

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO
ZAVAROVANJE BLAGA V CESTNEM TRANSPORTU

Ljubljana, april 2002

TANJA BLATNIK

IZJAVA

Študentka Tanja Blatnik izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom g. mag. Andreja Kociča, in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis

KAZALO

UVOD **4**

1. TRANSPORT BLAGA **3**

- 1.1 TRANSPORT KOT POJEM _____ 3
- 1.2 TRANSPORT BLAGA V CESTNEM PROMETU _____ 4

2. SPLOŠNO O TRANSPORTNIH ZAVAROVANJIH **5**

- 2.1 RAZVOJ TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA _____ 5
- 2.2 VRSTE TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ _____ 6
- 2.3 VRSTE NEVARNOSTI _____ 7
- 2.3.1 Zavarovanje blaga in prevozniške odgovornosti: zavarovanje nevarnosti _____ 9

3. TRANSPORTNO ZAVAROVANJE BLAGA **10**

- 3.1 POJEM IN POMEN ZAVAROVANJA BLAGA _____ 10
- 3.2 ZAVAROVALNI INTERES _____ 10
- 3.3 SUBJEKTI IN ELEMENTI ZAVAROVANJA BLAGA _____ 11
- 3.4 POGODBENE LISTINE IN DOKUMENTI _____ 13
- 3.4.1 Tovorni list _____ 13
- 3.4.2 Zavarovalna pogodba _____ 13
- 3.4.3 Zavarovalna polica _____ 15

4. POGOJI ZA ZAVAROVANJE BLAGA MED PREVOZOM **16**

- 4.1 SPLOŠNI POGOJI _____ 16
- 4.1.1 Zavarovalno kritje _____ 16
- 4.1.2 Omejitve in izključitve _____ 16
- 4.1.3 Trajanje zavarovanja _____ 17
- 4.1.4 Zavarovalna vrednost _____ 17
- 4.1.5 Zavarovalna premija _____ 18
- 4.1.6 Nastanek škodnega primera _____ 18
- 4.1.7 Dokumentiranje škodnega zahtevka _____ 19
- 4.1.8 Likvidacija škode _____ 19
- 4.2 POSEBNI POGOJI (KLAVZULE) _____ 19

5. PRAVNA PODLAGA ZAVAROVANJA **20**

- 5.1 INCOTERMS (PREVOZNE) KLAVZULE _____ 21

6. OBSEG TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ BLAGA **22**

- 6.1 RAZŠIRJENOST TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA V SVETU _____ 23

6.2	RAZPRŠITEV PREMIJE TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA V EU	24
6.2.1	Primerjava: Slovenija, Slovaška in Hrvaška	25
6.3	TRANSPORTNA ZAVAROVANJA IN SLOVENIJA	26
6.3.1	Bruto premije, zavarovalnine in škodni rezultat	27
6.3.2	Premijska sestava	28
6.4	OBRAVNAVANJE TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ V ZAVAROVALNI DRUŽBI ADRIATIC, D. D.	29
6.4.1	Problematika reševanja škodnih primerov v Adriatic, d. d.	32

SKLEP **33**

LITERATURA **36**

VIRI **37**

UVOD

Uvozniki, izvozniki, trgovska podjetja in drugi se vedno bolj zavedajo, da je pri današnji gostoti prometa, pogostosti prometnih nesreč in pri vse občutljivejših vrstah blaga neracionalno prevažati blago brez ustreznega transportnega zavarovanja.

Transportno zavarovanje blaga predstavlja eno najstarejših vrst zavarovanja nasploh. Namen diplomskega dela je predstaviti to vrsto zavarovanja v cestnem prometu ter prikazati dejansko stanje zavarovanja blaga v svetu in doma.

Glede na razvitost transporta v današnjem času tako predvidevam, da je zavarovanje blaga med prevozom za lastnike blaga pomembna zaščita pred nevarnostmi, ki jim je blago med prevozom izpostavljeno, in je zato ta zavarovalna vrsta zelo uporabna in dobro razvita. Vsekakor pa je danes gospodarstvo naravnano na zniževanje stroškov v poslovanju, pri čemer mnoga prevozna podjetja najprej minimizirajo svoja zavarovanja ter se na kakšen drugačen način izogibajo tveganjem.

V prvem delu diplomskega dela sem najprej predstavila transport in njegov pomen ter obenem razložila transportno zavarovanje kot zgodovinsko enoto in predhodnika vseh ostalih zavarovalnih vrst. V tem delu je pomembna tudi predstavitev določenih vrst nevarnosti, ki smo jim izpostavljeni, in rešitve, kako in kdaj se pred njimi zavarovati.

V osrednjem delu sem prikazala vejo transportnega zavarovanja, ki sem jo izbrala, in sicer transportno zavarovanje blaga v cestnem prometu. Predstavila sem elemente zavarovanja, pomen zavarovalne pogodbe in zavarovalne police ter pomembne, a večkrat spregledane splošne in dodatne pogoje zavarovanja. Opisana pravna podlaga je pomemben element vsakega zavarovanja, ki zavarovalno vrsto definira v pravnem in poslovnem prostoru.

V zadnjem – analitičnem delu sem analizirala transportno zavarovanje v svetu, državah EU, Sloveniji in na koncu še v eni izmed večjih slovenskih zavarovalnih družb, zavarovalnici Adriatic, d. d.. Podatke sem sistematsko zajemala s pomočjo zavarovalniških statističnih baz evropskih zavarovalnih in pozavarovalnih centrov ter statističnih uradov in zavarovalnih družb po Sloveniji. Zaradi skoposti javno dostopnih podatkov sem za analitični namen skušala pridobiti tudi podrobnejše podatke v zvezi z obravnavano zavarovalno vrsto transportnega zavarovanja blaga, vendar je bilo to zaradi konkurenčnosti zelenih podatkov izredno težavno.

Na koncu sem kot zanimivost na konkretnem primeru predstavila nekaj težav in problemov, s katerimi se na eni izmed poslovnih enot zavarovalnice Adriatic, d. d., soočajo zavarovanci in tudi zavarovatelji.

1. TRANSPORT BLAGA

1.1 TRANSPORT KOT POJEM

Gospodarjenje je glavno področje delovanja človeka in družbe. Smisel in cilj gospodarjenja je v človekovih prizadevanjih, da svoje potrebe po dobrinah, s katerimi zadovoljuje in razvija svoje materialno življenje, rešuje na najbolj smotrni način.

V gospodarstvu materialne dobrine skoraj nikoli niso proizvedene na tistem mestu, kjer se potrošijo, prav tako niso skoraj nikoli proizvedene ravno v tistem trenutku, ko obstaja potreba po njihovem trošenju. Proizvodnja različnih materialnih dobrin je navadno široko razprostranjena v geografskem prostoru in je tudi časovno neenakomerno porazdeljena. Imenovani pojem gibanja materialnih dobrin zajema pojem fizičnega premeščanja v smislu organiziranega premeščanja dobrin iz kraja njihovega nastanka oziroma proizvodnje na kraj potrošnje. Šele s tem, ko je nekemu proizvodu zagotovljena prostorska in časovna koristnost, je izpolnjena njegova celotna uporabna vrednost. Učinkoviti sistemi fizičnega premeščanja omogočajo specializacijo proizvodnje, geografsko ločevanje proizvodnje od potrošnje, okrepitev konkurence in oskrbo potrošnikov po načelu »pravi proizvod na pravem mestu ob pravem času« (Kenda et al., 1988, str. 308).

Če povzamem – transport je torej tista gospodarska dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem stvari in tudi ljudi v geografskem prostoru. To premeščanje poteka na različnih transportnih poteh (naravne in umetne) s pomočjo posebnih tehničnih sredstev, ki se imenujejo transportna sredstva (letala, železniška vozila, jadrnice, čolni, kolesa, kamioni ...), in na podlagi ustrezne organizacije.

Beseda »transport« je latinskega izvora¹ in jo je mogoče povsem enakovredno nadomestiti s slovenskim izrazom »prevoz«. Besede »transport« pa ne moremo enačiti z izrazom »promet«, saj je to širši pojem od transporta.

Kvaliteta transporta je odvisna od različnih dejavnikov, in sicer: hitrosti transporta, cene transportnih storitev, rednosti transporta, točnosti in pogostosti transporta, dostopnosti transportnih sredstev, varnosti transporta (Požar, 1974, str. 4) in navsezadnje varnosti okolja (Kenda et al., 1988, str. 312). Razlike v kvaliteti transporta so lahko objektivno pogojene z značilnostmi transportne infrastrukture, transportnih sredstev, s pogoji gospodarjenja ali pa so subjektivnega značaja in izhajajo iz načina organizacije in izvajanja transportnega procesa. Kot sem navedla, je teh dejavnikov veliko, zato se kvaliteta transportne storitve najenostavneje izraža z razmerjem med varnostjo, hitrostjo in stroški.

¹ *transportare = prenašati (Kenda et al., 1988, str. 309).*

Osnovne vrste transporta so: železniški, cestni, pomorski, rečni in zračni transport. V tem diplomskem delu bo poudarek na cestnem transportu.

1.2 TRANSPORT BLAGA V CESTNEM PROMETU

Če primerjamo med sabo vse vrste transporta na podlagi prevoženih ton blaga, lahko ugotovimo, da je cestni promet takoj za zračnim, medtem ko največ blaga lahko prepeljemo z železnico. Če pa prevoze primerjamo v tonskih kilometrih, pa kljub podatkom v milijah največ prenese pomorski promet, nato zračni in najmanj cestni promet. Železniški promet je s cestnim precej izenačen, saj kljub večji nosilnosti nima tako gostega prometa. Glede na ostali promet je torej pomanjkljivost cestnega prometa predvsem v velikosti transportnega prostora, saj je le-ta zaradi določene nosilnosti relativno omejen.

Tabela 1: Pregled blagovnih prevozov po vrstah prevoznih poti v Sloveniji v letu 2000

Vrsta prevozne poti	Blago v 1000 t	Tonski km ²
železniški	8.131	2.857
zračni	4.556	4.495
cestni	4.469	2.090
pomorski	3.547	17.297 ³
Skupaj	20.703	26.739

Vir: Statistični letopis Republike Slovenije, 2001.

Če uskladim definicijo »transporta« s cestnim transportom, lahko ugotovim, da je to dejavnost premeščanja stvari in ljudi po kopnem. Transportna pot je torej cesta, ki mora vsekakor ustrezati svojemu namenu in zahtevam prometne varnosti, transportna sredstva pa so motorna in priklopna vozila.

Temeljna značilnost transporta blaga je izredno nizek (najnižji) delež fiksnih stroškov v lastni ceni. Razmerje med fiksnimi stroški, ki so neodvisni od prevožene razdalje, in variabilnimi stroški, ki so od prevožene razdalje odvisni, namreč znaša 20 % proti 80 % (Kenda et al., 1988, str. 321). V železniškem transportu enako razmerje znaša 60 % proti 40 % (Požar, 1974, str. 28).

Izrazito negativno torej izstopajo stroški samega transporta, točnost je precej odvisna od klimatskih razmer in drugih pogojev, prav tako pa cestni transport ni najvarnejši (Kenda et al., 1988, str. 321). V pozitivni smeri delujejo elementi dostopnosti, hitrosti, rednosti in pogostosti (Jelenc, 1983, str. 81).

² seštevki zmnožkov količine blaga in razdalj, na katerih je bilo to blago prepeljano

³ podatek v tonskih milijah

Poleg ekonomske funkcije pa ne smemo pozabiti tudi na socialno funkcijo, ki zaradi široko razpredene cestne mreže pomaga razvijati oddaljena in zaostala ter težje dostopna področja.

Naj vključim še nekaj statističnih zanimivosti cestnega prometa: v Sloveniji smo imeli v letu 2000 skupaj 20.177 km cest, 1.005.933 registriranih prevoznih sredstev, od tega 0,26 % (2.608) tovornih vozil za prevoz blaga (Statistični letopis Republike Slovenije, 2001).

2. SPLOŠNO O TRANSPORTNIH ZAVAROVANJIH

2.1 RAZVOJ TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA

Transportno zavarovanje spada med najstarejše zavarovalne zvrsti. Že v starem Babilonu je bila navada, da so se vodje karavan, ki so prenašale vrednejše tovore (takratna oblika kopenskega prevoza), dogovorili, da bodo skupno pokrili morebitno škodo, ki bo nastala zaradi roparskega napada na karavano. V tem pojavu je že povsem jasno viden element vzajemnosti, ki je bistvena sestavina sodobnega zavarovanja (Flis, 1999, str. 8).

Kolikor je danes znano, je prav razvoj zavarovanja v prekomorski trgovini postavil temelje sodobnemu zavarovalstvu. Pomembnejši razvojni mejnik transportnega zavarovanja je tako med drugim zakon otoka Rodos (900 let pr. n. št), ki navaja, da če so ladjo v stiski rešili iz grozeče nevarnosti, tako da so del ladijskega tovora pometali v morje, je smel lastnik tovora, žrtvovanega v skupnem interesu, zahtevati z *actio locati*⁴ od kapitana ladje sorazmerno povračilo škode. Kapitan ladje je moral škodo porazdeliti, tako da so jo sorazmerno trpeli lastniki ladje in lastniki rešenega tovora (Korošec, 1972, str. 288-289). Med mejnike se navaja tudi (Kenda et al., 1988, str. 358) pomorsko posojilo v starem Rimu, navidezno pomorsko posojilo (l. 1234), nastajanje kodifikacije pomorskega zavarovanja (v 15. stoletju), ustanovitev Lloydovega združenja zavarovateljev v Angliji (l. 1771) in izdaja Lloydove standardne pomorske police (l. 1779), ki v osnovi velja še danes.

Kratek pregled nam kaže, da je zavarovanje v preteklosti odigralo veliko vlogo pri razvoju mednarodne trgovine in transporta. Hkrati z razvojem trgovine in prometa se je razvijalo tudi transportno zavarovanje. Zavarovalnice so svoje zavarovalne pogoje prilagajale gospodarskemu in tehničnemu razvoju ter potrebam transporta. Z razvojem transporta so se nevarnosti, ki jim je blago izpostavljeno, zmanjšale, vrednost blaga pa se je povečala.

⁴To je ime tožbe.

Transportno zavarovanje igra pomembno vlogo v mednarodni menjavi blaga in storitev in je zato element nacionalne gospodarske politike. Za urejanje nacionalnega zavarovalnega trga sta značilna dva pristopa (Kenda et al., 1988, str. 359):

- ⓐ omejevanje svobode sklepanja zavarovanja (države v razvoju),
- ⓑ svobodno sklepanje zavarovanja (»Freedom of Transport insurance«).

Temeljni smoter transportnega zavarovanja je ustvarjanje ekonomske varnosti zavarovalnih subjektov (uporabnikov, organizatorjev in izvajalcev storitev).

Skoraj vsa transportna zavarovanja so prostovoljna zavarovanja, to so zavarovanja, katerih sklenitev je odvisna od svobodne volje posameznikov oziroma gospodarskih organizacij.

2.2 VRSTE TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ

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

1. kriterij – nevarnostni objekt:

- ⓐ transportno zavarovanje v ožjem smislu (kargo, kasko, prevozniška odgovornost za škodo na blagu, drugi interesi);
- ⓑ transportno zavarovanje v širšem smislu (zavarovanje v ožjem smislu, prevozniška odgovornost za škodo tretjim osebam, zavarovanje članov posadke ter zavarovanje pred poškodbo potnikov).

2. kriterij – nevarnostni subjekt:

- ⓐ vrsta medija (pomorsko, kopensko zavarovanje),
- ⓑ transportna zvrst (zavarovanje pomorskega, rečnega, železniškega, cestnega in letalskega prevoza).

3. kriterij – način sklepanja pogodb:

- ⓐ generalno (»avtomatsko«) zavarovanje,
- ⓑ posamično (»separatno«) zavarovanje.

4. kriterij – vrsta plačilnega sredstva:

- ⓐ tolarska zavarovanja,
- ⓑ devizna zavarovanja.

5. kriterij – politično-teritorialni vidik:

- ⓐ domače zavarovanje,
- ⓑ mednarodno zavarovanje.

6. kriterij – smer poteka mednarodne blagovne menjave:

- ⓐ zavarovanje izvoznih pošiljk,

- Ⓢ zavarovanje uvoznih pošiljk,
- Ⓢ zavarovanje tranzitnih pošiljk.

7. kriterij – drugi vidiki:

- Ⓢ zavarovanje pravnih oseb,
- Ⓢ zavarovanje fizičnih oseb.

2.3 VRSTE NEVARNOSTI

Zavarovana nevarnost je temeljni element vsakega zavarovanja. Obligacijski zakonik nevarnost⁵ opredeli posredno, ko pravi: »Dogodek, glede na katerega se sklene zavarovanje (zavarovalni primer); možen mora biti v prihodnosti, negotov in neodvisen od izključne volje pogodbenikov« (Obligacijski zakonik, 2001). Iz vsebinskega določila lahko izluščimo bistvene pogoje za opredelitev nevarnosti v zavarovalnem smislu: možnost nastanka (v prihodnosti), negotovost, nepredvidljivost, neodvisnost od volje zavarovalnega subjekta, škodne posledice in moralnost (pravno dovoljeni dogodek).

Nevarnosti v transportu na splošno in tudi pri zavarovanju blaga najpogosteje razvrščamo v štiri skupine:

- Ⓢ osnovne nevarnosti,
- Ⓢ dopolnilne nevarnosti,
- Ⓢ posebne (specialne) nevarnosti,
- Ⓢ vojne in politične nevarnosti.

Osnovne nevarnosti so tipične za transportna zavarovanja. Pod osnovnimi nevarnostmi razumemo tiste nevarnosti, ki se lahko zgodijo vsakemu prevoznemu sredstvu oziroma blagu (Frančišković, 1994, str. 35). Njihova glavna značilnost je, da so zelo povezane s transportom ter se ne pojavljajo pogosto. Kadar pa se že zgodijo, so njihove posledice lahko katastrofalne.

Osnovne nevarnosti tvorijo temeljno kritje v zavarovanju blaga in jih sklenitelj zavarovanja ni dolžan posebej omeniti zavarovalnici, ker tvorijo osnovno kritje v zavarovalnici. Načeloma se osnovne nevarnosti razlikujejo po vrsti transportnega sredstva.

Tabela 2: Osnovne nevarnosti

Vrsta nevarnosti	Primer
Prometna nezgoda	Trčenje prevoznih sredstev, zalet prevoznega sredstva v neki predmet, nasedanje in potopitev pri rečnih in morskih ladjah, prevrnjenje in padec kopenskih prevoznih sredstev, porušenje mostov, predorov ter drugih prometnih objektov,...
Elementarna nezgoda	Nevihte, poplave, snežni meteži, izredni valovi, strela, potres, plazovi.

⁵ V nekaterih primerih (predvsem v praksi) se nevarnost nadomešča z besedo "riziko" ali "tveganje".

Požar ali eksplozija	Krije se vsaka škoda, ki je nastala zaradi požara ali eksplozije, ne pa tudi zaradi samovžiga, če je le-ta specifična nevarnost določenega blaga.
Razni primeri višje sile	Nepredvidljivi primeri, ki se jim ni bilo moč izogniti.
Vlomska tatvina	
Nedostava blaga	
Roparski napad	

Vir: Bertonec, 1998, str. 19.

Zaradi hitrega razvoja znanosti in tehnologije v današnjem času osnovne nevarnosti ne morejo pokriti vseh nepredvidenih okoliščin, ki lahko poškodujejo ali popolnoma uničijo transportna sredstva in blago (Pirš, 2000, str. 67). Takšne okoliščine imenujemo **dopolnilne nevarnosti**, proti katerim pa se mora zavarovanec dodatno zavarovati, za to pa mora plačati dopolnilno premijo. Delitev dopolnilnih nevarnosti je odvisna od kakovosti in naravnih lastnosti blaga (Požar, 1974, str. 95). Za preprečevanje teh nevarnosti je pomembno pravilno pakiranje, primerna embalaža in negovanje blaga v transportu. Zavarovanje ne krije škode zaradi neprimerne embalaže, pomanjkljivosti v odpravi, opuščanja predpisanih in običajnih varovalnih ukrepov ... O tem več v poglavju o izvzetjih.

Tabela 3: *Dopolnilne nevarnosti*

Vrsta nevarnosti	Primer
Tatvina in nedostava	Samo pri pomorskem kargu.
Manipulativne nevarnosti	Nastanejo med manipulacijo s pošiljko: lom, iztekanje, razsipanje, trganje vreč, krhanje ...
Druge dopolnilne nevarnosti	Dotik z drugim blagom, rja, oksidacija, korozija, znojenje ... (zunanji vzrok).

Vir: Požar, 1974, str. 95.

Posebne nevarnosti so nevarnosti pred škodami zaradi posebnih lastnosti blaga; to so nevarnosti zmrznjenja in odmrznjenja, segrevanja, strjevanja, eksplozije, samovžiga, naravnega vrenja, povečane nevarnosti zaradi prekoračitve oblik in dimenzij tovora in prevoza na lastnih kolesih (Kenda et al., 1988, str. 366). Čeprav ta skupina nevarnosti ne predstavlja transportnih nevarnosti v pravem pomenu besede, ker ne predstavljajo izrednega zunanjega dogodka, ki je nastal v času zavarovanega transporta, in se zaradi tega proti njim običajno ne zavarujemo, so lahko tudi te nevarnosti predmet transportnega zavarovanja. Zavarujejo se po posebnih pogojih in po določenih kriterijih. To se opravičuje z dejstvom, da se kljub njihovem rednemu nastopanju vendar ne more vnaprej vedeti za njihovo intenzivnost in obseg. To imenujemo »relativna negotovost« (Požar, 1972, str 16).

Tabela 4: Vojne in politične nevarnosti

Vrsta nevarnosti	Primer
Vojna nevarnost v ožjem smislu	Delovanje min, torpedov, tudi dejanje »sovražnosti« ni nujno formalna vojna.
Politična nevarnost	Škode na blagu zaradi odredb političnih oblasti (ne sanitarnih ali sodnih organov).
Nevarnost stavke	Stavkajoči delavci, osebe, ki se udeležujejo uporov, nemirov, ter zlonamerne osebe; krita le neposredna škoda na blagu.

Vir: Požar, 1974, str. 96.

Pri zavarovanju proti **vojnim in političnim nevarnostim** se uporabljajo posebne klavzule inštituta londonskih zavarovateljev (Kenda et al., 1988, str. 366).

2.3.1 Zavarovanje blaga in prevozniške odgovornosti: zavarovanje nevarnosti

V praksi se pogosto dogaja, da prihaja do nesporazuma glede tolmačenja zavarovanja odgovornosti prevoznika v cestnem prometu in kargo zavarovanja (Pavlin, 2001, str. 10). Dejansko je zavarovanje prevoznikove odgovornosti nekaj povsem drugega kot zavarovanje blaga, kar glede na obstoječe nevarnosti prikazuje spodnja preglednica. Iz nje je razvidno, da je kritje pri zavarovanju odgovornosti prevoznika precej ožje kot pri kargo zavarovanju. Razlika je predvsem pri kritju na tovornih manipulacijah oziroma iz njih ter kritju dodatnih nevarnosti, ki se jih pri kargo zavarovanju lahko zavaruje glede na vrsto blaga, pri zavarovanju odgovornosti prevoznika pa sploh ne.

Tabela 5: Razlika med zavarovanjem prevozniške odgovornosti in zavarovanja blaga v možnostih zavarovanj različnih kritij

Nevarnosti	Zavarovanje odgovornosti prevoznika	Zavarovanje blaga	
	<i>kritje</i>	<i>kritje</i>	<i>vrsta nevarnosti</i>
prometna nesreča	da	da	osnovna
elementarna nesreča	da	da	osnovna
požar in eksplozija	da	da	osnovna
višja sila	ne	da	osnovna
navadna kraja, neizročitev blaga	ne	da	dopolnilna
manipulativne nevarnosti	doplačilo	da	dopolnilna
zakislitev	ne	da	dopolnilna
dotok z drugim blagom	ne	da	dopolnilna
rja, oksidacija	ne	da	dopolnilna
vonj	ne	da	dopolnilna
zavrnitev	ne	doplačilo	ostale
poškodba etiket	ne	doplačilo	ostale

strjevanje	ne	doplačilo	ostale
manjko	ne	doplačilo	ostale
samovžig	ne	doplačilo	ostale
odmrzitev	doplačilo	doplačilo	ostale
eksplozija	ne	doplačilo	ostale
države večjega tveganja	ne	doplačilo	ostale
vojne in politične nevarnosti, stavke	ne	doplačilo	vojne in politične

Vir: Pavlin, 2001, str. 13.

Pomembno je torej vedeti, kdaj zavarovati, katere nevarnosti in posledično za kakšno ceno. Če ponazorim s primerom: pošiljatelj zaradi slabe informiranosti, varčevanja in v dobri veri, da bo to storil prevoznik, svojega blaga ne zavaruje kargo. Prevoznik pa zavaruje le svojo odgovornost. Pri prevozu je prišlo do prometne nesreče zaradi višje sile (npr. zdrs zemljišča na cesto). V tem primeru prevoznik ne odgovarja za škodo in je ni dolžan povrniti. Pošiljatelj pa tudi ni zavaroval blaga proti tej nevarnosti in ne more zahtevati zavarovalnine od zavarovalnice. Če bi svoje blago zavaroval le za osnovne nevarnosti, bi bil do zavarovalnine upravičen.

3. TRANSPORTNO ZAVAROVANJE BLAGA

3.1 POJEM IN POMEN ZAVAROVANJA BLAGA

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

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

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

3.2 ZAVAROVALNI INTERES

Zavarovalni interes opredeljujemo v teoriji kot pravna razmerja, zaradi katerih lahko nevarnostni subjekt pretrpi škodo, če nastane zavarovalni dogodek (Obligacijski zakonik, 2001). V zavarovanju so pomembni predvsem premoženjski interesi, zlasti še

lastninski interes. V kargo zavarovanju je temeljni interes vezan na lastnino blaga v transportu. Nanaša se na stroške distribucije blaga, pričakovani dobiček, razne pravice na zavarovalnem tovoru in na druge materialne koristi, ki jih je mogoče pričakovati pri prevozu blaga (Kenda et al., 1988, str. 363). Zavarovalni interes izhaja iz potrebe po povračilu morebitne gospodarske škode oz. iz potrebe po gospodarski varnosti, kar je temelj za sklepanje zavarovanj (Boncelj, 1969, str. 45).

Zavarovalni objekt je v kargo zavarovanju »blago v transportu«. Zavarovalni interes izhaja iz možnosti nastanka škode na blagu oz. izgube blaga v transportu. Ima ga lahko subjekt (prodajalec, kupec), ki pri tem pretrpi gospodarsko škodo. Subjekt, ki zahteva zavarovalnino, mora dokazati, da je ob nastopu škodnega dogodka imel interes na tovoru, sicer do nje nima pravice (Zakon o pomorski in notranji plovbi, 1977).

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

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

3.3 SUBJEKTI IN ELEMENTI ZAVAROVANJA BLAGA

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

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

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

Obligacijski zakonik določa, da se »z zavarovalno pogodbo sklenitelj zavarovanja (zavarovalec) zavezuje, da bo po načelih vzajemnosti in solidarnosti združeval določen znesek v zavarovalni skupnosti oz. rizični skupnosti (zavarovalnica). Ta pa se zavezuje, da bo, če se zgodi dogodek, ki pomeni zavarovalni primer, izplačala

zavarovancu ali tretji osebi, ki z veljavno dokumentacijo izkaže lastniški interes nad blagom, zavarovalnino oziroma dogovorjeno vsoto ali storila kaj drugega« (Obligacijski zakonik, 2001).

Iz definicije zavarovalne pogodbe spoznamo subjekte zavarovanja. To so:

- ④ zavarovalna institucija (zavarovalnica),
- ④ sklenitelj zavarovanja (zavarovalec),
- ④ zavarovanec,
- ④ upravičenec iz zavarovalne pogodbe.

Zakonski predpisi določajo pogoje, ki jih mora izpolnjevati podjetje, ki se želi registrirati za opravljanje zavarovalniških poslov. **Zavarovatelj** je zavarovalnica, ki z zavarovalno pogodbo prevzame obveznost, da bo nadomestila nastalo škodo na zavarovalnem primeru zaradi nastopa zavarovalne nevarnosti.

V Sloveniji je trenutno 14 zavarovalnic in zavarovalnih družb, med katerimi je leta 2000 samo ena zavarovalnica zbrala več kot dve petini vse premije, delež desetih manjših zavarovalnic pa je znašal komaj nekaj nad 13 %. To kaže na značilno asimetrično porazdelitev bruto obračunane premije (Statistični zavarovalniški bilten, 2001).

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

Da se izognemo nejasnosti v zvezi s tem, kdo nosi nevarnost na blagu, se v praksi uporabljajo klavzule INCOTERMS. Te klavzule natančno določajo mesto prehoda rizika z ene osebe na drugo.

Subjekt, ki sklene z zavarovateljem pogodbo, je **sklenitelj zavarovanja**. Zavarovanec in sklenitelj zavarovanja sta lahko ista oseba, ni pa nujno. Podjetje, ki samo organizira transport blaga, običajno samo sklene zavarovanje in je hkrati tudi zavarovanec. Če lastnik blaga za organizacijo transporta pooblasti špediterja⁶ in mu v naročilnih dokumentih opredeli zavarovanje blaga, lahko špediter sklene zavarovanje v imenu lastnika blaga ter plača zavarovalno premijo, sam pa premijo lastniku prikaže in zaračuna na špediterski fakturi. V primeru škodnega primera na blagu prejme zavarovalnino zavarovanec oziroma subjekt, v čigar interesu se blago prevaža.

Sklenitelj zavarovanja torej lahko sklene zavarovanje za lasten račun in je v tem primeru sklenitelj hkrati zavarovanec, lahko pa ga sklene za »tuji račun« (špediter) in je

v tem primeru zavarovanec druga oseba. Le-ta je lahko imenovana, načeloma pa se v zavarovalni praksi izvršuje klavzula »za račun, kogar se tiče«. V tem primeru ima pravico do zavarovalnine subjekt, ki dokaže svoj interes na blagu v trenutku nastopa zavarovalnega primera. To se izkaže kot praktično takrat, ko blago na svoji poti večkrat menja lastnika⁷. (Požar, 1974, str. 93). Interes se v cestnem transportu dokazuje s fakturo, prevoznim dokumentom ali z drugim dokumentom, iz katerega se lahko razbere, da ima določena oseba pravico na blagu (Bašič, 2001, str. 17).

3.4 POGODBENE LISTINE IN DOKUMENTI

3.4.1 Tovorni list

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

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

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

Pri izpolnjevanju tovrnega lista je potrebno upoštevati pravna določila, določila prevoznikov, določila kupoprodajne pogodbe in navodila kupca.

Transportni list je torej listina, s katero dokaže zavarovanec, da ima interes na blagu, in s katero se pošiljka individualizira.

3.4.2 Zavarovalna pogodba

⁶ Organizator in koordinator vseh potrebnih dejavnosti, ki zagotavljajo nemoteno gibanje blaga iz odpravnega kraja v namembni kraj (organizacija prevozov, uskladiščenja, manipulacij, pakiranja, zavarovanja, carinskega posredovanja, financiranja...)(Kenda et al., 1988, str. 344).

⁷ V naši praksi se je že zgodilo, da se je prodajalec zanašal na to, da bo kupec zavaroval blago. Ker pa se blago ni prevažalo na kupčev riziko, ga ni mogel ali želel zavarovati in blago je ostalo nezavarovano.

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

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

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

Glede na že navedeno razdelitev transportnih zavarovanj iz poglavja 3.2. pod kriterijem “način sklepanja pogodb” ločimo:

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

S **posamičnimi** zavarovalnimi pogodbami zavarujemo vsak prevoz blaga posebej, ne glede na število in pogostost prevozov. Zavarovanec mora prijaviti vsako pošiljko posebej, zavarovalnica pa mu izda za vsak tak prevoz posebno polico.

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

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

Prednost zavarovanja z generalnimi pogodbami in pogodbami o odprtem kritju pred posamičnimi zavarovalnimi pogodbami je v tem, da je zavarovano dejansko vse blago

v transportu in se ne more zgoditi, da bi določena pošiljka zaradi kateregakoli subjektivnega ali objektivnega razloga »izpadla« iz zavarovanja.

3.4.3 Zavarovalna polica

Zavarovalna pogodba je sklenjena, ko pogodbenika podpišeta **zavarovalno polico** ali potrdilo o kritju⁸. Polica sama po sebi ne predstavlja zavarovalne ponudbe. Je listina, ki ima trojni pomen (Požar, 1974, str. 110):

- Ⓢ dokaz, da je bila sklenjena zavarovalna pogodba;
- Ⓢ predstavlja obljubo zavarovalnice⁹, da bo ob nastopu zavarovalnega primera zavarovancu povrnila škodo;
- Ⓢ je legitimacijski papir, s katerim zavarovanec po nastopu zavarovalnega primera uveljavlja svojo pravico proti zavarovalnici.

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

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

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

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

Če sklenitelj še nima na razpolago vseh podatkov o pošiljki, a jo mora nujno zavarovati, zavarovalnici sporoči le vrsto blaga, zavarovalno vsoto, relacijo ter širino kritja, zavarovalnica pa mu na podlagi teh podatkov izda "Potrdilo o začasnem kritju"¹⁰. Blago je začasno zavarovano, polica pa se izda v najkrajšem možnem času.

V praksi se lahko zgodi, da zavarovanec polico izgubi. V takem primeru mu bo zavarovalnica izplačala zavarovalnino le, če bo iz drugih listin pravno formalno razvidno, da ima zavarovanec pravico do zavarovalnine. Poleg tega zavarovalnica

⁸ v potrdilu o kritju so vpisane bistvene sestavine zavarovalne pogodbe

⁹ "pollicer last." = obljubiti

¹⁰ Cover note (Požar, 1974, str. 112).

običajno zahteva jamstvo¹¹, da bo povrnil vso škodo, ki bi jo zavarovalnica morebitno utrpela, ker mu je izplačala škodo brez police.

4. POGOJI ZA ZAVAROVANJE BLAGA MED PREVOZOM ¹²

4.1 SPLOŠNI POGOJI

Pogoji zavarovanja so obvezen del zavarovalne police. Zavarovalnica je zavarovancu v njih dolžna razkriti:

- Ⓞ zavarovalno kritje,
- Ⓞ omejitev zavarovalnega kritja,
- Ⓞ trajanje zavarovanja,
- Ⓞ zavarovalno vrednost,
- Ⓞ zavarovalno premijo,
- Ⓞ nastop škodnega primera,
- Ⓞ dokumentiranje odškodninskega zahtevka,
- Ⓞ postopek likvidacije škode ,
- Ⓞ ostala določila.

Polici so praviloma priključeni tudi posebni pogoji oz. klavzule, ki imajo prednost pred splošnimi pogoji. Seveda pa je najbolj pomembno, katere pogoje vsebuje sama polica, in ti imajo prednost pred ostalimi, če so si vsebinsko različni.

4.1.1 Zavarovalno kritje

Po pogojih zavarovalnica zavaruje pošiljke med prevozom po kopnem (notranjih vodah, avionih ...). Z zavarovanjem so kriti tudi reševalni stroški, upravičeni zaradi preprečevanja in zmanjševanja škode, ki je krita z zavarovanjem.

4.1.2 Omejitve in izključitve

Zavarovalnica ne povrne tistega dela škode, ki nastane neodvisno od transportnih nevarnosti, kot je npr. običajni lom, razsipanje, iztek ... Ne glede na širino kritja pa zavarovalnica ne povrne škode in stroškov, ki so posledica:

- Ⓞ zlega namena ali grobe malomarnosti zavarovanca;
- Ⓞ skritih napak in naravnih lastnosti blaga,
- Ⓞ nepravilnega ali nezadostnega pakiranja, nepravilnega nakladanja ali nezadostne zaščite blaga na prevoznem sredstvu;

¹¹ Primer jamstva je lahko bančno jamstvo.

¹² Pogoji zavarovanja so povzeti po Splošnih pogojih za zavarovanje blaga zavarovalne družbe Adriatic, d. d.

- Ⓢ nepravilne ali nezadostne označbe blaga z ozirom na njegove specifične lastnosti (opozorilne nalepke ...);
- Ⓢ izbire neprimerne prevoznega sredstva;
- Ⓢ nevarnosti, povezanih s prevozom z odprtimi kopenskimi vozili;
- Ⓢ opustitve posebnih navodil prevozniku glede hitrosti in varnosti prevoza, kakršno zahtevajo posebne lastnosti blaga;
- Ⓢ nepravilne ali netočne deklaracije blaga;
- Ⓢ nepravočasne predaje blaga prevozniku;
- Ⓢ kršitve nacionalnih in mednarodnih predpisov o trgovanju;
- Ⓢ vojnih dogodkov, političnih nemirov, stavk (le neposredne škode na blagu).

Zavarovanec je dolžan z blagom ravnati v duhu dobrega gospodarja.

4.1.3 Trajanje zavarovanja

Zavarovanje se začne z neposrednim nakladanjem blaga na prevozno sredstvo v kraju, navedenem na zavarovalni polici kot odpremni kraj, in se konča z razložitvijo s prevoznega sredstva v namembnem kraju. Blago je zavarovano tudi v času običajnega vmesnega skladiščenja, a ne dlje kot 30 dni. Zavarovalnica pošiljke zavaruje na osnovi pravočasne in popolne prijave, in sicer mora biti zavarovanje sklenjeno 48 ur po prejemu prijave, če ga seveda zavarovalnica pred tem ne zavrne.

4.1.4 Zavarovalna vrednost

V zavarovalno vrednost, to je znesek, ki ga navede zavarovanec v zavarovalni prijavi in ki obenem predstavlja gornjo mejo zavarovalnega kritja, je lahko poleg dejanskih prevoznih, carinskih in zavarovalnih stroškov vključen tudi največ 10 %-pričakovani dobiček. V tem primeru se dejanska vrednost blaga po fakturi poveča še za določen odstotek.

Omejevanje zavarovalne vrednosti in s tem zavarovalnine navzgor je instrument, ki preprečuje možnost obogatitve na temelju povračila škode. Omejena pa je lahko tudi navzdol, škodo do tega določenega zneska nosi zavarovanec sam, kar imenujemo soudeležba (fransiza).

Zavarovalnica razvršča vrednost blago v štiri skupine:

- Ⓢ **SKUPINA a:** sem spada najdražje in najboljčutiljivejše blago – elektronski aparati, stekleni izdelki, meso, zelenjava, žive živali, umetniški predmeti ...
- Ⓢ **SKUPINA b:** stroji in aparati, cement, nafta in derivati, eksplozivni material, prehrambeni izdelki, pijača ...
- Ⓢ **SKUPINA c:** vse blago, ki ni navedeno v skupinah **a**, **b** in **d**.
- Ⓢ **SKUPINA d:** masovno in manjvredno blago – pesek, rude, premog, odpadki ...

4.1.5 Zavarovalna premija

Zavarovanec mora plačati zavarovalno premijo ob sklenitvi, razen če ni dogovorjeno drugače.

Višina zavarovalne premije je odvisna od vrste transporta, vrste blaga, širine nevarnosti, ki jih pokriva zavarovanje, relacije, vrste pakiranja ... Velja že navedeno načelo: čim večja je nevarnost, da nastopi škoda, tem višja je premija.

Dodatna premija se obračuna za multimodalni prevoz¹³, pri izrednih manipulacijah z blagom, za obsežne in težke predmete (nad 5 t po kosu), za podaljšano skladiščenje, specialne nevarnosti ...

4.1.6 Nastanek škodnega primera

Zavarovanec, ki sklene zavarovanje blaga, mora skrbeti za zavarovano blago s skrbnostjo dobrega gospodarja ves čas trajanja zavarovanja. Toda kljub temu se pogosto zgodi, da se uresničijo zavarovane nevarnosti in nastopi škodni primer. Takrat mora zavarovanec ukreniti vse, kar je potrebno, da škodo omili oz. zmanjša. Škode se plačujejo po principu neposrednega vzroka in neposredne, neizbežne posledice tega vzroka (npr. zmočitev blaga zaradi prometne nesreče). Pri kargo zavarovanju lahko nastopi škoda zaradi popolne ali delne izgube ali poškodbe blaga.

Če zavarovanec opazi vidne poškodbe že pred nastopom zavarovalnega primera oz. pri prevzemu blaga, mora le-te nemudoma prijaviti zavarovalnici. Pri poškodbah, ki pa so vidne šele pri razpakiranju, tako imenovane skrite poškodbe, pa mora prenehati z nadaljnjim razpakiranjem in tudi v tem primeru takoj obvestiti zavarovalnico.

Ko pa nastane škodni primer, se mora zavarovanec takoj obrniti na zavarovalnico in skupaj s prevoznikom ugotoviti vzrok in obseg škode z zapisnikom. Če zavarovalnice ni mogoče obvestiti, se mora zavarovanec obrniti na najbližjega havarijskega¹⁴ komisarja, da ugotovi nastalo škodo na zavarovanih stvareh in onemogoči nadaljnjo škodo (npr. pretovor na drugo prevozno sredstvo, sušenje blaga, prekladanje). Zavarovalnica povrne smotrne stroške za tako reševanje blaga. Poleg škode na blagu in stroškov reševanja pa zavarovalnica lahko plača tudi pričakovani dobiček, ki ga lastnik blaga ni dosegel, ker je nastopil zavarovalni primer.

V primeru nastanka škode zavarovanec torej zahteva povrnitev nastale škode neposredno od zavarovatelja, pri katerem je blago zavaroval, in ne ugotavlja, kdo je za

¹³ Po konvenciji Združenih narodov: "prevoz blaga z najmanj dvema različnima vrstama transporta (dva ali več transportnih nosilcev) na osnovi pogodbe o multimodalne prevozu iz kraja v eni državi, kjer organizator multimodalnega transporta prevzame blago, do kraja, ki je določen za predajo, v drugi državi" (= mešani, kombinirani prevoz) (Pavliha, 2000, str. 261).

¹⁴ Ime havarija pomeni poškodba vozila ali tovora in s tem povzročeni stroški (Bunc, 1991, str. 170).

škodo odgovoren. Po izplačilu škode zavarovancu pa mora zavarovalnica pridobiti vse pravice, ki jih je imel zavarovanec v zvezi z nastalo škodo proti tretjim osebam (npr. proti prevozniku, ki je zakrivil škodo). Zavarovanec s subrogacijo ali cesijo prenese vse pravice na zavarovalnico, da izplačano zavarovalnino regresira od prevoznika oz. od tistega, ki je za konkretno škodo odgovoren.

4.1.7 Dokumentiranje škodnega zahtevka

Predlagatelj odškodninskega zahtevka mora zavarovalnici dokazati, da je upravičen do zavarovalnine iz sklenjenega zavarovanja, da je škoda nastala na zavarovani relaciji, med trajanjem kritja, kot posledica ene izmed nevarnosti in v zatrjevani višini in obsegu. Odškodninskemu zahtevku mora priložiti naslednje dokumente: originalno zavarovalno polico, originalne prevozne dokumente (tovorni list ...), zapisnik o ugotovitvi škode, komisijski zapisnik, dokazila o vrednosti pošiljke (npr. faktura ...) ter drugi podobni dokumenti (zapisniki sanitarnih, tržnih ali veterinarskih organov ...).

4.1.8 Likvidacija škode

Ob škodi zavarovalnica ugotavlja dejansko vrednost blaga (fakturna vrednost, oziroma če te ni, tržna vrednost na dan in v kraju odpreme blaga). Če pri tem zavarovalnica ugotovi, da je dejanska vrednost večja od vrednosti, ki jo je zavarovanec prijavil v zavarovanje, plača zavarovalnica škodo v razmerju med zavarovalno vsoto in zavarovalno vrednostjo (podzavarovanje). Ravno tako je z ekonomskega vidika slabo nadzavarovanje, saj zavarovalnina v nobenem primeru ne more presegati dejanske vrednosti (razen za stroške reševanja, stroške izvedencev ...). Smotno je torej, da zavarovanec že ob sklenitvi poskrbi za polno zavarovanje blaga, torej za vrednost, ki najbolj ustreza dejanski vrednosti blaga.

4.2 POSEBNI POGOJI (KLAVZULE)

Zavarovalnica definira naslednje posebne pogoje:

- ⓐ za zavarovanje blaga med prevozom proti osnovnim nevarnostim;
- ⓑ za zavarovanje blaga med prevozom proti vsem nevarnostim (All risk Clause);
- ⓒ za zavarovanje proti različnim drugim rizikom (zavrnitve prevzema blaga, bombiranje konzerv, poškodbe etiket ...);
- ⓓ klavzula o nadomestitvi (pri rabljenih strojih);
- ⓔ za zavarovanje pošiljk, ki v cestnem prometu presegajo določene oblike in teže;
- ⓕ za zavarovanje prevoza umetniških predmetov;
- ⓖ za zavarovanje prevoza selitvenih predmetov;
- ⓗ za zavarovanje živih živali med prevozom;
- ⓘ za zavarovanje vozil, ki se prevažajo na lastnih oseh (per axle).

5. PРАВNA PODLAGA ZAVAROVANJA

Transportna zakonodaja ureja v grobem dve skupini pravnih norm oz. področij, in sicer: organizacijska vprašanja in varnost ter poslovne odnose v transportu. Prevozno pravo oz. transportno pravo je pravna podpanoga v okviru gospodarskega prava, ki obsega prevoz tovora in oseb ter posle, ki so povezani s prevozom (špedicija, zavarovanje ...). Nanaša se na zavarovalna razmerja med pogodbenimi strankami, na katerem temeljijo regresni zahtevki zavarovateljev ali zahtevki oškodovancev zoper povzročitelja škod (Pavliha, 2000, str. 33–36).

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

- Ⓢ mednarodni sporazumi,
- Ⓢ pravni red EU,
- Ⓢ domači predpisi,
- Ⓢ splošni prevozni pogoji,
- Ⓢ pogodbeni avtonomija,
- Ⓢ poslovni običaji,
- Ⓢ sodna in arbitražna praksa,
- Ⓢ pravna doktrina.

Cestno pravo je del tradicionalne delitve prevoznega prava. Zaradi razmeroma poznega izuma motorja z notranjim izgorevanjem je bil cestni promet normativno urejen in unificiran šele po drugi svetovni vojni, pod močnim vplivom železniškega prava. Tako so leta 1956 države v Ženevi sprejele pomembno **Konvencijo o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR)**, ki je relevantna predvsem zaradi uvedbe standardiziranega mednarodnega tovornega lista CMR. Konvencija velja za vse cestne prevoze, če je država pošiljatelja ali prejemnika podpisnica te konvencije. Leta 1978 je bil sprejet Protokol h konvenciji CMR, ki spreminja obračunsko enoto. Slovenija h protokolu iz neznanih razlogov še ni pristopila (Pavliha, 2000, str. 264).

Za unifikacijo cestnega prava je pomembna še **Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi karnetov TIR** iz leta 1975. Po tej konvenciji so poenostavljeni administrativni postopki na meji. V prehodnih carinarnicah namreč ni potrebno pregledovati blaga, ki se prevaža po režimu TIR, niti plačevati dajatev in taks, kar koristi predvsem mednarodnemu cestnemu prevozu blaga (Pavliha, 2000, str. 46). Ta konvencija z odpravo meja med državami EU izgublja prvotni pomen.

Med mednarodnimi organizacijami, ki skrbijo za unifikacijo, lahko omenimo:

- Ⓢ Mednarodno zvezo za cestni transport,
- Ⓢ Mednarodno zvezo za ceste in cestni transport.

Nacionalne zakonodaje se v glavnem fleksibilno prilagajajo mednarodnim transportnim standardom, saj skušajo pravila mednarodnih konvencij delno ali v celoti prenesti in

uporabiti v domačem transportu. Dvojnost pravnega urejanja ne bi bila primerna, saj bi sicer prišlo do nekakšnih umetnih pregrad med domačim in mednarodnim transportom. Slovenija spada med države, ki se hitro prilagajajo sprejetim konvencijam v transportu (Kenda et al., 1988, str. 337).

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

- Ⓛ **Obligacijski zakonik** (Uradni list RS, št. 83/2001) – zakonik v členih 921–989 ureja *zavarovalno pogodbo*, saj se z njo vzpostavi obligacijsko razmerje.
- Ⓛ **Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem promet – ZPPCP** (Uradni list SFRJ, št. 2/74) – temelji predvsem na mednarodnem cestnem pravu, potrebna pa je zamenjava s slovenskimi predpisi.
- Ⓛ **Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu** (Uradni list RS, št. 70/94, 29/96) – pomembno z obligacijskopravnega vidika za zavarovanje prevoznika za škodo, povzročeno tretjim osebam
- Ⓛ **Zakon o prevozi v cestnem prometu** (Uradni list RS, št. 59/2001) – ureja prevoz stvari v notranjem in mednarodnem prometu ter dovolilnice za domače in tuje prevoznike.
- Ⓛ **CMR** (Uradni list RS, št. 11/58).
- Ⓛ **TIR** (Uradni list RS, št. 35/92; dodatki h konvenciji TIR, Uradni list RS, št. 37/93).

Pri ugotavljanju povezanosti Slovenskega transportnega prava s svetovnim Pavliha¹⁵ v svojem delu cinično ugotavlja, da »prevzeti konvencijo še ne pomeni tudi uporabljati jo, zato je treba z njo seznaniti vse, ki jih zadeva, pozabiti na domače 'izume' ter spremeniti skoraj izključno 'zapečarski' pristop sodišč v svetovljanskega.« Dejansko torej kljub formalnopravni vključenosti v večino najpomembnejših konvencij in mednarodnih organizacij še nimamo oblikovanega pravnega in tudi strokovnega pristopa do samega prevoznega prava.

5.1 INCOTERMS (PREVOZNE) KLAUZULE

INCOTERMS prevozne klavzule so zbor mednarodnih pravil, ki natančno opredeljujejo odgovornosti in dolžnosti kupcev in prodajalcev v mednarodni trgovini oz. transportni verigi pri prevozu blaga na podlagi prodajne pogodbe (www.insurecargo.com). Prvič so bile objavljene leta 1936 in so se do zadnje spremembe 01. 01. 2000 spremenile ali dopolnile šestkrat (Addamson, 2000).

Tabela 7: INCOTERMS prevozne klavzule

Kratica	Angleški prevod	Slovenski prevod
EXW	Ex Works	franko tovarna

¹⁵ Pavliha, 2000, str. 54.

FCA	Free Carrier	franko prevoznik
FAS	Free Alongside Ship	franko ob bok ladje
FOB	Free on Board	franko ladja
CFR	Cost on Freight	cena in voznina
CIF	Cost, Insurance and Freight	cena, zavarovalnina in voznina
CPT	Carrige Paid to	voznina plačana do
CIP	Carrige and Insurance Paid to...	voznina in zavarovalnina plačana do...
DAF	Delivered at Frontier	dostavljeno na mejo
DES	Delivered Ex Ship	dostavljeno na ladji
DEQ	Delivered Ex Quai	dostavljeno na obali
DDU	Delivered Duty Unpaid	dostavljeno, carina ni plačana
DDP	Delivered Duty Paid	dostavljeno, carina plačana

Vir: Transportna zavarovanja Adriatic, d. d., 1999.

Klavzule INCOTERMS so pomembne predvsem pri določanju nosilca stroškov prevoza, zavarovanja, voznine ... in tako nevarnost prehaja s kupca na prodajalca. Če pogledamo samo del celotnega prevoza blaga po Tabeli 8, večino stroškov nosi kupec (K) po klavzuli EXW (Franko tovarna), ki ne predstavlja nobenih obveznosti za prodajalca. Po drugi strani pa prodajalec (P) prevzame skoraj celotne stroške in nevarnosti prevažanja po klavzuli DDP (dostavljeno, carina plačana), pri čemer ima kupec minimalne obveznosti. Za imenovano klavzulo »dostavljeno, carina plačana« se ponavadi odloči podjetje, ki predstavlja prodajalca in ima interes izvoza na tuji trg. Zaradi želje po čim večjem izvozu je v tem primeru prodajalec pripravljen kriti vse stroške prevoza do dostave blaga, s čimer prevzame tudi tveganja.

Tabela 8: Pregled razporeditve stroškov med kupca in prodajalca po posameznih klavzulah v nekaterih fazah prevoza

INCOTERM	Nakladanje	Glavni prevoz	Zavarovanje	Razkladanje
EXW	K	K	K	K
FCA	K	K	K	K
FAS	K	K	K	K
FOB	P	K	K	K
CFR	P	P	K	K
CIF	P	P	P	K
CPT	P	P	K	K
CIP	P	P K	P K	K
DAF	P	P	P	K
DES	P	P	P	K
DEQ	P	P	P	P
DDU	P	P	P	K
DDP	P	P	P	P

Vir: Transportna zavarovanja Adriatic, d. d., 1999.

6. OBSEG TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ BLAGA

6.1 RAZŠIRJENOST TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA V SVETU

Zavarovanje blaga predstavlja približno 60 % bruto vseh premij transportnega zavarovanja, vendar pa se opaža padec od leta 1995, ko so vse premije kargo zavarovanja segale najvišje, več kot 8 milijard USD. Od leta 1994 do 1999 je padec predstavljal okrog 30 %, od tega od leta 1998 do leta 1999 11,7 %, od 1999 do 2000 pa 4,7 %. Premije so v letu 2000 znašale »le« še 6,49 milijard USD (Unsworth, 2001).

Vsekakor ta vrsta transportnega zavarovanja v svetu predstavlja izredno majhen odstotek vseh zavarovalnih premij in kljub rasti svetovne trgovine še nezaželeno pada. Zaradi te nerazširjenosti ga letna statistična poročila najraje vključujejo med ostala zavarovanja ali pa navajajo samo transportna zavarovanja, brez nadaljnje podrobnejše razdelitve. Seveda primerjava premije med posameznimi državami ne bi bila smiselna predvsem zaradi različnih velikosti posameznih držav. Eden izmed primerljivih kazalcev pa je lahko višina bruto zavarovalne premije transportnega zavarovanja blaga na število prebivalcev posamezne države, kar nam prikazuje tudi Tabela 9.

Tabela 9: Primerjava med državami na podlagi višine bruto premij transportnega zavarovanja blaga na prebivalca v posamezni državi med leti 1994 do 2000 v USD

Država	1994	1995	1996	1997	1998
Japonska	5.223,30	5.299,33	5.377,47	5.401,29	5.081,55
Avstralija	5.903,96	6.467,42	6.219,18	5.507,77	5.398,70
ZDA	28.522,07	30.336,29	27.441,10	27.407,37	27.369,82
Grčija	2.779,80	3.164,84	3.030,73	3.083,26	470,38
Madžarska	347,62	500,86	612,08	841,27	958,08
•eška	1.173,60	750,40	751,64	780,44	977,90
Portugalska	2.828,61	1.676,46	2.023,91	2.280,77	3.016,95
Španija	4.448,85	4.746,41	4.823,61	4.293,33	4.475,75
Italija	14.482,71	12.324,73	12.282,04	6.936,74	5.962,19
Francija	6.050,51	6.522,43	6.557,47	6.168,33	6.656,14
Avstrija	10.756,88	9.810,78	9.450,43	9.742,04	9.888,11
Finska	13.419,73	13.051,42	7.830,16	12.726,11	12.343,82
Švedska	17.330,75	18.837,41	18.268,06	16.812,76	15.998,25
Luksemburg	17.974,47	22.761,70	20.248,93	26.343,40	33.637,95
Slovenija	4.117,07	3.532,04	3.529,66	3.590,06	2.835,50

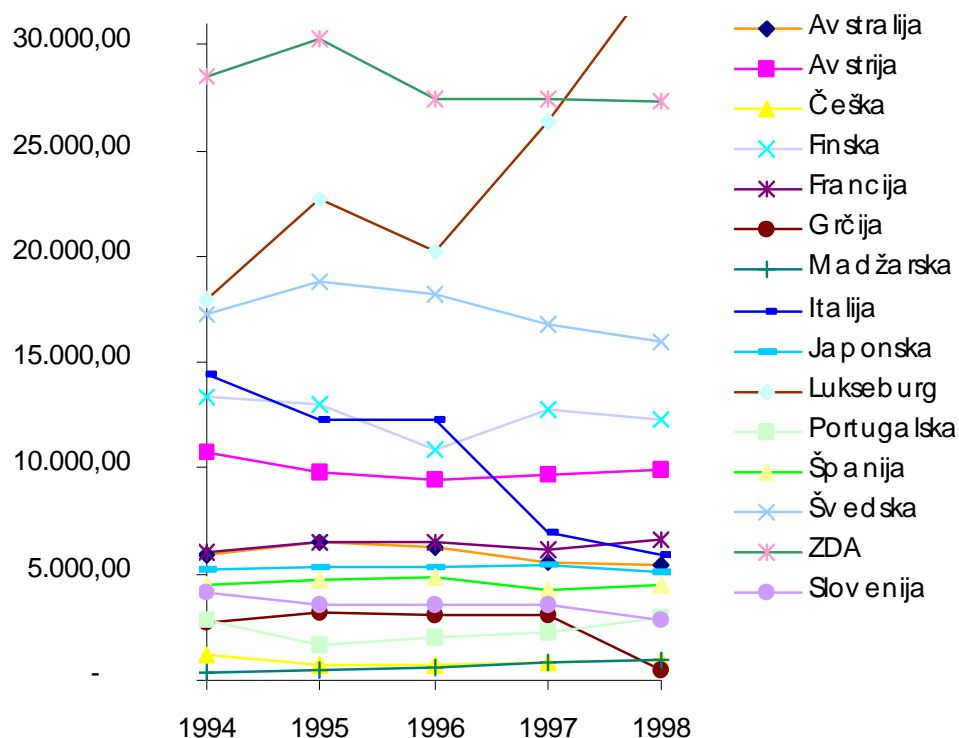
Vir: Insurance Statistics Yearbook, 1991–1998, str. 15–192.

V analizo sem vključila evropske in neevropske države. Izračunana ocenjena povprečna premija med vsemi obravnavanimi državami je približno 8.900,00 USD na prebivalca. Primerjava kaže, da med neevropskimi z nadpovprečno premijo skozi čas izstopajo le Združene države. Konkurenčna jim je le država Luksemburg, ki je v letu 1998 ustvarila tudi največ zavarovalne premije na prebivalca, več kot 33.000 USD na prebivalca. Med manjšimi državami poleg Luksemburga izstopata z nadpovprečno premijo še severni državi Švedska in Finska, medtem ko se med večjimi državami najvišje uvršča Francija. Slovenijo lahko pri razvrstitvi po velikosti uvrstimo v spodnji del

tabele s približno povprečno premijo 3.500 USD na prebivalca, slabše so Češka, Grčija, Portugalska in Madžarska z najnižjim razmerjem.

Gibanje zavarovalne premije v vseh državah kaže na neko povprečno stagnacijo ali upadanje. Le izjemoma je rast pozitivna (Luksemburg, Madžarska). To lepo prikazuje Slika 1 (str. 27).

Slika 1: Prikaz gibanja zavarovalne premije transportnega zavarovanja blaga na prebivalca v letih 1994 do 1998 po navedenih državah



Vir: Insurance Statistics Yearbook, 1991–1998, str. 15–192, www.swisre.com, CEA, 2001.

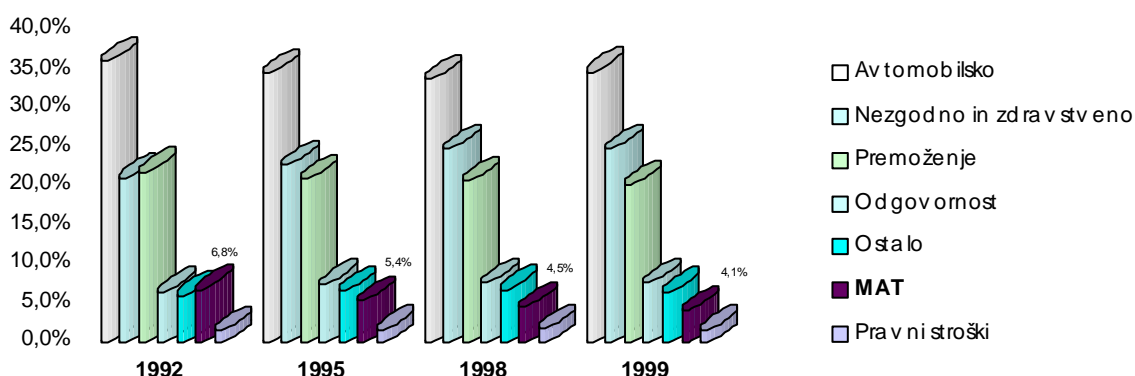
6.2 RAZPRŠITEV PREMIJE TRANSPORTNEGA ZAVAROVANJA V EU

Na podlagi podatkov pozavarovalnice Swissre je primerljivost podatkov transportnega zavarovanja tudi med državami EU izredno slaba, saj države nimajo enotne klasifikacije uvrščanja transportnega zavarovanja kot zavarovalne vrste.

Največkrat se primerja tako imenovana kategorija MAT¹⁶, znotraj katere je tudi transportno zavarovanje. Vsekakor ta kategorija ni popolnoma realen pokazatelj trenda transportnega zavarovanja, še posebej ne zavarovanja blaga, vendar pa v primerjavi z drugimi premijami pokaže velikost same zavarovalne vrste.

Po podatkih CEA¹⁷ iz leta 2001 je imela ta kategorija od leta 1998 do 1999 negativno stopnjo rasti 11 % oziroma v povprečju 6 % letno med leti 1992 in 1999. V EU namreč MAT predstavlja približno 4,1 % celotnih zavarovalnih premij, medtem ko je ta odstotek v letu 1992 znašal 6,8 %.

Slika 2: Prikaz razdelitve celotne bruto premije v državah EU v letih 1992 – 1999



Vir: CEA, 2001.

Splošen pregled MAT-zavarovanja med državami nam pove, da je trend predvsem negativna stopnja rasti. Povprečna v EU v letih 1992 do 1999 je 6,8 %, največja v Veliki Britaniji (10,1 %) in na Danskem (9,3 %), medtem ko so na Irskem zabeležili 16,7-odstotno pozitivno rast. V izračunih je že upoštevana inflacija (CEA, 2001)

S 44 % celotne premije v območju držav CEA izstopa Velika Britanija, med državami Evropske Unije pa Danska s 14,3 % (CEA, 2001).

6.2.1 Primerjava: Slovenija, Slovaška in Hrvaška

Kljub slabi primerljivosti zaradi neenotne klasifikacije lahko vseeno med sabo primerjamo zavarovanje blaga v mednarodni menjavi treh precej podobnih vzhodnoevropskih držav: Slovenije, Hrvaške in Slovaške (Tabela 10 in Slika 3)

Tabela 10: Primerjava v bruto premijah transportnega zavarovanja v državah Sloveniji, Slovaški in Hrvaški v letih od 1995 do 2000 v mio USD

Država	1995	1996	1997	1998	1999	2000
--------	------	------	------	------	------	------

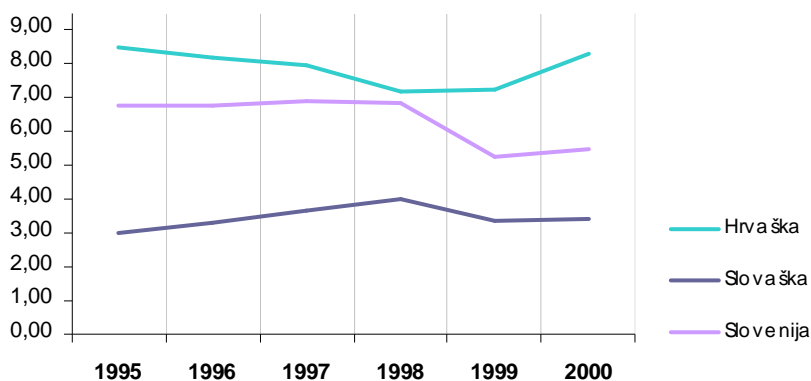
¹⁶ prevod: Marine, Air and Transfer.

¹⁷ Comité Européen des Assurances

Hrvaška	8,513	8,210	7,982	7,195	7,258	8,315
Slovenija	6,804	6,812	6,912	6,849	5,251	5,476
Slovaška	3,032	3,290	3,647	4,012	3,341	3,393

Vir: SwissRe, 2002.

Slika 3: Prikaz gibanja bruto premije transportnega zavarovanja blaga v državah Sloveniji, Slovaški in Hrvaški v letih od 1995 do 2000 v mio USD



Vir: SwissRe, 2002.

Iz tabele je razvidno, da je zaznati povprečno stagnacijo zavarovanja blaga v transportu: višek za Hrvaško v letu 2000, Slovenijo v letu 1997 in Slovaško 1998. leta. Slovenija se v tej primerjavi uvršča precej višje od Slovaške, na hrvaškem zavarovalniškem trgu pa je predvsem v zadnjih letih transportno zavarovanje blaga poraslo. Slovaška in Slovenija imata v zadnjih letih povprečno negativno rast zavarovanja blaga.

6.3 TRANSPORTNA ZAVAROVANJA IN SLOVENIJA

Menim, da je transportno zavarovanje na slovenskem trgu še precej za evropskimi standardi in normativi, predvsem zaostajamo na področju samega pristopa in načina ponudbe zavarovanj potencialnim zavarovancem. Kar precej vprašanih špediterskih in transportnih podjetji se je pritoževalo nad zamudno birokracijo, ki so je deležni ob vsakem želenem zavarovanju. Prepričani so, da bi te (in ostale) storitve že lahko ponujali na internetu, kjer bi se čas in papirna vojna lahko zmanjšala na minimum. V Sloveniji zavarovalnice na internetu zaenkrat predstavljajo predvsem svoje produkte ali pa ponujajo informativne izračune, medtem ko je sklepanje zavarovanj še zelo skromno. Zavarovalnica Adriatic, d. d. na svoji internetni strani¹⁸ zaenkrat ponuja le možnost sklenitve nezgodnega zavarovanja šolske mladine.

¹⁸[URL:<http://www.adriatic.si>].

Sam problem kargo zavarovanja pa se pojavlja tudi zaradi pritiska lastnikov blaga oz. prodajalcev na prevoznike, naj njihovo blago zavarujejo popolno in proti vsem nevarnostim na podlagi prevozniške oz. špediterske odgovornosti, sami pa se kargo zavarovanju s tem izognejo. Dejansko je v Sloveniji ogromno prevoznikov in s tem konkurence, ki prodajalcem ponujajo veliko izbiro. Če se prevoznik zanima za določen prevoz, se bo pogajal za večjo pokritost prevozniške odgovornosti, torej za zavarovanje proti več nevarnostim, kolikor jih ta zavarovalna vrsta pokriva. Kargo zavarovanje je namreč nadgradnja ali dopolnitev prevozniške odgovornosti in pokriva precej več nevarnosti.

Zavarovalnica lahko pritiskom popusti, saj je ta dodelana in najstarejša zavarovalna vrsta zaradi majhnih škodnih rezultatov tudi izredno dobičkonosna, kar pa lahko sproži val verižnih posledic med zavarovanci prevozniki in tudi med zavarovalnicami.

6.3.1 Bruto premije, zavarovalnine in škodni rezultat

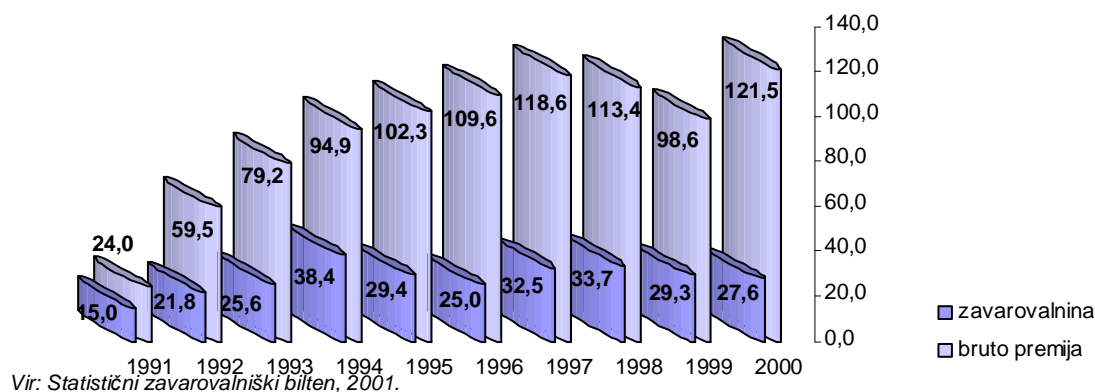
Celotni slovenski zavarovalni trg se je po visoki 18-odstotni rasti bruto zavarovalnih premij v letu 1998 glede na leto 1997 umiril in v zadnjih letih povprečno porasel za okrog 10 %. Razloge za to je treba poiskati predvsem v cenovni vojni in v vedno močnejši konkurenci med zavarovalnicami (Letno poročilo ZM, 2000).

Leto 2000 je zaznamovalo tudi sprejetje več dolgo pričakovanih zakonov, med njimi Zakona o lastninskem preoblikovanju zavarovalnic in Zakona o zavarovalništvu, potrjena pa je bila tudi pokojninska reforma. Zaradi usklajevanja slovenske zakonodaje z evropsko pa se bo spremenilo še več obstoječih zakonov. Za transportno zavarovanje so pomembni predvsem tisti, ki urejajo promet in prometna zavarovanja (npr.: Zakon o prevozu v cestnem prometu ...) (Statistični zavarovalniški bilten, 2001).

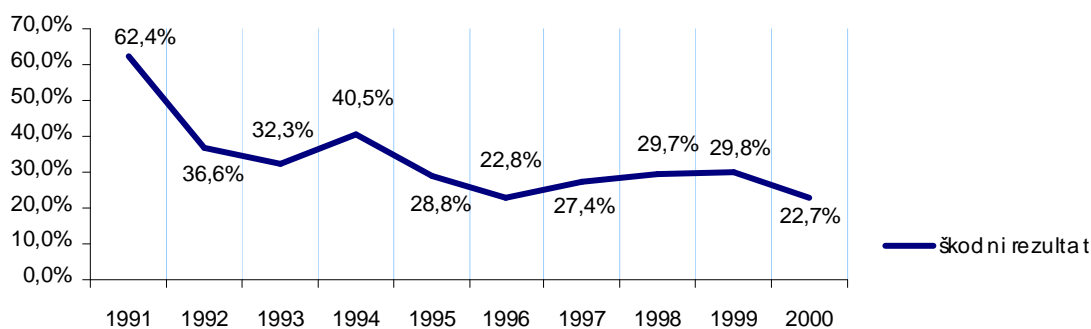
Ne glede na živahne spremembe na zakonodajnem področju je poslovna dejavnost zavarovalnic leta 2000 sočasno potekala po poti uspešnosti. Statistični podatki o transportnih zavarovanjih za leto 2000 kažejo, da je bila uvedba nekaterih ukrepov in zakonskih sprememb pri teh zavarovanjih uspešna. Bruto obračunane premije transportnih zavarovanj so se od leta 1999 povečale na 1,2 milijarde SIT ali za dobrih 22 %. To je prvi porast od leta 1997. Dobri dve tretjini (68,6 %) bruto obračunanih premij so zavarovalnice zbrale z zavarovanji blaga v mednarodnem prometu, katerega delež se je za 3,7-odstotne točke zmanjšal na račun povečanja zavarovanj blaga v domačem prometu in vseh drugih transportnih zavarovanj. Slednja zavzemajo v skupini že skoraj 1-odstotni delež. V nasprotju z obračunanimi bruto premijami se je znesek obračunanih kosmatih odškodnin tudi leta 2000 že tretjič zapored znižal na 276 milijonov SIT. Škodni rezultat¹⁹ se je izboljšal z 29,6 % na 22,8 % (Statistični zavarovalniški bilten, 2001).

¹⁹ Škodni rezultat je razmerje med obračunanimi zavarovalninami in obračunanimi škodami.

Slika 4: Bruto obračunane premije in bruto obračunane zavarovalnine transportnih zavarovanj blaga v Sloveniji v letih 1991–2000 v mio SIT



Slika 5: Gibanje škodnega rezultata transportnega zavarovanja blaga v letih 1991–2000 v %



Škodni rezultat se v opazovanem obdobju povprečno izboljšuje. Najslabši rezultat je bil v letu 1991, najboljši pa v letu 2000. Zavarovalnicam so v tem letu zavarovalnine predstavljale 22,7 % bruto premije transportnega kargo zavarovanja in jim pri tej zavarovalni vrsti prinašale dobiček.

6.3.2 Premijska sestava

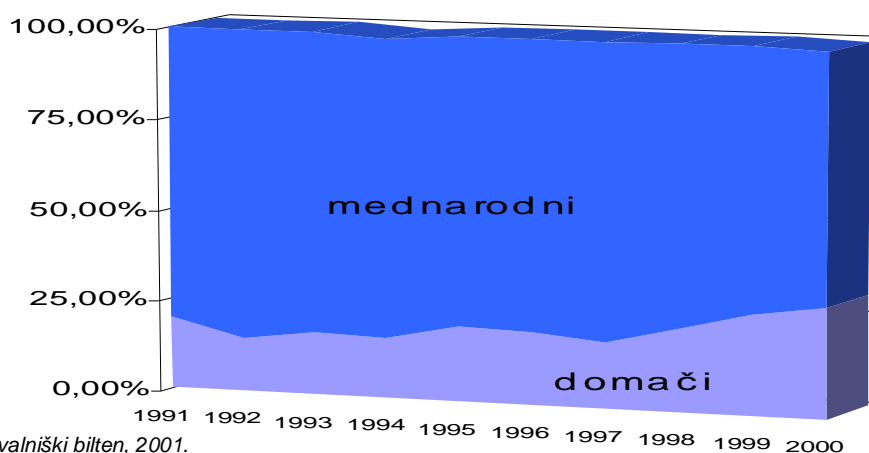
Večji del bruto premije transportnega kargo zavarovanja v Sloveniji predstavlja kargo zavarovanje v mednarodnem prometu (tabela 10). Največji razpon med mednarodnim in domačim prometom je bil v letu 1992 (5,7-kratnik), najmanjši pa v letu 2000, kjer je domači transport predstavljal že nekaj manj kot polovico mednarodnega transporta (tabela 11 in slika 6).

Tabela 11: Premijska sestava transportnih zavarovanj blaga v Sloveniji v letih 1991-2000²⁰ v %

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mednarodni promet	80,3%	85,1%	82,9%	81,8%	79,1%	80,0%	81,7%	77,2%	72,3%	68,6%
Domači promet	19,7%	14,8%	17,1%	16,8%	20,9%	20,0%	18,3%	22,8%	27,7%	30,6%

Vir: Statistični zavarovalniški bilten, 2001.

Slika 6: Prikaz gibanja premijske sestave transportnih zavarovanj blaga v Sloveniji v letih 1991-2000



Vir: Statistični zavarovalniški bilten, 2001.

6.4 OBRAVNAVANJE TRANSPORTNIH ZAVAROVANJ V ZAVAROVALNI DRUŽBI Adriatic, d. d.

Zavarovalna družba Adriatic, d. d. je ena večjih zavarovalnih družb na slovenskem zavarovalnem trgu. V letu 2000 je predstavljala 9,43-odstotni delež na trgu zavarovalnih družb s 17.918 mio SIT celotnih bruto obračunanih premij. Porast zavarovalnih premij je v primerjavi s prejšnjim letom višji za 14 % (Statistični zavarovalniški bilten, 2001).

Svetovni trendi in trendi na evropskem zavarovalnem trgu so v poslovnem letu 2000 zaznamovali tudi slovenski zavarovalniški trg. Celotno poslovno leto je bilo v Adriaticu, d. d. zaznamovano z aktivnostmi v okviru priprav na združitev z obvladujočo družbo Slovenico, Zavarovalniško hišo, d. d., Ljubljana (Letno poročilo, 2000). Do načrtovane združitve kljub velikim naporom do danes še ni prišlo.

Struktura zavarovalnega portfelja glede na bruto obračunano premijo v Adriaticu, d. d. kaže, da skoraj 45 % osnovne dejavnosti predstavljajo prostovoljna zdravstvena zavarovanja, 29 % avtomobilska, 12 % pa druga premoženjska zavarovanja (Letno

²⁰ Razliko do 100 % predstavlja kategorija "ostali kargo".

poročilo, 2001). Transportna zavarovanja Adriatic, d. d. deli na kargo zavarovanja in zavarovanja prevozniške odgovornosti v domačem in mednarodnem cestnem prometu, pomorski ter letalski kargo in odgovornost. Problematika slovenskega zavarovalnega transportnega trga se ponavlja tudi pri tej zavarovalni družbi: zaradi pritiska in konkurence se kargo zavarovanje in zavarovanje prevozniške odgovornosti ne nadgrajujeta, ampak se nepravilno izključujeta.

Spodnje tabele prikazujejo rast premije, škod in skupni škodni rezultat v določenem obdobju.

Tabela 11: Rast bruto **premijs** zavarovanja blaga v primerjavi s zavarovanjem prevozniške odgovornosti v Zavarovalni družbi Adriatic, d. d. v letih 1998–2001 (v indeksih)

Vrsta	98/97	99/98	00/99	01/00
Mednarodni kargo	71,50	96,80	92,00	93,40
Domači kargo	113,40	72,00	125,00	53,40
Kargo skupaj	79,50	90,00	95,00	95,80
Mednarodna prev. odg.	112,10	123,40	85,40	131,50
Domača prev. odg.	186,50	108,50	100,00	107,00
Prevozniška odg. skupaj	174,20	110,10	98,30	109,50

Vir: Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper.

Tabela 11 nazorno prikazuje negativno povprečno stopnjo rasti bruto premije, predvsem v zavarovanju blaga v domačem cestnem transportu in pozitivno rast bruto premije zavarovanja prevozniške odgovornosti. Med leti 1997 in 2001 je bilo sklenjenih za več kot 12 % več polic individualnega zavarovanja prevozniške odgovornosti kot polic kargo zavarovanja, kar samo potrjuje pritisk lastnikov podjetij na prevoznike (Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper).

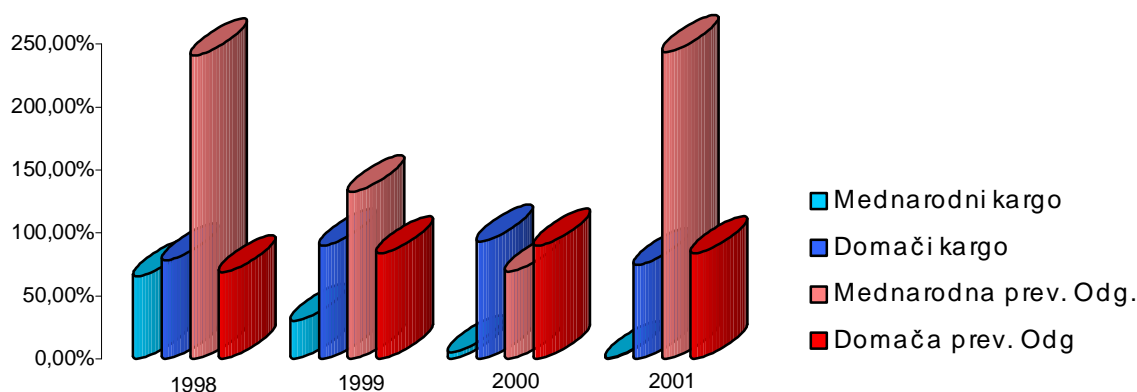
Tabela 12: Rast obračunanih **škod** zavarovanja blaga v primerjavi s zavarovanjem prevozniške odgovornosti v Zavarovalni družbi Adriatic, d. d. v letih 1998–2000 (v indeksih)

Vrsta	98/97	99/98	00/99	01/00
Mednarodni kargo	133,00	44,70	31,60	10,60
Domači kargo	138,00	93,30	176,60	42,70
Kargo skupaj	130,00	46,50	97,30	37,00
Mednarodna prev. Odg.	189,00	48,90	44,70	362,0%
Domača prev. Odg.	117,00	132,10	107,20	99,70
Prevozniška odg. skupaj	124,00	113,30	96,70	129,30

Vir: Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper.

Škode so v transportu lahko izredno velike, kar prikazuje variiranje obračunanih škod v posameznih obdobjih. Če pogledamo povprečno rast, lahko ugotovimo, da so škode močno upadle pri kargo zavarovanju in prikazale porast pri zavarovanju prevozniške odgovornosti.

Slika 7: Škodni rezultat zavarovanja blaga v primerjavi s zavarovanjem prevozniške odgovornosti v Zavarovalni družbi Adriatic, d. d. v letih 1998–2001



Vir: Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper.

Tabela 13: Povprečni škodni rezultat zavarovanja blaga v primerjavi z zavarovanjem prevozniške odgovornosti v Zavarovalni družbi Adriatic, d. d. v letih 1998–2001

Vrsta	povprečno 1998 - 2001
Mednarodni kargo	11,9 %
Domači kargo	85,8 %
Kargo skupaj	25,0 %
Mednarodna prev. Odg.	148,6 %
Domača prev. Odg.	85,8 %
Prevozniška odg. skupaj	93,7 %

Vir: Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper.

Povprečni škodni rezultat kargo zavarovanja je nižji od škodnega rezultata prevozniške odgovornosti, v opazovanem obdobju pa močno pada, in sicer z dobrih 68 % v letu 1998 na samo še 8,8 % v letu 2001 (Interno gradivo Adriatic, d. d., Koper). Dejansko obe zavarovanji prinašata dobiček zavarovalnici.

6.4.1 Problematika reševanja škodnih primerov v Adriaticu, d. d.

V zavarovalni družbi Adriatic so prepričani, da je ključ do uspeha predvsem v izobraževanju in informiranju prevoznikov in špediterjev na področju kargo zavarovanja, ter prevozniške in špediterske odgovornosti. Do težav namreč največkrat pride zato, ker se prevoznik nepravilno odloči za določeno zavarovanje, ki pokriva samo določene nevarnosti in je pri tem prepričan, da ima v tistem trenutku popolno zavarovanje blaga med prevozom. Ko pride do škodnega primera, je v večini primerov razočaran, saj ni upravičen do zavarovalnine zaradi takšnih ali drugačnih razlogov.

Internet zato mogoče ni najbolj idealna rešitev ponujanja storitev, saj kupcu ne nudi storitve popolnega informiranja in odgovorov na morebitna vprašanja.

6.4.1.1 Škodni primer

Prevoznik X je jeseni 2001 za podjetje oz. lastnika blaga prevažal elektromotorje za sesalne enote, in sicer na relaciji Slovenija-Nemčija. Iz zapisnika je razvidno, da je predstavnik prevoznika v skladišču lastnika blaga prevzel na lastno tovorno vozilo blago v vrednosti 210.000 DEM²¹.

Prevoznik je imel pri zavarovalni družbi Adriatic, d. d. sklenjeno prevozniško odgovornost in sicer z limitom kritja²² do 170.000 DEM, lastnik blaga pa prav tako pri Adriaticu, d. d. zavarovanje blaga v mednarodnem prometu v vrednosti 210.000 DEM.

Po prevzemu in kasnejšem opravljanju prevoza je bilo navedeno tovorno vozilo udeleženo v prometni nesreči, ki se je pripetila istega dne na regionalni cesti Železniki – Škofja Loka, ko je tovorno vozilo pri umikanju zapeljalo na bankino in pri tem zdrknilo s cestišča ter se prevrnilo 3–4 m globoko pod cestišče. Blago se je razsulo po zemlji, namočeni od dežja.

O nesreči je bil obveščen oškodovanec, čigar predstavnik si je ogledal kraj nezgode. Pri ogledu so bili prisotni tudi predstavnica prevoznika, zavarovalni cenilec Zavarovalne družbe Adriatic, d. d. in policija, ki je napisala policijski zapisnik. Skupaj so ugotovili, da je pri padcu prišlo do mehanskih poškodb elektromotorjev, zaradi močnega dežja pa tudi do prehoda vlage na električne aktivne dele motorja in s tem do korozije ostalih kovinskih delov. Po izkušnjah iz predhodnega škodnega primera rešenih delov praktično ni bilo. Škoda je bila ocenjena kot totalna, v vrednosti okrog 210.000 DEM. Zaradi navedenega je prišlo med predstavniki oškodovanca in zavezancev do soglasja, da se poškodovano blago v celoti odpelje na odpad. Blago je bilo kasneje prepeljana na dvorišče oškodovanca, s čimer pa se stališče o popolni škodi ni spremenilo.

Slika 8: Prometna nesreča prevoznika X

²¹ vrednost približno 107.000 EUR (po uradnem fikssem menjalnem tečaju 1 DEM = 1,95583 EUR)



Vir: Interno gradivo Adriatic, d. d., PE Kranj

Lastnik blaga je zavarovalnici Adriatic, d. d. vložil odškodninski zahtevek. Le ta je ugotovila, da je temelj za izplačilo škode tako po pogojih zavarovanja prevozniške odgovornosti kot kargo zavarovanja. Ker je bil zgornji limit zavarovanja prevozniške odgovornosti 170.000 DEM, kar ni pokrilo celotne škode, naj bi razliko zavarovalnica pokrila iz kargo zavarovanja.

Lastnik blaga se z uveljavljanjem kargo zavarovanja predvsem zaradi interesa po bonusu v naslednjem letu ni strinjal in zaradi očitne krivde prevoznika police ni želel uveljavljati. Zavarovalnica je zadevo zaključila, lastnik blaga pa od prevoznika zahteva izplačilo razlike iz lastnih virov.

Iz primera so razvidne poslovne poteze, ki se jih poslužujejo podjetja oz. lastniki blaga za nižanje stroškov zavarovanja. Lastniku blaga v navedenem primeru ni bilo v interesu obdržati navedenega prevoznika, saj je trg z njimi konkurenčen in bo naslednjič zagotovo zahteval, da je blago zavarovano prvotno po prevozniški odgovornosti do zgornjega limita vrednosti celotnega blaga in za več nevarnosti, šele drugotno pa po kargo zavarovanju.

SKLEP

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

²² maksimalna višina obveznosti zavarovalnice v primeru nastanka zavarovalnega primera

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

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

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

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

Zavarovalna polica in njeni splošni in posebni pogoji vsebujejo pomembne elemente zavarovanja. Med pomembnejše zagotovo spadajo omejitve in izključitve, saj so ti tudi največkrat jabolko spora med zavarovalnico in skleniteljem oz. zavarovancem. Pomembno je vedeti, da zavarovalnica v nobenem primeru ne bo krila škode na blagu, ki je nastala zaradi napake oz. negospodarnosti lastnika ali tistega, ki ima na blagu interes. Blago je zavarovano le proti nepredvidljivim in negotovim nevarnostim. Premija je odvisna od širine zavarovanja, vrste blaga, transporta, relacije in podobno ter velja: večja nevarnost, večja premija.

V praksi je transportno zavarovanje blaga tesno povezano z zavarovanjem prevozniške odgovornosti. Medtem ko je zavarovanje blaga interes lastnika, je zavarovanje prevozniške odgovornosti interes prevoznika blaga. Glede na to, da bi lastnik svoje blago rad videl na cilju s čim manjšimi stroški, nalaga prevoznikom strošek zavarovanja blaga skozi zavarovanje prevozniške odgovornosti. Prav to »varčevanje« se izraža v hitrem padcu rasti te vrste zavarovanja, v svetu predvsem znotraj padanja celotnega transportnega zavarovanja pri nas pa kot samostojne zavarovalne vrste.

Zaradi neodvisnosti zavarovanja od teže blaga pa bruto premija kargo zavarovanja raste oz. pada neodvisno od naraščanja količine prepeljanega blaga.

Vendar pa je zaradi dodelanosti, izoblikovanosti, velike konkurence in ugodnega škodnega rezultata ta zavarovalna vrsta ena izmed najbolj donosnih in zato velik interes zavarovalnic.

LITERATURA

1. Adamson Jacqueline: Understanding Incoterms 2000. [URL:http://www.roanoketrade.com/topics/january_00.pdf], 01. 03. 2002.
2. Bašič Danijela: Transportna zavarovanja v cestnem prometu. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2001. 36 str.
3. Bertoncej Anka: Transportno kargo zavarovanje v cestnem prometu. Diplomsko delo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 48 str.
4. Blejec Marjan: Uvod v statistiko. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1993. 329 str.
5. Boncelj Jože: Zavarovalna ekonomika. Maribor: Založba Obzorja, 1983. 351 str.
6. Bunc Stanko: Slovar tujk. Maribor: Založba Obzorja, 1991. 470 str.
7. Dostal Ivo: Transportno zavarovanje blaga, Kargo zavarovanje. Ljubljana: Delavska univerza Borisa Kidriča, 1976. 146 str.
8. Flis Slavko: Zbrani spisi o zavarovanju. IV. knjiga. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, GIZ, 1999. 606 str.
9. Frančišković Ivan: Sustav transportnih osiguranja. Zagreb: Croatia osiguranje, 1994. 365 str.
10. Jakomin Igor: Zavarovanje transportnih rizikov. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1996, 39, str. 87–90.
11. Kielmas Maria: "Slik Road" Project May Spur Cargo Cover. Business Insurance, 21. 09. 1998.
12. Kenda Vladimir et al.: Priročnik za zunanjetrgovinsko poslovanje, II. del – ožja strokovna znanja. Radenci: Center za usposabljanje zunanjetrgovinskih delavcev v gospodarstvu pri Gospodarski zbornici Slovenije, 1988. 403 str.
13. Levine Daniel S.: Cargo Insurance. World Trade, Avgust 79, vol. 10, str. 44–45.
14. Pavliha Marko: Prevozno pravo. Ljubljana: Gospodarski Vestnik, 2000. 351 str.
15. Pavliha Marko: Priloga – Zavarovanje mednarodnih poslov: Transportna in kreditna zavarovanja. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1995, 4, I–V str.
16. Pirš Andrej: Transportno zavarovanje. Portorož: FPP Portorož, 2000. 178 str.
17. Polajnar – Pavčnik Ada: Nekateri problemi transportnih zavarovanj. Transportno zavarovanje, referati. Ljubljana: Informator, 1984, str. 58–61

18. Požar Danilo: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba obzorja, 1972. 308 str.
19. Požar Danilo: Transport in transportno zavarovanje. Maribor: Založba obzorja, 1974. 200 str.
20. Požar Danilo: Zavarovanje blaga v transportu. Maribor: Založba obzorja, 1980. 245 str.
21. Veysey Sarah: Cargo Insurance Need To Contain Costs. Business Insurance, september 2000, vol. 34/41, str. 10.
22. Unsworth Edwin: Rates Remain Soft For Cargo Insurance. Business Insurance, 29. 09. 1997, Vol. 31/39, str. 16–17.
23. Unsworth Edwin: Cargo Remains Weak Sector In Marine Market. Business Insurance, 08. 10. 2001.

VIRI

1. CMR (Uradni list RS, št. 11/58).
2. Insurance Statistics Yearbook 1991–1998. Paris: Organisation for Economic Cooperation Development, 2000. 311 str.
3. Interni podatki zavarovalne družbe Slovenica, d. d., 2001.
4. Is Your Cargo Adequately Insured? [URL:http://www.cargocover.com/scripts/foxweb.exe/inslicense.exe/40_8_cover.html/], 01. 03. 2002.
5. Križnar Tadej: Posebni pogoji transportnega zavarovanja v zavarovalni družbi Adraitc, d. d. . Seminarska naloga. Ljubljana, 1998.
6. Letno poročilo 1999. Zavarovalnica Maribor, 2000, 45 str.
7. Letno poročilo 2000. Adriatic, d.d., zavarovalna družba, 2001. 48 str.
8. Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 83/2001).
9. Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 83/2001) – člani: 921–989.
10. Pavlin Matjaž: Kakšne so razlike, Interno gradivo Slovenica, 2001.
11. Statistični zavarovalniški bilten 2001. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, 2001, 68 str.
12. TIR (Uradni list RS, št. 35/92; dodatki h konvenciji TIR, Uradni list RS, št. 37/93).
13. Transportno zavarovanje. Interno gradivo Zavarovalne družbe Adriatic, d. d., 2000, 123 str.
14. World Insurance in 2000: Another Boom Year For Life Insurance; Return To Normal Growth For Non-Life Insurance. Sigma št. 6/2001. SwissRE Research & Publications Sigma insurance research [URL: <http://swissre.com/>], 22. 02. 2002.
15. Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (Uradni list RS, št. 70/94, 29/96).
16. Zakon o pomorski in notranji plovbi (Uradni list SFRJ, št. 22/77).
17. Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 59/2001).

18. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu - ZPPCP (Uradni list SFRJ, št. 2/74).
19. [URL:<http://www.gov.si/zrs/slo/indeks.html/>], 12. 03. 2002.