ki so na določenih mestih nejasne in v praksi povzročajo težave, in ker gre za odgovornost, ki se razlikuje od splošne odgovornosti, sem v nalogi skušal podrobno predstaviti pomen določb in opozoriti na posebnosti te odgovornosti. Vzporedno s tem sem primerjal tudi odgovornost cestnega prevoznika v domačem in mednarodnem prometu. V nadaljevanju želim podati razmišljanje o uvodni hipotezi ter predstaviti svoje osebne poglede na to tematiko.

Razmišljanje, v na začetku naloge postavljeni osnovni hipotezi, da je poznavanje specialnih domačih in mednarodnih predpisov, ki urejajo prevozniško odgovornost iz pogodbe o prevozu stvari po cesti izrednega pomena za vse stranke prevozne pogodbe, kot tudi za

zavarovalniške uslužbence, ki delajo na tem področju, se potrjuje skozi celo magistrsko nalogo. Edino tako bodo lahko ocenili in ustrezno zmanjšali svoja poslovna tveganja.

Primerjava mednarodne in domače zakonodaje kaže na to, da bi »začasna« uporaba ZPPCP, kot domačega specialnega predpisa, že zdavnaj morala poteči, vendar žal temu ni tako in se še vedno uporablja podedovan predpis, ki prosi za zamenjavo s sodobnim predpisom, prilagojenim modernim mednarodnim pravnim smernicam in sodni praksi. To nam narekujejo tudi direktive EU s področja kopenskega prevoza, kakor tudi splošna tendenca za harmonizacijo in poenotenje mednarodnega transportnega prava. Slovenija bi tako že morala v skladu z novembra 1999 oddanimi pogajalskimi izhodišči za področje transporta, najkasneje do konca leta 2001 sprejeti Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu. Vendar temu ni bilo tako in zadnja lučka, ki sveti v temi starega zakona je načrt državnega zbora, kjer je med naštetimi zakoni, ki jih je treba sprejeti ali spremeniti zaradi prilagajanja evropskemu pravnemu redu tudi **Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu**, katerega sprejetje je predvideno do konca tega leta. Kdaj bomo dobili novi zakon, pa je odvisno od Ministrstva za promet, ki je na tem področju zaspalo in spregledalo nujno potrebo. Upamo lahko, da bomo po dolgem čakanju na novi zakon, vsaj zadovoljni z njegovo vsebino, ki bo odpravila dosedanje probleme in pomanjkljivosti. To pa je možno samo, če bodo pri pisanju zakona sodelovali strokovnjaki s tega področja in ne bo šlo za hitro pisanje ali prepisovanje zakona pod vplivom Komisije EU. Pri pisanju zakona bi morali poleg osnovne tendence k unifikaciji iskati tudi boljše rešitve, s katerimi se uravnava interes vseh udeležencev v prevozni pogodbi, saj vemo, da je transportno pravo zaradi svojega značaja in pomena v mednarodni trgovini že od nekdaj težilo k enotni ureditvi in nujno potrebni pravni varnosti udeležencev. Za vzor so nam lahko Nemci, ki so z novo transportno zakonodajo storili korak naprej in po vsej verjetnosti podali nove smernice v razvoju prevozne pravne ureditve ter s tem sprožili revizijo pravnega razmišljanja.

V bližnji prihodnosti ni za pričakovati sprememb na področju mednarodnih cestnih predpisov, saj kvaliteto same CMR konvencije potrjuje dejstvo, da je harmonizacija kopenskih transportnih predpisov spremenila svojo smer in sedaj novo železniško pravo (COTIF '99) sledi določbam CMR-a. Razlog za to je ta, da je CMR konvencija sprejeta v velikem številu držav in da je številna sodna praksa v slabih petdesetih letih njene uporabe dala jasen pomen njenim določbam. Drugi razlog za to pa je sigurno v tem, da je CMR že od njenega nastanka tržno naravnana, medtem ko se železnica mora šele sedaj prilagoditi takim pogojem.

Glede same odgovornosti cestnega prevoznika, ki med drugimi oprostilnimi razlogi dopušča tudi, da se prevoznik lahko reši odgovornosti zaradi »okolščin, katerim se prevoznik ni mogel izogniti...«, še sedaj ni povsem enotnega razmišljanja ne v teoriji in ne v praksi, ali gre za zelo strogo objektivno odgovornost ali za subjektivno odgovornost z obrnjenim dokaznim bremenom. Glede na to, da se v sodni praksi od prevoznika zahteva dokaz o vložitvi zelo visoke stopnje dolžne skrbnosti med samim prevozom in da je kljub temu škoda nastala zaradi neizogibnih in neprepredljivih okoliščin, kaže na to, da stopamo v področje

krivde oziroma v sfero subjektivne odgovornosti. Zato smatram, da bi bilo potrebno danes v večini sprejeto stališče o strogi objektivni odgovornosti korigirati v smeri subjektivne odgovornosti, z zelo visokim kriterijem dolžne skrbnosti prevoznika in seveda z obrnjenim dokaznim bremenom. Poleg tega od cestnega prevoznika ni niti pravično zahtevati več kot ravnanje s čim večjo skrbnostjo, kakor je to že od nekdaj običajno v pomorskem prevozu, kjer naj bi šlo za mnogo nevarnejšo vrsto prevoza in zato je treba rizike razporediti na obe pogodbeni strani. Danes težko rečemo, da je neka dejavnost oziroma vrsta prevoza nevarnejša kot druga, ker gre za spremenljiv pojem, vezan na hiter tehnični in tehnološki razvoj, zato med njimi ni pravično in utemeljeno delati velikih razlik. Zavedati se moramo, da cestni prevoznik opravlja dejavnost, ki je potrebna vsakemu posamezniku kot tudi celotnemu gospodarstvu in ga zato ni potrebno v že tako težkem tržnem boju, ko se prevozi opravljajo celo pod ceno, finančno obremeniti še za škodljive dogodke, katerim se kljub vsej skrbnosti ni mogel izogniti niti jih preprečiti. V takih primerih bi bilo pravilno, da breme nosi uporabnik prevoza, ki lahko zaščiti svoj interes s kargo zavarovanjem.

Institut omejitve prevoznikove odgovornosti pravzaprav pomeni omejitev odškodnine, ki jo mora prevoznik povrniti upravičencu, ko je odgovoren za škodo. Kar pomeni omejitev dolžnosti povračila celotne nastale škode, ki bi jo on moral povrniti po splošnih predpisih civilnega prava in s tem tudi najpomembnejši institut, ki ščiti prevoznikove interese. Omejitev odškodnine na 8,33 SDR/kg oziroma 25 frankov/kg je vsekakor v današnjem času, ko se velikokrat prevažajo blago visoke vrednosti in majhne teže (npr. računalniki, zdravila, GSM aparati,...) prenizek znesek. Če upoštevamo, da je vrednost SDR v zadnjih dvajsetih letih padla za približno 50% in da se danes na tržišču pojavlja povsem drugačno blago kot se je takrat, bi bilo povsem pravilno razmišljati o višjih zneskih omejitve, npr. 20 SDR/kg s čimer bi amortizirali realni padec vrednosti obračunske enote kakor tudi spremenjene lastnosti blaga. Kljub temu, da po vsej verjetnosti do takih sprememb pri popularnem in široko sprejetem CMR-u ne bo prišlo, lahko tako višjo omejitev upošteva vsaj naš zakonodajalec pri pisanju novega zakona. Vsekakor pa bi moral zakonodajalec v novem zakonu uporabiti za omejitev odškodnine obračunsko enoto SDR in ne domače valute ter s tem vsaj omiliti padanje vrednosti omejitvenega zneska. Poleg tega pa mora Slovenija nujno pristopiti k ratifikaciji protokola CMR, po katerem se za obračunsko enoto v mednarodnem prevozu uporablja sodobnejša enota SDR ter tako s tem odpraviti neprilagojenost, pomanjkljivost in zastarelost domačih predpisov glede na svetovni razvoj transportne zakonodaje.

Izguba za prevoznika najpomembnejše beneficije, da lahko omeji svojo odgovornost, je v praksi in teoriji izzvala kar nekaj problemov in razlik pri tolmačenju. Povod za to je vsekakor v formulaciji te določbe v CMR, ki usmerja na upabo *lex fori* pri oceni ravnanja, ki ga lahko enačimo z naklepom. V večini so sodišča, pa čeprav z različno stopnjo zahtevane skrbnosti, zavzela stališče, da z naklepom lahko enačimo hudo malomarnost v skladu z načelom *culpa lata dolo equiparatur*. V zadnjem času pa lahko opazimo korenit preobrat pri tem vprašanju, saj se je z novo nemško transportno zakonodajo iz leta 1998 in z revizijo CIM iz leta 1999 povišalo mejo za izgubo pravice na omejitev odgovornosti do *dolus*

eventualisa. Po vsej verjetnosti lahko to smatramo kot neizbežen trend, ki bo s časoma popolnoma prekril staro stališče v večini držav in zato bi bilo smotno, da ga Slovenija upošteva že ob nastajanju nove domače zakonodaje.

V Sloveniji lahko zasledimo različna stališča glede zaračunavanja izstopnega DDV-ja lastniku stari in s tem posredno prevozniku v primeru, ko pride do protipravnega odvzema stvari (tatvina, rop, vlom) med prevozom. Davčna uprava šteje take primere za jemanje blaga v neposlovne namene, ki se po zakonu smatrajo za promet z blagom in so zato tudi obdavčeni. Zanimivo pa je, da nekatere domače zavarovalnice ne mislijo enako in enostavno ne upoštevajo DDV, ko obračunavajo odškodnino iz zavarovanja prevozniške odgovornosti in s tem postavljajo prevoznika v zelo neprijeten položaj. Vsekakor je treba ta problem rešiti v čim krajšem času, ker očitno nekdo mora pretrpeti škodo zaradi davka, ki ga država (ne)upravičeno zaračunava. Osebnostno menim, da je v tem primeru treba zaščititi davčnega zavezanca in s tem posredno tudi prevoznika, saj je zavezanec že zaradi same tatvine dovolj prizadet in bi ga obremenitev z DDV le še dodatno prizadela ter mu oteževala opravljanje dejavnosti.

Ob predhodno omenjenem razmišljanju o subjektivni odgovornosti, se lahko vprašamo tudi o smiselnosti instituta omejitve odgovornosti, ki je zgodovinskega porekla (zaščita prevoznikov, ki omogočajo mednarodno trgovino, negotovost izvršitve prevoza, velika moč prevoznikov, nerazvit zavarovalniški trg) in danes težko najde argumente za svoj obstoj. Kljub temu, da na tem področju zlahka ali mogoče nikoli, ne bo prišlo do sprememb, lahko danes zagotovo trdimo, da stopnja rizika pri prevozniki dejavnosti ni nič večja kot v nekaterih drugih gospodarskih dejavnostih, kjer te beneficije ne poznajo. Zavedati pa se moramo, da bi se s tem naredila velika škoda gospodarskim subjektom, ki se ukvarjajo s prevozom, kar vsekakor ni v interesu nobene države. Po drugi strani pa bi ukinitve tega instituta pomenila za naročnika prevoza dražji prevoz, zaradi povišanja zavarovalnih premij.

Kako bo urejena odgovornost cestnega prevoznika v bodoče, je za zdaj vprašanje, vendar zavedati se moramo, da tisto, kar je bilo nekoč najboljše in najpravičnejše, ni nujno, da je tudi danes, zato je treba tudi v zakonodaji slediti razvoju in trendom neke gospodarske panoge ter morda narediti korenit, vendar tudi pomemben in pravičen napredek za zaščito vseh njenih udeležencev. S tem predvsem mislim na predpise, ki bodo olajšali poslovanje, varovali poslovno etiko in koristili prebivalstvu po enako pravičnih merilih za vse.

Iz zgoraj navedenega lahko povzamem, da so prvi in najpomembnejši korak k učinkovitemu zavarovanju odgovornosti cestnega prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti urejeni ter pravični domači in mednarodni predpisi, ki urejajo tako odgovornost. Temu vsekakor sledi primerna ureditev zavarovalnih pogojev in ustrezna strokovna usposobljenost zavarovalniških strokovnjakov, ki rešujejo take škodne primere. Ker to zavarovanje ni zakonsko obvezno, je na prevozniku, da oceni svoj rizik in presodi o potrebi po sklenitvi takega zavarovanja. Glede na skromen obseg sklenitve takih zavarovanj, ki ne ustreza

objektivnim potrebam, smatram, da večina prevoznikov nima niti osnovnih znanj, ki bi jim omogočala pravilno odločitev in izbiro zavarovanja. Zato bi bilo treba prevoznikom organizirano predstaviti okvirje njihove odgovornosti ter jim tako omogočiti, da se zavestno odločijo, ali potrebujejo tako zavarovanje ali ne. Ta znanja bi lahko na primer pridobivali bodoči vozniki tovornih cestnih vozil že ob opravljanju voziškega izpita za vožnjo ali s pomočjo organiziranih izobraževanj, ki bi bila poleg prevoznikov zanimiva tudi za vse tiste, ki se ukvarjajo s trgovino, kot tudi za špediterje in zavarovalniške uslužbence. Zavedati se moramo, da lahko posameznik le z ustreznim znanjem oceni svoja poslovna tveganja in ustrezno zavaruje svoj interes ter tako omogoči svoje nemoteno delovanje.

11. LITERATURA IN VIRI

11.1. Literatura

1. Aržek Zvonimir i Badovinac Gavro: Transport i osiguranje. Zagreb: Izdavačko instruktivni biro, 1981, 299 str.
2. Bijelić Mile: Zavarovanje in pozavarovanje. Maribor: Slovenica, zavarovalna hiša d.d., 1987, 343 str.
3. Boncelj Jože: Zavarovalna ekonomika. Maribor: Založba Obzorje Maribor, 1983, 351 str.
4. Carić Slavko i Kapor Vladimir: Ugovori o drumskom prevozu robe i putnika. Beograd: Privredno pravni priručnik, 1971, 365 str., 4 pril.
5. Carić Slavko i Kapor Vladimir: Ugovori robnog prometa. Beograd: IRO »Naučna knjiga«, 1987, 679 str.
6. Cigoj Stojan: Transport. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, 1968, 278 str.
7. Cigoj Stojan: Institut obligacij; Posebni del obligacijskega prava: kontrakti in reparacije. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije, 1991, 388 str.
8. Cigoj Stojan: Transportno pravo. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, 1978, 158 str.
9. Cigoj Stojan: Transportno pravo. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, 1987, 175 str.
10. Cigoj Stojan: Institucije obligacij; kontrakti in reparacija. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije, 1998, 388 str.
11. Clarke M. A.: International Carriage of Goods by Road: CMR, 3 rd. ed.. London: Sweet & Maxwell, 1997, 589 str.
12. Cvitanovič Neven: Klavzule INCOTERMS 2000. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2001, 7, 68 in 69 str.
13. Cvitanovič Neven: Transportna kargo zavarovanja. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2001a, 2, 58 in 59 str.
14. Čuklić Ladislav in Horvat Ladislav: Osnove prometnog prava s osnovama prava, tretja izdaja. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, 1995, 187 str.
15. Danilo Požar: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba obzorja Maribor, 1972, 309 str.
16. Flis Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju II. knjiga. Ljubljana: Pozavarovalnica Sava, Zavarovalnica Triglav, 1995, str. 340, 5. pril.
17. Flis Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju IV. knjiga. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, 1999, str. 606, 3. pril.
18. Frančišković Ivan: Sustav transportnih osiguranja. Zagreb: Croatia osiguranje d.d., 1994, 365 str.

19. Goljar Srečko in Ivanjko Šime: Zavarovalno pravo. Ljubljana: Vrhovno sodišče RS, 1983, 120 str.
20. Grabovac Ivo: Odgovornost prijevoznika. Split: Književni krug, 1989, 321 str.
21. Grabovac Ivo: Prijevozno ugovoreno pravo Republike Hrvatske. Split: Književnički krug, 1999, 329 str.
22. Grobelšek Matic: Zavarovalniške poroke prehitele bančne. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000, 44, 30-33 str.
23. Hill & Messent: CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. London – Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd., 1995, 744 str.
24. 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.
25. Ilešič Marko in Puharič Krešo: Incoterms 1990 in prevozne klavzule. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1991, 171 str.
26. Ivanjko Šime in Nemec Janez: Posli v blagovnem prometu. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1991, 399 str.
27. Ivanjko Šime: Zavarovanje pred odgovornostjo. Ljubljana: Center za samoupravno normativno dejavnost, 1981, 257 str.
28. Jedek Pensa Dunja et al.: Gospodarske pogodbe, zavarovalna pogodba, knjiga 2. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1994, 348 str.
29. Klarić Petar D.: Pravna osnova odgovornosti za škodo. Čakovec: Pravni fakultet Zagreb, 1983, 173 str.
30. Koller Ingo: Transportrecht. München: C.H. Beck, 2000, 1396 str.
31. Končina Miro: Tržište osiguranja u Sloveniji u 2001. godini. Svijet osiguranja, Zagreb, 2002, 3, 23-26 str.
32. Krumberger Maja: Problemi in prihodnost alternativnih prenosov rizikov. Magistrsko delo. Ljubljana, Ekonomska fakulteta, 2002, str. 108, 4 pril.
33. Lepotinec Slavko: Presude i odluke privrednih sudova. Zagreb: Informator, 1975, 250 str.
34. Ljujić Borivoje: Pregled sodne prakse. Ljubljana: Bonex, 1997, 133 str.
35. Ogorelec Anton: Mednarodne logistične storitve. Maribor: Studio linea, 1999, 178 str.
36. Pavić Drago: Institutske klauzule pomorskog osiguranja. Zagreb: Croatia osiguranje d.d., 1991, 209 str.
37. Pavić Drago: Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti. Svijet osiguranja, Zagreb, 2000, 3, 34-44 str.
38. Pavić Drago: Pravo pomorskog osiguranja. Zagreb: Narodne novine, 1997, 274 str.
39. Pavliha Marko: Angleško in slovensko pravno izrazoslovje. Podjetje in delo: Ljubljana, 2002, 6-7, 1097-1105 str.
40. Pavliha Marko: Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 2000, 350 str.
41. Pavliha Marko: Zavarovalno pravo. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 2000a, 371 str.
42. Pirš Andrej: Transportno zavarovanje. Portorož, FPP, 2000, 178 str., 2 pril.
43. Pivka Hilda Marija: Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cesti. Maribor: Center za samoupravno dejavnost, 1982, 120 str.

44. Pivka Hilda Marija in Puharič Krešo: Pravo mednarodne trgovine. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije, 1999, 365 str.
45. Planinšec Viktor: Pomen pristnosti prevodov mednarodnih konvencij – nekaj primerov spodrseljajev. Podjetje in delo, Ljubljana, 1999, 8, 1572-1574 str.
46. Plavšak Nina: Gospodarske pogodbe, 1. knjiga. Ljubljana: Gospodarski vestnik, 1993, 393 str.
47. Požar Danilo: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba Obzorje Maribor, 1980, 309 str.
48. Puharič Krešo: Gospodarsko pravo z osnovami prava, 6. spremenjena in dopolnjena izdaja. Ljubljana: Založba Uradni list republike Slovenije, 2000, 298 str.
49. Radionov Nikoleta: Ugovorna odgovornost prevoznika u kopnenom prijevozu. Doktorska disertacija. Zagreb: Pravni fakultet, 2002, 355 str.
50. Roblek Darja: Izguba blaga zaradi protipravnega odvzema in protipravnega uničenja. Davčno-finančna praksa, Ljubljana, 2000, 11, 4-6 str.
51. Simoniti Sergej: Pogodba o multimodalnem prevozu blaga. Podjetje in delo, Ljubljana, 2000, 6-7, 942 - 951 str.
52. Strohsack Boris: Odškodninsko pravo in druge neposlovne obveznosti. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije, 1996, 297 str.
53. Šinkovec Janez in Tratar Boštjan: Obligacijski zakonik s komentarjem in sodno prakso. Lesce: Oziris, 2001, 1176 str.
54. Škufca Franc: Ob stoletnici ustanovitve Vzajemne zavarovalnice v Ljubljani. Kapital, Ljubljana, 2000, 243, 32-35 str.
55. Urbanija Anamarija: Storitve po meri posameznika. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000, 44, 52-53 str.
56. Verdel Kokol Vanja: Nekateri vidiki pogodbene odškodninske obveznosti po našem pravu v primerjavi z angleškim. Podjetje in delo, Ljubljana, 2001, 3, str. 405 - 430.
57. Viršek Milan: Nekaj bistvenih pojmov in značilnosti zavarovanja. Obzornik Zavarovalnice Triglav, Ljubljana, 1998, 4, 2 - 9 str.
58. Vlačič Patrick: Ograničenje odgovornosti brodarja u anglosaksonskom i kontinentalnom pravnom sustavu. Magistrsko delo. Split: Pravni fakultet, 2001, 125 str.
59. Vlačič Patrick: Razvoj slovenskega železniškega in cestnega prava. Podjetje in delo, Ljubljana, 2000, 6, 929-936 str.

11.2. Viri

1. Carinski zakon (Uradni list RS, št. 1/1995, 28/1995, 32/1999, 40/1999, 59/2002)
2. Dolničar Jošt: Odgovornost cestnega prevoznika za blago na mednarodnem cestnem prevozu. Gradivo za interni posvet Zavarovalnice Triglav, d.d., Rogla, 2000, 11 str.
3. Dolničar Jošt: Odgovornost cestnega prevoznika po konvenciji CMR ob uporabi slovenskega prava. Gradivo za interni posvet Zavarovalnice Triglav, d.d., Otičec, 2002, 16 str.

4. Institute Cargo Clauses A, Cl. 252 1/1/82
5. Institute Cargo Clauses B, Cl. 253 1/1/82
6. Institute Cargo Clauses C, Cl. 254 1/1/82
7. Interni zapisi Zavarovalnice Triglav, d.d.
8. Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga – CMR, Ženeva, maj 1956 (Uradni list SFRJ št. 11/1958)
9. Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 83/2001)
10. Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 26/2001, 21/2002)
11. Pravilnik o izvajanju davka na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 4/1999, 45/1999, 110/1999)
12. Slovar slovenskega knjižnega jezika. IV knjiga. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti, 1985, 1125 str.
13. Slovar tujk. Maribor: Založba Obzorje Maribor, 1998, 471 str.
14. Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije. Vestnik gospodarske zbornice, Ljubljana, 1992, št. 48)
15. Statistični zavarovalniški bilten 2002
16. Ustava Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/1991-I, 42/1997, 66/2000, 24/2003)
17. Ustavni zakon za izvedbo temeljne ustavne listine o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 11/1991, 45/1994)
18. Veliki slovar tujk. Ljubljana: Cankarjeva založba, 2002, 1303 str.
19. Zakon o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 89/1998, 17/2000 Odl.US, 19/2000 Odl.US: U-I-39/99, 27/2000 Odl.US: UI 173/99, 66/2000 Odl.US: U-I-78/99-20, 30/2001, 82/2001 Odl.US: U-I-188/99-19, 67/2002)
20. Zakon o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic (Ur.l. RS, št. 13/2000, 44/2000 Skl.US: U-I-117/00, 40/2001 Odl.US: U-I-117/00-76)
21. Zakon o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic (Ur.l. RS, št. 44/2002, 60/2002 Skl.US: U-I-225/02-24, 16/2003 Odl.US: U-I-225/02-65)
22. Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (Uradni list RS, št. 12/2000, 67/2002)
23. Zakon o pravnem postopku (Uradni list RS, št. 26/1999, 83/2002 Skl.US: U-I-21/02-6, 96/2002)
24. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list SFRJ, št. 2/1974)
25. Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/2000)
26. Zakon o trošarinah (Uradni list RS, št. 84/1998, 57/1999, 33/2001, 99/2001, 5/2002)
27. Zakon o zavarovalništvu (Uradni list RS, št. 13/2000 in 91/2000, 12/2001 Skl.US: U-I-131/00-11, 21/2002, 52/2002, 91/2002).

PRILOGA 1

Slovar tujih izrazov in rekov

- *acquis communautaire* – pravni red EU
- *actio directa* – direktna tožba
- *avarie* - fizična poškodba stvari
- *cargo* - tovor
- *carrier* - prevoznik
- *carriage charges* - prevozna cena
- *charges* - stroški
- *consignment* - pošiljka
- *consignee* - prejemnik
- *consignment note* - tovarni list
- *constructive total loss* - izvedena (konstruktivno) popolna izguba
- *culpa* - krivda
- *culpa lata* – huda malomarnost
- *culpa lata dolo aequiparatur* - huda malomarnost se izenačuje z naklepom
- *culpa levis* - lahka malomarnost
- *custom duties* – carinske dajatve
- *damage* – škoda
- *deductable* - odbitna franšiza
- *delivery* - izročitev
- *destinataire* - prejemnik
- *dol* - naklep
- *dommage* - škoda
- *duties* – davki
- *essetialia negotii* - bistvena elementa
- *ex ante* - predhodno
- *ex contractu* – iz pogodbe
- *ex delictu* – iz deliktnega ravnanja
- *ex lege* – izven zakona, brez zakona
- *ex post* – naknadno
- *faute légère* - lahka malomarnost
- *faute lourde* – huda malomarnost
- *force majeure* - višja sila
- *freedom of services* – prosto opravljanje (zavarovalniških) storitev
- *imprévisible* - nepričakovanost
- *inévitable* - neizogibnost
- *inherent vice of the goods* - naravna napaka blaga
- *insured* - zavarovalec
- *insured loss* – zavarovalni primer

- *iuris tantum* - ustvari se domneva
- *ius cogens* – kogentno pravo
- *ius dispositivum* - dispozitivno pravo
- *legitimatío ad processum* - aktivna procesna pravica
- *lex generalis* – splošni zakon
- *lex specialis*- podebni zakon
- *lex specialis derogat legi generali* - splošno pravo se uporabi, le kadar kakšno vprašanje ni urejeno s specijalnim zakonom
- *l'expéditeur* – pošiljatelj
- *nature of certain kinds of goods* - naravna lastnost blaga
- *natural loss* - transportni kalo
- *neglect* – malomarno ravnanje
- *nemo suam propriam turpitudinem allegans* - nihče se ne more sklicevati na lastno nepozornost
- *object* – stvar
- *original copy* – izvirnik
- *per se* – sam zase, avtonomno
- *praetium affectionis* - subjektivna vrednost
- *prise en charge sur camion* - naloženo na tovornjak
- *propres* - stvar
- *préjudice* - splošna škoda
- *right of establishment*- pravica do prostega ustanavljanja (zavarovalnic)
- *sender*- pošiljatelj
- *shipment*- pošiljka
- *Special Drawing Rights* - posebne pravice črpanja
- *stare decisis* - nižja sodišča sledit odločbe višjih sodišč
- *stricto sensu* - stroga razlaga
- *sui generis*- samostojna, samosvoja, posebna
- *taken over on lorry* - naloženo na tovornjak
- *taking over* - prevzemom
- *thing* - stvar
- *transporteur* – prevoznik
- *uberrima fides* – skrajno dobra vera
- *utmost care* - skrajno možna skrbnost
- *wilful misconduct* - naklep
- *wrongful act* - napačno ravnanje

PRILOGA 2

Seznam uporabljenih kratic

- AAR (Against All Risks) - proti vsem rizikom
- App. (Cour d'Appel) -Okrožno apelacijsko sodišče v Franciji, Belgiji in Italiji
- BDP - bruto domači proizvod
- BGH (Bundesgerichtshof) - Vrhovno zvezno sodišče v nemčiji
- Cass. (Cour de Cassation) - Vrhovno zvezno sodišče v Franciji, Belgiji in Italiji
- CIM (International Convention on the Carriage of Goods by Rail) - Konvencija o pogodbi o mednarodnem železniškem prevozu blaga
- CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) - Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu blaga
- COTIF (Convention concerning International Carriage by Rail) - Konvencija o mednarodnih železniških prevozech
- C.T.L. (constructive total loss) - izvedena (konstruktivna) popolna izguba
- DDV - davek na dodano vrednost
- EU - Evropska unija
- GH (Gerechtshof) - Okrožno apelacijsko sodišče v Holandiji
- HGB (Handelsgesetzbuch) - Nemški trgovinski zakon
- LG (Landgericht) - Okrožno sodišče v Nemčiji
- OGH (Oberster Gerichtshof) - Vrhovno sodišče v Avstriji
- OLG (Oberlandesgericht) - Pokrajinsko apelacijsko sodiščev Avstriji in Nemčiji
- OZ - Obligacijski zakonik
- RB. (Rechtbank van Koophandel) - Pokrajinsko trgovsko sodišče v Belgiji in Holandiji
- VGS - Višje gospodarsko sodišče z navedbo kraja
- SDR (Special Drawing Rights)- posebne pravice črpanja
- VS – Višje sodišče z navedbo kraja
- VSBiH - Vrhovno sodišče Republike Bosne in Hercegovine
- VGSS - Višje gospodarsko sodišče Republike Slovenije
- VGSSr - Višje gospodarsko sodišče Republike Srbije
- VGSH - Višje gospodarsko sodišče Republike Hrvaške
- VSH - Vrhovno sodišče Republike Hrvaške
- VSS - Vrhovno sodišče Republike Slovenije
- VSČG - Vrhovno sodišče Republike Črne Gore
- ZDDV - Zako o davku na dodano vrednost
- ZPPCP - Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu
- Zzavar - Zakon o zavarovalništvu
- ZPLZ – Zakon o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic

PRILOGA 3

<i>Chapter I - Scope of Application</i> Article 1 1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties. 2. For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949. 3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations. 4. This Convention shall not apply: (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention; (b) To funeral consignments; (c) To furniture removal. 5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods. Article 2 1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the	<i>Chapitre I - Champ d'application</i> Article 1 1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat sont situés dans deux pays différents dont un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties. 2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par «véhicules» les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949. 3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales. 4. La présente Convention ne s'applique pas: a. Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales; b. Aux transports funéraires; c. Aux transports de déménagement. 5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise. Article 2 1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans a mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il convient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la
---	--

carrier by road shall be determined by this convention. 2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and carrier by the other means of transport, he were two separate persons. Chapter II - Persons for whom the Carrier is Responsible Article 3 For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts of omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own. Chapter III - Conclusion and Performance of the Contract of Carriage Article 4 The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject the provisions of this Convention. Article 5 1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier. 2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods. Article 6 1. The consignment note shall contain the following particulars: (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out; (b) The name and address of the sender; (c) The name and address of the carrier; (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;	route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention. 2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes. Chapitre II - Personnes dont répond le transporteur Article 3 Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Chapitre III - Conclusion et exécution du contrat de transport Article 4 Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention. Article 5 1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur. 2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises. Article 6 1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes: a. Le lieu et la date de son établissement; b. Le nom et l'adresse de l'expéditeur; c. Le nom et l'adresse du transporteur; d. Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;
---	---

(e) The name and address of the consignee; (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description; (g) The number of packages and their special marks and numbers; (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed; (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery); (j) The requisite instructions for Customs and other formalities; (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention. 2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars: (a) A statement that trans-shipment is not allowed; (b) Then charges which the sender undertakes to pay; (c) The amount of "cash on delivery" charges; (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery; (e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods; (f) The agreed time limit within which the carriage is to be carried out; (g) A list of the documents handed to the carrier. 3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful. Article 7 1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of: (a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j); (b) The particular specified in article 6, paragraph 2; (c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein. 2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.	e. Le nom et l'adresse du destinataire f. La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue; g. Le nombre des colis, leurs marque particulières et leurs numéros; h. Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise; i. Les frais afférents. au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison); j. Les instructions requises pour les formalités de douane et autres, k. L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention. 2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes: a. L'indication de transbordement; b. Les frais que l'expéditeur prend à sa charge; c. Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise; d. La valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison; e. Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise; f. Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué; g. La liste des documents remis au transporteur; 3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile. Article 7 1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance: a. Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1 b, d, e, f, g, h et j; b. Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2; c. Dans toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées. 2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article; il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur. 3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6 paragraphe 1 k, le transporteur est responsable de tous frais et
---	---

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods. Article 8 1. On taking over the goods, the carrier shall check: (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and (b) The apparent condition of the goods and their packaging. 2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging, such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note. 3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note. Article 9 1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier. 2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note. Article 10 The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it. Article 11 1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires. 2. The carrier shall not be under any duty to inquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the	dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission. Article 8 1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier: a. L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis ainsi qu'à leurs marques et numéros; b. L'état apparent de la marchandise et de son emballage. 2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1 a du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture. 3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture. Article 9 1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur. 2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis, ainsi que leurs marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture. Article 10 L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet. Article 11 1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus. 2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et
---	--

absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier. 3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods. Article 12 1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note. 2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee. 3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note. 4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees. 5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions: (a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions; (b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carriers' undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments; (c) That the instructions do not result in a division of the consignment. 6. When, by reason of the provisions of paragraph 5(b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions. 7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.	renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur. 3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise. Article 12 1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture. 2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire. 3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre. 4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires. 5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes: a. L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 8 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions; b. Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois c. Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi. 6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5 b du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions. 7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.
---	--

Article 13 1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage. 2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee. Article 14 1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12. 2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests the person entitled to dispose of the goods. Article 15 1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note. 2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender. 3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee. Article 16 1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier. 2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall	Article 13 1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport. 2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire. Article 14 1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12. 2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise. Article 15 1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture. 2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur. 3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus. Article 16 1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. 2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le
---	---

be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods. 3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out. 4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference. 5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.	transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais. 3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée. 4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence. 5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.
Chapter IV - Liability of the Carrier Article 17 1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery. 2. The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. 3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter. 4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one more of the following circumstances: (a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note; (b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;	Chapitre IV - Responsabilité du transporteur Article 17 1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle; ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison. 2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. 3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci. 4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux: a. Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture b. Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or person acting on behalf of the sender or the consignee; (d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin; (f) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages; (g) The carriage of livestock. 5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.	c. Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire; d. Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs; e. Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis; f. Transport d'animaux vivants. 5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.
Article 18 1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier. 2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks. 3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package. 4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him. 5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.	Article 18 1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur. 2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle. 3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis. 4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données. 5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.
Article 19 Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a	Article 19 Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances, et notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des

diligent carrier. Article 20 1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost. 2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request. 3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and where applicable, article 26. 4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law place where the goods are situated. Article 21 Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee. Article 22 1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate if necessary, precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee. 2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.	conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents. Article 20 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur. 2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande. 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26. 4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise. Article 21 Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement sauf son recours contre le destinataire. Article 22 1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises. 2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article, peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.
---	---

Article 23 1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage. 2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality. 3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900. 4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable. 5. In the case of delay if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges. 6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26. Article 24 The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Article 25 1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4. 2. The compensation may not, however, exceed: (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss; (b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected. Article 26 1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.	Article 23 1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge. 2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité. 3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 F par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900. 4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus. 5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport. 6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 25. Article 24 L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite. Article 25 1. En cas d'avarie, le transporteur paye le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4. 2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser: a. Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale; b. Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée. Article 26 1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu. 2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23,
--	---

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25. Article 27 1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted. 2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation. Article 28 1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability of which fix or limit the compensation due. 2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due. Article 29 1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct. 2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1. Chapter V - Claims and Actions Article 30 1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or	24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée. Article 27 1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 % l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. 2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité. Article 28 1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extracontractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues. 2. Lorsque la responsabilité extracontractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues. Article 29 1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. 2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe premier. Chapitre V - Réclamations et actions Article 30 1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait; au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans
---	---

damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of this taking delivery shall be prima facie, evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing. 2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking. 3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee. 4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included. 5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks. Article 31 1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory: (a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or (b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated. 2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought. 3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened. 4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim	l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes. 2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation. 3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de vingt et un jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire. 4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article. 5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles. Article 31 1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignés d'un commun accord par les Parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel: a. Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou b. Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions. 2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée. 3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire. 4. Les dispositions du paragraphe 8 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommage et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.
---	--

judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action. 5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries. Article 32 1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run: (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery; (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier; (c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period. 2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object. 3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action. 4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off. Article 33 The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention. Chapter VI - Provisions Relating to Carriage Performed by Successive Carriers	5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention. Article 32 1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court: a. Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée; b. Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du sixtième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur; c. Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai. 2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription. 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus; la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription. 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception. Article 33 Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention. Chapitre VI - Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs Article 34 Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la
---	--

Article 34 If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note. Article 35 1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2. 2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers . Article 36 Except in the case of a counterclaim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred, an action may be brought at the same time against several of these carriers. Article 37 A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions: (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier; (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him; (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above. Article 38 If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage	responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture. Article 35 1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2. 2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs. Article 36 A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs. Article 37 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes: a. Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur; b. Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou de plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient; c. Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en 6, entre tous les transporteurs. Article 38 Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération. Article 39
---	--

due to them. Article 39 1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance. 2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action. 3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38. 4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment. Article 40 Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38. <i>Chapter VII - Nullity of Stipulation to the Convention</i> Article 41 1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract. 2. In particular, a benefit of insurance in favor of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void. <i>Chapter VIII - Final Provisions</i> Article 42 1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference. 2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting	1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir. 2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés. 3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38. 4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif. Article 40 Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38. <i>Chapitre VII - Nullité des stipulations contraires à la Convention</i> Article 41 1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. 2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou tout autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve. <i>Chapitre VIII - Dispositions finales</i> Article 42 1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la commission économique pour l'Europe et des pays admis à la commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette commission. 2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur. 3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956
--	---

Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force. 3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession. 4. This Convention shall be ratified. 5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations. Article 43 1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession. 2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession. Article 44 1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations. 2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation. Article 45 If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date in which the last of such denunciations takes effect. Article 46 1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force. 2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.	inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion. 4. La présente Convention sera ratifiée. 5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Article 43 1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe premier de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion. 2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhèrera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays. Article 44 1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le secrétaire général en aura reçu notification. Article 45 Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Article 46 1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur. 2. Tout pays qui aurait fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire. Article 47
--	---

Article 47 Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice . Article 48 1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation. 2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations. 3. No other reservation to this Convention shall be permitted. Article 49 1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request. 2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet. 3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2. Article 50 In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of: (a) Ratification and accessions under article 42; (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance	Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la cour internationale de justice, pour être tranché par elle. Article 48 1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve. 2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe premier pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise. Article 49 Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande. 2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence. 3. Le secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe premier de l'article 42, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42. Article 50 Outre les notifications prévues à l'article 49, le secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe premier de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42 : a. Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42; b. Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;
---	--

with article 43; (c) Denunciations under article 44; (d) The termination of this Convention in accordance with article 45; (e) Notifications received in accordance with article 46; (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2. Article 51 After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-general of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.	c. Les dénonciations en vertu de l'article 44; d. L'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45; e. Les notifications reçues conformément à l'article 46; f. Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes premier et 2 de l'article 48. Article 51 Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes premier et 2 de l'article 42.
--	--