

Univerza v Ljubljani



PRAVNA FAKULTETA

ODGOVORNOST PREVOZNIKA PO KONVENCIJI O POGODBI ZA  
MEDNARODNI PREVOZ TOVORA PO CESTI  
(Magistrsko diplomsko delo)

Avtorica: Maša MESESNEL

Mentor:izr. prof. dr. Klemen PODOBNIK, *univ. dipl. prav., LL. M.*

Somentor:izr. prof. dr. Patrick VLAČIČ, *univ. dipl. prav.*

Naklo, september 2018

*»Ne pride daleč, kdor gre naravnost.«  
Antoine de Saint-Exupéry*

## ZAHVALA

*Za mentorstvo, strokovno pomoč in usmeritve pri pisanju magistrskega diplomskega dela se iskreno zahvaljujem mentorju izr. prof. dr. Klemenu Podobniku, univ. dipl. prav., LL. M. in somentorju izr. prof. dr. Patricku Vlačiču, univ. dipl. prav.*

*Posebno zahvalo namenjam svoji družini – očetu Robertu in mami Danici, ki sta verjela vame in mi ves čas študija nudila neizmerno podporo ter fantu Denisu za vso potrpežljivost in spodbudo.  
Brez vas mi ne bi uspelo.*

## POVZETEK

Odgovornost prevoznika je eno temeljnih vprašanj, s katerim so se ukvarjali ustvarjalci ob pripravljanju CMR konvencije. Prevoznik odgovarja za škodo, ki nastane v posebej določenem časovnem okviru. Časovni okvir predstavlja obdobje od prevzema tovora v prevzemnem kraju do dostave tovora v namembni kraj. Na podlagi CMR konvencije je odgovornost prevoznika vzpostavljena za poškodbo ali izgubo tovora ter za zamudo pri dostavi. Obstoj škode mora dokazati tožnik. Izključitev odgovornosti prevoznika je možna na podlagi splošnih oprostilnih ali posebnih privilegiranih razlogov. Obstoj teh razlogov za izključitev odgovornosti je dolžan dokazovati prevoznik. Vendar izključitev odgovornosti prevoznika nikakor ne pride v poštev, v kolikor je prevoznik ravnal zlonamerno (*wilful misconduct*) ali v taki opustitvi, ki jo pristojno sodišče šteje za zlonamerno (*wilful misconduct*). Prevoznik, ki je spoznan za odgovornega za nastanek škodnega dogodka, je dolžan plačati odškodnino. Na tem mestu ne pridejo v poštev splošna pravila obligacijskega prava, saj bi za prevoznika predstavljala preveliko finančno breme. CMR konvencija nudi višinske omejitve pri izplačilu odškodnine. Višinska omejitev je odvisna od oblike škodnega dogodka, za katerega odgovarja prevoznik (poškodba, izguba, zamuda pri dostavi). Iz preučevanja sodne prakse je razvidno, da uporaba določb CMR konvencije ni poenotena, saj imajo sodišča pri svojem odločanju preveč maneverskega prostora.

Ključne besede: transportno pravo, odgovornost prevoznika, splošni oprostilni razlogi, posebni privilegirani oprostilni razlogi, višinska omejitev odškodnine

## SUMMARY

The Carrier's liability was one of the fundamental issues that creators were dealing with during the preparation of CMR Convention. The carrier is liable for damage arising in special time frame. The time frame of carrier's liability represents the period from taking over the cargo at receiving point to the delivery of the cargo at its destination. According to the provisions of CMR Convention carrier is liable for any loss or damage which happens in that specific time frame and also for damage which occurs, because of delay in delivery. The plaintiff must prove the existence of the damage. The carrier can also relieve himself of liability. He must prove the existence of circumstances according to Article 17(2) of CMR Convention or existence of special risks under Article 17(4) of CMR Convention. Exclusion of carrier's liability is by no means possible if damage was caused by his wilful misconduct or by such default as, in accordance with the law of the court, is considered as equivalent to wilful misconduct. The carrier who is found responsible for the occurrence of damage is obliged to pay compensation. Transport law is special legal branch so we can not apply the general rules of the law of obligations. CMR Convention contains special provisions that limit the amount of carrier's liability. The height of the limit depends on form of damage (loss, damage, delay in delivery). Review of case law shows that the application of provisions of CMR Convention is still not unified especially, because the courts have too much room for maneuver in making decisions.

Key words: transport law, carrier's liability, general risks, special risks, limitation of the carrier's liability

## KAZALO VSEBINE

1 UVOD	1
2 KONVENCIJA O POGODBI ZA MEDNARODNI PREVOZ TOVORA PO CESTI ( <i>Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route</i> )	2
2.1. SPLOŠNO	2
2.2. UPORABA KONVENCIJE CMR	3
3 POGODBA O CESTNEM PREVOZU TOVORA	6
3.1. SPLOŠNO	6
3.1.1. Bistvene sestavine pogodbe o cestnem prevozu tovora	7
3.1.2. Razmerje med pošiljateljem in prevoznikom	8
3.1.3. Razmerje med prejemnikom in prevoznikom	9
3.2. Tovorni list	10
3.2.1. Oblika in vsebina tovrnega lista	11
3.2.2. Pridržki	12
3.3. Razpolaganje s tovorom med prevozom	13
3.4. Nezmožnost izpolniti pogodbo skladno z dogovorom (ovire, ki vplivajo na prevoz)	14
3.4.1. Okoliščine, ki ovirajo izvedbo prevoza	15
3.4.2. Okoliščine, ki preprečujejo dostavo	16
3.4.3. Pravice prevoznika	16
4 ODGOVORNOST PREVOZNIKA	18
4.1. SPLOŠNO	18
4.2. ČASOVNI OKVIR PREVOZNIKOVE ODGOVORNOSTI	19
4.3. OBLIKE ŠKODE, ZA KATERE NOSI ODGOVORNOST PREVOZNIK	20
4.3.1. Zamuda pri dostavi	21
4.3.2. Popolna izguba	22
4.3.3. Delna izguba	22
4.3.4. Poškodba tovora	23
4.4. ODGOVORNOST PREVOZNIKA ZA IZPOLNITVENE POMOČNIKE	23
4.5. DRUGE OBLIKE ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA	25
5 RAZBREMENITEV ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA	27
5.1. SPLOŠNO	27
5.2. SPLOŠNI OPROSTILNI RAZLOGI	27

5.2.1. Ravnanje upravičenca	27
5.2.2. Prirojene napake (lastnosti) tovara	28
5.2.3. Neizogibne okoliščine	29
5.3. POSEBNI PRIVILEGIRANI OPROSTILNI RAZLOGI	31
5.3.1. Uporaba nepokritih vozil	32
5.3.2. Nezapakiran ali slabo zapakiran tovor, ki se rad razsipa ali poškoduje	32
5.3.3. Rokovanje, nakladanje, skladanje ali razkladanje, ki ga je opravil pošiljatelj, prejemnik ali kdo drug v njunem imenu	33
5.3.4. Narava tovara	34
5.3.5. Nezdostne ali nepopolne označbe ali številke na tovorkih	35
5.3.6. Prevoz živih živali	35
5.4. DRUGE OKOLIŠČINE, KO NI DOPUSTNO OMEJITI ALI IZKLJUČITI ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA	36
5.4.1. Hibe vozila	36
5.4.2. <i>Wilful misconduct</i>	37
5.5. POSEBNI PRIMERI IZKLJUČITVE ODGOVORNOSTI	38
5.6. DELITEV ODGOVORNOSTI	40
6 OMEJITEV VIŠINE ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA	41
6.1. SPLOŠNO	41
6.2. ODŠKODNINA V PRIMERU IZGUBE TOVORA	42
6.3. ODŠKODNINA ZA ZAMUDO PRI IZROČITVI	43
6.4. ODŠKODNINA ZA POŠKODBO TOVORA	43
7 SKLEP	45
8. VIRI	47
8.1. Pravni predpisi	47
8.2. Knjige	47
8.3. Članki	48
8.4. Sodna praksa	49
8.5. Internetni viri	50

## KAZALO SLIK

Slika 1: Zemljevid držav podpisnic Konvencije CMR (označene z zeleno)	2
---	---

## 1 UVOD

Mednarodna izmenjava je postala nepogrešljiv del sodobne trgovine. Transport je gospodarska panoga, ki omogoča nemoten prehod dobrin iz enega konca sveta na drugega. Poleg vseh drugih transportnih panog je prav cestni prevoz eden izmed najstarejših in najbolj prilagodljivih, saj lahko doseže skoraj vsak namembni kraj. Prevoz tovora se danes redko izvede zgolj v eni državi in pogosto vsebuje elemente mednarodnosti. Hitro se lahko pojavijo težave, kajti vsaka država ima svojo pravno ureditev, le-te pa se lahko v določenih aspektih med seboj precej razlikujejo. Prav zaradi internacionalnosti so se pojavile težnje po poenotenju prava. Tako je nastala tudi Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz tovora po cesti.

Obveznost prevoznika ni le izvedba prevoza. Poskrbeti mora, da tovor dostavi v stanju, v kakršnem je bil prevzet na nakladu. Prejemnik želi, da tovor ustreza tistemu, kar je naročil in da je dostava izvršena ob dogovorjenem času. Na prvi pogled bi lahko rekli, da za vse škodne dogodke, ki nastanejo v času izvedbe prevoza odgovarja prevoznik. Podrobnejši pogled v sfero prevoznika nam odpre drugačen pogled na izvedbo prevoza. Vzročni dogodki, ki povzročijo škodo res lahko nastanejo med prevozom zaradi ravnanj prevoznika, lahko pa so nastali že ob nakladu in se posledice pokažejo šele ob razkladu. Zato je nujno, da ima prevoznik na voljo možnosti, ki mu omogočajo, da delno ali v celoti izključi svojo odgovornost. Zlasti v primerih, ko škodni dogodek ni nastal zaradi njegovega ravnanja ali ko je njegovo ravnanje le do neke mere vplivalo na razvoj škodnih posledic. Prav zaradi pogostosti cestnih prevozov in želje po čim hitrejšem prevozu prihaja do številnih primerov poškodb in izgub tovora ter predvsem zamud pri dostavah.

Osrednji namen mojega magistrskega diplomskega dela bo preučiti institut odgovornosti prevoznika skladno s Konvencijo o mednarodnem cestnem prevozu tovora. Za začetek bo prikazana sama prevozna pogodba in razmerja med strankami le-te. V nadaljevanju bo predstavljeno za kakšne oblike škod odgovarja prevoznik ter kakšne so njegove možnosti, da izključi svojo odgovornost. Za konec bodo izpostavljene še določbe o omejitvi višine prevoznikove odgovornosti. Menim, da je tema aktualna, saj kljub številnim naporom, da bi prevoz tovora potekal po drugih prevoznih poteh, cestni prevoz še vedno ostaja eden izmed najbolj pogostih načinov prevoza tovora in odpira številna vprašanja.

## 2 KONVENCIJA O POGODBI ZA MEDNARODNI PREVOZ TOVORA PO CESTI (*Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route*)

### 2.1. SPLOŠNO

Pobuda za standardizacijo pogodb za mednarodni prevoz tovora po cesti je prišla s strani Mednarodnega inštituta za poenotenje zasebnega prava (UNIDROIT - *International Institute for the Unification of Private Law*). Skupaj z Mednarodnim cestnim prevoznim združenjem (IRU - *International Road Transport Union*) in Mednarodno trgovinsko zbornico (ICC - *International Chamber of Commerce*) so se strinjali o sestavi komiteja strokovnjakov, ki bi pripravil osnutek Konvencije o pogodbi za mednarodni prevoz tovora po cesti.<sup>1</sup> Prvih devet podpisnic<sup>2</sup> je CMR podpisalo v Ženevi 19. maja 1956. CMR je vstopila v veljavo dobrih pet let kasneje, in sicer oktobra 1961. Republika Slovenija je leta 1992 z Aktom o notifikaciji nasledstva<sup>3</sup> postala pravna naslednica mednarodnega sporazuma, ki ga je podpisala nekdanja Jugoslavija. CMR ima trenutno 55 držav podpisnic (glej slika 1), med katerimi so tudi vse evropske države.



Slika 1: Zemljevid držav podpisnic Konvencije CMR (označene z zeleno)<sup>4</sup>

Poudariti je potrebno, da cilj CMR ni določitev vsebine prevozne pogodbe. Namen CMR je poenotenje pogojev mednarodnega prevoza tovora po cesti, zlasti področje listin, razmerij med strankami ter odgovornost prevoznika.<sup>5</sup> Prvotni cilj CMR ni bil v celoti izpolnjen, saj določbe CMR

<sup>1</sup> V nadaljevanju: CMR.

<sup>2</sup> Te države so bile Avstrija, Francija, Luksemburg, Poljska, Švedska, Švica, nekdanja Zahodna Nemčija, Nizozemska in nekdanja Jugoslavija.

<sup>3</sup> Akt o notifikaciji nasledstva glede konvencij Organizacije združenih narodov in konvencij, sprejetih v Mednarodni agenciji za atomsko energijo (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. [9/92](#), [9/93](#), [5/99](#), [9/08](#), [13/11](#), [9/13](#) in [5/17](#)).

<sup>4</sup> <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-25.html> (1.6.2018).

<sup>5</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 9.



nacionalnim sodiščem dopuščajo kar širok manevrski prostor pri njihovem odločanju.<sup>6</sup> Slovenski prevod CMR ni zavezujoč. V vseh morebitnih sporih se za tolmačenje uporabita izvirnika, ki sta zapisana v angleškem in francoskem jeziku. Oba izvirnika sta enako verodostojna.<sup>7</sup>

Pri veljavnosti CMR govorimo o njeni nadveljavi nad pogodbenimi dogovori strank in nad nacionalno zakonodajo. Možnost pogodbenega urejanja je strankama prepuščena v tistem delu, kjer je ureditev CMR pomanjkljiva, ne obstoji ali izrecno dopušča dispozitivnost.<sup>8</sup> Možnost sporazumnega urejanja pogodbenih določil med strankami je izrecno določena zgolj v 40. členu CMR, ki zaporednim prevoznikom dopušča, da se dogovorijo o medsebojni odgovornosti.<sup>9</sup> Če stranki možnosti sporazumnega urejanja pogodbenega razmerja ne izkoristita, se v primeru pomanjkljivih ali neobstoječih določil CMR uporabi nacionalno pravo. V 5. odstavku 1. člena CMR je posebej določeno, da se stranke s sklenitvijo pogodbe zavezujejo, da s posebnimi sporazumi ne bodo spreminjale določb CMR. V primeru, da sta stranki za prevoz, za katerega se uporabi CMR, sklenili dogovor, ki je v nasprotju z določbami CMR, je takšen dogovor ničen. Kljub ničnosti posamezne določbe, ostanejo ostale določbe in s tem prevozna pogodba še vedno v veljavi.<sup>10</sup> Bistvo 41. člena je predvsem v tem, da stranke ne morejo višati ali nižati obsega svojih pravic ali odgovornosti v zvezi s prevozno pogodbo. Veljaven je dogovor med strankama, s katerim vnaprej določita višjo vrednost odškodnine, pod pogojem, da ni očitno nesorazmerna s škodo.

## 2.2. UPORABA KONVENCIJE CMR

*“CMR se uporablja za vsako pogodbo o odplačnem prevozu tovora po cesti na vozilih, kadar sta s pogodbo določena prevzemni in namembni kraj v dveh različnih državah, od katerih je vsaj ena država pogodbenica, ne glede na sedež in državno pripadnost strank.”<sup>11</sup>*

Iz navedene določbe lahko razberemo, da mora biti za uporabo določb CMR izpolnjenih pet elementov: odplačnost, prevoz tovora, cesta, vozilo in prevoz preko meje.

Navadno bo za opravljen prevoz med strankama dogovorjeno denarno plačilo. Za odplačen prevoz se šteje tudi tisti prevoz, kjer pride do izmenjave storitev ali ko prevoznik opravi prevoz v zameno za del tovora.<sup>12</sup> Dovolj je, da med strankama pogodbe o prevozu tovora obstoji soglasje o odplačnosti. Višina voznine ni bistvena. CMR se bo lahko uporabila četudi prevoz na koncu ni bil

---

<sup>6</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 14.

<sup>7</sup> 51. člen CMR.

<sup>8</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 10.

<sup>9</sup> 40. člen CMR.

<sup>10</sup> 41. člen CMR.

<sup>11</sup> 1. člen CMR.

<sup>12</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 14.

plačan.<sup>13</sup> Odplačni namen se domneva, v primeru da prevoznik prevoze opravlja kot dejavnost ali v primeru, ko prevoznik prevoz opravi za pridobivanje dobička.<sup>14</sup> Če je prevoz tovora opravljen brezplačno, takrat pravila o prevozni pogodbi ne veljajo.

S prevozno pogodbo mora biti dogovorjen prevoz tovora. Tovor lahko predstavlja katerakoli stvar, ki je predmet prevozne pogodbe in jo je mogoče prevažati.<sup>15</sup> Izrecno je izključena uporaba CMR za prevoze posmrtnih ostankov, selitve pohištva (ker vključujejo še pakiranje, razstavljanje, sestavljanje pohištva) in za prevoze, opravljene na podlagi katerekoli mednarodne poštne Konvencije.<sup>16</sup>

Prevoz tovora mora biti opravljen po cesti. Izraz cesta ni posebej specificiran. Za uporabo CMR je dovolj, da se prevoz opravi po kakršnikoli kopenski poti, ki jo je mogoče prevoziti z vozilom.<sup>17</sup>

Termin vozila je opredeljen v drugem odstavku 1. člena, ki navaja da so s tem izrazom "*mišljena motorna vozila, sestavljena vozila, priklopniki in polpriklopniki*".<sup>18</sup> Le-ti so podrobneje opredeljeni v Konvenciji o cestnem prometu, z dne 19. septembra 1949.<sup>19</sup>

S prevozno pogodbo mora biti določeno, da sta prevzemni in namembni kraj v različnih državah, od katerih je vsaj ena država pogodbenica. Sedež in državna pripadnost strank za uporabo CMR nimata pomena.<sup>20</sup> V praksi lahko pride do primerov, ko bo zadeva prišla pred sodišče v državi, ki ni pogodbenica CMR. Čeprav so izpolnjeni vsi pogoji za uporabo CMR, se sodišče najverjetneje ne bo sklicevalo na njene določbe. Za takšne primere je priporočljivo, da se s pogodbo oziroma izjavo v tovrnem listu dogovori uporabo CMR.<sup>21</sup>

Pomembno je vedeti, da se CMR uporabi tudi v primeru, ko pri prevozu tovora še ne pride do prehoda državne meje, pod pogojem da sta na tovrnem listu označena namembni in prevzemni kraj v različnih državah. Za drugačen primer gre, ko se prvotno nacionalni prevoz, na podlagi pravice do razpolaganja s tovorom med prevozom, preusmeri v drugo državo. Takšno vrsto prevoza se obravnava kot dva prevoza. Prvi prevoz je nacionalni in traja do trenutka, ko pošiljatelj spremeni

---

<sup>13</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (2. del). *Transport & logistika*. 32-33.

<sup>14</sup> VSL sklep I Cpg 364/2009.

<sup>15</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (2. del). *Transport & logistika*. 32-33.

<sup>16</sup> 4. odst. 1. čl. CMR.

<sup>17</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (2. del). *Transport & logistika*. 32-33.

<sup>18</sup> 2. odst. 1. čl. CMR.

<sup>19</sup> "o) izraz "motorno vozilo" označuje vsako vozilo z motorjem, ki se premika po cesti na lasten pogon, izvzemši kolesa s pomožnim motorjem na območju držav pogodbenic, ki teh niso izenačile z motornimi kolesi, in izvzemši tirna vozila;"

"q) izraz "priklopnik" označuje vozilo, namenjeno, da ga vleče motorno vozilo. Ta pojem obsega tudi polpriklopnike;"

"r) izraz "polpriklopnik" označuje vsak priklopnik, ki je konstruiran, da ga vleče avtomobil, toda tako, da se ta delno manj opira in da precejšen del njegove teže in teže njegovega tovora prevzema avtomobil." 1. člen Konvencije o cestnem prometu.

(<http://www.pisrs.si/Pis.web/mednarodnaPogodba?id=-19681208/01M>) 10.6.2018

<sup>20</sup> 1. odst. 1. čl. CMR.

<sup>21</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (2. del). *Transport & logistika*. 32-33.

namembni kraj. Drugi prevoz je mednarodni ter traja od trenutka, ko pošiljatelj posreduje prevozniku nalog o namembnem kraju v drugi državi. Samo za mednarodni prevoz se bo uporabila CMR, za nacionalni prevoz se bo uporabila nacionalna zakonodaja.<sup>22</sup> CMR se bo uporabila tudi v primeru, ko so izpolnjene vse druge predpostavke, ki izhajajo iz CMR, vendar ni prišlo do dejanske izvedbe prevoza. Tako je v sklepu zapisalo Višje sodišče v Ljubljani, ki je povzelo, da dejstvo, ali je dejansko prišlo do izvedbe prevoza ne vpliva na uporabo CMR. Bistveno je, da pogodba vsebuje element odplačnosti ter prevzemni in namembni kraj v različnih državah, od katerih je vsaj ena pogodbenica.<sup>23</sup>

Potrebno je omeniti še, da se CMR uporabi tudi za tiste prevoze, ki jih opravijo države ali državne ustanove in organizacije, ob predpostavki, da gre za odplačen prevoz.<sup>24</sup> Uporaba CMR se lahko izključi le, ko gre za prevoz tovora v obmejnem prometu.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 14.

<sup>23</sup> VSL sklep I Cpg 364/2009.

<sup>24</sup> 3. odst. 1. čl. CMR.

<sup>25</sup> Prav tam. 5. odst. 1. čl.

### 3 POGODBA O CESTNEM PREVOZU TOVORA

#### 3.1. SPLOŠNO

Prevozna pogodba je pravzaprav oblika podjemne pogodbe (pogodbe o delu). Pri podjemni pogodbi govorimo o obligaciji rezultata, kjer se podjemnik zaveže za uspeh. Podjemnik je dolžan opraviti delo skladno z dogovorom, hkrati pa upoštevati tudi pravila posla, če ni nobenega drugega posebnega dogovora z naročnikom.<sup>26</sup>

Stranki prevozne pogodbe sta pošiljatelj in prevoznik. Pošiljatelj je po zakonski definiciji "naročnik ali oseba, ki na podlagi sklenjene prevozne pogodbe izroči tovor za prevoz".<sup>27</sup> Prevoznik je lahko "ali tisti, ki opravlja prevoze kot svojo redno dejavnost ali vsaka druga oseba, ki se zaveže s pogodbo, da bo prevoz opravila proti plačilu".<sup>28</sup> V zvezi z vprašanjem pravnega položaja prejemnika, se pojavljajo tri različne teorije. Skladno s prvo teorijo se pri prevozni pogodbi pravice pošiljatelja prenesejo na prejemnika. Prejemnik tako pridobi le tiste pravice, ki jih nanj prenese pošiljatelj, zato govorimo o izvedenih pravicah. Pri tem velja omeniti, da je prejemnikova pravica do uveljavljanja reklamacij zaradi škodnih dogodkov, ki jih je utrpel, njegova originarna pravica.<sup>29</sup> Druga teorija zastopa stališče, po katerem prevozna pogodba predstavlja posebno vrsto pogodbe, ki daje prejemniku samostojne pravice in na podlagi katere je prejemnik pogodbeni stranka že od sklenitve pogodbe. Vendar pa njegove samostojne pravice nastanejo s trenutkom, ko so izpolnjeni določeni pogoji. Zagovorniki tretje teorije zatrjujejo, da je prevozna pogodba pravzaprav pogodba v korist tretjega. Trenutek, kdaj pridobi tretji, tj. prejemnik, pravico, da zahteva izpolnitev pogodbe od sopogodbenika pa je odvisen od vsebina dogovora ter namena pogodbe.<sup>30</sup>

Prevozna pogodba je po večinskem stališču konsenzualni kontrakt, kar pomeni, da nastane s soglasjem volj strank.<sup>31</sup> Za veljavnost pogodbe v cestnem prevoznem pravu oblika pogodbe ni predpisana. Poleg tega ni predpisano niti, da bi morala biti sklenjena prevozna pogodba pisna.<sup>32</sup>

<sup>26</sup> Brus (2018) Podjemna pogodba po Obligacijskem zakoniku. *Odvetnik* 30.

<sup>27</sup> Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list RS, št. [126/03](#), [102/07](#) in [49/11](#)), 3. člen. V nadaljevanju: ZPPCP-1.

<sup>28</sup> Prav tam.

<sup>29</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 22.

<sup>30</sup> Cigoj (1987) *Transportno pravo*. 26.

<sup>31</sup> Kovač (2007) *Prevozne pogodbe*. 67.

<sup>32</sup> Pavliha, Vlačič, Oblak (2017) *Prevozno pravo*. 67.

### 3.1.1. Bistvene sestavine pogodbe o cestnem prevozu tovora

CMR ne govori o sestavinah pogodbe o cestnem prevozu tovora, zato si bomo v tem delu pogledali slovensko zakonodajo. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu v 24. členu opredeljuje vsebino pogodbe o prevozu tovora: "*S pogodbo o prevozu tovora se prevoznik obveže, da bo tovor prepeljal v namembni kraj in ga izročil prejemniku ali drugi pooblaščen osebi, ki jo določi prejemnik, pošiljatelj pa, da mu bo plačal v pogodbi dogovorjeno voznino*".<sup>33</sup> ZPPCP-1 tako v prvem členu govori, da se ta zakon uporabi za razmerja iz pogodb o prevozu potnikov, prtljage ter tovora v notranjem cestnem prometu, v mednarodnem prometu pa le, v kolikor ni drugače določeno z mednarodno pogodbo, katere podpisnica je Republika Slovenija.<sup>34</sup> Če gre za pogodbo o cestnem prevozu tovora, kjer sta prevzemni in namembni kraj v različnih državah, se bo tako uporabila CMR.<sup>35</sup>

Da je pogodba o cestnem prevozu tovora veljavno sklenjena, se morata stranki sporazumeti o vseh bistvenih sestavinah, ki so naslednje:

- vrsta, vsebina in količina tovora,
- prevozna pot ter
- voznina.

V kolikor stranki ne dosežeta soglasja o bistvenih sestavinah pogodbe, pogodba o prevozu tovora ne more biti veljavno sklenjena.

Pošiljatelj mora prevoznika seznaniti s količino tovora, in sicer s številom kosov, težo ali prostornino. Izjemoma lahko pošiljatelj tovora prevozniku preda drug tovor, kot je bilo prvotno dogovorjeno. Vendar morajo biti kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji:

- prevozni pogoji se ne smejo spremeniti v škodo prevoznika,
- sprememba tovora ne sme povzročiti bistvenega zadrževanja tovornega vozila na kraju razklada ali naklada,
- zaradi spremembe tovora ne sme biti ogroženo vozilo ali cestni promet in
- pošiljatelj mora na zahtevo prevoznika položiti varščino za terjatev, ki bi lahko nastala zaradi zamenjave tovora.<sup>36</sup>

Namembni kraj je po ZPPCP-1 definiran kot "*kraj, kjer se v skladu s pogodbo prevoz konča*".<sup>37</sup> Gre za kraj, kjer prevoznik po pošiljateljevem navodilu prejemniku izroči pripeljani tovor.

---

<sup>33</sup> 24. člen ZPPCP-1.

<sup>34</sup> Prav tam. 1. člen.

<sup>35</sup> 1. člen CMR.

<sup>36</sup> Pavliha, Vlačič, Oblak (2017) *Prevozno pravo*. 328-329.

<sup>37</sup> 3. člen ZPPCP-1.

Voznina je “znesek, ki ga prejme prevoznik na podlagi pogodbe o prevozu tovora”.<sup>38</sup> Splošno pravilo je, da prevozniku dogovorjeno voznino plača pošiljatelj. Naša sodna praksa sprejema stališče, da v kolikor je ob izročitvi tovora izdan tovorni list, nastopi domneva, da je zavezanec za plačilo voznine in drugih stroškov prejemnik, razen če ni v tovornem listu navedeno drugače.<sup>39</sup>

### 3.1.2. Razmerje med pošiljateljem in prevoznikom

Dolžnost pošiljatelja je, da poskrbi, da je tovor zapakiran na predpisan in običajen način. Slovenski prevod 10. člena CMR določa, da pošiljatelj odgovarja prevozniku za škodo, ki nastane osebam, priboru in drugemu tovoru ter za vse stroške, ki nastanejo zaradi slabega pakiranja.<sup>40</sup> To ne velja, v kolikor je bila napaka ob prevzemu tovora očitna in prevoznik glede tega ni izrazil nobenega pridržka.<sup>41</sup> S tem, ko je tovor primerno zapakiran glede na vrsto blaga, ki se prevaža, se prepreči nastanek škode oziroma ogrožitev varnosti ljudi in dobrin. CMR ne določa, kakšno je ustrezno pakiranje. Ali je pakiranje tovora primerno za pot, oceni prevoznik kot dober strokovnjak. V primeru, da so pomanjkljivosti pakiranja take, da bi ogrozile varnost ljudi ali drugih dobrin lahko prevoznik zavrne izvedbo prevoza.<sup>42</sup>

Pošiljatelj mora prevoznika v primeru prevoza nevarnega tovora seznaniti s posebnimi specifikami tovora. Če tovor zaradi svojih posebnih lastnosti, ki prevozniku niso bile znane, povzroči osebam, vozilu ali drugemu tovoru škodo, se odgovornost pripiše pošiljatelju.<sup>43</sup>

CMR določa, da lahko pošiljatelj od prevoznika zahteva, da preveri kosmato težo, količino in vsebino kosov tovora. Stroške zahtevanega pregleda nosi pošiljatelj. V primeru suma, da gre za prepovedan tovor, lahko prevoznik od pošiljatelja zahteva, da mu omogoči pregled vsebine kosov. Če pošiljatelj pregleda ne omogoči ali če prevoznik ugotovi, da gre v izbranem primeru za prepovedan tovor, lahko zavrne izvedbo prevoza.<sup>44</sup>

Načeloma naj bi bili carinski in drugi postopki opravljeni s strani pošiljatelja preden se tovor preda prevozniku. Lahko je dogovor med strankama drugačen.<sup>45</sup> V primeru, da je med izvedbo prevoza potrebno opraviti carinske in druge postopke, je dolžnost pošiljatelja, da prevozniku pravočasno izroči vso potrebno dokumentacijo ter ga seznaniti z vsemi potrebnimi informacijami.

---

<sup>38</sup> Prav tam.

<sup>39</sup> VSL II Cpg 367/2016.

<sup>40</sup> 10. člen CMR.

<sup>41</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), *Odgovornost in zavarovanja* (7. del). *Transport & logistika*. 54-55.

<sup>42</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 41.

<sup>43</sup> Prav tam. 75-76.

<sup>44</sup> Prav tam. 36-38.

<sup>45</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), *CMR odgovornost in zavarovanja* (8. del). *Transport & logistika*. 48-49.

“Prevoznik ni dolžan preverjati, ali so priložene listine in podatki ustrezni in ali zadoščajo.”<sup>46</sup> Če prevozniku zaradi kakršnihkoli težav z dokumentacijo nastane škoda, za to škodo odgovarja pošiljatelj. Na tem mestu bo največkrat govora o škodi, ki obsega upravne stroške, stroške mirovanja vozila ali stroške zasega tovornega vozila.<sup>47</sup> V enem izmed primerov je bil voznik zaustavljen na meji med Italijo in Švico, ker so dokumenti, ki jih je prejel od pošiljatelja kazali težo, katere prevoz po Švici ni bil dovoljen. Voznik je v zaprti ovojnici prejel dokumente, ki so kazali precej višjo težo od dejanske teže tovora. Če bi bila vpisana teža tovora pravilna, prevoznik v carinskem postopku ne bi imel nobenih težav, saj je bila dejanska teža tovora krepko pod dovoljeno težo za prevoz po Švici. Italijansko kasacijsko sodišče je odločilo, da je pošiljatelj dolžan prevozniku povrniti škodo, ki je nastala zaradi nepravilnih dokumentov.<sup>48</sup>

Prevoznikova obveznost je, da prevoz tovora opravi v dogovorjenem prevoznem roku in po morebitni dogovorjeni poti. V kolikor pogodba ne vsebuje posebnega dogovora, je dolžnost prevoznika, da jo opravi po poti, ki je najprimernejša in naj bi najbolj ustrezala interesom pošiljatelja ter v času, ki je primeren glede na izbrano pot in vrsto vozila. Pri presojanju interesov pošiljatelja je prevoznik dolžan spoštovati pravila stroke in splošne standarde.<sup>49</sup>

### 3.1.3. Razmerje med prejemnikom in prevoznikom

Prejemnik lahko zahteva izročitev pošiljke šele tedaj, ko je tovor prispel v namembni kraj. Pred prispetjem v namembni kraj je izročitev mogoče zahtevati le, če je prejemnik za to prejel posebno pooblastilo od pošiljatelja, na podlagi katerega je pridobil pravico do razpolaganja s tovorom med prevozom.<sup>50</sup>

Prevoznik je dolžan prejemnika obvestiti o dospelju pošiljke in mu jo dati na razpolago. V primeru, da je bil izdan tovorni list, se tudi tega predloži prejemniku. Če prejemniku ni hkrati izročen dvojni tovarni list, lahko odkloni izročitev pošiljke.<sup>51</sup> Ob izročitvi mora biti prejemniku dana možnost, da preveri stanje tovora in njegovo istovetnost. V kolikor prejemnik ob sprejemu tovora ne poda ugovora glede vidnih poškodb, se domneva, da je bil tovor razložen v stanju, v kakršnem je bil prevzet na nakladu. Tiste poškodbe, ki prejemniku ob dostavi niso mogle biti vidne, se morajo uveljavljati takoj po odkritju oziroma najkasneje v sedmih dneh od dneva izročitve. V nasprotnem primeru prejemnik izgubi pravico do odškodnine. Če prejemnik v tovorni list zapiše, da tovora ni

---

<sup>46</sup> 11. člen CMR.

<sup>47</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in zavarovanja (8. del). *Transport & logistika*. 48-49.

<sup>48</sup> Gallia Trasporti v. GMC International Trade Srl. (3867/99 del Tribunale di CATANIA)

<sup>49</sup> Pavliha, Vlačič, Oblak (2017) *Prevozno pravo*. 333.

<sup>50</sup> 13. člen CMR

<sup>51</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 50-51.

mogel preveriti ob izročitvi, ga to ne razbremeni dolžnosti preverjanja stanja tovora. V primeru, da bi stekel postopek in bi bilo ugotovljeno, da je bila poškodba na tovoru očitna, je prejemnik opustil dolžnost preverjanja.<sup>52</sup> Prejemnik mora škodo, v primeru zamude pri izročitvi tovora, uveljavljati v 21 dneh od dne, ko mu je bilo omogočeno, da prevzame tovor. Po izteku tega roka prevoznik ne odgovarja več.<sup>53</sup>

Pošiljatelj in prevoznik lahko skleneta dogovor, po katerem voznino poravnava prejemnik. Če prejemnik ne plača omenjenega zneska, ki je naveden v tovornem listu, mu prevoznik ni dolžan izročiti tovora. Tovor se lahko izroči proti plačilu varščine, zahtevane s strani prevoznika.<sup>54</sup>

### 3.2. Tovorni list

Ena izmed izredno pomembnih pridobitev CMR je bila uvedba poenotenega tovornega lista, ki se izda na nakladu. Tovorni list je skladno s 4. členom v prvi vrsti dokument, ki potrjuje sklenitev prevozne pogodbe. V praksi imajo pošiljatelji največkrat pripravljene svoje tovrne liste, ki jih izročijo prevoznikom ob prevzemu tovora. Po CMR je izdaja tovornega lista obvezna, vendar “*na obstoj ali veljavnost prevozne pogodbe ne vpliva, če tovorni list manjka, ni pravilen ali se izgubi*”.<sup>55</sup> Pogodba o prevozu tovora še vedno velja in kljub vsemu se uporabijo določbe CMR.

Obstoj tovornega lista dokazuje pogodbene pogoje in prevzem tovora s strani prevoznika. Seveda je dopusten protidokaz.<sup>56</sup> Osnovni namen izdaje tovornega lista je namreč zagotoviti dokaz o tem, da je bil tovor prevzet in stanje, v kakšnem je bil prevzet. Tovorni list omogoča tudi vpis številnih drugih podatkov.<sup>57</sup> “*Tovorni list je (le) potrdilo (dokaz) o sklenjeni prevozni pogodbi, pogodbenih pogojih in o sprejemu tovora s strani prevoznika, ne pa tudi o strankah prevozne pogodbe.*”<sup>58</sup>

Največkrat se zaradi neobstoja ali izgube tovornega lista pojavijo ovire pri izvrševanju in dokazovanju pogojev sklenjene prevozne pogodbe in dokazovanju dejanskega stanja. Če tovorni list ne obstaja, posledično vanj ni možno vpisati pridržkov, pripomb ali posebnih dogovorov med strankama. Od prevoznika se zahteva, da preveri skladnost navedb na tovornem listu z dejanskim stanjem. Vpis določenih sporazumov v tovornem listu je osnova za njihovo učinkovitost (npr. vpis zneska posebnega interesa). V primeru, da na tovornem listu ni nikakršnega pridržka, velja domneva, da je prevoznik tovor sprejel v dobrem stanju in v primeru pomanjkljivosti tovora nosi odgovornost

---

<sup>52</sup> 30. člen CMR.

<sup>53</sup> Pavliha, Vlačič, Oblak (2017) *Prevozno pravo*. 335.

<sup>54</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 50-51.

<sup>55</sup> 4. člen CMR.

<sup>56</sup> Prav tam. 9. člen.

<sup>57</sup> VSL sodba II Cpg 367/2016.

<sup>58</sup> VSM sodba I Cpg 235/2010.



za poškodbe.<sup>59</sup> Neobstoj tovrnega lista lahko predstavlja tudi težave pri uveljavljanju pravice do razpolaganja s tovorom med prevozom. V primeru, da želi pošiljatelj pravico razpolaganja s tovorom prenesti na prejemnika, mora skupaj s tovorom prevozniku predati tudi prvi izvod tovrnega lista, ki sicer ostane pošiljatelju.<sup>60</sup>

Enako kot na drugih področjih gospodarstva, se je tudi v transportu začela kazati težnja po modernizaciji poslovanja. Pogodbenice CMR so se tako dogovorile, da izdaja tovrnega lista v fizični obliki ni več obvezna. Sprejet je bil Dodatni protokol h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR) v zvezi z elektronskim tovrnim listom, ki je vstopil v veljavo leta 2008.<sup>61</sup> Republika Slovenija je Dodatni protokol ratificirala devet let kasneje, in sicer leta 2017. Dodatni protokol tako določa, da tovrni list v fizični obliki lahko nadomesti t.i. elektronski tovrni list. S tem se tudi v transportu odpirajo poti za lažje in učinkovitejše poslovanje. Stranka prevozne pogodbe elektronski tovrni list izda z elektronsko komunikacijo<sup>62</sup>. Elektronski tovrni list predstavlja tovrni list, vključno s podatki, »ki so smiselno povezani z elektronsko komunikacijo s prilogami ali so z njo kako drugače povezani ob ali po njegovi izdaji, tako da postanejo del elektronskega tovrnega lista«.<sup>63</sup>

### 3.2.1. Oblika in vsebina tovrnega lista

Tovrni list mora biti vedno izdan v treh izvornikih, ki imajo vsi enak pravni pomen. Izredno pomembno je, da so s strani strank prevozne pogodbe podpisani vsi trije izvorniki tovrnega lista. Le tako lahko govorimo o tovrnem listu v pravnem pomenu besede. V nasprotnem primeru ni mogoče govoriti o tovrnem listu kot dokaznem gradivu.<sup>64</sup> Lastnoročne podpise strank lahko nadomestijo natisnjeni podpisi ali žigi, pod pogojem, da to dovoljujejo zakoni države v kateri je tovrni list izdan.<sup>65</sup> Tudi nepodpisan tovrni list velja in ne vpliva na obstoj veljavnosti prevozne pogodbe, ampak lahko privede do težav pri dokazovanju. Manjkajoči podpis prevoznika vzpostavi domnevo, da tovor ni bil prevzet.<sup>66</sup> Prvi izvod se izroči pošiljatelju, drugi izvod, ki spremlja tovor, se ob izročitvi preda prejemniku, tretji izvod ostane prevozniku. V primeru, da se tovor naloži na različna vozila ali da gre

---

<sup>59</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (5. del). *Transport & logistika*. 46-47.

<sup>60</sup> 3. odst. 12. čl. CMR.

<sup>61</sup> Dodatni protokol h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR) v zvezi z elektronskim tovrnim listom, 2. člen (v nadaljevanju: Dodatni protokol).

<sup>62</sup> «Elektronska komunikacija» - pomeni informacije, ki nastanejo, se pošljejo, prejmejo ali shranijo z elektronskimi, optičnimi, digitalnimi ali podobnimi sredstvi, tako da so sporočene informacije dostopne za poznejše sklicevanje;» 1. člen Dodatnega protokola.

<sup>63</sup> Zakon o ratifikaciji Dodatnega protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR) v zvezi z elektronskim tovrnim listom (MDPMCPB).

<sup>64</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (5. del). *Transport & logistika*. 46-47.

<sup>65</sup> 1. odst. 5. čl. CMR.

<sup>66</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 28.

za različne vrste tovara ali skupine, lahko prevoznik ali pošiljatelj zahteva, da se za vsako vozilo, vrsto ali skupino tovara izda svoj tovorni list.<sup>67</sup>

V CMR ni posebnih določb o formalni obliki tovrnega lista. Ob odsotnosti nacionalne zakonodaje, ki bi predpisovala izrecno obliko tovrnega lista, lahko prevoznik uporabi poljubno obliko.<sup>68</sup> Prevozniku je tako omogočeno, da izdela lasten tovorni list. Mednarodno cestno prevozno združenje je izdalo predlog prevoznega dokumenta, ki skladno s CMR vsebuje vse potrebne podatke.

Po določbah CMR mora tovorni list vsebovati naslednje podatke:

- *“datum in kraj izstavitve,*
- *ime in naslov pošiljatelja,*
- *ime in naslov prevoznika,*
- *kraj in dan prevzema tovara ter kraj določen za izročitev,*
- *kraj in naslov prejemnika,*
- *običajni opis vrste tovara in pakiranja ter za nevarni tovor njegov splošno priznani opis,*
- *število tovorkov in njihove posebne označbe in številke,*
- *kosmato težo tovara in drugače izraženo količino,*
- *stroške v zvezi s prevozom,*
- *potrebna navodila za carinske in druge postopke ter*
- *izjavo, da za prevoz tovara veljajo določbe CMR, ne glede na kakršnekoli drugačne predpise.”*<sup>69</sup>

Poleg zgoraj navedenih podatkov lahko tovorni list vsebuje tudi druge podatke, za katere stranki menita, da so pomembni in koristni za prevoz tovara (prepoved prekladanja, prevozni rok...). Zaradi netočnih ali nepopolnih podatkov, ki jih je pošiljatelj vpisal v tovorni list lahko prevozniku nastane škoda. Za tako nastalo škodo odgovarja pošiljatelj. Enako velja, če je podatke na pošiljateljevo zahtevo vpisal prevoznik, razen če je prevoznik namerno vpisal netočne podatke.<sup>70</sup>

### 3.2.2. Pridržki

Prevoznik mora pred prevzemom tovara, če ima le možnost, preveriti točnost podatkov po tovrnem listu (zgolj število tovorkov) in zunanje stanje tovara in embalaže. V tovorni list prevoznik zapiše svoje pridržke, ki jih je opazil ob pregledu (vpiše ugotovljeno napako in način ugotovitve).<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> 2. odst. 5. čl. CMR.

<sup>68</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 72.

<sup>69</sup> 6. člen CMR.

<sup>70</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 35.

<sup>71</sup> 2. odst. 9. čl. CMR.

V primeru, da pregled ni bil mogoč, napiše vzrok, zakaj podatkov ni bilo mogoče preveriti. Prevoznikovi pridrški na tovornem listu se štejejo za točne, če se pošiljatelj z njimi izrecno strinja. Podpis pošiljatelja na tovornem listu ne izkazuje njegovega strinjanja s pridrskom, saj je pošiljatelj tovorni list dolžan podpisati.<sup>72</sup> V primeru, da bi podpis na tovornem listu izkazoval strinjanje pošiljatelja s pridrskom, bi bilo pošiljatelju skorajda onemogočeno izpodbijati navedeni pridršek.

Pridršek je obvezno potrebno vpisati na prvi izvod tovrnega lista, preden je predan pošiljatelju. Če prevoznik na tovorni list ni vpisal pripomb, velja domneva, da je prevzeti tovor v dobrem stanju in da podatki na tovornem listu ustrezajo dejanskemu stanju. Domneva velja zgolj za število tovorkov ter zunanje stanje tovora in embalaže ter se ne nanaša na težo in količino blaga ter vsebino tovorkov.<sup>73</sup> V primeru, da pride do težav, mora prevoznik dokazovati, da že na nakladu dejansko stanje ni bilo enako podatkom na tovornem listu.<sup>74</sup> Dokazno breme nosi stranka, ki želi izpodbijati dejstvo, da podatki na tovornem listu niso točni.<sup>75</sup>

Pomembno je, da se pridrški vpisujejo tudi ob izročitvi tovora. Prejemnik je dolžan tovor preveriti in morebitne pridrške vpisati v tovorni list. Če pregled tovora ni mogoč, se tudi to vpiše kot pridršek. V primeru, da se ob prejemu tovora v tovorni list ne vpiše pridrškov, ki se nanašajo na vidno stanje tovora, se šteje, da je bil tovor skladen z navedbami na tovornem listu. Dokazno breme za morebitno poškodbo ali delno izgubo tovora je na prejemniku, ki stanje dokazuje z materialnimi dokazi. Drugače je s škodami, ki na zunaj niso vidne. Te škode lahko prejemnik pisno uveljavlja tudi kasneje. Določba 30. člena CMR določa za njihovo uveljavljanje 7-dnevni rok po prejemu tovora.<sup>76</sup> Če stranka ne poda pridrška v opredeljenem roku, proti prevozniku ne bo mogla uveljavljati odgovornosti za nastalo škodo.<sup>77</sup>

### 3.3. Razpolaganje s tovorom med prevozom

Največkrat prevoznik deluje kot agent pošiljatelja, saj v večini primerov pošiljatelj obdrži pravico do razpolaganja s tovorom do izročitve. Če pošiljatelj navede prejemnikovo pravico do razpolaganja s tovorom v tovornem listu ali če mu izroči svoj izvod (prvi izvod) tovrnega lista lahko

---

<sup>72</sup> Prav tam. 2. odst. 8. čl.

<sup>73</sup> Pivka (1982) Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah. 33.

<sup>74</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 39-40.

<sup>75</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (6. del). *Transport & logistika*. 50-51.

<sup>76</sup> 30. člen CMR.

<sup>77</sup> VSL sodba II Cpg 388/2011 - Prevoznik se nedvomno mora držati navodil o temperaturnem režimu, ki jih je predpisal proizvajalec mesa in navedel na CMR. Vendar pa vprašanje o tem, ali se je prevoznik teh navodil res držal, glede na to, da tožena stranka pridrškov pravočasno ni podala, niti ni odločilnega pomena.

tudi prejemnik pod enakimi pogoji kot zgoraj opisano razpolaga s tovorom med prevozom.<sup>78</sup> Skladno s CMR lahko upravičenec do razpolaganja med prevozom zahteva:

- da se tovor zadrži v prevažanju,
- spremembo kraja izročitve ali
- izročitev tovora drugemu prejemniku.

Če prejemnik kot nosilec pravice do razpolaganja določi, da se tovor izroči 3. osebi, nov prejemnik nima pravice imenovati drugega prejemnika.<sup>79</sup>

Ko tovor prispe v namembni kraj oziroma ko je drugi izvod tovrnega lista izročen prejemniku, pošiljatelj izgubi pravico do razpolaganja s tovorom in ta pravica preide na prejemnika.<sup>80</sup> Vse morebitne zahteve upravičenca do razpolaganja morajo biti pisne. Če prevoznik ne upošteva pisnih navodil, prevzame odgovornost za nastalo škodo.<sup>81</sup>

Pravica do razpolaganja se lahko uveljavi pod naslednjimi pogoji:

- *“pošiljatelj, ali v primeru iz tretjega odstavka tega člena prejemnik, ki želi razpolagati s tovorom, mora predložiti prevozniku prvi primerek tovrnega lista z novimi navodili in ga zavarovati proti vsem izdatkom, izgubam ali škodi, ki bi jih utegnil imeti z izvršitvijo teh navodil;*
- *izvršitev takih navodil mora biti mogoča takrat, ko prispejo k tistemu, ki naj jih izvrši in ne sme ovirati prevoznika, da po običaju izpolni prevzeto obveznost, in tudi ne oškodovati pošiljateljev ali prejemnikov drugih pošiljk;*
- *navodila ne smejo imeti za posledico ločitve pošiljke.”*<sup>82</sup>

Če pogoji po 5. odstavku 12. člena CMR za uveljavljanje pravice do razpolaganja niso izpolnjeni in prevoznik posledično ne more izvršiti prevoza skladno z novimi navodili, mora to takoj sporočiti upravičencu pravice do razpolaganja.<sup>83</sup>

Zaradi spremembe ne pride do prenehanja prevozne pogodbe, temveč se le-ta zgolj spremeni.

### 3.4. Nezmožnost izpolniti pogodbo skladno z dogovorom (ovire, ki vplivajo na prevoz)

Prevoznik lahko na poti do namembnega kraja naleti na takšne ovire, ki prevoz zgolj otežijo ali podražijo. V takšnem primeru je prevoznik prevoz še vedno dolžan izvesti. O nastalih stroških obvesti pošiljatelja, katerega dolžnost je, da nastale stroške poravnava.

<sup>78</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 47-49.

<sup>79</sup> 4. odst. 12. čl. CMR.

<sup>80</sup> 2. odst. 12. čl. CMR.

<sup>81</sup> Kovač (2007) *Prevozne pogodbe*. 187-188.

<sup>82</sup> 5. odst. 12. čl. CMR.

<sup>83</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (9. del). *Transport & logistika*. 58-59.

Lahko pa tekom prevoza pride tudi do takšnih ovir, zaradi katerih izvršitev prevoza ni več mogoča v skladu z dogovorjenimi prevoznimi pogoji.<sup>84</sup> Do nezmožnosti izpolniti pogodbo lahko pride tudi zaradi okoliščin, ki preprečujejo dostavo. CMR prevozniku daje navodila, kako postopati v nastali situaciji. Skladno z določbami CMR govorimo o objektivni nezmožnosti izvedbe prevoza oziroma izročitve tovora.

#### 3.4.1. Okoliščine, ki ovirajo izvedbo prevoza

Kratkotrajne ovire, ki nastanejo neodvisno od oseb, ki sodelujejo pri prevozu, ne predstavljajo okoliščin na podlagi katerih bi se lahko sklicevali na 14. člen CMR. Pri zapori ceste ne govorimo o nezmožnosti opraviti prevoz, saj se zapori ceste prevoznik lahko izogne z uporabo druge ceste.<sup>85</sup> CMR ne omejuje vzrokov zaradi katerih je izvršitev pogodbenih pogojev objektivno nezmožna in prav tako ne govori o absolutni nezmožnosti.

V primeru, da prevoza ni mogoče opraviti skladno s pogoji prevozne pogodbe oziroma z navedbami v tovornem listu, zaradi ovir, s katerimi se prevoznik sooči na poti, mora o tem v primernem času obvestiti osebo, ki je upravičena razpolagati s tovorom med prevozom in od nje zahtevati nadaljnja navodila.<sup>86</sup> Poleg obvestila o tem, da je naletel na nepredvidene ovire, mora upravičencu podati tudi informacije, ki bi mu lahko koristile pri izdajanju nadaljnjih navodil. Prevoznik mora dana navodila spoštovati, če so izpolnjeni pogoji po 12. členu CMR, ki se nanašajo na pravico do razpolaganja s tovorom.<sup>87</sup> Prevoznik teh navodil ni dolžan upoštevati le v primeru, da bi izpolnitev navodil lahko predstavljala nevarnost za ljudi ali dobrine.<sup>88</sup>

Zavedati se je potrebno, da prevoznik ne more v vsakem trenutku osebe obvestiti o nastalih nepredvidenih okoliščinah ali da kljub zahtevanju navodil, le-teh ne bo dobil v razumnem roku. Pri oceni, kakšen je primeren čas za pridobitev navodil, se upoštevajo vse okoliščine primera.<sup>89</sup> Če prevoznik ni prejel navodil od upravičenca in je izvršitev prevoza še vedno mogoča, a pod drugačnimi pogodbenimi pogoji, mora prevoznik storiti tisto, kar se mu zdi v najboljšem interesu upravičenca.<sup>90</sup> Prevoznik, ki navodil ne zahteva, nase prenese odgovornost za morebitne posledice, ki bi nastale zaradi izvedbe prevoza pod drugačnimi pogoji.<sup>91</sup>

---

<sup>84</sup> Clarke (2014) *International Carriage of Goods by Road: CMR*. 89.

<sup>85</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (10. del). *Transport & logistika*. 52-53.

<sup>86</sup> 14. člen CMR.

<sup>87</sup> 12. člen CMR.

<sup>88</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 52-53.

<sup>89</sup> Sodba OGH 5Ob719/80, z dne 10.2.1981.

<sup>90</sup> 2. odst. 14. čl. CMR.

<sup>91</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 52-53.

### 3.4.2. Okoliščine, ki preprečujejo dostavo

Lahko se zgodi, da ob prispetju v namembni kraj nastopijo okoliščine, ki prevozniku preprečijo izročitev tovora. Nezmožnost izročitve lahko nastane zaradi prejemnika, ki zavrne tovor ali zaradi zunanjih dejavnikov (npr. zaradi neprimerne opreme ali ker ni mogoče najti prejemnika). Primer, ko izročitev ni mogoča, ker prejemnik ni dobil pravega naslova, ne spada v nezmožnost izročitve. Dolžnost prevoznika je, da v takšnem primeru opravi poizvedbe, kljub temu, da le-te zahtevajo čas. O okoliščinah, ki preprečujejo dostavo lahko govorimo tudi v primeru, ko prejemnik zavrne prevzem tovora zaradi poškodbe ali delne izgube tovora.<sup>92</sup>

Če prejemnik ne želi sprejeti tovora, mora prevoznik o tem obvestiti pošiljatelja in ga prositi za nadaljnja navodila. Pošiljatelj je upravičen dati prevozniku navodila kako postopati, četudi ne predloži prvega primerka tovrnega lista. Na tej točki je potrebno opozoriti, da ima prejemnik še vedno možnost, da sprejme tovor, vse do trenutka, ko pošiljatelj poda navodila, kako ravnati s tovorom.<sup>93</sup>

Ureditev nezmožnosti izročitve zaradi drugih dejavnikov je drugačna. CMR tudi v temu primeru prevozniku nalaga, da zahteva navodila od pošiljatelja. Tukaj lahko pride do težav, če pošiljatelj ne more predložiti prvega primerka tovrnega lista. Možno je namreč, da je bil le-ta že poslan prejemniku in je bila pravica do razpolaganja s tovorom prenešana na prejemnika. Prejemnik je tisti, ki v takšnih primerih lahko poda nadaljnja navodila. Prevoznik se lahko svoje obveznosti reši tako, da izvrši pravico do razložitve tovora po 2. odstavku 16. člena CMR ali v primeru pokvarljivega tovora, le-tega proda.<sup>94</sup>

Kot vemo lahko prejemnik na podlagi pravice do razpolaganja določi, da se tovor preda 3. osebi. Novi prejemnik lahko zavrne izročitev tovora. Prvotni prejemnik se v takšni situaciji šteje za pošiljatelja, novi prejemnik pa za prejemnika. Za nastalo situacijo se tako uporabijo določbe, ki se nanašajo na nezmožnost izročitve ob prispetju v namembni kraj.<sup>95</sup>

### 3.4.3. Pravice prevoznika

Prevoznik je upravičen do kritja vseh stroškov, ki so mu nastali ob zahtevanju in izvrševanju navodil. Pri tem je pomembno, da prevoznik ni ravnal malomarno ali napačno. Stranki pogodbe se

---

<sup>92</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (10. del). *Transport & logistika*. 52-53.

<sup>93</sup> 2. odst. 15. čl. CMR.

<sup>94</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 54-55.

<sup>95</sup> 3. odst. 15. čl. CMR.

lahko dogovorita tudi za izplačilo drugih zneskov, zaradi katerih je prevozniku nastala škoda ali izguba.<sup>96</sup>

Lahko se zgodi, da prevoznik kljub temu, da je pošiljatelja obvestil o nezmožnosti izročitve tovora ali o nastanku objektivne nezmožnosti izvršitve prevoza skladno s pogodbenimi pogoji, ne dobi nadaljnjih navodil za delo. Takrat ima prevoznik pravico začasno shraniti tovor na stroške in tveganje upravičenca.<sup>97</sup> V trenutku, ko prevoznik tovor razloži, se šteje, da je prevoz zaključen. V primeru, da hrambo zaupa 3. osebi, odgovarja za njeno skrbno izbiro.<sup>98</sup>

Pri pokvarljivem ali podobnem tovoru ima prevoznik pravico prodaje tovora, ne da bi čakal na navodila upravičenca do razpolaganja.<sup>99</sup> Pri drugi vrsti tovora ima upravičenec na voljo 30 dni, da prevoznika seznaní z nadaljnjimi navodili. Če nadaljnja navodila niso podana niti po 30 dneh ali če prejemnik tovora še vedno ne prevzame, ima prevoznik pravico tovor prodati. Prodaja tovora se opravi skladno z zakonodajo kraja, kjer se tovor nahaja. Iz pridobljene kupnine prevoznik poplača stroške voznine, hrambe in prodaje tovora. Če po poplačilu terjatev ostane del kupnine, mora prevoznik preostanek kupnine deponirati pri pristojnem sodišču za upravičenca iz prevozne pogodbe. V primeru, da je znesek kupnine nižji od stroškov prevoznika, prevoznik od osebe, ki ima pravico razpolaganja s tovorom, zahteva preostalo razliko. O prodaji in pologu preostalega zneska kupnine pri sodišču mora prevoznik obvestiti upravičenca.<sup>100</sup>

---

<sup>96</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 57-59.

<sup>97</sup> 16. člen CMR.

<sup>98</sup> Sodba OGH 3Ob132/06t.

<sup>99</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (10. del). *Transport & logistika*. 52-53.

<sup>100</sup> Kovač (2007) *Prevozne pogodbe*. 189.

## 4 ODGOVORNOST PREVOZNIKA

### 4.1. SPLOŠNO

Institut odgovornosti prevoznika je bil prav gotovo eno temeljnih vprašanj pri pripravljanju CMR. Široko sprejeto stališče je, da prevoznik za nastalo škodo, izgubo ali zamudo pri izročitvi odgovarja objektivno. Jung v svojem članku sicer omenja, da je v nemški sodni praksi in literaturi še vedno sporno, ali gre resnično za objektivno odgovornost prevoznika ali gre zgolj za odgovornost za domnevno krivdo. Nadaljuje, da to vprašanje ni nepomembno, saj ima lahko velik pomen pri ekskulpaciji prevoznika na podlagi splošnega oprostilnega razloga neizogibnih okoliščin. Pravi še, da v primeru, ko govorimo o objektivni odgovornosti, se bo prevoznik lahko izognil odgovornosti zgolj v primeru resnično nepredvidljivih in objektivno nepreprečljivih dogodkov, ki že mejijo na višjo silo. V kolikor gre za odgovornost za domnevno krivdo, se prevoznik odgovornosti lahko izogne že s tem, ko dokaže visok standard skrbnosti. Nemška sodišča naj bi pri odločanju ubirala nek srednji pristop, skladno s katerim odgovornost prevoznika štejejo za objektivno, vendar pri izključevanju odgovornosti prevoznika govorijo zgolj o neizogibnih okoliščinah. Za izključitev odgovornosti se torej ne zahteva izkaz višje sile.<sup>101</sup> Slovenski teoretiki sprejemajo stališče, po katerem prevoznik za izgubo ali poškodbo na tovoru in zamudo pri dostavi odgovarja objektivno. Skladno s tem mora prevoznik v primeru, ko se sklicuje na splošni oprostilni razlog izkazati obstoj vzročne zveze med nastalim škodnim dogodkom ter splošnim oprostilnim razlogom, na podlagi katerega se želi razbremeniti odgovornosti. Tako mora izkazati, da je škodni dogodek posledica dejanja ali opustitve uporabnika prevoza, lastnosti stvari oziroma zunanjih vzrokov, ki jih ni bilo mogoče pričakovati in se jim tudi ne izogniti ali jih odvrniti (višja sila).<sup>102</sup>

CMR določa, da je prevoznik *“odgovoren za popolno ali delno izgubo tovara, za poškodbe, ki nastanejo v času od prevzema tovara do njegove izročitve in tudi za kakršnokoli zamudo pri izročitvi.”*<sup>103</sup> Ker CMR ne ponuja razlag, kaj določeni izrazi v okviru CMR dejansko pomenijo, izraze vsebinsko napolnijo nacionalna sodišča.

Čeprav 4. poglavje CMR nosi naslov “Odgovornost prevoznika”, ne smemo spregledati, da tudi nekateri drugi členi zunaj 4. poglavja govorijo o odgovornosti prevoznika. Te druge določbe bodo predstavljene v poglavju “Druge oblike odgovornosti prevoznika”.

Prevoznik ni dolžan plačati odškodnine, če upravičenec v določenem roku ne poda svojih pridržkov za morebitni škodni dogodek, ki je nastal med izvedbo prevoza.

---

<sup>101</sup> Jung (1997) CMR: Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 154.

<sup>102</sup> Pavliha, Vlačič, Oblak (2017) Prevozno pravo, str. 89 in 320.

<sup>103</sup> 1. odst. 17. čl. CMR.



## 4.2. ČASOVNI OKVIR PREVOZNIKOVE ODGOVORNOSTI

Kot že omenjeno, se CMR uporablja za pogodbe o prevozu tovora, kjer sta kraj naklada in namembni kraj v različnih državah. Vendar 1. odstavek 17. člena oži dejanski čas odgovornosti prevoznika. Prevoznik nosi odgovornost za poškodbo ter izgubo tovora in za zamudo pri izročitvi, ki se zgodi od trenutka prevzema do trenutka izročitve tovora.<sup>104</sup> Potrebno je omeniti, da lahko pri prevozu določenega tovora poškodba ali delna izguba nastane delno že med prevozom in nadalje nastaja tudi še po izročitvi tovora. Predmet zahtevka bo v takšnem primeru končni znesek škode.

Prevoznikova odgovornost nastopi ob prevzemu tovora. Če naklad opravi pošiljatelj, se tovor šteje za predanega, ko pošiljatelj nad njim nima več nadzora in nadzor pridobi prevoznik. CMR izrecno ne določa, katera stranka je dolžna tovor naložiti oziroma razložiti. Najboljše za prevoznika je, da tovor na vozilo naloži pošiljatelj, razloži pa ga prejemnik, če seveda s pogodbo ni določeno drugače. Stranki imata možnost s prevozno pogodbo določiti, ali je dolžnost prevoznika, da naloži tovor ali ne. Če sta stranki določili, da je prevoznik dolžan poskrbeti za naklad in je za to dogovorjeno tudi plačilo, se prevoznikova odgovornost začne še preden je tovor naložen.<sup>105</sup> Opozoriti je potrebno, da mora v primeru neobstoja posebnega dogovora o osebi, ki je dolžna tovor naložiti, to storiti pošiljatelj oziroma oseba, ki jo pošiljatelj za to pooblasti. V nasprotnem primeru prevoznik nase prevzame večjo odgovornost, kot sicer.

Omenimo še, da lahko poškodba ali izguba tovora nastane tudi med skladiščenjem tovora ali pri prekladanju. Lahko je s pogodbo dogovorjeno, da tovor do prevoznika pripelje druga oseba, prevoznik pa opravi prevoz iz skladišča do namembnega kraja. V tem primeru se tako skladiščenje tovora kot prekladanje šteje v odgovornost prevoznika.<sup>106</sup> Pivka še opozarja, da v kolikor prevoznik med izvedbo prevoza tovor preloži, prevzame odgovornost za posledice nepravilne naložitve. Prevoznik odgovarja tudi, če je preložitev moral opraviti zaradi okoliščin, ki niso bile na njegovi strani (npr. carinski pregled).<sup>107</sup>

CMR ne vsebuje definicije o tem, kdaj se tovor šteje za izročena. Vprašanje, kdaj je izročitev tovora opravljena, je izrednega pomena, saj z izročitvijo tovora preneha prevoznikova odgovornost. Prevoz se ne šteje za zaključenega s prihodom prevoznika v namembni kraj, potrebna je izročitev tovora prejemniku. Odgovornost preneha, ko tovor izroči prejemniku tako, da ga lahko razloži z vozila. Če je s prevozno pogodbo določeno, da mora razklad opraviti prevoznik, njegova

---

<sup>104</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 62-63.

<sup>105</sup> Prav tam.

<sup>106</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (12. del). *Transport & logistika*. 58-59.

<sup>107</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 71.

odgovornost preneha šele z razkladom. Podobno kot pri nakladu, lahko tudi pri izročitvi govorimo o tem, da odgovornost preneha, ko nadzor nad tovorom s prevoznika preide na drugo osebo.<sup>108</sup> Pomembno je, da se tovor preda pravi osebi, v pravem kraju. Na tem mestu bi omenila, da podpis prejemnika na tovornem listu ni pokazatelj, da je bila izročitev tovora opravljena pravi osebi. Tudi neobstoj podpisa prejemnika na tovornem listu ne pomeni avtomatično, da blago ni bilo prevzeto. Prevzem blaga je mogoče dokazovati tudi na druge načine.<sup>109</sup> Če prevoznik tovor preda napačni osebi, se tovor ne more šteti za izročene. Hill omenja, da se izročitev šteje za izvršeno četudi je prejemnik sprejel tovor v drugem kraju, kot je bilo zapisano v tovornem listu. Če je tovor sprejel, ne more naknadno uveljavljati, da mu je bilo izročeno na drugem kraju kot je bilo navedeno.<sup>110</sup> Takrat, ko prevoznik nima dolžnosti razklada, je bistveno, da prejemniku da tovor na razpolago in ga le-ta sprejme.

V praksi so pogoste tudi dostave tovora ob odsotnosti stranke v kraju izročitve - govorimo o t.i. "nočnih" ali "vikend" dostavah. Skladno z dogovorom med strankama, se seveda tudi takšna razložitev ob odsotnosti prejemnika tovora šteje za izročitev.<sup>111</sup>

#### 4.3. OBLIKE ŠKODE, ZA KATERE NOSI ODGOVORNOST PREVOZNIK

Prevoznik je dolžan na podlagi prevozne pogodbe prepeljati tovor iz prevzemnega v namembni kraj. Ob tem ne sme priti do zamude pri dostavi, poleg tega mora biti tovor izročen v stanju, v kakršnem ga je prejel od pošiljatelja. Odgovornost prevoznika je skladno z določbami CMR vzpostavljena, v kolikor je do poškodbe, izgube ali zamude prišlo med prevzemom in izročitvijo tovora. Lahko rečemo, da pravzaprav govorimo o dveh oblikah odgovornosti prevoznika na podlagi sklenjene prevozne pogodbe:

- odgovornost prevoznika za poškodbo in izgubo tovora,
- odgovornost prevoznika za zamudo pri dostavi tovora.<sup>112</sup>

Na podlagi ločevanja odgovornosti, je različna tudi višina prevoznikove odgovornosti za nastalo škodo.

Če pride do zamude pri dostavi, izgube ali poškodbe, se to šteje za prevoznikovo kršitev obveznosti, ki jih ima na podlagi prevozne pogodbe, zato prevoznik odgovarja za nastale posledice. V nadaljevanju bodo prikazane okoliščine, za katere CMR določa odgovornost prevoznika.

---

<sup>108</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 62-63.

<sup>109</sup> VSL sodba I Cpg 1123/2009.

<sup>110</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 110-111.

<sup>111</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (12. del) 58-59.

<sup>112</sup> Kovač (2018) Omejitev odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora. *Pravna praksa*. 9-11

#### 4.3.1. Zamuda pri dostavi

Prevoznik po CMR ne odgovarja za kakršnokoli zamudo, temveč zgolj za zamudo pri dostavi. Stranki se lahko s prevozno pogodbo dogovorita tudi o morebitni odgovornosti za zamudo na nakladu. Drugačna ureditev kot v CMR je lahko določena tudi z nacionalnim pravom.<sup>113</sup>

Skladno z 19. členom CMR do zamude pri izročitvi pride takrat, ko tovor ni izročen v dogovorjenem roku. Rok je lahko dogovorjen s prevozno pogodbo, zapisan v tovornem listu ali kako drugače sporočen prevozniku (npr. e-mail, faks). Dogovorjeni rok lahko predstavlja časovni okvir, v katerem je mogoče tovor izročiti ali zgolj določen dan in uro, do katere mora biti tovor izročen. Pomembno je, da se s postavljenim rokom prevoznik strinja in ni postavljen enostransko s strani pošiljatelja.<sup>114</sup>

Do zamude pride tudi v primeru, ko prevoznik, kljub temu da rok ni bil dogovorjen, tovora ne izroči v času, ki ga glede na dane okoliščine potrebuje skrben prevoznik. Merilo predstavlja razumen čas, ki ga prevoznik potrebuje za prevoz iz kraja naklada v namembni kraj.<sup>115</sup> Edino vodilo, ki ga CMR poda je, da je pri tem potrebno upoštevati obstoječe okoliščine. Pri delnem nakladu se upošteva tudi čas, ki ga v običajnih razmerah potrebuje skrben prevoznik za sestavitev popolnega naklada.<sup>116</sup>

Tožnik mora pri uveljavljanju odškodnine za zamudo pri dostavi dokazati tako zamudo kot nastanek škode. Zamuda je izkazana, če dokaže, da je bil tovor izročen kasneje kot je bilo dogovorjeno z rokom ali po preteku razumnega časa. V primeru dogovorjenega roka tožnik izkaže razliko med časom, ki je bil dogovorjen in dejanskim časom dostave. Prevoznik bo odgovarjal, če bo tožniku uspelo dokazati dejansko škodo, ki je nastala zaradi zamude. Nastala škoda mora biti posledica zamude pri dostavi. *»Odgovornost za »kakršnokoli zamudo« kaže na to, da prevoznik ni odgovoren le za posledično poslabšanje pokvarljivega tovora, temveč tudi za druge, izključno ekonomske posledice.»*<sup>117</sup> Pri tem je potrebno opozoriti, da je upravičenec omejen z 21-dnevnim rokom, v katerem mora prevozniku sporočiti svoje pridržke, ki se nanašajo na zamudo pri dostavi. Rok prične teči z dnem dostave in ne izključuje dela prostih dni. Upravičenec mora prevozniku poslati pisno obvestilo o možnem odškodninskem zahtevku za škodo zaradi zamude pri dostavi.<sup>118</sup> Če upravičenec prevoznika ne obvesti v zahtevanem roku, njegov zahtevek preneha in prevozniku ne bo treba plačati odškodnine.<sup>119</sup>

---

<sup>113</sup> Dicleli (2012) *Liability of the Carrier under the CMR Convention*. 73-74.

<sup>114</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 70.

<sup>115</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 39-40.

<sup>116</sup> 19. člen CMR.

<sup>117</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 40.

<sup>118</sup> Spijker (2015) *Roadblocks: Who foots the bill*.

<sup>119</sup> 3. odst. 30 čl. CMR.

#### 4.3.2. Popolna izguba

CMR razlikuje med popolno ter delno izgubo tovora. To razlikovanje ima vpliv na tek zastaranja in višino odškodnine, ki jo tožnik lahko izterja od prevoznika. V primeru popolne izgube, je potrebno najprej dokazati, da je bil tovor prvotno sploh prevzet s strani prevoznika.

Do popolne izgube pride, ko noben tovor, ki je bil prevzet s strani prevoznika, ni bil dostavljen v namembni kraj. Za popolno izgubo ni bistveno, ali je lokacija tovora strankam prevozne pogodbe poznana ali ne. Važno je, da je upravičencu onemogočeno razpolaganje s tovorom.<sup>120</sup> Tudi, če prevoznik upravičencu lahko zagotovi točno lokacijo tovora, gre še vedno za izgubljen tovor (npr. zaplenba tovora v carinskem postopku). Da tovor štejemo za izgubljen, ni bistveno, ali je poškodovan, uničen, ukraden ali zgolj dostavljen napačni osebi, bistveno je, da ni bil dostavljen pravi osebi v namembnem kraju.

V popolno izgubo lahko preraste tudi zamuda pri dostavi. Če je bil dogovorjen rok dostave, se tovor šteje za izgubljenega, če ni izročen v roku 30 dni po izteku dogovorjenega roka. V primeru, da dogovorjenega roka ni, se domneva, da je tovor izgubljen vzpostavi v 60 dneh od prevzema tovora. Upravičenec ima kljub izplačani odškodnini za izgubljen tovor še vedno možnost, da si s pisnim zahtevkom pridrži pravico, da se ga o najdenem tovoru obvesti. O zahtevi se izda pisno potrdilo. Če se tovor najde v roku enega leta po izplačilu odškodnine in je bil upravičenec o najdbi obveščen, ima na voljo 30 dni časa, da zahteva predajo tovora. Tovor se upravičencu preda pod pogojem, da ob tem plača stroške, ki izhajajo iz tovarnega lista. Poleg tega mora tožnik povrniti izplačano odškodnino. Če upravičenec zahteve za obvestilo o najdbi ni podal ali se tovor najde po preteku enega leta od izplačane odškodnine, s tovorom razpolaga prevoznik.<sup>121</sup>

#### 4.3.3. Delna izguba

Prevoznik je dolžan tovor prepeljati v namembni kraj v nespremenjenem stanju, tako količinsko kot kakovostno. O delni izgubi govorimo, ko je tovor izročen, ampak v manjši količini, kot je bil prevzet na nakladu za prevoz. Dokazno breme, da je do delne izgube tovora prišlo v času od prevzema tovora do njegove izročitve, je na tožniku. Poleg tega mora tožnik predložiti tudi dokaze o stanju tovora ob prispetju v namembni kraj.<sup>122</sup> Včasih bo tožnik brez težav dokazal, da je do škodnega dogodka prišlo v časovnem okviru prevoznikove odgovornosti. Največkrat bo svoje trditve

---

<sup>120</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 72-73.

<sup>121</sup> 20. člen CMR.

<sup>122</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 39-40.

lahko podkrepil zgolj s tem, da se bodo ob prihodu v namembni kraj pokazale razlike v količini tovora. Izhodišče pri ugotavljanju delne izgube je namreč predpostavka, da je bil prevozniku izročen ves tovor in v dobrem stanju. To potrjuje tudi podpis prevoznika na tovornem listu. Že prej je bilo povedano, da je prevoznikova dolžnost, da pred prevzemom tovora preveri ali se dejansko stanje sklada z navedbami na tovornem listu. Iz ugotovljene razlike med nakladom in razkladom se nato lahko izvede sklep, da je do delne izgube oziroma poškodbe prišlo med prevozom. Revizijsko sodišče je opozorilo, da mora prejemnik za uveljavljanje delne izgube tovora uporabiti enak način ugotavljanja količine tovora kot ga je lahko uporabil prevoznik na nakladu. Če ni posebej dogovorjeno, prevoznik ne bo odpiral škatel in gledal koliko kosov vsebuje posamezen tovorek. Lahko se zgodi, da sploh ni bila poslana celotna vsebina.<sup>123</sup>

Za označitev ali je izguba popolna ali delna ni bistvo v tem, koliko tovora sprejme vozilo. Izguba se ocenjuje glede na količino, ki bi morala biti prepeljana na podlagi sklenjene prevozne pogodbe oziroma količino, ki je označena na tovornem listu. V primeru zbirnika je tako za popolno izgubo dovolj že izguba zgolj treh kartonov, če je ta tovor predstavljal celoten tovor dogovorjen s prevozno pogodbo.

#### 4.3.4. Poškodba tovora

Poškodba se nanaša na stanje oziroma kakovost tovora in jo je potrebno razlikovati od delne izgube, kjer gre za razliko v količini, teži ali prostornini tovora.

Čeprav poškodba po CMR ni definirana, lahko rečemo, da gre za poškodbo “*če pride do kakršnekoli spremembe v fizičnem stanju stvari, ki zmanjšuje njihovo vrednost*”.<sup>124</sup>

Dokazno breme, da je do poškodbe tovora prišlo med izvedbo prevoza, je na tožniku. Za vidne poškodbe mora prejemnik vpisati pridrške ob dostavi tovora. Za skrite poškodbe ima na voljo 7-dnevni rok, v katerem lahko prevozniku pisno poda svoje pridrške. Če tega ne stori, prevoznik za nastalo škodo ne odgovarja.

#### 4.4. ODGOVORNOST PREVOZNIKA ZA IZPOLNITVENE POMOČNIKE

V pravu na splošno velja, da posameznik nosi odgovornost za lastna dejanja in opustitve. V določenih primerih je potrebno vzpostaviti tudi odgovornost za drugega. Prav odgovornost prevoznika je eden izmed takšnih primerov odstopa od splošnega pravila odgovornosti zgolj za svoja

---

<sup>123</sup> Sodba III Ips 65/92.

<sup>124</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 40.

lastna dejanja.<sup>125</sup> CMR v 3. členu namreč določa odgovornost prevoznika za njegove izpolnitvene pomočnike. Prevoznik odgovarja za “*dejanja in opustitve svojih sodelavcev ter vseh drugih oseb, ki jih uporablja pri izvršitvi prevoza, kot da bi bila ta dejanja oziroma opustitve njegova lastne.*”<sup>126</sup> Opozoriti je potrebno, da 3. člen ne vzpostavlja absolutne odgovornosti prevoznika, temveč je odgovornost še vedno vzpostavljena na podlagi in pod pogoji CMR.<sup>127</sup> Namen določbe je v tem, da prepreči prevozniku možnost, da se izogne odgovornosti, če je škoda, za katero CMR določa odgovornost prevoznika, izvršil prevoznikov izpolnitveni pomočnik.<sup>128</sup> Ob odsotnosti te določbe bi se prevoznik zlahka lahko skliceval, da je zgolj posrednik prevoza in se s tem poskušal izogniti svoji odgovornosti. Na podlagi določbe CMR, ki se nanaša na izpolnitvene pomočnike, ta možnost prevoznika odpade.<sup>129</sup> Kljub tej določbi ima prevoznik še vedno na voljo vse ekskulpacijske razloge, s katerimi lahko izključi oziroma omeji svojo odgovornost.

Osebe za katere prevoznik odgovarja so njegovi sodelavci in druge osebe, ki jih prevoznik uporabi pri izvršitvi prevoza. Ni nujno, da ima prevoznik z njimi sklenjeno pogodbo o zaposlitvi. Zadošča, da jih uporabi pri izvršitvi prevoza in da delujejo po njegovih navodilih.<sup>130</sup> V okvir 3. člena spadajo tudi dejanja podprevoznika, ki mu prevoznik odda prevoz, saj ga prevoznik uporabi pri izvršitvi prevoza. Pri oddajanju prevoza podprevozniku mora biti prevoznik previden, da s pogodbo ni izrecno prepovedana predaja posla podprevozniku. Tudi podprevoznik lahko nato naprej preda posel, če ni prepovedi. Pomembno je, da so podprevozniku predana natančna navodila v zvezi z izvedbo prevoza. V praksi lahko pride do težav, saj prvotni prevoznik pogosto sploh ne ve, kateri prevoznik prevoz na koncu dejansko opravi. Namen 3. člena je predvsem v varstvu oškodovanca, ki bi v primeru, če se odgovornost prvotnega prevoznika ne bi vzpostavila, lahko ostal praznih rok pri izplačilu odškodnine.<sup>131</sup>

Potrebno je omeniti, da morajo osebe, za katere prevoznik nosi odgovornost na podlagi CMR, ravnati v sklopu zaposlitve. Če osebe, za katere prevoznik sicer odgovarja, storijo nekaj zunaj sklopa zaposlitve, prevoznik za te storitve oziroma opustitve ne odgovarja. Besedna zveza “v okviru zaposlitve” se razlaga skladno z nacionalnim pravom, saj CMR ne vsebuje definicije.<sup>132</sup> V enem izmed primerov, so oblasti zasegle vozilo in tovor, saj je voznik z vozilom prevoznika nezakonito peljal čez mejo osebe, ki niso smele zapustiti države. Zaradi zasega je stranki nastala škoda. Škodo je stranka uveljavljala od prevoznika na podlagi njegove odgovornosti za 3. osebe. Avstrijsko sodišče

---

<sup>125</sup> Kovač (2018) Omejitve odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora. *Pravna praksa*. 9-11.

<sup>126</sup> 3. člen CMR.

<sup>127</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 66.

<sup>128</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (4. del) 46-47.

<sup>129</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 63.

<sup>130</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 80.

<sup>131</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (4. del) 46-47.

<sup>132</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 66-67.

je razsodilo, da je bilo ravnanje voznika v okviru zaposlitve in s tem vzpostavilo odgovornost prevoznika za ravnanje njegovega voznika.<sup>133</sup>

#### 4.5. DRUGE OBLIKE ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA

Čeprav CMR vsebuje posebno poglavje o odgovornosti prevoznika, ne moremo mimo tega, da se odgovornost prevoznika razkriva tudi v drugih določbah, ki ne spadajo v omenjeno poglavje.

Odgovornost prevoznika je posebej določena za t.i. kombinirane prevoze. Kombinirani prevozi so prevozi, pri katerih se cestno prevozno sredstvo del poti prevaža na prevoznem sredstvu druge vrste (npr. na "oprtnih" vlakih, trajektih). Bistveno je, da se cestno prevozno sredstvo skupaj s tovorom preloži na prevozno sredstvo druge vrste. Za uporabo CMR je dovolj, če se na drugo transportno sredstvo preloži zgolj prikolica.<sup>134</sup> Odgovornost prevoznika po CMR je izključena pod pogojem, da izguba, škoda ali zamuda ob dostavi ni nastala zaradi njegovega ravnanja ali opustitve v cestnem prometu. Če je škodo povzročil prevoznik druge vrste prevoza ali če se je tovor pretovoril s cestnega prevoznega sredstva na prevozno sredstvo druge vrste, se CMR ne uporabi.<sup>135</sup>

CMR v splošnem sicer določa odgovornost pošiljatelja za napačne ali neustrezne podatke. V primeru, ko tovorni list ne vsebuje izjave, da se za prevoz uporabijo določbe CMR ne glede na kakršnekoli druge predpise, je prevoznik odgovoren osebi, ki je upravičena razpolagati s tovorom za kakršnekoli stroške, izgubo ali škodo.<sup>136</sup>

Odgovornost nosi prevoznik v primeru, ko ni pravilno uporabil predanih dokumentov ali jih je celo izgubil ali če je bilo njegovo ravnanje z uporabo dokumentov in podatkov malomarno.<sup>137</sup> Lahko se zgodi, da prevoznik s svojim ravnanjem pošiljatelja delno ali popolnoma oprosti odgovornosti. Do delitve oziroma omejitve odgovornosti lahko pride zaradi različnih napak prevoznika. Napaka prevoznika, ki omeji odgovornost pošiljatelja lahko nastane ko bi prevoznik, kljub temu, da carinskih dokumentov in predpisov ne pozna, lahko ugotovil, da predani dokumenti niso ustrezni (dokumenti navajajo več palet kot jih je dejansko prevzel), kadar prevoznik odstrani plombo na vozilu, spremeni vozilo (registrska številka vozila se ne ujema s tisto, ki je navedena na dokumentih), preloži tovor na več ali manj palet (posledično se količina tovara ali celotna teža ne ujema z dokumenti) ali celo odkloni sodelovanje v carinskem postopku.<sup>138</sup>

---

<sup>133</sup> Sodba TE OGH 1977/11/22 5 Ob 666/77.

<sup>134</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (3. del). *Transport & logistika*. 52-53.

<sup>135</sup> 2. člen CMR.

<sup>136</sup> Prav tam. 3. odst. 7. čl.

<sup>137</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 44-45.

<sup>138</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in zavarovanja (8. del). *Transport & logistika*. 48-49.

Prevoznik, ki med prevozom ali ob izročitvi tovora naleti na ovire, mora s tem seznaniti nosilca pravice do razpolaganja s tovorom. Od upravičenca prejme navodila, ki jih je dolžan izvršiti. Če navodil, kljub temu da so izpolnjeni pogoji za uveljavljanje pravice do razpolaganja, ne izvrši ali jih izvrši, a ob tem ne zahteva prvega izvoda tovarnega lista, bo prevoznik odgovarjal za nastalo škodo ali izgubo.<sup>139</sup> Pri nastanku ovir lahko pride tudi do situacije, ko prevoznik ne bo prejel navodil od upravičenca. V takšnem primeru lahko prevoznik tovor razloži. Možni sta dve situaciji, in sicer da prevoznik tovor razloži v svojem skladišču ali izbere 3. osebo, pri kateri shrani tovor. V slednjem primeru prevoznik odgovarja za razumno in skrbno izbiro osebe, kateri je tovor zaupal v hrambo.

V primeru, da je bilo med pošiljateljem in prevoznikom sklenjen dogovor, da voznino poravnava prejemnik, vendar prevoznik plačila od prejemnika ni zahteval, mora prevoznik kljub temu izplačati dogovorjeno vsoto pošiljatelju. Dolžnost prevoznika je, da voznino izterja od prejemnika ob izročitvi tovora. Če prevoznik ob izročitvi tovora prejemnika ni izterjal, lahko voznino terjaja od prejemnika tudi naknadno.<sup>140</sup>

---

<sup>139</sup> 7. odst. 12. čl. CMR.

<sup>140</sup> Prav tam. 21. člen.



## 5 RAZBREMENITEV ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA

### 5.1. SPLOŠNO

Prevoznik se lahko odgovornosti razbremeni na podlagi splošnih oprostilnih ali posebnih privilegiranih razlogov. Med splošnimi oprostilnimi razlogi in posebnimi privilegiranimi razlogi obstajata dve pomembni razliki. Z izkazom obstoja splošnega oprostilnega razloga se prevoznik razbremeni odgovornosti tako za izgubo in poškodbo tovora kot za zamudo pri izročitvi. Na podlagi posebnih privilegiranih razlogov lahko prevoznik izključi svojo odgovornost zgolj za izgubo in poškodbo tovora. Prevoznik, ki se sklicuje na obstoj splošnega oprostilnega razloga mora izkazati obstoj zatrjevane okoliščine in vzročno zvezo med nastalo škodo in zatrjevano okoliščino. V primeru, ko se prevoznikovo dokazovanje nanaša na posebne privilegirane razloge mora dokazati obstoj posebne nevarnosti in možnost obstoja vzročne zveze. Ni potrebe, da je dejansko ta posebna okoliščina povzročila škodo.<sup>141</sup>

### 5.2. SPLOŠNI OPROSTILNI RAZLOGI

Splošni oprostilni razlogi so trije in so navedeni v 2. odstavku 17. člena CMR. Za razbremenitev odgovornosti ni dovolj, da prevoznik dokaže, da je ravnal z zahtevano skrbnostjo.<sup>142</sup> Prevoznikova dolžnost je, da poskuša preprečiti okoliščine, ki so lahko vzrok nastanka škode. V primeru, da je škoda že nastala, mora prevoznik poskrbeti za ublažitev ali preprečitev nadaljnjih posledic.

Da se razbremeni odgovornosti, mora prevoznik izkazati obstoj enega izmed splošnih oprostilnih razlogov in da je prav ta razlog povzročil nastalo škodo. Nasprotna stran lahko dokazuje, da je škodni dogodek nastal zaradi ravnanj prevoznika ali da ni nastal zaradi okoliščine, na katero se sklicuje prevoznik. Prevoznik bo moral vse te navedbe izpodbiti.<sup>143</sup>

#### 5.2.1. Ravnanje upravičenca

Prvi splošni oprostilni razlog pride v poštev, če je izguba, poškodba ali zamuda pri izročitvi nastala zaradi danega navodila uporabnika prevoza ali zaradi napačnega (škodljivega) ali malomarnega ravnanja uporabnika prevoza.

---

<sup>141</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 40-41.

<sup>142</sup> Kranjc (2006) *Transportno pravo*. 49.

<sup>143</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 84-85.

Prevoznik mora za to, da se izogne odgovornosti, dokazati, da je izguba, poškodba ali zamuda pri izročitvi nastala zaradi napačnega (škodljivega) ali malomarnega ravnanja pooblaščenega osebe, ki ni bila pod nadzorom prevoznika.<sup>144</sup> Slovenski prevod govori o ravnanju upravičenca, kar pa ni najbolje. V tej vlogi se lahko pojavita ali pošiljatelj ali prejemnik.<sup>145</sup> Boljši bi bil dobesedni prevod iz angleške verzije, ki govori o “pooblaščenim osebam, katere mandat ni bil pod nadzorom prevoznika”. Kljub temu bom glede na do sedaj uveljavljeno prakso, uporabljala izraz upravičenec.

Iz besedila določbe izhaja, da ni bistveno, da je poškodbo, izgubo ali zamudo neposredno povzročil upravičenec, temveč da je ta škoda nastala kot posledica napačnega ravnanja oziroma malomarnosti upravičenca. Do napačnega ali malomarnega ravnanja lahko pride pred izvršitvijo prevoza, med izvrševanjem prevoza ali po izvršitvi prevoza.<sup>146</sup>

O izključitvenem razlogu, ki se nanaša na navodila upravičenca govorimo v primerih, ko izguba, poškodba ali zamuda pri izročitvi nastane zaradi navodil upravičenca do tovara. Vendar navodila ne smejo biti napačna zaradi škodljivega ali malomarnega ravnanja prevoznika.<sup>147</sup> Ta izključitveni razlog se ne nanaša zgolj na navodila, ki jih upravičenec poda na podlagi 12. člena CMR, ki se nanaša na pravico do razpolaganja s tovorom. Sklicevanje na to okoliščino pride v poštev v primeru kakršnihkoli navodil s strani upravičenca, ki se nanašajo na izvedbo prevoza.<sup>148</sup> Prevoznik mora za izključitev svoje odgovornosti dokazati, da je škoda nastala zaradi navodil upravičenca.<sup>149</sup> Kot primer bi lahko navedli, da pošiljatelj poda izrecno navodilo, naj se prevoz rezanega cvetja opravi na temperaturi 35°C. Brez dvoma bo na cvetju nastala škoda in za takšno škodo prevoznik ne more odgovarjati.

Za prevoznika je pomembno, da v primeru nejasnih ali nepreciznih navodil zahteva razlago le-teh od upravičenca, saj jih sicer morda ne bo izvršil tako kot je bilo mišljeno. Če za razlago ne zaprosi in si navodila razlaga po svoje, po vsej verjetnosti ne bo mogel izključiti svoje odgovornosti.<sup>150</sup>

### 5.2.2. Prirojene napake (lastnosti) tovara

Prirojene napake tovara so tiste lastnosti tovara, ki ne prenesejo običajnih tveganj pri prevozu tovara. Tovor je imel to napako že v trenutku, ko je prevoznik prevzel tovor.<sup>151</sup> Če tovor ob prevzemu

---

<sup>144</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 40.

<sup>145</sup> Kranjc (2006) *Transportno pravo*. 49.

<sup>146</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (14. del) 60-61.

<sup>147</sup> 2. odst. 17. čl. CMR.

<sup>148</sup> Carr, Stone (2010) *International Trade Law*. 387.

<sup>149</sup> 1. odst. 18. čl. CMR.

<sup>150</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 119.

<sup>151</sup> Kranjc (2006) *Transportno pravo*. 49.

ni imel prirojene napake in je poškodba nastala med prevozom, prevoznik ne more izključiti svoje odgovornosti.<sup>152</sup> Gre za takšne napake, ki so pravzaprav skrite v stvari sami in na zunaj niso vidne. Zaradi takšnih prirojenih lastnosti tovora pride do poškodbe ali izgube tovora, kljub temu da je prevoz izpeljan brez posebnosti.

Logično je, da za takšno poškodbo ali izgubo ne more odgovarjati prevoznik, seveda pod pogojem, da je v fazi izvedbe deloval skladno z navodili pošiljatelja oziroma je uporabil primerno metodo ravnanja s tovorom. Prevoznik bo moral dokazati, da je škoda nastala zaradi prirojene napake tovora.

Potrebno je razlikovati med prirojenimi napakami tovora (2. odstavek 17. člena CMR) in posebej občutljivim tovorom (4d. odstavek 17. člena CMR). Medtem ko v primeru prirojenih napak govorimo o obstoječi napaki blaga, gre pri posebej občutljivem blagu za tovor, ki je po naravi zaradi svojih tipičnih lastnosti izpostavljen določenim tveganjem.<sup>153</sup> Pri prirojenih napakah tovora mora prevoznik dokazati, da je do nastanka škodnega dogodka prišlo prav zaradi teh prirojenih napak tovora. V primeru posebej občutljivega tovora je dovolj, da prevoznik izkaže sam obstoj te okoliščine, vzročne zveze ni potrebno dokazovati.

### 5.2.3. Neizogibne okoliščine

Prevoznik mora dokazati, da je pri izvajanju prevoza prišlo do okoliščin, katerim se ni mogel izogniti in tudi ni mogel preprečiti njihovih posledic.<sup>154</sup> Ob tolmačenju določbe CMR lahko rečemo, da je zahtevana dejanska neizogibnost. O dejanski neizogibnosti lahko govorimo le, *“če je prevoznik v danih okoliščinah ravnal z največjo mogočo skrbnostjo (torej je izvedel vsak razumen ukrep in tudi izreden varstveni ukrep, a se jim kljub temu ni mogel izogniti)”*.<sup>155</sup> Prevoznik mora torej najprej poskrbeti, da prepreči okoliščine zaradi katerih lahko nastane škoda. Ko je škoda enkrat že nastala, mora zmanjšati njene posledice. Prevozniki se velikokrat skušajo sklicevati na ta oprostilni razlog in v postopku to privede do nemalo težav. Pogosto je težko izkazati, da so bile okoliščine dejansko neizogibne oziroma si stranke to določbo razlagajo preveč splošno. Prevoznik mora dokazati dejansko neizogibnost dogodkov, ki so rezultirali v nastali škodi.<sup>156</sup>

Pojavi se vprašanje, kdaj lahko govorimo o neizogibnih okoliščinah oziroma o neizogibnosti preprečitve posledic. Odgovor se ponuja v sodbi pritožbenega sodišča, ki kot merilo, ali se je

---

<sup>152</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 48.

<sup>153</sup> Prav tam. 49.

<sup>154</sup> 2. odst. 17. čl. CMR.

<sup>155</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 40.

<sup>156</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (14. del) 60-61.

določenemu vzroku možno izogniti, postavlja ustrezno skrbnost prevoznika. “*Oprostilni razlog je podan, če dogodka ne bi mogla preprečiti ali se mu izogniti oseba povprečnih lastnosti. Ne zahteva se absolutne nepreprečljivosti ali neodvrtljivosti dogodka.*”<sup>157</sup> Iz te odločitve sodišča lahko izpeljemo sklep, da se tudi naša sodišča bolj nagibajo k neki srednji poti pri izključevanju odgovornosti prevoznika, kakršno uporabljajo tudi nemška sodišča.<sup>158</sup> Odgovornost prevoznika je sicer obravnavana kot objektivna, vendar pa se odgovornost lahko izključi z dokazovanjem neizogibnih okoliščin.

Iz določbe CMR ni razvidna zahteva po nepredvidljivosti. To je v svoji odločitvi potrdilo tudi pritožbeno sodišče v odločitvi iz leta 1999. Zaključilo je, da v izkazovanju te okoliščine ne gre za izkazovanje višje sile, saj ni zahteve po elementu zunanosti in po tem, da je bil dogodek nepričakovan.<sup>159</sup> Pivka opozarja, da nekateri teoretiki v okvir pojma neizogibnosti štejejo tudi nepredvidljivost. Trdijo, da je nemogoče, da se predvidljivim dogodkom ne bi bilo mogoče izogniti.<sup>160</sup> Sama se temu stališču ne pridružujem. Res je, da sta pojma neizogibnosti in nepredvidljivosti tesno povezana. Določeni okoliščini se lažje izogneš v kolikor je le-ta predvidljiva. Menim, da je možen tudi obstoj takšnih predvidljivih okoliščin, ki se jim ne da izogniti.

Vrhovno sodišče je s sodbo zavzelo nasprotno stališče kot pritožbeno sodišča leta 1999. Odločilo je, da sicer res ne gre za višjo silo, vendar pa se je pri odločanju oprlo tudi na element “*pričakovanosti*”. Kot merilo za presojo, ali je bila okoliščina pričakovana oziroma ali bi prevoznik lahko nastanek škodnega dogodka preprečil, se uporabi ustrezna skrbnost prevoznika glede na dejanske okoliščine primera. Skrbnost izoginitve tatvini se presoja na podlagi verjetnosti nastanka tatvine.<sup>161</sup>

Ta splošni privilegirani razlog se zdi primeren predvsem v primeru kraje oziroma ropov tovornjakov, prometnih nesreč ali težav z begunci. Odločanje, ali je šlo resnično za neizogibne okoliščine, je od primera do primera različno. Pri odločanju o izogibnosti tatvine se upoštevajo različni kriteriji, med katerimi so najpogosteje omenjeni ustrezni tehnično-varnostni ukrepi (alarm, protivlomna zaščita, videonadzor), načrtovanje poti (postanki na varovanih počivališčih) ter uporaba posadk z dvema voznikoma (krajši čas, manj postankov).<sup>162</sup> O podobni situaciji lahko govorimo v primeru, ki se je odvijal pred pritožbenim sodiščem. Prišlo je do izgube tovora in tožnik je želel od prevoznika pridobiti odškodnino. Tekom postopka je bilo izkazano, da je bila prikolica, iz katere je bil tovor odtujen, parkirana na ograjenem dvorišču, pod videonadzorom in nadzorom vratarja.

---

<sup>157</sup> VSL sodba I Cpg 514/2010.

<sup>158</sup> Jung (1997) CMR: Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. 154.

<sup>159</sup> VSL sodba I Cpg 1035/98.

<sup>160</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 51.

<sup>161</sup> VSRS sodba III Ips 72/2013.

<sup>162</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (14. del) 60-61.

Sodišče je na podlagi tega štelo, da je bila izguba blaga posledica takšnih okoliščin, ki se jim prevoznik ni mogel izogniti ali preprečiti njihovih posledic in izključilo odgovornost prevoznika.<sup>163</sup> Ker je Italija poznana kot država, kjer je potrebna izredna previdnost, se od prevoznika zahteva še dodatna, skrbnejša previdnost. Zgolj zaklenitev tovornega vozila ob glavni cesti tako ni dovolj za izključitev odgovornosti, sploh ne v državi, kjer je veliko tatvin.<sup>164</sup>

Pritožbeno sodišče je odločalo tudi v primeru, ko je škodni dogodek nastal zaradi prometne nesreče med prevozom tovora. Dejansko stanje se je presojalo z vidika, ali bi se prevoznik lahko izognil dogodku, če bi bil dovolj pozoren. V konkretnem primeru je tovorno vozilo stalo pred spuščeni železniškimi zapornicami, ko je vanj trčilo drugo vozilo. Sodišče je presodilo, da voznik ni imel možnosti, da bi se lahko izognil trčenju in je prevoznika ekskulpiralo odgovornosti.<sup>165</sup>

### 5.3. POSEBNI PRIVILEGIRANI OPROSTILNI RAZLOGI

Ureditev izključitve odgovornosti prevoznika na podlagi posebnih privilegiranih oprostilnih razlogov je prevozniku prijaznejša. Ko se prevoznik skuša razbremeniti odgovornosti za nastalo škodo ali izgubo na podlagi posebnih privilegiranih razlogov, mora najprej dokazati obstoj posebne nevarnosti, ki izhaja iz ene od okoliščin navedenih v 4. odstavku 18. člena CMR. Prevozniku ni potrebno dokazati, da je točno ta posebna nevarnost dejansko povzročila škodo, da izključi svojo odgovornost.<sup>166</sup> Zadostuje, da dokaže, da je v konkretnem primeru poškodba ali izguba lahko nastala zaradi posebne nevarnosti, tj. zaradi ene ali več okoliščin, ki so navedene v 4. odstavku 17. člena. Govorimo torej o dokazovanju verjetnosti. Dokazati je potrebno možnost obstoja vzročne zveze. Iz določbe ne izhaja zahteva, da je potrebno izključiti vse druge možne vzroke, ki bi lahko povzročili nastanek škodnega dogodka.<sup>167</sup> Iz določbe CMR tudi ne izhaja zahteva, da je bilo ravnanje nasprotnega upravičenca krivdno.<sup>168</sup> Nasprotna stranka ima v tem primeru možnost dokazovati, da posebni privilegirani razlog, na katerega se je skliceval prevoznik, ni bil dejanski vzrok za nastalo izgubo ali poškodbo tovora.<sup>169</sup>

---

<sup>163</sup> VSL sodba I Cpg 1270/2012.

<sup>164</sup> VSRS sodba III Ips 72/2013.

<sup>165</sup> VSL sodba I Cpg 1035/98.

<sup>166</sup> 2. odst. 18. čl. CMR.

<sup>167</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 64.

<sup>168</sup> Prav tam. 87.

<sup>169</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 41.

### 5.3.1. Uporaba nepokritih vozil

O nepokritih vozilih govorimo takrat, ko vozila nimajo v celoti pokritega tovora. Pri uporabi nepokritih vozil bo škoda največkrat nastala zaradi vremenskih pojavov (dež, sneg, toča...). Prevoznik se lahko na ta oprostilni razlog sklicuje le v primeru, ko je bila uporaba nepokritih vozil izrecno dogovorjena s pogodbo. Prevozniku ni potrebno pridobiti izrecnega dovoljenja za vrsto tovora, za katero je prevoz z nepokritim vozilom običajen.<sup>170</sup> Uporaba takšne vrste vozila mora biti obvezno vpisana v tovorni list. Zapis na tovornem listu je dovolj neposreden dokaz, s katerim prevoznik lahko dokazuje obstoj dogovora o uporabi nepokritega vozila.<sup>171</sup> Če izhajamo neposredno iz določbe CMR, izključitev odgovornosti ne bo mogoča, če uporaba nepokritih vozil ni vpisana v tovornem listu.

Domneva, da je zaradi uporabe nepokritega vozila nastala škoda, ne velja takrat kadar gre za nenavadno velik primanjkljaj ali izgubo celotnega tovora.<sup>172</sup> V takšnem primeru ne bo dovolj, da prevoznik zgolj izkaže obstoj okoliščine, ki izključuje njegovo odgovornost. Dokazati bo moral vzročno zvezo med opravljenim prevozom z uporabo nepokritega vozila in nastalo škodo.<sup>173</sup>

### 5.3.2. Nezapakiran ali slabo zapakiran tovor, ki se rad razsipa ali poškoduje

Tovor mora biti ustrezno zapakiran, da se med prevozom onemogoči njegovo poškodovanje ali razsutje. Ta določba se nanaša zgolj na tovor, ki se rad razsipa ali poškoduje že pri običajnem prevozu. Jasno je, da se pri prevozu določenih vrst tovora (vozila, pesek) ne zahteva posebno pakiranje. Če pošiljatelj namerno opusti primerno pakiranje ni dopustno, da bi njegovo tveganje prevzel prevoznik. Pakiranje mora biti takšno, da ustreza običajnim tveganjem, ki nastajajo ob prevozu. Pošiljatelj ni dolžan poskrbeti za takšno pakiranje, ki bi preprečilo nastanek poškodbe ob nepričakovanih dogodkih (prometna nesreča, prevrnitev). Prevoznik bo svojo odgovornost lahko izključil, če mu bo uspelo dokazati, da konkretno pakiranje ni bilo zadostno, da bi ustrezalo običajnim tveganjem prevoza.<sup>174</sup>

V poglavju, kjer smo predstavili razmerje med prevoznikom in pošiljateljem, smo omenili, da je pakiranje tovora dolžnost pošiljatelja, v kolikor s prevozno pogodbo ni bil sklenjen drugačen dogovor. Prevoznik je dolžan pošiljatelja opozoriti na neustrezno pakiranje tovora in to označiti na

---

<sup>170</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 66.

<sup>171</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 64-65.

<sup>172</sup> 3. odst. 18. čl. CMR.

<sup>173</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 69.

<sup>174</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 67.

tovornem listu v obliki pridrška. Za pridrške, ki se nanašajo na pakiranje, ni potrebno, da so potrjeni s strani pošiljatelja. Zadošča že njihova navedba v tovnem listu. V primeru, da prevoznik pošiljatelja na pomanjkljivost pakiranja ne opozori, bo kasneje težko dokazoval, da do nastanka škode ni prišlo med prevozom tovora in da zanj ne odgovarja.<sup>175</sup> Vpis pridrška v tovrni list ni bistven za sklicevanje na to okoliščino.

Če pošiljatelj kljub opozorilu prevoznika ne poskrbi za drugačno pakiranje in zahteva izvedbo prevoza, se prevoznik lahko sklicuje na okoliščino, da tovor sploh ni bil oziroma je bil slabo zapakiran.<sup>176</sup>

### 5.3.3. Rokovanje, nakladanje, skladanje ali razkladanje, ki ga je opravil pošiljatelj, prejemnik ali kdo drug v njunem imenu

Omenili smo že, da v kolikor ni posebnega dogovora, prevoznik nima obveznosti nakladanja ali razkladanja tovora. Če prevoznik oziroma njegov voznik opravi naklad ali razklad kljub temu, da izrecnega dogovora in plačila za to dejanje ni, odgovarja za kakršnokoli poškodbo ali izgubo.

Ta ekskulpacijski razlog daje prevozniku možnost, da se odgovornosti izogne s tem, ko dokaže, da s tovorom ob nakladu oziroma razkladu ni rokoval. Pošiljatelj mora pri nakladanju tovora upoštevati prevoznikova navodila, ki se navezujejo predvsem na varnost prevoza (razporeditev, pritrditev tovora).<sup>177</sup> Iz določb CMR sicer ne izhaja dolžnost prevoznika, da bi moral preveriti ustreznost naložitve. Ustreznost naložitve je dolžan preveriti kot skrben prevoznik oziroma na podlagi predpisov o varnosti prevoza. Na ugotovljene pomanjkljivosti mora prevoznik opozoriti pošiljatelja oziroma njegovo pooblaščen osebo. Če pošiljatelj pomanjkljivosti ne odpravi, se prevoz opravlja na tveganje pošiljatelja.<sup>178</sup> Pri Lutz Assekuranz govorijo še o deljenih mnenjih, ki se pojavljajo v praksi pri primerih, ko stranka kljub nasprotnemu pogodbenemu dogovoru prevzame izvedbo natovora oziroma raztovora. V praksi sta se ustvarila dva pola. Zagovorniki prvega stališča so mnenja, da v takšnem primeru tveganje nosi oseba, ki je po pogodbi dolžna izvesti natovarjanje oziroma raztovarjanje, drugi zagovarjajo stališče, da tveganje prevzame tisti, ki dejansko opravi natovarjanje oziroma raztovarjanje.<sup>179</sup> Finsko Vrhovno sodišče je sprejelo sodbo, ki se nanaša na primer, ko s pogodbo ni dogovorjeno, da je prevoznik dolžan opraviti naklad oziroma razklad tovora. Odgovornost prevoznika se začne, ko pošiljatelj opravi vse obveznosti v skladu s prevozno pogodbo.

---

<sup>175</sup> Prav tam. 37-38.

<sup>176</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (17. del) 60-61.

<sup>177</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 62-63.

<sup>178</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 71.

<sup>179</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (7. del). *Transport & logistika*. 54-55.

Odločilo je, da v primeru, ko voznik sodeluje pri nakladu ali razkladu, lahko to počne zgolj v tovornem delu vozila (ne v skladišču) in na odgovornost pošiljatelja oziroma prejemnika. Skladno z odločitvijo finskega Vrhovnega sodišča je prevoznik tako prost odgovornosti za naklad, zlaganje in zavarovanje tovora. Komonen in Ljungberg opozarjata, da je izredno pomembno, da so dogovori strank prevozne pogodbe jasni in natančni.<sup>180</sup>

Prevoznik ima možnost odkloniti prevoz tovora, če bi izvedba prevoza predstavljala nevarnost za osebe, vozila ali druge dobrine.<sup>181</sup>

#### 5.3.4. Narava tovora

Nekatere vrste tovorov so bolj občutljive kot druge, predvsem t.i. pokvarljivi tovor. V okviru posebno izpostavljenega tovora ne govorimo zgolj o pokvarljivem tovoru (zelenjava, rastline), ampak tudi o t.i. nepokvarljivem tovoru.<sup>182</sup> O naravni izpostavljenosti tovora govorimo, ko se blago ob običajnih okoliščinah razlikuje od podobnega blaga ter pri tem obstaja večja verjetnost, da bi ob uporabi običajnih prevoznih sredstev to vodilo v nastanek škodne posledice. Blago, ki je predmet prevozne pogodbe, ne sme imeti nobenih zunanjih znakov pomanjkljivosti.<sup>183</sup> Zaradi posebne občutljivosti blaga lahko pride do različnih posledic, ki jih primeroma in ne taksativno našteva CMR. Med običajnim prevozom lahko pride do razbitja, rjavenja, gnitja, sušenja, normalnega razsipa ali delovanja moljev in črvov.<sup>184</sup> Prevoznik mora najprej dokazati, da je tovor takšne vrste, da je podvržen poškodbam tudi neodvisno od prevoza.<sup>185</sup>

Prevoz posebno izpostavljenega tovora se lahko opravi z običajnimi vozili ali z vozili, ki so za to posebej opremljena. Za takšen tovor je najpogosteje s pogodbo dogovorjena uporaba posebej opremljenih vozil, ki imajo toplotno zaščito, da se lahko zagotovijo optimalni pogoji za prevoz tovora. Če pošiljatelj ne zahteva, da se prevoz opravi z vozilom, ki je opremljeno s posebno opremo, za nastali škodni dogodek odgovarja pošiljatelj.<sup>186</sup> Prevoznik je med izvedbo prevoza dolžan preverjati temperaturo in ravnati s tovorom skladno z navodili pošiljatelja. CMR vsebuje določbo, ki dodatno zaostre odgovornost prevoznika, v primeru izvedbe prevoza pokvarljivega tovora z vozilom s toplotno zaščito. Prevoznik mora za izključitev svoje odgovornosti dokazati, da upoštevanje vseh posebnih navodil in uporaba posebno opremljenih vozil ni mogla preprečiti

---

<sup>180</sup> Komonen, Ljungberg (2013) Supreme Court sets precedent on CMR carrier's liability for loading (5.12.2017)

<sup>181</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 71.

<sup>182</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 158-163.

<sup>183</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (19. del) 60-61.

<sup>184</sup> 4d. odst. 17. čl. CMR.

<sup>185</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 63.

<sup>186</sup> Prav tam.



nastanka škodnega dogodka, ki izhaja iz narave tovora.<sup>187</sup> V primeru uporabe vozila s hladilnim agregatom mora prevoznik predložiti dokazila o pravih dimenzijah ter pravilnem delovanju hladilne naprave. Prevoznik bo tako dokazoval, da ima v vozilu nameščene ustrezne kontrolne sisteme ter s tem možnost stalnega nadzora temperature. Vendar tudi to ni dovolj, voznik mora med prevozom redno preverjati temperaturo tovora in poskrbeti za redno kroženje zraka.<sup>188</sup> Obstajajo naprave, ki omogočajo izpis temperature med prevozom. Ta izpis pogosto stranke zahtevajo tudi ob izročitvi tovora. Z zbranimi dokazi se bo prevoznik lahko skliceval, da kljub vsem izpolnjenim obveznostim ni mogel preprečiti škode in da je škoda posledica blaga, ki je po svoji naravi izpostavljeno popolni ali delni izgubi.

Pri Lutz Assekuranz omenjajo tudi tezo, da med ukrepe, ki jih je dolžan prevoznik izvesti spada tudi posebna oprema tovornega vozila, katere namen je zaščititi tovor pred zunanjimi vplivi. Kot del takšne opreme se navajajo posebne predelave, s katerimi se tovor zaščiti pred udarci in zdrsi.<sup>189</sup>

### 5.3.5. Nezdostne ali nepopolne označbe ali številke na tovorkih

Označbe na tovoru preprečujejo, da bi se tovor pomešal ali označujejo način, kako je potrebno s posameznim tovorom ravnati. Dolžnost prevoznika ob prevzemu tovora je, da preveri, ali se podatki v tovornem listu ujemajo z dejanskim številom in oznakami tovorkov kot to določa 8. člen CMR. Morebitne ugotovljene razlike mora prevoznik zapisati kot pridržek v tovorni list. Pridržek mora vsebovati ugotovljeno razliko in način, kako je prevoznik to zaznal. Če stanja ni mogel preveriti, mora nezmožnost preverjanja skupaj z razlogom, vpisati v tovorni list.<sup>190</sup> V nasprotnem primeru se šteje, da oznake na tovornem listu ustrezajo dejanskim oznakam tovora. Prevoznik mora dokazati, da tovor ni bil označen ali da je bil označen nepopolno in je zaradi tega prišlo do škode.

### 5.3.6. Prevoz živih živali

Prevoznik, ki prevažajo žive živali je dolžan storiti vse, kar je možno glede na okoliščine in dana navodila glede počitkov med prevozom, napajanja ter hranjenja živali. Izključitveni razlog je podoben tistemu, ki izhaja iz same narave tovora.

---

<sup>187</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 73.

<sup>188</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (16. del) 56-57.

<sup>189</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (15. del) 52-53.

<sup>190</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (19. del) 60-61.

Prevoznik se za škodo, ki izvira iz vzroka, povezanega z naravo prevoza živih živali, lahko ekskulpira, če dokaže, da je storil vse, kar je lahko storil v danih okoliščinah in glede na dana navodila pošiljatelja.<sup>191</sup>

#### 5.4. DRUGE OKOLIŠČINE, KO NI DOPUSTNO OMEJITI ALI IZKLUČITI ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA

CMR vsebuje tudi določbe, v kakšnih primerih se prevoznik ne more izogniti svoji odgovornosti. Prevoznik mora kot strokovnjak poskrbeti, da ima svoja vozila redno in primerno vzdrževana. Odgovornosti se tako ne more izogniti, če je škoda nastala zaradi pomanjkljivosti vozila. Nekaj več pozornosti zahteva določba 29. člena CMR, ki v angleškem izvirniku opisuje ravnanje prevoznika kot *wilful misconduct* oziroma temu podobne opustitve, ki jo pristojno sodišče šteje za enako *wilful misconduct*.

##### 5.4.1. Hibe vozila

Kot navedeno v 3. odstavku 17. člena se prevoznik ne more razbremeniti odgovornosti, če je poškodba, izguba ali zamuda nastala zaradi pomanjkljivosti vozila, ki je bil uporabljen za prevoz ali zaradi ravnanj oziroma malomarnosti oseb, od katerih je prevoznik vozilo ali delavca najel.<sup>192</sup> Dolžnost prevoznika je, da ima vozilo redno in ustrezno vzdrževano. Če nastane škodni dogodek zaradi hib vozila, zanj nedvomno odgovarja prevoznik. Govorimo o profesionalnem tveganju, ki ga nosi prevoznik.<sup>193</sup> Med hibe tovornega vozila spadajo predvsem tehnične pomanjkljivosti tovornega vozila. Včasih hibe vozila niso vidne že na nakladu, temveč se pokažejo tekom izvedbe prevoza (počena pnevmatika). Kljub vsemu ima prevoznik še vedno možnost, da se izogne svoji odgovornosti, pod pogojem da mu uspe dokazati, da je do težave oziroma poškodbe prišlo zaradi zunanjega vpliva in da je imel vozilo ustrezno vzdrževano.<sup>194</sup> Kot primer se omenja, da se pri počeni pnevmatiki prevoznik lahko izogne odgovornosti s tem, ko dokaže, da je do predrtja prišlo zaradi zunanjega vpliva (ostri kovinski predmet), katerega voznik ni mogel preprečiti in se tako izogniti nastalim posledicam.<sup>195</sup>

Na tem mestu naj omenim še, da je pomembno razlikovanje med 3. odstavkom 17. člena, ki se nanaša na hibe vozila na splošno in 4. odstavkom 18. člena, ki se nanaša na posebej opremljena

---

<sup>191</sup> 5. odst. 18. čl. CMR.

<sup>192</sup> 3. odst. 17. čl. CMR.

<sup>193</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 53.

<sup>194</sup> Prav tam. 55.

<sup>195</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (15. del) 52-53.

vozila, s katerimi se prevažata tovor, ki je zaradi svojih lastnosti izpostavljen popolni ali delni izgubi. Pojavlja se vprašanje, ali je pomanjkljivosti posebno opremljenega vozila možno povezati s hibami na podlagi 3. odstavka 17. člena. V primeru, ko je za prevoz posebej izpostavljenega tovora dogovorjena uporaba posebno opremljenega vozila, napake v delovanju hladilne naprave ne sodijo v okvir splošne določbe o hibah vozila. Ne moremo govoriti o tehnični pomanjkljivosti, kot so okvare na motorju, počena pnevmatika in podobno. Zaradi napake v delovanju hladilne naprave se bo prevoznik lahko izognil svoji odgovornosti le, če bo dokazal, da je storil vse, kar je bil v danih okoliščinah dolžan storiti tako glede izbire, vzdrževanja in uporabe te opreme. Poleg tega mora dokazati, da je ravnal skladno z danimi navodili.<sup>196</sup>

#### 5.4.2. *Wilful misconduct*

Skladno s slovenskim prevodom CMR, prevoznik svoje odgovornosti ne more izključiti oziroma višinsko omejiti v kolikor ravna namerno nepravilno ali opusti ravnanje, ki ga pristojno sodišče šteje za zlonamerno. Ob takšnem ravnanju prevoznik tudi ne more prenesti dokaznega bremena na drugo stranko.<sup>197</sup> Enako velja tudi, če je škoda nastala zaradi namernega nepravilnega ravnanja ali opustitve ravnanja, ki jo pristojno sodišče šteje za zlonamerno, tretjih oseb, za katere odgovarja prevoznik.<sup>198</sup>

Zavedati se je potrebno, da slovenski prevod ni zavezujoč in da se je pri interpretaciji potrebno sklicevati na izvirnika, ki obstojita v angleški in francoski različici. Prva težava, ki onemogoča enotno odločanje v državah pogodbenicah se nanaša na poimenovanje pravnega koncepta. Mir navaja, da izvirnika v angleški in francoski različici vsebujeta celo dva različna pravna koncepta, ki vsak po svoje opredeljujeta ravnanje, po katerem prevoznik ne more višinsko omejiti oziroma izključiti svoje odgovornosti ali prevaliti dokaznega bremena. Medtem ko angleški izvirnik govori o *wilful misconduct*, francoska različica govori o pojmu *-dol*. Za francosko različico ni dvoma, da je govora o naklepu (*dolus*), pri angleški različici pa se nam že vzpostavi upravičen dvom o tem, ali zajema zgolj naklep ali tudi hudo malomarnost. Druga težava, ki se pojavi v okviru tega člena je v okviru interpretacije ravnanja, ki jo sodišče oziroma tribunal pred katerim teče postopek, šteje za enakovredno z *wilful misconduct*. CMR ne nudi nikakršne opore sodiščem pri odločanju, ampak vsebuje določbo, po kateri naj sodišča takšna ravnanja presojujejo skladno s pravom sodišča, pred katerim poteka postopek (*lex fori*).<sup>199</sup> Jasno je, da sodišča v različnih državah odločajo različno, zato je nemogoče doseči enotno ureditev. Pomanjkanje enotne ureditve vodi v težave pri interpretaciji in

<sup>196</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (16. del) 56-57.

<sup>197</sup> Hasenhütl, Jungmann, Tuma (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje. *Transport & logistika* (13. del) 58-59.

<sup>198</sup> 2. odst. 29. čl. CMR.

<sup>199</sup> Mir, *The Scope of Art. 29 CMR Convention in Spain*

uporabi koncepta “ravnanja, ki je enakovredno *wilful misconduct*”. Mnoge države pogodbenice koncepta *wilful misconduct* namreč sploh ne poznajo.

Pojavi se vprašanje, kako skladno z našim pravom opredeliti *wilful misconduct* oziroma opustitev ravnanja, ki jo pristojno sodišče šteje za enakovredno *wilful misconduct*. *Wilful misconduct* je nedvomno institut anglosaškega prava. Najbližji slovenski prevod temu pravnemu standardu je “zlonamernost”. V našem pravu takšnega pravnega standarda ne poznamo.<sup>200</sup> Pritožbeno sodišče je že odločalo v primeru, ko je bilo potrebno opredeliti, kakšno ravnanje oziroma opustitev od prevoznika zahteva omenjena določba CMR. Tožena stranka je v pritožbi navajala, da tudi 18. člen Konvencije o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage<sup>201</sup> razločuje med *wilful misconduct* in hudo malomarnostjo ter da 29. člena CMR ni mogoče razširiti preko primerljivih mednarodnih ureditev. Sodišče je sledilo mnenju tožene stranke in zaključilo, da “*Tega instituta ni mogoče enostavno uvrstiti niti pod hudo malomarnost niti pod naklep. Opis ravnanja, ki ga zajema ta institut presega pojem ravnanja s hudo malomarnostjo in je po mnenju pritožbenega sodišča bližje naklepu. Obstajati mora namreč element zavesti, vedenja, da bo škoda nastala.*”<sup>202</sup> Prevoznik izgubi možnost ekskulpacije oziroma omejitve višine odgovornosti, če ravna hudo malomarno in se pri tem zaveda, da lahko njegovo ravnanje povzroči nastanek škode. Nadalje je sodišče še povedalo, da določba 29. člena predstavlja izjemo od splošnega 23. člena CMR. Ker vemo, da je izjeme potrebno tolmačiti ozko, se sklicuje, da je pravilneje, da se prevozniku izključitev odgovornosti onemogoči zgolj v primeru naklepnega ravnanja oziroma pri takšnem ravnanju, kjer je podana zavest o nastanku škode.<sup>203</sup> Zaključimo lahko, da mora za to, da lahko govorimo o ravnanju v okviru *wilful misconduct*, obstajati tako zavest o protipravnem ravnanju kot tudi zavest o možnosti nastanka škodljivih posledic.

## 5.5. POSEBNI PRIMERI IZKLJUČITVE ODGOVORNOSTI

Lahko se zgodi, da nacionalna zakonodaja poleg odškodnine na podlagi sklenjene pogodbe predvideva še dodatno odškodninsko obveznost, ki ne temelji na sklenjeni prevoznici pogodbi. Govorimo o t.i. izvenpogodbeni odškodninski obveznosti za škodo, ki je nastala v zvezi s prevoznici pogodbo. Prevoznik se lahko v takšnem primeru sklicuje na relevantne določbe CMR, ki se nanašajo na razbremenitev in omejitev višine odgovornosti.<sup>204</sup> Na tem mestu bi omenila novejšo sodno odločbo nizozemskega sodišča, ki sicer ne spada v okvir odgovornosti prevoznika na podlagi CMR. Nizozemsko sodišče je odgovornost prevoznika vzpostavilo po že zaključeni prevoznici pogodbi.

---

<sup>200</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 46.

<sup>201</sup> Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage, 18. člen.

<sup>202</sup> VSL sodba I Cpg 170/2016.

<sup>203</sup> Prav tam.

<sup>204</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 86-87.

Primer se razlikuje od izvenpogodbenih terjatev, ki izhajajo iz prevozne pogodbe na podlagi 28. člena CMR. Iz dejanskega stanja izhaja, da med prevoznikom in pošiljateljem ni bilo dogovora o razkladu tovora s strani prevoznika. Glede na pomanjkanje sporazuma o raztovarjanju, je prevozna pogodba izpolnjena v trenutku, ko prevoznik da tovor na razpolago prejemniku. Sklenjen je bil dogovor, da se razklad tovora lahko opravi zgolj ob prisotnosti pošiljateljevega predstavnika. Prejemnik je začel z razkladanjem pred prihodom pošiljateljevega predstavnika in pri tem je nastala poškodba na tovoru. Nizozemsko pritožbeno sodišče je ta dogovor o prisotnosti predstavnika štelo za dodatno pogodbeno obveznost in ne za del prevozne pogodbe. Kršitev te dodatne pogodbene obveznosti ne spada v okvir CMR. Odgovornost prevoznika so presojali skladno z nacionalnim pravom in prevoznik je bil spoznan za odgovornega za nastalo škodo.<sup>205</sup> Spijker in van Dijk sta zapisala, da se nizozemska sodišča vse bolj zavedajo dodatnih obveznosti, ki jih sprejemajo prevozniki in ne spadajo v okvir CMR. Prevozniki se morajo zato zavedati tveganja, da so za prevzete dodatne obveznosti lahko polno odgovorni na podlagi nacionalnega prava. Izključitve oziroma omejitve višine odgovornosti kot jih določa CMR v primeru takšnih dodatnih dogovorov ne pridejo v poštev.<sup>206</sup>

Poseben primer, katerega je potrebno na tem mestu še omeniti, je prevoz nevarnega tovora. O nevarnem tovoru govorimo, ko nevarnost izvira iz tovora samega in ne, ko tovor postane nevaren zaradi posebnih okoliščin.<sup>207</sup> Pošiljatelj je dolžan prevoznika seznaniti z nevarnim tovorom, opisati morebitno nevarnost, ki mu preti ter morebitne potrebne varnostne ukrepe. Če označba, da gre za prevoz nevarnega tovora ni vpisana v tovornem listu, bosta v primeru nastanka škode morala pošiljatelj in prejemnik dokazovati, da je prevoznik poznal nevarnost.<sup>208</sup> Lahko se zgodi, da prevoznik tekom izvedbe prevoza ugotovi, da ima na vozilu naložen nevaren tovor. V takšnem primeru lahko kjerkoli in kadarkoli tovor razloži, uniči ali naredi tovor nenevaren. Za takšno dejanje prevoznik ne nosi odgovornosti. Za vse stroške, izgubo in škodo, ki nastane prevozniku zaradi prevoza nevarnega tovora, odgovarja pošiljatelj.<sup>209</sup> Višje sodišče v Ljubljani se je v primeru, ki se je sicer nanašal na neupravičeno obogatitev, dotaknilo tudi prevoza nevarnega tovora. V sodbi je za nas relevanten del, kjer sodišče pove, da vpis v tovorni list, da gre za nevarno blago, ni dolžnost prevoznika. Sodišče je povedalo, da je dolžnost prevoznika pri preverjanju navedb na tovornem listu zgolj v tem, da preveri ali se dejanska in vpisana količina in stanje tovora ujemata.<sup>210</sup>

---

<sup>205</sup> Sodba ECLI:NL:GHARL:2016:5041.

<sup>206</sup> Spijker, van Dijk (2016) *Liability of CMR carriers in addition to liability under CMR Convention*

<sup>207</sup> Pavliha, Vlačič, Kos (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. 42-43.

<sup>208</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 75-76.

<sup>209</sup> 22. člen CMR.

<sup>210</sup> VSL sodba I Cpg 1263/2010.

## 5.6. DELITEV ODGOVORNOSTI

Zgodi se, da ni vedno in v vsakem primeru mogoče določiti, katera stranka je izključno odgovorna za škodo, ki nastane med izvedbo prevoza. Razmejitev in določanje pravih vzrokov nastanka škode je izredno zahtevno, včasih lahko več vzrokov vodi do nastale škodne posledice na tovoru. Sedaj že vemo, da za določene vzroke odgovarja prevoznik, za druge je odgovornost na upravičencu (pošiljatelju ali prejemniku). CMR vsebuje tudi določbo o delitvi odgovornosti. Le-ta se uporabi za primere, ko ni možno natančno določiti odgovornosti zgolj ene stranke ali ko je ravnanje obeh strank vodilo k nastanku škodne posledice. Določba ne vsebuje načel, po katerih naj sodniki odločajo o delitvi odgovornosti med strankama. Sodnik mora v vsakem posameznem primeru natančno preučiti okoliščine ter ugotoviti v kolikšni meri je posamezna okoliščina prispevala k nastanku škode.<sup>211</sup> Na podlagi ugotovljenega dejanskega stanja sodišče stranki seznani z obsegom njune odgovornosti. Prevoznik bo odgovarjal za nastalo škodo le glede okoliščin, za katere je na podlagi CMR vzpostavljena njegova odgovornost.<sup>212</sup>

---

<sup>211</sup> Hill (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 164-166.

<sup>212</sup> 5. odst. 17. čl. CMR.

## 6 OMEJITEV VIŠINE ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA

### 6.1. SPLOŠNO

V našem pravnem okolju se uporabljajo različni izrazi pri sklicevanju na institut omejitve višine odgovornosti. Vlačič opozarja, da se že v samem 242. členu Obligacijskega zakonika<sup>213</sup> pojavljajo tri različne besedne zveze - omejitev odgovornosti, najvišji znesek odškodnine ter omejitve višine odškodnine. Nadaljuje, da izraz omejitev višine odgovornosti nedvomno “*pomeni finančni limit pri plačilu odškodnine*”. Gre pravzaprav za izraz, ki poskuša zajeti celoten pomen instituta. Zajema tako omejitve pri odškodnini kot omejitve pri odgovornosti. Besedna zveza omejitve odgovornosti ima ožji pomen in ne vključuje omejitve višine odškodnine. Uporaba besedne zveze omejitve odgovornosti je primerna, ko želimo povedati, da omejitve po določbah CMR velja le v primeru ravnanja v okviru blažje malomarnosti.<sup>214</sup> Omejitve odgovornosti namreč ne pride v poštev, ko škoda nastane zaradi namernega ali hudo malomarnega ravnanja prevoznika. Takrat je prevoznik dolžan plačati celotno odškodnino.<sup>215</sup> Izraza tako nedvomno nista sopomenki in ju ne gre enačiti.

Omejitve višine odgovornosti je zagotovo večplastno vprašanje, ki mu na žalost na tem mestu ne morem posvetiti več pozornosti. Prav gotovo lahko rečemo, da ima omejitve višine odgovornosti zgodovinski izvor ter da je izredno primerna za prevoznika glede na tveganje, ki ga predstavlja sama izvedba prevoza.<sup>216</sup> Po drugi strani se omenja tudi, da omejitve višine odgovornosti pravzaprav predstavlja poenostavitev postopka povrnitve škode.<sup>217</sup>

Sporazum med strankama, ki bi predvideval nižjo odgovornost prevoznika, je ničen. Stranki se lahko dogovorita za višjo odgovornost kot je določena s CMR, a le pod pogojem, da pošiljatelj plača višjo voznino. Omejitve višine odgovornosti tako ne pride v poštev, v kolikor sta stranki prevozne pogodbe navedli deklaracijo vrednosti tovora ali znesek posebne koristi. Upravičenec ima tako možnost zahtevati višjo odškodnino kot je opredeljena s splošnimi določbami, ki omejujejo višino odškodnine.<sup>218</sup> Pošiljatelj se lahko sporazume s prevoznikom in proti plačilu višje voznine, v tovarni list vpiše vrednost tovora, ki presega mejo višine odškodnine po splošnih določbah. Navedena vrednost predstavlja vrednost tovora v času in kraju prevzema tovora za prevoz in ne zajema izgubljenega dobička ali druge škode, ki lahko nastane posredno. Zaradi vpisane vrednosti tovora se

<sup>213</sup> Obligacijski zakonik (Uradni list RS, št. 97/07, 64/16 – odl. US in 20/18), 242. člen.

<sup>214</sup> Vlačič (2007) *Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu*. 202-203.

<sup>215</sup> 29. člen CMR.

<sup>216</sup> Vlačič (2007) *Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu*. 207-210.

<sup>217</sup> Prav tam. 213.

<sup>218</sup> 6. odst. 23. čl. CMR.

zviša odgovornost prevoznika za poškodbe ali izgubo tovora. Vpis vrednosti tovora v tovornem listu nima vpliva na višino odškodnine v primeru zamude pri dostavi.<sup>219</sup>

Druga možnost, ki jo ima na voljo pošiljatelj, s katero se lahko zavaruje v primeru nastanka poškodbe, izgube tovora in tudi prekoračitve časa dostave, je navedba zneska posebnega interesa. Z navedbo zneska posebnega interesa bo ob nastanku škodnega dogodka lahko uveljavljal odškodnino do navedene višine, neodvisno od omejitev, ki jih za višino odškodnine določata 23. in 25. člen CMR. Tudi v tem primeru se mora s prevoznikom o tem sporazumeti in plačati višjo voznino. Določba je nejasna, saj ne pove, kakšni stroški so lahko zajeti v znesku posebnega interesa in kako jih mora upravičenec dokazati. Težava je tudi v tem, ker zavarovalnice pogosto izključijo jamstvo za naveden posebni interes pošiljatelja.<sup>220</sup>

Omejitev višine odškodnine ne pride v poštev, v kolikor je prevoznik ali njegov izpolnitveni pomočnik ravnal z *wilful misconduct*.

## 6.2. ODŠKODNINA V PRIMERU IZGUBE TOVORA

Višina odškodnine se tako v primeru popolne izgube tovora kot v primeru delne izgube tovora računa enako, zato ju bomo na tem mestu obravnavali skupaj.

Pri odškodnini za izgubo govorimo o nekakšnem povračilu vrednosti izgubljenega tovora.<sup>221</sup> Odškodnina se obračuna na podlagi vrednosti, ki jo ima tovor v času in kraju, kjer je prevzet. Določba govori pravzaprav o dveh kriterijih, časovnem in krajevnem kriteriju. Na podlagi teh se določi vrednost tovora. Vrednost tovora se skladno z določbami CMR ugotovi glede na borzno ceno tovora. Če borzne cene ni, se uporabi dnevna tržna cena. V kolikor gre za tovor, ki nima dnevne tržne cene, se za vrednost uporabi običajna tržna vrednost.<sup>222</sup>

Ne glede na vrednost tovora, odškodnina prevoznika ne sme presegati najvišje dovoljene odškodnine. S Protokolom<sup>223</sup> h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga je bila sprejeta določba po kateri odgovornost prevoznika ne sme preseči 8,33 obračunskih enot (SDR)<sup>224</sup> za

---

<sup>219</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 80.

<sup>220</sup> Prav tam. 83.

<sup>221</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 92.

<sup>222</sup> Dicleli (2012) *Liability of the Carrier under the CMR Convention*. 76.

<sup>223</sup> Zakon o ratifikaciji Protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR) (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 14/13).

<sup>224</sup> "Računska enota ... je "posebna pravica vlečenja", kakor jo je določil Mednarodni denarni sklad. Vrednost ... se preračuna v valuto države, v kateri se nahaja sodišče (ki zadevo obravnava), in sicer po vrednosti na dan sodbe ali na dan, za katerega sta se sporazumeli udeleženci spora.

Vrednosti, izražene v posebni pravici vlečenja se preračunajo v državi članici Mednarodnega denarnega sklada (MMF) v domačo valuto na način, ki ga uporablja MMF tisti dan za svoje obračune nakazila. Vrednost domače valute v posebni pravici vlečenja države, ki ni članica MMF, se obračuna na način, uveljavljen v tej državi." glej 7. odst. 23. čl. CMR.



kilogram kosmate teže primanjkljaja.<sup>225</sup> Glede na to, da CMR govori o bruto teži, se upošteva, da se pri računanju odškodnine upošteva tudi embalaža.<sup>226</sup> CMR vsebuje tudi določbe o preračunavanju računске enote za države, ki niso članice Mednarodnega denarnega sklada.<sup>227</sup>

Poleg odškodnine za izgubljeni tovor je prevoznik dolžan povrniti tudi prevozne stroške, ki ne spadajo v višinski okvir omejitve odgovornosti. V primeru, da voznina še ni bila plačana, prevoznik do nje ni upravičen.<sup>228</sup>

Za primer delne izgube tovora veljajo enake določbe kot za popolno izgubo tovora. Razlika je le v tem, da je višina odškodnine sorazmerna izgubljenemu tovoru. V primeru delne izgube tovora je prevoznik dolžan povrniti stroške, ki so sorazmerne izgubljenemu tovoru. V kolikor voznina še ni bila plačana, je upravičen zgolj do voznine v sorazmernem znesku z izgubo.

### 6.3. ODŠKODNINA ZA ZAMUDO PRI IZROČITVI

Upravičenec mora najprej dokazati, da mu je nastala škoda. Poleg nastale škode, je potrebno izkazati tudi vzročno zvezo med zamudo in nastalo škodo. Drugače kot v primeru zamude ali izgube tovora, se kot škoda v primeru zamude pri dostavi upošteva kakršnakoli posledično nastala škoda, tudi abstraktna škoda (izgubljeni dobiček, ekonomska škoda in druge posledice).<sup>229</sup> Jasno je, da v kolikor upravičencu uspe izkazati izgubo ekonomskega dobička, lahko pridemo do precej enormnih zneskov, ki predstavljajo za prevoznika ogromno finančno breme. Prav zato je višina odškodnine prevoznika za zamudo pri dostavi omejena drugače kot pri izgubi tovora.

V primeru, da upravičencu uspe dokazati nastalo škodo zaradi zamude, je prevoznik dolžan plačati odškodnino, ki pa ne sme presežati višine voznine.<sup>230</sup>

### 6.4. ODŠKODNINA ZA POŠKODBO TOVORA

Zaradi poškodbe pride do zmanjšanja vrednosti tovora. Odškodnina, ki jo mora plačati prevoznik predstavlja znesek, za katerega je zmanjšana vrednost tovora. Vrednost se obračuna skladno z določbami, ki veljajo v primeru izgube tovora.<sup>231</sup> Pri računanju odškodnine je potrebno najprej ugotoviti vrednost, ki jo je imel tovor v trenutku in kraju, kjer je bil prevzet ter vrednosti, ki

---

<sup>225</sup> Pred sprejetjem Protokola je bila najvišja odškodnina določena drugače. Odškodnina ni smela presežati 25 (posebnih) frankov za kilogram bruto teže izgubljenega tovora. Glej Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 93.

<sup>226</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 94.

<sup>227</sup> 7.-9. odst. 23. čl. CMR.

<sup>228</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 95.

<sup>229</sup> Spijker (2009) *Carrier's Liability for Delay under the Carriage of Goods by Road Convention*.

<sup>230</sup> 5. odst. 23. čl. CMR.

<sup>231</sup> 25. člen CMR.

jo je imel tovor v trenutku in kraju, kamor je bil dostavljen. V namembnem kraju se ugotavlja stopnja zmanjšane vrednosti tovora (v odstotkih).<sup>232</sup> Zmanjšanje vrednosti tovora tako predstavlja razlika med vrednostjo ob prevzemu in vrednostjo ob dostavi.

Pri računanju odškodnine je pomembno, da se v primeru, ko je poškodovan le del tovora, to upošteva pri izračunu. Ker je prevoznik dolžan povrniti tudi prevozne stroške, se le-ti določijo glede na delež poškodovanega tovora. Drugače je, ko poškodba dela tovora pomeni zmanjšanje celotne vrednosti tovora (nenadomestljiv del). Pri določanju višine odškodnine se v takšnem primeru upošteva celotna vrednost tovora in celotni prevozni stroški.<sup>233</sup> V primeru, da je poškodovani del mogoče nadomestiti z rezervnim delom ali s popravilom, se višina odškodnine odmerja glede na vrednost določenega rezervnega dela oziroma glede na vrednost stroškov popravila.<sup>234</sup>

Višina odgovornosti prevoznika je tudi za poškodbe tovora omejena. Sama višina odškodnine v primeru poškodbe celotne pošiljke ne sme preseči zneska, ki ga je treba plačati za popolno izgubo. Če prevoznik izplača odškodnino za delno poškodbo tovora, le-ta ne sme presegati zneska, ki ga je potrebno plačati v primeru, da bi bil ta del tovora izgubljen.<sup>235</sup>

---

<sup>232</sup> Šker, Selan Voglar, Simoniti (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. 81-82.

<sup>233</sup> Prav tam.

<sup>234</sup> Pivka (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. 97.

<sup>235</sup> 2. odst. 25. čl. CMR.

## 7 SKLEP

S sklenitvijo prevozne pogodbe stranki poleg pogodbenih obveznosti prevzameta tudi obveznosti kot so določene s CMR. Na podlagi CMR je določena odgovornost prevoznika za nastalo poškodbo ali izgubo tovora med prevozom ter za zamudo pri izročitvi. Izrednega pomena je, da se zavedamo, kdaj nastopi časovni okvir odgovornosti prevoznika. V opredeljenem časovnem okviru je odgovornost za škodni dogodek namreč na strani prevoznika. Časovni okvir traja od prevzema tovora v prevzemnem kraju do namembnega kraja, kjer prevoznik tovor da na razpolago prejemniku. Prevoznik ima na voljo različne splošne in posebne privilegirane oprostilne razloge, na podlagi katerih lahko izključi ali omeji svojo odgovornost. Pri splošnih oprostilnih razlogih je potrebno izkazati obstoj vzročne zveze med nastalim škodnim dogodkom in razlogom, ki izključuje odgovornost prevoznika. Pri posebnih privilegiranih oprostilnih razlogih zadošča izkaz možnosti obstoja vzročne zveze med okoliščino, na katero se prevoznik sklicuje in škodnim dogodkom. Nasprotna stranka ima možnost dokazovati, da škodni dogodek ni nastal zaradi okoliščin, na katere se sklicuje prevoznik. Če bi prevoznik v primeru, ko mu ne uspe izključiti svoje odgovornosti, odgovarjal po pravilih splošnega odškodninskega prava, kjer mora povzročitelj povrniti vso nastalo škodo, bi bilo tveganje opravljanja dejavnosti transporta nedvomno preveliko, za še tako dobro situirane gospodarske družbe. CMR tako nudi varstvo prevozniku predvsem v primerih, ko ne more izključiti svoje odgovornosti, saj določa omejitve višine odgovornosti. Poleg tega CMR določa tudi kakšno obliko škode, se lahko upošteva v okviru nastale škode. Za izgubljeni dobiček prevoznik odgovarja zgolj v primeru nastanka škode zaradi posledic zamude pri izročitvi. V primerih izgube ali poškodbe tovora se izgubljeni dobiček upravičencu namreč ne povrne. Poleg odškodnine, ki se izračuna skladno z določbami CMR, je prevoznik v primeru izgube ali poškodbe tovora upravičencu dolžan povrniti tudi (sorazmerne) stroške prevoza. Med stroške prevoza se štejejo vsi stroški, ki sploh ne bi nastali, če prevoza ne bi bilo (voznina, carina, špediterski, carinski in administrativni stroški).

Čeprav je bil prvotni namen CMR poenotiti temeljne prvine prevozne pogodbe, menim, da jim to ni povsem uspelo. Nedvomno je tovorni list prinesel veliko olajšanje pri dokazovanju določenih dejstev prevozne pogodbe. Prav tako je omejitev višine odgovornosti prinesla določeno varstvo prevoznikom. Menim, da je še precej možnosti za poenotenje. Glede na to, da sta verodostojni različici zgolj v francoskem in angleškem jeziku in da morajo sodišča določbe tolmačiti na podlagi teh dveh različic, same določbe CMR niso dovolj. Že zgolj na podlagi tega, da je ena jezikovna različica bližje anglosaškemu pravu, druga pa kontinentalnemu pravu, lahko rečemo, da verziji ne vsebujeta identičnih pravnih institutov. Vsako nacionalno pravo je drugačno in ima drugačne pravne institute, ki ne morejo povsem ustrezati pravnim institutom v angleškem ali francoskem jeziku. Določene pravne institute (kot je *wilful misconduct*), ki so nacionalnem pravu tuji, je tudi izredno

težko razlagati v skladu z nacionalnim pravom. Tudi vpogled v sodno prakso, nam da vedeti, da se odločitve nacionalnih sodišč močno razlikujejo, čeprav sodniki sodijo na podlagi istega pravnega vira, tj. CMR.

Zaenkrat ne kaže, da bi se v prihodnosti zmanjšalo število cestnih prevozov tovora. Zato menim, da bi bilo potrebno sprejeti smernice, ki bi omogočile poenotenje sodne prakse v primerih odločanja na podlagi CMR. Z razvojem tehnologije bo v nekaj desetletjih nedvomno prišlo tudi do avtonomnih vozil na naših cestah. Prav gotovo bo tudi temu potrebno posvetiti še precej pozornosti, saj menim, da CMR, takšna kot je sedaj, ne bo zadosten pravni vir za urejanje razmerij med strankami prevozne pogodbe. Vendar je to vsekakor že preveč daljnosežen pogled.

## 8. VIRI

### 8.1. Pravni predpisi

1. Obligacijski zakonik (OZ-UPB1), Uradni list RS, št. 97/07, 64/16 – odl. US in 20/18.
2. Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), Uradni list RS, št. 126/03, 102/07 in 49/11.
3. Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR), Ženeva 1956, Uradni list FLRJ – MP, št. 11-185/58.
4. Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage (CVR), Ženeva, 1973, Uradni list SFRJ – MP, št. 8-62/77.
5. Konvencija o cestnem prometu, Dunaj 1968, Uradni list SFRJ – MP, št. 6-46/78.
6. Zakon o ratifikaciji Protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR), Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 14/13.
7. Zakon o ratifikaciji Dodatnega protokola h Konvenciji o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR) v zvezi z elektronskim tovornim listom (MDPMPCPB), Uradni list RS, št. 29/17.
8. Akt o notifikaciji nasledstva glede konvencij Organizacije združenih narodov in konvencij, sprejetih v Mednarodni agenciji za atomsko energijo, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 9/92, 9/93, 5/99, 9/08, 13/11, 9/13 in 5/17.

### 8.2. Knjige

9. Carr, Indira, Stone, Peter (2010) *International Trade Law* (4. izdaja). London: Taylor & Francis.
10. Cigoj, Stojan (1987) *Transportno pravo – Sinteza pravil cestnega, železniškega, pomorskega in notranjega plovbnega ter letalskega prava*. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije.
11. Clarke, Malcolm (2014) *International Carriage of Goods by Road: CMR* (6. izdaja). London: Taylor & Francis.
12. Hill, Donald James (2014) *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road* (3. izdaja). London: Informa Law from Routledge.
13. Kovač, Matjaž (2007) *Prevozne pogodbe*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.
14. Kranjc, Vesna (2006) *Transportno pravo*. Maribor: Pravna fakulteta Univerze v Mariboru.
15. Pavliha, Marko, Vlačič, Patrick, Kos, Martina (2004) *ZPPCP-1 z uvodnimi pojasnili*. Ljubljana: GV založba.
16. Pavliha, Marko, Vlačič, Patrick, Oblak, Karla (2017) *Prevozno pravo*. Ljubljana: GV založba.

17. Pivka, Hilda Marija (1982) *Odgovornost prevoznika iz pogodbe o prevozu stvari po cestah*. Ljubljana : Center za samoupravno dejavnost.
18. Šker, Tristan, Selan Voglar, Margita, Simoniti, Sergej (2005) *Konvencija CMR s komentarjem*. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje.
19. Vlačič, Patrick (2007) *Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.

### 8.3. Članki

20. Brus, Marko (2018) Podjemna pogodba po Obligacijskem zakoniku. *Odvetnik XX*, št. 2 (85) 30-33.
21. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2014), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (2. del). *Transport & logistika XIV*, št. 11. 32-33.
22. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2014), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (3. del). *Transport & logistika XIV*, št. 12. 52-53.
23. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (4. del). *Transport & logistika XV*, št. 1-2. 46-47.
24. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (5. del). *Transport & logistika XV*, št. 3. 46-47.
25. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (6. del). *Transport & logistika XV*, št. 4. 50-51.
26. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (7. del). *Transport & logistika XV*, št. 5. 54-55.
27. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (8. del). *Transport & logistika XV*, št. 6. 48-49.
28. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (9. del). *Transport & logistika XV*, št. 7-8. 58-59.
29. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (10. del). *Transport & logistika XV*, št. 9. 52-53.
30. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (12. del). *Transport & logistika XV*, št. 11. 58-59.
31. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2015), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (13. del). *Transport & logistika XV*, št. 12. 58-59.
32. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (14. del). *Transport & logistika XVI*, št. 1-2. 60-61.

33. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (15. del). *Transport & logistika XVI*, št. 3. 52-53.
34. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (16. del). *Transport & logistika XVI*, št. 4. 56-57.
35. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (17. del). *Transport & logistika XVI*, št. 5. 60-61.
36. Hasenhütl, Herbert, Jungmann, Karl, Tuma, Otmar J. (2016), CMR odgovornost in CMR zavarovanje (19. del). *Transport & logistika XVI*, št. 9. 60-61.
37. Kovač, Matjaž (2018) Omejitev odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora. *Pravna praksa XXXVII*, številka 6. 9-11.

#### 8.4. Sodna praksa

38. VSRS sodba III Ips 65/92 z dne 11.02.1993.
39. VSRS sodba III Ips 72/2013 z dne 09.12.2014.
40. VSL sodba I Cpg 1035/98 z dne 31.03.1999.
41. VSL sklep I Cpg 364/2009 z dne 01.07.2009.
42. VSL sodba I Cpg 1123/2009 z dne 03.03.2010.
43. VSM sodba I Cpg 235/2010 z dne 25.11.2010.
44. VSL sodba I Cpg 514/2010 z dne 08.09.2010.
45. VSL sodba I Cpg 1263/2010 z dne 20.01.2011.
46. VSL sodba II Cpg 388/2011 z dne 30.05.2011.
47. VSL sodba I Cpg 1270/2012 z dne 28.01.2014.
48. VSL sodba I Cpg 170/2016 z dne 01.02.2017.
49. VSL sodba II Cpg 367/2016 z dne 27.06.2016.
50. ECLI:NL:GHARL:2016:5041, z dne 21.6.2016. Dostopno na:  
<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:GHARL:2016:5041>
51. Gallia Trasporti v. GMC International Trade Srl. (3867/99 del Tribunale di CATANIA).  
Dostopno na: <http://www.idit.asso.fr/documents/40948.pdf?num=40948>
52. OGH 5Ob719/80. Dostopno na:  
[https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJR\\_19810210\\_OGH0002\\_0050OB00719\\_800000\\_0\\_001/JJR\\_19810210\\_OGH0002\\_0050OB00719\\_8000000\\_001.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJR_19810210_OGH0002_0050OB00719_800000_0_001/JJR_19810210_OGH0002_0050OB00719_8000000_001.pdf)
53. OGH 3Ob312/06t. Dostopno na:  
[https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT\\_20061130\\_OGH0002\\_0030OB00132\\_06T000\\_0\\_000/JJT\\_20061130\\_OGH0002\\_0030OB00132\\_06T0000\\_000.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20061130_OGH0002_0030OB00132_06T000_0_000/JJT_20061130_OGH0002_0030OB00132_06T0000_000.pdf)

54. OGH 5Ob666/77. Dostopno na:

[https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJR\\_19771122\\_OGH0002\\_0050OB00666\\_770000\\_0\\_001/JJR\\_19771122\\_OGH0002\\_0050OB00666\\_7700000\\_001.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJR_19771122_OGH0002_0050OB00666_770000_0_001/JJR_19771122_OGH0002_0050OB00666_7700000_001.pdf)

#### 8.5. Internetni viri

55. Comas Mir, Jaume, *The Scope of art. 29 CMR Convention in Spain*, URL:

[https://www.uitgeverijparis.nl/documenten/cmr\\_60\\_papers/paper\\_comas.pdf](https://www.uitgeverijparis.nl/documenten/cmr_60_papers/paper_comas.pdf) (11.3.2018)

56. Jung, Christian (1997) *CMR: Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law*, URL:

<http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/II-1-0148.pdf> (11.3.2018)

57. Komonen, Matti, Ljungberg, Herman (2013) *Supreme Court sets precedent on CMR carrier's liability for loading*, URL: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Finland/Hammarstrm-Puhakka-Partners-Attorneys-Ltd/Supreme-Court-sets-precedent-on-CMR-carriers-liability-for-loading?redir=1> (11.3.2018)

58. Spijker, Annemieke (2009) *Carrier's Liability for Delay under the Carriage of Goods by Road Convention*, URL: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Netherlands/AKD-Prinsen-Van-Wijmen/Carriers-Liability-for-Delay-under-the-Carriage-of-Goods-by-Road-Convention?redir=1> (10.3.2018)

59. Spijker, Annemieke, (2015) *Roadblocks: who foots the bill for cargo loss or damage in the event of delay?*, URL: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Netherlands/AKD/Roadblocks-who-foots-the-bill-for-cargo-loss-or-damage-in-the-event-of-delay?redir=1> (10.3.2018)

60. Spijker, Annemieke, van Dijk, Rutger (2016) *Liability of CMR carriers in addition to liability under CMR Convention*, URL: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Netherlands/AKD/Liability-of-CMR-carriers-in-addition-to-liability-under-CMR-Convention?redir=1> (10.3.2018)

61. Utku Dicleli, Sedat (2012) *Liability of the Carrier under the CMR Convention*, URL: [http://www.goksusafiisik.av.tr/Articletter/2012\\_Summer/GSI\\_Articletter\\_2012\\_Summer\\_Article5.pdf](http://www.goksusafiisik.av.tr/Articletter/2012_Summer/GSI_Articletter_2012_Summer_Article5.pdf) (11.3.2018)

62. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), URL: <https://www.unidroit.org/instruments/transport/cmr-convention> (1.12.2017)

63. Legal instruments in the field of transport, URL: [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_25\\_OLIRT\\_CMR.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMR.html) (1.12.2017)

64. UN Transport Agreements and Conventions, URL: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-25.html> (1.12.2017)