

Univerza v Ljubljani

Pravna fakulteta

# ZAVAROVANJE TRANSPORTA V ZAKONODAJI REPUBLIKE SLOVENIJE

(magistrsko diplomsko delo)

Avtor: Gregor Novljan

Mentor: Doc. dr. Gregor Dugar

Ljubljana, april 2019

*To delo posvečam moji izbranki Ingrid,  
očetu Darku, mami Majdi, bratu Andreju, sestri Anji  
in vsem, ki se jim na takšen ali drugačen način  
lahko iskreno zahvalim za izkazano podporo.*

## Kazalo vsebine

1. UVOD .....	7
2. RAZVOJ IN POJEM .....	8
2.1. Transportno pravo v zgodovini .....	8
2.2. Opredelitev pojma transport .....	10
2.2.1. Transportno pravo .....	10
2.2.2. Logistično in špedicijsko pravo .....	11
2.2.3. S prevoznim pravom povezane dejavnosti .....	12
2.3. Sestavni deli transporta .....	12
2.3.1. Prevozna pot in prevozni rok .....	13
2.3.2. Prevozna sredstva .....	14
2.3.3. Blago, tovor, pošiljka .....	15
2.3.4. Tovorni list .....	16
2.3.5. Voznina .....	17
3. PRAVNA UREDITEV TRANSPORTNEGA PRAVA .....	18
3.1. Zakonodaja Republike Slovenije .....	18
3.1.1. Upravno pravo .....	18
3.1.2. Civilno in gospodarsko pravo .....	18
3.1.3. Kazensko pravo .....	20
3.2. Pravo Evropske unije .....	20
3.3. Mednarodno pravo avtonomnih organizacij .....	21
4. TRANSPORTNO ZAVAROVANJE PRI PREVOZU BLAGA .....	22
4.1. Splošno o zavarovalnem pravu .....	22
4.1.1. Razvrstitev transportnih zavarovanj .....	23
4.1.2. Značilnosti zavarovalne pogodbe .....	24
4.1.3. Zavarovalni interes .....	26
4.2. Riziko .....	26
4.2.1. Pojem .....	26
4.2.2. Vrste rizikov .....	27
4.3. Omejitev prevoznikove odškodninske odgovornosti .....	28
5. PREHOD NEVARNOSTI .....	29
5.1. Ureditev po OZ .....	30
5.2. Prevozne klavzule Incoterms .....	31
5.2.1. Smisel obstoja .....	31
6. TRANSPORTNA RAZMERTJA PRI PREVOZU BLAGA .....	33
6.1. Prevozne pogodbe .....	33
6.1.1. Pogodba o prevozu stvari .....	33

6.1.2. Pogodba o multimodalnem prevozu blaga .....	34
6.1.3. Špedicijska pogodba .....	35
6.1.4. Logistična pogodba.....	37
6.2. Odškodninska odgovornost.....	38
6.2.1. Pogodba o prevozu stvari.....	38
6.2.2. Pogodba o multimodalnem prevozu blaga .....	39
6.2.3. Špedicijska pogodba .....	40
6.2.4. Logistična pogodba.....	40
7. ZAKLJUČEK .....	41
8. SEZNAM LITERATURE IN VIROV .....	44
8.1. Literatura .....	44
8.2. Strokovni članki .....	44
8.3. Pravni viri .....	45
8.3. Sodna praksa.....	46
8.4. Spletni viri .....	46

## **POVZETEK**

Ključne besede: transport, prometno pravo, prevozno sredstvo, transportno kargo zavarovanje, riziko, prehod nevarnosti, klavzule Incoterms, pogodba o prevozu blaga, špedicijska pogodba, logistična pogodba, odškodninska odgovornost

Transportno ali prevozno pravo (transportation law) je gospodarskoppravna podpanoga, ki zajema pogodbeno razmerja v zvezi s prevozom tovora, oseb in njihove prtljage ter posle, ki so povezani s prevozom. Pojem prevoznega prava in s tem prevozne pogodbe je ožji od špedicije, saj predstavlja le eno izmed potrebnih dejanj, ki jih špedicija zajema. Po drugi strani pa je špedicija pojmovno sestavni del logistike. Multimodalni prevoz je prevoz, pri katerem sodelujeta najmanj dve raznovrstni prevozni sredstvi, za katerega velja enotni režim odgovornosti organizatorja prevoza blaga na temelju ene pogodbe, in je v tem pogledu podobna špedicijski pogodbi. Prevozno sredstvo je naprava, namenjena prevozu ljudi in tovora. S transportnim zavarovanjem se zavarujejo interesi, ki utegnejo biti ogroženi zaradi rizikov med prevozom blaga. Vrednost blaga in prevoznih sredstev je pogosto zelo visoka, zato je vloga zavarovalnice še posebej izrazita. Daljši kot je čas med sklenitvijo in izpolnitvijo pogodbe, večja je možnost zunanjih vplivov na blago. Splošno pravilo predvideva prehod nevarnosti za naključno uničenje, izgubo ali poškodovanje z obligacijskoppravno izročitvijo, vendar je dispozitivne narave. Bistveni sestavini, brez katerih prevozna pogodba ne more obstajati, sta prevoz določene vrste in količine tovora po določeni prevozni poti in plačilo voznine. Okrog njiju se gradijo še ostala pogodbeno razmerja, namen katerih je celostno zagotoviti premik blaga. Vsak tip pogodbe, na podlagi katere se zagotovi premik blaga, predvideva poseben režim odgovornosti.

## **ABSTRACT**

Key words: transport, traffic law, means of transport, transport cargo insurance, risk, risk transfer, Incoterms clauses, contract of carriage of goods, freight forwarding contract, logistic contract, liability for damages

Transportation law is a commercial law subbranch covering contractual relations concerning the carriage of cargo, persons and their luggage, and also transport related operations. The concept of transportation law and consequently the contract of carriage of goods is narrower than the concept of freight forwarding, as it represents only one of the necessary actions that the freight forwarding covers. On the other hand, freight forwarding is a conceptual component of logistics. Multimodal transport is a transport operation involving at least two different means of transport, which is subjected to a single liability regime for the organizer of the transport of goods on the basis of one contract and is, in that respect, similar to freight forwarding contract. A mean of transport is a device designed to carry people and cargo. Transport insurance protects interests that may be endangered by the risks regarding the transportation of goods. The value of goods and means of transport is often very high, therefore the role of the insurance companies is particularly pronounced. The longer the time window between the conclusion and the completion of the contract, the greater the possibility of occurrence of the external effects on the goods. The general rule provides for the transfer of danger with the obligation to deliver, but it is dispositive. The essential components, without which the contract of carriage cannot exist, are the transport of a certain type and quantity of cargo over a specified route and the payment of fare. Other contractual relationships are built around them, the purpose of which is to ensure the movement of goods. Each type of contract, on the basis of which the movement of goods is provided, provides for a specific liability regime.

## 1. UVOD

Navdih za izbiro naslova za zaključno magistrsko delo izhaja iz moje želje po poznavanju transportnega prava, za katerega menim, da je eno izmed ključnih elementov produkcijskega gospodarstva, tako v lokalnem in regionalnem, kot tudi v globalnem smislu. Ker je proizvodni proces večinoma organiziran večstopenjsko (od faze pridobivanja osnovnih surovin do dokončanih izdelkov, primernih za uporabo končnih potrošnikov), je transportno pravo ključnega pomena pri zagotavljanju pretoka blaga med posameznimi proizvodnimi procesi, predvsem z vidika prenosa lastninske pravice in pravic do uporabe blaga, poleg tega pa ustvarja občutek varnosti pri udeležencih transporta glede zagotovitve izpolnitve obveznosti. Na tej točki je transportno pravo, poleg splošnega dela civilnega (predvsem obligacijskega) prava, zelo pomembno, saj bi bilo, tako kot vsako drugo pravno področje brez pomena, če do kršitev (naklepnih, malomarnih in naključnih) obveznosti ne bi prihajalo ob dejanskem izvrševanju pogodbenih določil.

Zavarovanje transporta je opredeljeno kot specifična skupina zavarovanj, ki obsega zavarovanje prevoznih sredstev, zavarovanje blaga med prevozom, zavarovanje pred odgovornostjo za škodo, ki jo prevozniki povzročijo tretjim osebam in zavarovanje drugih, s prevozom povezanih interesov<sup>1</sup>.

Z besedno zvezo *zavarovanje transporta* mislim na zavarovanje v smislu zagotavljanja izpolnitve pogodbe, predmet katere je prevoz kot storitev, ki jo ponuja gospodarski subjekt. Če se prevoznik želi udeležati na trgu, mora pred uporabo prevoznih sredstev v prometu ob registraciji skleniti obvezna zavarovanja. Predpiše jih država, saj s tem zagotavlja minimalno splošno varnost v prometu. Glede na dejstvo, da znotraj Republike Slovenije zaradi njenih zemljepisnih značilnosti večina tovornega prometa poteka po cestnem prometu, na določenih točkah omenjam zgoj v tovrstno pravno ureditev. S cestnim in železniškim prometom se srečujemo vsakodnevno, letalsko in pomorsko pravo pa sta nam zaradi narave teh načinov prevoza, specifičnosti pravil in izrazitejšega mednarodnega elementa po večini manj intuitivna.

Jedro magistrske naloge sestavlja pet poglavij. V prvem izmed teh poglavij je predstavljen zgodovinski razvoj temeljnih institutov, na katerih stoji današnje transportno pravo, poleg tega pa tudi pomen posameznih pojmov oziroma komponent transporta z uporabo jezikovne razlage. Sledi poglavje o domači in mednarodni pravni ureditvi, ki se lahko in se v določeni meri celo mora uporabljati v Republiki Sloveniji. Naslednje poglavje prikazuje shemo zavarovanj, ki se uporablja ob prevozu blaga, skupaj z nevarnostmi, ki utegnejo ogroziti prevoz, smiselno pa ga dopolnjuje sledeče poglavje, ki govori o prehodu nevarnosti naključnega uničenja ali poškodovanja s prodajalca na prejemnika. Zadnje

---

<sup>1</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

poglavje vsebinskega dela obravnava vrste pogodb, s katerimi se lahko zagotovi prevoz blaga in odškodninsko odgovornost za tistega, ki z izbrano pogodbo v podjem vzame prevoz blaga.

Namen magistrskega dela je celovita predstavitev pravnih razmerij, ki se prepletajo okoli na videz preprostega prevoza blaga, in tem prikazati kompleksnost transportnega prava ob preučevanju teorije in pravnih pravil, podkrepljenih s sodno prakso.

## 2. RAZVOJ IN POJEM

### 2.1. *Transportno pravo v zgodovini*

Mobilnost je inherentna lastnost živalskega kraljestva. To velja tudi za človeka, ki so ga k izvajanju te aktivnosti motivirali različni cilji, kot so prehrana, iskanje ugodnega podnebja za naselitev ali blagovna menjava v duhu tržnega gospodarstva. Predvsem slednja je bila ključna za tehnološki napredek civilizacij, saj se je preko trgovskih poti, na stičišču katerih so trčile različne kulture, poleg blaga prenašalo tudi znanje.

Najstarejši znan način transporta je prevoz po vodni površini s t.i. drevaki ali deblaki, konje so začeli uporabljati šele, ko se je človek priučil večine udomačevanja živali, izum kolesa in s tem prvih vozov pa se je zgodil razmeroma pozno – okoli leta 3500 pred našim štetjem. Prva parna lokomotiva se je pojavila v dvajsetih letih 19. stoletja, prvi uspešen polet z letalom pa se je zgodil v začetku 20. stoletja.<sup>2</sup>

Zaradi primitivne tehnologije v preteklosti so bile prevozne odprave pogosto tarča nevarnosti načrtovanih ropov, zased ali neukrotljivih naravnih pojavov, kar je privedlo do potrebe po pravnem urejanju tovrstnih položajev. Zavarovanje za takšne primere sega v čas visokih civilizacij, kjer so se lastniki trgovskih prevoznih sredstev, kadar je šlo za transport vrednejšega blaga, dogovorili, da za utrpljeno škodo odgovarjajo vzajemno, kar pomeni, da se je med udeležence porazdelila po enakih delih. To je hkrati izvor enega temeljnih načel zavarovalništva, t.j. načelo vzajemnosti.<sup>3,4</sup>

Obdobje uporabe rimskega prava velja za najbolj razvit zgodovinski pravni sistem, saj je poleg glavnih pravnih panog dosledno razvil tudi pojme in institute, kot so odgovornost za škodo, nevarnost naključnega uničenja ter trenutek prehoda tveganja glede uničenja ali poškodovanja predmeta pogodbe s prenosnika na prevzemnika. Pravni posel, ki so ga sklenili za prevoz blaga, se imenuje *locatio conductio operis* (podjemna pogodba). Nevarnost naključnega uničenja je podjemnik nosil do prevzema opravljenega dela.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> <https://www.lelandwest.com/planes-trains-automobiles-the-history-of-transportation.cfm> (22.2.2019)

<sup>3</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

<sup>4</sup> I. Jakomin, Zavarovanje transportnih rizikov, v: Svetovalec - priloga Gospodarskega Vestnika, številka 39 (1996), str. 87

<sup>5</sup> J. Kranjc, Rimsko pravo (2017), str. 655 in nasl.

Ilustrativen Gajev primer o prevozu stebra govori o krivdni odgovornosti tistega, ki je prevzel prevoz stebra (tudi za delo njegovih podjemnikov), če se je ta poškodoval ob premikanju (nakladanju ali razkladanju). Vendar pa je krivda izključena, če je tisti, ki je prevzel prevoz, storil vse, kar bi upošteval tudi najskrbnejši človek.<sup>6</sup> Na ta način je bil podjemnik razbremenjen, če je ravnal skladno z vsemi zahtevami, ki so jih od njega terjala obrtniškapravila, saj je na ta način zagotovil varno izvedbo obveznosti in mu za spodrseljaj ni bilo moč očitati niti najmanjše krivde. Nevarnosti naključnega uničenja zaradi višje sile ali uničenja ob izpolnjenih zahtevanih merilih skrbnosti tako ni bilo mogoče prevaliti na prevoznika.

Rimski imperij je veljal za pomorsko velesilo; zaradi ozemeljske prostranosti se je bistven del transporta izvajal po morju. Ladjar (lastnik ladje) je bil podvržen objektivni odgovornosti za obveznosti, ki jih je prevzel kapitan njegove ladje v zvezi z opravljanjem njegovega dela.<sup>7</sup> Zanimiv je tudi institut pomorskega posojila, kjer si je trgovec izposodil denar za prevoz in nakup blaga v prekomorskih krajih, denar pa je moral vrniti le, če se je ladja uspešno vrnila. Tveganje za nevarnosti je prevzel posojilodajalec, saj trgovcu denarja ob nastanku škodnega primera ni treba vrniti.<sup>8</sup> Zaradi nepredvidljivosti morja je prihajalo do ogrožanja varnosti ladje in posadke, zato so na temelju zakona *lex Rhodia de iactu* udeleženci, ko je prišlo do havarije, ki pomeni poškodbo ladje med plovbo, lahko zmetali tovor ali del tovara z ladje, da bi jo rešili pred potopom. V tem primeru se je škoda, če je ladja po vremenski nevšečnosti priplula na varno, porazdelila sorazmerno med vse udeležence, ki so povezani s to plovbo (lastniki tovara, ladje, potniki). Zakon je omogočal tudi pravno varstvo z direktno tožbo proti kapitanu, ta pa je imel regresne zahteve proti ostalim udeležencem.<sup>9</sup>

Srednji vek je prinesel kulturno in tehnološko nazadovanje. V italijanskih obmorskih mestih so se pojavljale oblike financiranja pomorske trgovine.<sup>10</sup> Na ta način se je v pomorstvo vlagalo veliko kapitala, kar je pripomoglo k ponovnemu vzponu prevozne dejavnosti s kolonizacijo na koncu 15. stoletja. Podlaga takratnih civilnih zakonikov evropskih držav je bilo recipirano rimsko pravo.

Kot naslednje, tudi z vidika transportnega prava zanimivo politično zgodovinsko obdobje velja izpostaviti proces nastajanja evropske ideje in s tem Evropske unije (EU).<sup>11</sup> Za zunanjepolitično sodelovanje so bile razmere še preobčutljive, zato so se države povezovale prek gospodarstva. Tako je leta 1957 nastala Pogodba o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti.<sup>12</sup> Leta 1987 je stopil v veljavo Enotni evropski akt, ki je prinesel najpomembnejšo spremembo: cilj, da se vzpostavi notranji trg, ki pomeni območje brez notranjih meja, na katerem je zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in

---

<sup>6</sup> J. Kranjc, *Rimsko pravo* (2017), str. 526

<sup>7</sup> Prav tam, str. 575

<sup>8</sup> Prav tam, str. 604

<sup>9</sup> Prav tam, str. 658 in nasl.

<sup>10</sup> I. Jakomin, *Zavarovanje transportnih rizikov*, v: *Svetovalec - priloga Gospodarskega Vestnika*, številka 39 (1996), str. 87

<sup>11</sup> V. Trstenjak, M. Brkan, *Pravo EU* (2012), str. 71

<sup>12</sup> Prav tam, str. 73

kapitala, s tem pa tudi harmonizacijo davčnega prava za potrebe izvajanja svoboščin ter odstanitev fizičnih ovir za svobodno gibanje, kot so carinske kontrole in kontrole potnih listov, kar je bilo za gospodarsko pravo in s tem tudi transportno pravo ključnega pomena. Maastrichtska pogodba je prinesla vzpostavitev ekonomske in monetarne unije s skupno denarno valuto evro.<sup>13</sup>

## **2.2. Opredelitev pojma transport**

Pri iskanju pomena besede ali besedila je že pojmovno neizbežna uporaba metode jezikovne razlage določenega teksta, sestavljenega iz jezikovnih znakov. Je prva faza, s katero odkrijemo možni besedni pomen.<sup>14</sup> Beseda *transport* izvira iz latinščine (*transportare*) in pomeni *nesti čez*.<sup>15</sup> Sopomenka v slovenskem jeziku je *prevoz*, t.j. z vozilom ali prevoznim sredstvom opravljena pot z enega mesta na drugo, pri čemer so prevozna sredstva vsa delovna sredstva, namenjena prevažanju ljudi ali stvari – plovila, zrakoplovi, vlaki in cestna vozila. Aktivnost opravljanja transporta je transportna dejavnost ali prevoznništvo.<sup>16</sup>

Beseda *transport*, *prevoz* in z njima povezane izpeljanke so na podlagi jezikovne razlage in etimologije sinonima. Ker gre za mednarodno dejavnost ni presenetljivo, da se je tujka *transport* globoko vkoreninila v uporabo v praksi, saj se na ta način bistveno lajša internacionalno jezikovno (spo)razumevanje.

### **2.2.1. Transportno pravo**

Transportno ali prevozno pravo (*transportation law*) je po mnenju teorije gospodarskoppravna podpanoga, ki zajema pogodbeno razmerja v zvezi s prevozom tovora, oseb in njihove prtljage ter posle, ki so povezani s prevozom (zavarovanje, špedicija, carinjenje). Ker prevoz poteka po prometnih poteh, ki jih ureja prometno pravo (*traffic law*), vsebuje tudi predpise javnopravne narave. Tradicionalno se deli glede na načine prevoza, s katerimi se opravlja prevoz tovora ali oseb, torej na pomorsko, rečno, letalsko, železniško, cestno in multimodalno, če je v transport vključenih več načinov prevoza. Pravila je tej raznolikosti potrebno prilagoditi zaradi specifik, ki so lastne vsakemu izmed njih.<sup>17</sup>

Prometno pravo pa po drugi strani zajema tudi prenos obvestil po pošti, telekomunikacije in prenos snovi po cevovodih. Znotraj prevoznega prava torej ločimo dva sklopa pravnih pravil: javnopravna pravila vsebujejo določbe, ki zagotavljajo varnost prometa, v katerem prevoz poteka, zasebnopravna pravila pa se nanašajo predvsem na pogodbe in nepogodbeno odškodninsko odgovornost.<sup>18</sup>

---

<sup>13</sup> V. Trstenjak, M. Brkan, *Pravo EU* (2012), str. 74 in nasl.

<sup>14</sup> M. Pavčnik, *Teorija prava* (2015), str. 381 in nasl.

<sup>15</sup> <https://fran.si/193/marko-snoj-slovenski-etimoloski-slovar/4293048/transportrati?FilteredDictionaryIds=193&View=1&Query=transport&referencedHeadword=transp%C8%8F%CC%A3rt> (17.10.2018)

<sup>16</sup> I. Turk, *Temeljni ekonomski pojmovnik* (2009), pod geslom *transport*

<sup>17</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, *Prevozno pravo* (2017), str. 33 in nasl.

<sup>18</sup> Prav tam, str. 33 in nasl.

Kot ugotavlja Pavliha, je "transportno pravo nekakšna zmes civilnega, gospodarskega, delovnega, upravnega, kazenskega in mednarodnega javnega prava", kar mu daje izrazito notranjo medpanožno kakovost, hkrati pa se v njem srečajo različne dejavnosti, kot so strojništvo, mehanika, navigatorstvo, računalništvo, zavarovalništvo in podobno.<sup>19</sup> Posamezno vejo prevoza ureja preko mednarodnih konvencij in notranje zakonodaje na partikularen način, nazor katerega izvira predvsem iz tradicije.<sup>20</sup>

### 2.2.2. Logistično in špedicijsko pravo

Ob povedanem pa ne gre spregledati opredelitve pojma *logistika*. Pomeni zbor med seboj povezanih aktivnosti, ki služijo premikanju surovin ali izdelkov od dobavitelja do naročnika, za premikanje znotraj podjetja in od podjetja do (končnih) odjemalcev znotraj določene oskrbovalne verige. Logistično pravo je pravna panoga v nastajanju. Elementi logističnega sistema so (notranji) transport, skladiščenje, upravljanje zalog, premikanje blaga, informacijska podpora ipd.<sup>21</sup> Logistika postaja vse bolj pomembna, saj gospodarske družbe preprosto sklenejo logistično pogodbo s podjetjem, ki se ukvarja z logistično dejavnostjo. S tem zajamejo razmerja z dobavitelji, skladiščniki ter prevozom in distribucijo. Na ta način se razbremenijo nalog načrtovanja premikanja blaga – gre za out-sourcing.<sup>22</sup> Kot vidimo je transport zgolj eden izmed sestavnih delov v verigi storitev, ki so potrebne za uresničevanje logističnega podjema. Logistika je v tem pogledu nadpomenka transportu.

Pri organiziranju logističnih procesov gre za planiranje, opravljanje in nadzor nad premeščanjem blaga, kjer ključno vlogo igra špedicija. Ta gospodarska dejavnost predstavlja organiziranje logističnih procesov na določenem prostoru v določenem času s ciljem zagotoviti premestitev blaga od pošiljatelja do naročnika na najbolj varen, hiter in ekonomičen način.<sup>23</sup> Glavno vodilo je nepretrgano prehajanje blaga ob čim manjši uporabi skladišč in zato z nižjimi stroški.<sup>24</sup> Izvaja se na podlagi špedicijske pogodbe med špediterjem in naročnikom, pri čemer se špediter odplačno zavezuje, da bo za prevoz določene stvari v svojem imenu na račun naročitelja sklenil prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil vsa za prevoz potrebna dejanja.<sup>25</sup> Špedicijska in prevozna pogodba imata zgolj skupen cilj, t.j. prepeljati blago v namembni kraj. Ni nujno, da se špediter zaveže, da bo prepeljal blago. Zaveže se le, da bo sklenil prevozno in druge pogodbe v zvezi s prevozom, pri čemer ni potrebno, da prevoz opravi sam. Če pa organizator prevoza prevzame obveznost, da bo sam prepeljal blago v določen kraj, se za ta del uporabljajo pravila prevozne pogodbe.<sup>26</sup> Pojem prevoznega prava in s tem prevozne pogodbe je ožji

<sup>19</sup> M. Pavliha, Poenotenje transportnega prava, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (1998), str. 724

<sup>20</sup> S. Simoniti, Pogodba o multimodalnem prevozu blaga, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2000), str. 942

<sup>21</sup> M. Kovač, Podlage za nastanek logističnega prava, v: Pravna praksa, številka 32 (2017), str. 24

<sup>22</sup> P. Vlačič, Logistična pogodba, v: Pravna praksa, št. 6-7 (1.10.2003), str. 1148

<sup>23</sup> M. Kovač, Podlage za nastanek logističnega prava, v: Pravna praksa, številka 32 (2017), str. 24

<sup>24</sup> M. Kovač, Pogodbeni prevoz blaga – logistična ali špediterska pogodba?, v: Pravna praksa, št. 2 (16.4.2010), str. 290

<sup>25</sup> Obligacijski zakonik (OZ), Ur. l. RS, št. 97/07 – uradno prečiščeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631, 851/I. člen

<sup>26</sup> V. Kranjc v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 4. knjiga (2003), str. 645

od špedicije, saj to zopet predstavlja le eno izmed potrebnih dejanj, ki jih slednja predvideva. Ob navedenem je špedicija pojmovno sestavni del logistike.

Če te tri dejavnosti razvrstimo po kriteriju obsega razmerja, najširši sklop predstavlja logistika. Sledi ji špedicija, ki se osredotoča na vsa dejanja, povezana z varnim in časovno ustreznim premikom blaga. Najožji pojem predstavlja transport, pri katerem gre zgolj za odplačno obveznost prevoza kot takega.

### *2.2.3. S prevoznim pravom povezane dejavnosti*

Kot vidimo je za transportno pravo značilna interdisciplinarnost. Nastanek obveznosti prevoza blaga seveda izvira iz obligacijskega prava na podlagi načel dispozitivnosti in avtonomije subjektov. V gospodarski praksi se pogodba o prevozu blaga redko pojavlja sama. Omenjeni prvini obligacijskega prava pogodbenim strankam omogočata, da v pogodbo vključita tudi elemente drugih pogodb oziroma pogodbenih klavzul. S tem mislim predvsem na skladiščno pogodbo, pogodbo o kontroli blaga in storitev in zavarovalno pogodbo za transportno zavarovanje. Vse te pravne posle lahko denimo sklene špediter v okviru špedicijske pogodbe in prav zaradi specializacije dejavnosti v podjetjih, ki ponujajo storitev prevoza blaga, se te vrste pogodb navadno sklepajo kot paket.

Namen zavarovalnega prava je ustvarjanje ekonomske varnosti uporabnikov, izvajalcev in organizatorjev transporta. Večinoma so sklenjena prostovoljno, razen obveznih zavarovanj v prometu, ki jih ob registraciji prevoznih sredstev predvideva upravno pravo in so tudi pogoj za njihovo uporabo. Poznamo več kategorij zavarovanj, in sicer zavarovanja na kopenskem prometu, pomorska zavarovanja, letalska zavarovanja in zavarovanje blaga. Delitev transportnih zavarovanj je potrebna zaradi različnih vrst nevarnosti, ki pretijo posamezni vrsti prevoza. Z osnovno zavarovalno pogodbo se zavarujejo samo proti osnovnim nevarnostim, za posebne nevarnosti pa je potrebno skleniti dopolnilno zavarovanje in tudi plačati temu primerno višjo premijo.<sup>27</sup> Ravno zato se akterji pogosto odločajo za sklepanje osnovnih zavarovanj, saj je optimizacija stroškov ena izmed ključnih strategij poslovanja gospodarskih družb. Po drugi strani pa ima lahko tak kompromis ravno nasproten učinek, ker je vrednost blaga, ki se prevaža, lahko zelo visoka. Zavarovalnica ne krije škode, nastale zaradi nepredvidenega dogodka, za katerega ni bilo sklenjeno ustrezno zavarovanje. To pomeni, da je lahko prevoznikovo nadaljnje poslovanje ogroženo v primeru, da mora izplačati visoko odškodnino, ker je direktno odškodninsko odgovoren sam.

## **2.3. Sestavni deli transporta**

Republika Slovenija je ozemeljsko enotna in nedeljiva država. S svojo geografsko lego v Srednji Evropi ima izvrstno izhodišče za prometne poti po cestah, železniškem sistemu, zračnem prostoru ter dostop do morja, ki ji omogoča povezavo s pomorskimi plovnimi potmi. Suverenost države se razteza na kopno

---

<sup>27</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

ozemlje in teritorialno morje, morsko dno, podzemlje in zračni prostor v obsegu, določenim z državnimi mejami.

### *2.3.1. Prevozna pot in prevozni rok*

Blago je v prevozu od trenutka, ko se začne nalaganje do trenutka, ko je razlaganje opravljeno v namembnem kraju. Prevozna pot je po Zakonu o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1) opredeljena v 52. členu kot dogovorjena pot, po kateri mora prevoznik opraviti prevoz tovora. Če ni dogovorjena, mora prevoz opraviti po poti, ki najbolj ustreza interesom pošiljatelja.<sup>28</sup> Prevozna pot v zračnem prostoru skladno z Zakonom o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu (ZOSRL) pomeni s pogodbo dogovorjeno zračno pot, po kateri je prenesen tovor; če ni dogovorjena, mora prevoz opraviti po običajni poti.<sup>29</sup> Pomorski zakonik (PZ) določa, da je plovna pot pas na morju, ki je dovolj globok in širok, da omogoča varno plovbo ladje.<sup>30</sup> Pri železniškem prometu je prometna pot zaradi narave vrste prevoza rigidnejša in vnaprej omejena glede na predeterminirano infrastrukturo. Prevozna pot je, ne glede na prevozno sredstvo, geografska razdalja, po kateri poteka prevoz blaga med krajem, kjer se blago naloži in pripravi na prevoz (odpremni kraj), in krajem, kjer se blago razloži in izroči naročniku (namembni kraj). Njen potek je določen v pogodbi, subsidiarno pa izhaja tudi iz običajev, pri čemer mora prevoznik ravnati v interesu pošiljatelja – v tem primeru naj bo pot v ustreznem razmerju med pravočasnostjo, varnostjo, in razdaljo. Prevozna pot je skupaj s odpremnim in namembnim krajem cona izvrševanja obveznosti prevoza, v kateri preti nevarnost uničenja ali poškodovanja blaga. Njene lastnosti v času prevoza so lahko bistvenega pomena za ugotavljanje dejanskega stanja škodnega primera.

Prevozni rok je pogodbeno dogovorjen rok, v katerem mora prevoznik opraviti prevoz. Če ni določen, ga mora opraviti v času, ki je glede na vrsto tovora in prevoznega sredstva običajen z ozirom na tip in dolžino poti. Teči začne od poteka nakladalnega časa dalje, domnevno pa poteče ob prejemu obvestila, da je blago prišlo v namembni kraj in je pripravljeno na izročitev.<sup>31</sup> Opredelitev je v bistvenem enaka za vse vrste prevoza s to razliko, da Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (ZPPŽP) loči še med nakladalnim, izročilnim in odvoznim rokom.<sup>32</sup> Določen rok je pomemben za ugotavljanje upnikove ali dolžnikove zamude. Pravočasnost dostave je pri organizaciji proizvodnih procesov zaradi časovno natančno določenih potreb po blagu bistvenega pomena, da se ti lahko nemoteno opravljajo.

---

<sup>28</sup> Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), Uradni list RS, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C

<sup>29</sup> Zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu (ZOSRL), Uradni list RS, št. 27/11 – uradno prečiščeno besedilo, 56. člen

<sup>30</sup> Pomorski zakonik (PZ), Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP, 27. člen

<sup>31</sup> ZPPCP-1, 53. člen in nasl.

<sup>32</sup> Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (ZPPŽP), Uradni list RS, št. 61/00, 39., 45., 50. člen

### 2.3.2. Prevozna sredstva

Prevozno sredstvo je naprava, namenjena prevozu ljudi in tovora. Med seboj se razlikujejo glede na način upravljanja, pogona in površine, po kateri se premikajo. Prevoz, ki se z njimi opravlja, delimo glede na medij, in sicer na cestni, železniški, letalski, pomorski in multimodalni. Način prevoza se izbere glede na stroškovno optimalnost, hitrost, količino tovora in varnost, ki jo zagotavlja.

Cestni prevoz tovora se opravlja z motornimi vozili. Motorno vozilo je vsako vozilo z morebitnimi priklopniki, namenjeno vožnji po cesti z močjo lastnega motorja.<sup>33</sup> Ima vsaj štiri kolesa in največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 25 km/h.<sup>34</sup> Tovorno vozilo je motorno vozilo, zasnovano in izdelano za prevoz tovora.<sup>35</sup>

Železniški promet sestavljajo vagoni in lokomotive, ki spadajo v kategorijo tirnih vozil. To so vsa vozila, ki se na lastnih kolesih z lastnim pogonom ali brez njega premikajo po železniških tirih in so sestavljena iz enega ali več strukturnih ali funkcionalnih podsistemov (vagonov).<sup>36</sup> Vagon je tirno vozilo brez lastnega pogona, ki se uporablja za prevoz blaga.<sup>37</sup>

Za plovbo po morski površini se uporabljajo plovila, t.j. naprave, ki so namenjene plovbi po morju. Ladja je plovilo, ki meri v dolžino 24 metrov ali več. Trgovska ladja je ladja, ki se uporablja za gospodarske namene. Tovorna ladja je trgovska ladja, ki je namenjena prevozu tovora, tanker pa je ladja, namenjena prevozu tekočin in plinov.<sup>38</sup>

Zrakoplovi tvorijo zračni promet. Gre za naprave, ki se lahko obdržijo v atmosferi zaradi reakcije zraka. Letalo je zrakoplov na motorni pogon in je težji od zraka; vzgon v letu dobi predvsem od aerodinamičnih reakcij na njegovo površino.<sup>39</sup> Zakonski definiciji sta ponesrečeni in zaradi svoje abstraktnosti smiselni predvsem strokovnjakom. Zrakoplov je, poenostavljeno, vsaka naprava, ki se zaradi svojih aerodinamičnih lastnosti ali ustreznega pogona lahko samostojno obdrži v zraku zaradi vzgonske sile, ki je večja in nasprotna gravitaciji Zemlje.

Multimodalni prevoz je prevoz, pri katerem sodelujeta najmanj dve raznovrstni prevozni sredstvi, za katerega velja enotni režim odgovornosti organizatorja prevoza blaga na temelju ene pogodbe.<sup>40</sup> Institut multimodalnega prevoza se je izoblikoval v praksi zaradi čedalje večjega povpraševanja po celoviti prevozni storitvi. Njegov namen je povečanje učinkovitosti transportnih kapacitet preko standardiziranih

<sup>33</sup> Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Uradni list RS, št. 75/17, 16. točka 1. odstavka 3. člena

<sup>34</sup> Zakon o prevozu nevarnega blaga (ZPNB), Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 41/09, 97/10 in 56/15, 1. alineja 4. točke 1. odstavka 4. člena

<sup>35</sup> 26. točka 1. odstavka 3. člena ZMV-1

<sup>36</sup> Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-1), Uradni list RS, št. 30/18, 51. točka 1. odstavka 2. člena

<sup>37</sup> 3. alineja 4. točke 1. odstavka 4. člena ZPNB

<sup>38</sup> 1. do 7. točka 1. odstavka 3. člena PZ

<sup>39</sup> Zakon o letalstvu (Zlet), Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16, 18. in 24. točka 1. odstavka 17. člena

<sup>40</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 347

enot tovara. Blago različnih oblik in velikosti tako postane del enote standardne dimenzije, ki je podvržena prevoznim manipulacijam. Tak primer je uporaba kontejnerjev, t.j. zabojev standardnih dimenzij, ki se uporabljajo za zbiranje blaga.<sup>41</sup> Blago, četudi raznovrstno, na ta način postane enota tovara za čas trajanja prevoza.<sup>42</sup> Bistvena značilnost je torej izvedba prevoza z vsaj dvema različnima prevoznima sredstvom. Zaradi lajšanja tehničnih izzivov se je prevozno gospodarstvo poslužilo uporabe univerzalne infrastrukture za vse vrste prevoza. Tako je lahko kontejner, ki je pripeljan po cesti ali železnici, kot samostojna enota direktno preložen na ladjo ali letalo in obratno. Ta način bistveno poenostavlja proces nakladanja in razkladanja, kar se odraža v nižjih stroških ter izboljšani časovni storilnosti.

### 2.3.3. Blago, tovor, pošiljka

Blago, tovor ali pošiljka so različna poimenovanja najširšega pojma za predmet v civilnem pravu, t.j. stvar. Blago so stvari, ki so predmet trgovinske menjave, tovor ali pošiljka pa so stvari, ki se prevažajo.<sup>43</sup> To so vsi tisti predmeti in materiali, ki jih je potrebno premestiti od proizvajalca (pošiljatelja) do kupca (naročnika). Gre za premešane stvari, ki so predmet prodaje. Predstavlja vse od surovin, polproizvodov, živil, zdravil, tekstila, odpadkov pa do elektronskih naprav, avtomobilov, zapletenih tehničnih komponent in še bi lahko našteval. Pojavlja se v vseh treh agregatnih stanjih in v obliki informacij ali električne energije, za katere je značilna breztelesnost. Teža, obseg, količina, stanje in ostale lastnosti blaga (občutljivost, pokvarljivost, nevarnost za okolje itn.) so ključni za izbiro ustreznega načina premeščanja in skladiščenja ter lastnosti prevoznega sredstva, ki naj ga prevažajo. Načine namestitve, pritrditve in zavarovanja tovara, ki se prevažajo po cestah, ureja Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovara v cestnem prometu.<sup>44</sup>

Posebnosti pri transportu nevarnega tovara so kognitivno normirane v Zakonu o prevozu nevarnega blaga (ZPNB). Pri tem gre za posebnosti glede posameznih vrst prometa, dolžnosti oseb, ki sodelujejo pri prevozu in poostrene zahteve za embalažo in vozila itn.<sup>45</sup> Uporablja se v vseh vrstah prometa pod pogojem, da gre za nevarno blago. Nevarno blago je po 4. členu ZPNB vsaka snov, material in predmet, ki je razvrščen v enega ali več sledečih razredov: eksplozivne snovi, pline, vnetljive snovi, peroksidi, organske peroksidi, strupe, kužne, radioaktivne in jedke snovi ipd. Nevarno blago so tudi odpadki, pripravki in jedrski material, če izpolnjujejo pogoje za uvrstitev v to kategorijo blaga.<sup>46</sup> S tovorom, čigar uničenje ali poškodovanje lahko povzroči večjo ekološko škodo ali ogroža življenje in zdravje ljudi, je potrebno ravnati previdno. Delovanje na preventivni ravni je tu izjemnega pomena.

<sup>41</sup> Druge oblike standardizirane enote tovara so npr. paleta, sod, cisterna

<sup>42</sup> S. Simoniti, Pogodba o multimodalnem prevozu blaga, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2000), str. 942

<sup>43</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 72

<sup>44</sup> Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovara v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 70/11

<sup>45</sup> 1. člen ZPNB

<sup>46</sup> 4. člen ZPNB

Ali je embalaža blago je odvisno od tega, ali gre za originalno trgovsko embalažo ali za transportno embalažo. Skladno z načelom dispozitivnosti je možen dogovor, da je vsaka embalaža del blaga. Če dogovor ne obstaja pa se smatra, da je prva del blaga, slednja pa ne, zato tudi ni predmet zavarovanja skupaj z blagom, temveč je zavarovano samo blago znotraj transportne embalaže.<sup>47</sup>

Evropska zakonodaja za blago šteje vse proizvode, ki imajo denarno vrednost in so lahko predmet trgovinske izmenjave. Sodna praksa Sodišča EU razširja pojem tudi na odpadke. Zanimivo je, da dobavo avtomobilskih delov in drugih sredstev za popravilo avtomobilov šteje za prost pretok storitev.<sup>48</sup> Skleпам, da je tovrstno vrednotenje posledica ideje, da avtomobilski deli sami po sebi nimajo uporabne vrednosti, če oseba ne razpolaga z potrebnim znanjem ali opremo za popravilo avtomobilov. Storitve je tako bistven del, ki prevlada nad fizičnimi rezervnimi deli.

#### *2.3.4. Tovorni list*

Dokument, ki spremlja vsako pošiljko tovora, je tovorni list. Izda ga prevoznik na lastno željo ali na zahtevo pošiljatelja ob prevzemu tovora, z njim pa potrjuje, da je prevozna pogodba sklenjena in da je tovor prevzel za prevoz. Služi tudi kot dokaz o stanju blaga ob prevzemu.<sup>49</sup> Uporablja se v vseh oblikah prevoza, pri čemer ima enake bistvene sestavine (ime in naslov pošiljatelja in prevoznika, vrsto, vsebino in količino pošiljke, namembni kraj, znesek plačila).<sup>50</sup> Učinkuje deklaratorno, saj je obstoj prevozne pogodbe od njega neodvisen. V primeru, da vsebina prevozne pogodbe ni skladna s tovrstnim listom lahko to indicira na dejstvo, da je bila pogodba spremenjena.<sup>51</sup> Zakon vsebuje tudi institut prenosljivega tovrstnega lista, ki je, za razliko od neprenosljivega, vrednostni papir in omogoča razpolaganje z blagom, pripravljenim na prevoz. Prenese se lahko z izročitvijo ali indosamentom.<sup>52</sup>

Ko stranki potrdita tovorni list, soglašata z vsemi v njem navedenimi predpostavkami, tudi če so bile naknadno spremenjene. V nekem primeru je ena izmed strank v tovorni list vpisala določeno klavzulo Incoterms, druga pa jo je potrdila, ne da bi jo predhodno prebrala. Kasneje je druga stranka ravnala v nasprotju z vsebino izbrane klavzule. Glede na to, da je prevoznik potrdil izbrano klavzulo, bi jo moral poznati, še pred tem pa bi moral biti seznanjen s predpostavkami, ki izhajajo iz tovrstnega lista, saj mora ravnati s skrbnostjo dobrega strokovnjaka.<sup>53</sup> Določba s tovrstnega lista, ki jo stranki potrdita, je zavezujoča.

---

<sup>47</sup> A. Pirš, *Transportno zavarovanje* (2000), str. 61

<sup>48</sup> M. Coronna v: J. Potočnik in ostali, *Evropsko pravo* : zbirka gradiv šole evropskega prava (2004), str. 240 in nasl.

<sup>49</sup> 38. člen ZPPCP-1

<sup>50</sup> 673. člen OZ

<sup>51</sup> V. Kranjc v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), *Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 3. knjiga* (2003), str. 1150

<sup>52</sup> A. Drev, *Pravna razmerja med prodajalcem, prevoznikom in kupcem z vidika pogodbe o (mednarodni) prodaji blaga in pogodbe o (mednarodnem) prevozu blaga po cesti* (2016), str. 126

<sup>53</sup> VSC sodba Cpg 270/98

Namesto tovrnega lista sme pošiljatelj od prevoznika zahtevati potrdilo o prevzemu blaga, ki mora vsebovati enake podatke kot tovorni list. Razlikujeta se v dokazni moči in načinu izdaje. Ob ukinjanju papirnega poslovanja so možni tudi elektronski prevozni dokumenti.<sup>54</sup>

Pravila OZ se za tovorni list ne uporabljajo, ker ga podrobneje ureja posebna zakonodaja. Kljub temu mora vsebovati njegove minimalne zahteve.

### 2.3.5. Voznina

Prevozna pogodba je navadno sklenjena med pošiljateljem kot naročnikom in prevoznikom, zato je k plačilu za prevoz zavezan pošiljatelj. Če tovrstna obveznost ni opredeljena v tovrnem listu, se domneva, da mora storitev plačati prejemnik. Tako je prevoznikovo plačilo zavarovano, saj v situaciji, ko mu prejemnik ne želi plačati za prevoz, prvi pač ne izroči blaga, na njem pa ima celo zakonito zastavno pravico.<sup>55</sup>

V nekem primeru je prejemnik blago sprejel, čeprav ga ni naročil, s tem pa je tudi prevzel obveznost plačati voznino, ker ni niti dokazoval, niti trdil, da mora na temelju pogodbe ali tovrnega lista voznino plačati pošiljatelj.<sup>56</sup>

Višina voznine, t.j. plačilo za prevoz, je lahko določena v pogodbi ali na podlagi običajev. Sorazmerna višina voznine se lahko zahteva, kadar je blago prepeljano le v delu prevozne poti. V celotnem obsegu pa mora biti plačana, če je blago prepeljano v skladu s pogodbo, oziroma če je prepeljano le delno, krivda za to pa tiči v sferi pošiljatelja ali prejemnika. ZPCP-2 določa plačilni rok za voznino – 30 dni od dneva izdaje računa, vendar ne več od 60 dni po opravljeni storitvi. Pošiljatelj in prejemnik sta prevozniku solidarno odgovorna plačati voznino v roku 30 dni od poziva, v kolikor je ne plačata v zgoraj omenjenem časovnem razponu.<sup>57</sup>

Kadar sta naročnik prevoza in pošiljatelj blaga različni osebi, sta prevozniku odgovorna solidarno za plačilo voznine. Dvakratno plačilo za storitev je izključeno, saj ob tem, ko eden izmed solidarnih dolžnikov plača voznino, ima nasproti drugemu regresni zahtevek. Namen take ureditve je zagotovitev varstva prevoznika kot upnika, prav tako pa koristi tudi pošiljatelju, kadar ta ni naročnik prevoza, tako, da s poplačilom prevoznikove terjatve onemogoči nastanek prevoznikove zastavne pravice na blagu in lahko z blagom na ta način prosto razpolaga naprej.<sup>58</sup>

---

<sup>54</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 79

<sup>55</sup> Prav tam, str. 82

<sup>56</sup> VSL sodba I Cpg 1036/2000

<sup>57</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 336

<sup>58</sup> VSL sodba II Cpg 1118/2014

### 3. PRAVNA UREDITEV TRANSPORTNEGA PRAVA

Formalni pravni viri lahko nastajajo na različne načine. Najpogosteje pristojni državni organ neposredno oblikuje določen formalni pravni vir (zakon), na podlagi katerega odločajo sodišča ali drugi pristojni organi. Njihove odločitve imajo splošen učinek v obliki sodne prakse (sodba kot pravni vir). Poleg tega lahko vsebino pravnih virov določijo tudi družbeni subjekti sami bodisi spontano v obliki običajev, bodisi tako, da delujejo kot organizacija, kar privede do nastanka avtonomnih pravil, ki zavezujejo njene člane.<sup>59</sup>

#### 3.1. Zakonodaja Republike Slovenije

##### 3.1.1. *Upravno pravo*

Upravno pravo obsega pravna načela in pravila v upravnopravnih razmerjih, t.j. razmerjih, v katerih je ena stranka nosilec oblasti ali javnega pooblastila, na podlagi katerega oblastno odloči o pravnem položaju (podrejenega) pravnega subjekta v konkretni upravni zadevi. Državno kopensko, letalsko in pomorsko prometno politiko vodi Ministrstvo za infrastrukturo, ki je razdeljeno na različne sektorje.<sup>60</sup> Na področju cestnega prometa velja Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP), Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Zakon o prevozu nevarnega blaga (ZPNB) skupaj s pravilniki, Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih, Uredba o izvajanju 6. člena Uredbe (ES) št. 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika, Pravilnik o licencah za opravljanje prevozov v cestnem prometu, Pravilnik o temeljnih kvalifikacijah za voznike motornih vozil v cestnem prometu itn.<sup>61</sup> Zakon o letalstvu (ZL) je temeljni zakon, ki ureja zračni promet, Pomorski zakonik (PZ) pa promet po morskih plovnihih poteh, zato je v tem delu upravno praven. Upravno pravo predpisuje predvsem tehnične kriterije, ki jih mora izpolnjevati udeleženec v prometu. Vkolikor mu to ne uspe, posameznik ne pridobi pravice zakonitega sodelovanja v prometu. Če so kršitve odkrite naknadno, predvideva svojo shemo sankcij (denarna kazen, odvzem pravice). Tipičen primer je kršitev pravil o cestnem prometu.

##### 3.1.2. *Civilno in gospodarsko pravo*

Civilnopravna panoga ureja osebna in premoženjska razmerja med avtonomnimi in prirejenimi pravnimi subjekti. Glede dejavnosti prevoza blaga sta najpomembnejši podpanogi stvarno pravo, ki na podlagi Stvarnopravnega zakonika (SPZ) ureja odnose med ljudmi in stvarmi glede stvarnih pravic (lastninska pravica, zastavna pravica) in s tem povezanih razpolagalnih pravnih poslov (izročitev). Po pravilih obligacijskega prava kot drugi podpanogi nastanejo zavezovalni pravni posli. Pravila so večinoma

---

<sup>59</sup> M. Pavčnik, Teorija prava (2015), str. 235

<sup>60</sup> [http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/kopenski\\_promet/sektor\\_za\\_cestni\\_promet\\_in\\_logistiko/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/kopenski_promet/sektor_za_cestni_promet_in_logistiko/) (13.11.2018)

<sup>61</sup> [http://www.mzi.gov.si/si/zakonodaja\\_in\\_dokumenti/kopenski\\_promet/cestni\\_promet\\_in\\_logistika/cestni\\_prevoz/veljavni\\_predpisi/](http://www.mzi.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/kopenski_promet/cestni_promet_in_logistika/cestni_prevoz/veljavni_predpisi/) (13.11.2018)

dispozitivna, kar pomeni, da subjekti prosto oblikujejo vsebino medsebojnih pravic in obveznosti.<sup>62</sup> Svoboda urejanja določb pri oblikovanju prevoznih pogodb je bolj omejena kot pri ostalih pogodbenih tipih. OZ določa, da so pogodbeno določila, ki znižujejo standard zakonsko zahtevane stopnje odškodninske odgovornosti prevoznika, nična. Enake določbe vsebujejo tudi ZPPCP-1, ZOSRL in PZ.<sup>63</sup> Z namenom preprečevanja zlorabe načela avtonomije torej obstajajo kogentna pravila, vsebine katerih pogodbeni stranki ne moreta prirediti, saj veljajo na podlagi zakona ne glede na to, če niso dogovorjena ali so dogovorjena v nasprotju z njihovo vsebino.

Za gospodarsko pravo je značilno, da ureja pravni status in pravne posle gospodarskih subjektov. Gospodarski subjekt je pravna oseba, ki na trgu samostojno in trajno opravlja pridobitno dejavnost kot svojo izključno dejavnost. Gospodarska pogodba je pogodba, ki jo skleneta vsaj dva gospodarska subjekta, zanje pa veljajo posebnosti glede skrbnosti, obresti in solidarne odgovornosti.<sup>64</sup> Ta podpanoga se s civilnim pravom ne ujema v celoti predvsem zaradi avtonomnih pravil in poslovne prakse. Prevozno pravo je tesno povezano tudi z zavarovalnim pravom – obvezna zavarovanja v prometu ureja Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP).<sup>65</sup> V praksi je zaželeno, da se blago zavaruje tudi za nepredvidene škodne dogodke, ki presegajo okvir obveznih zavarovanj.

Obligacijski zakonik (OZ) je temeljni akt gospodarskega pogodbenega prava, na določbah katerega nastajajo pravice in obveznosti formalno enakopravnih strank. V splošnem delu zajema temeljna načela, pojme, institute ter nepremoženjsko škodo. V posebnem delu je osrednja pozornost na pogodbah – za potrebe tega dela so pomembne predvsem prevozna pogodba, špedicijska pogodba, pogodba o kontroli blaga in storitev, skladiščna pogodba in zavarovalna pogodba. Posledica dispozitivnosti je pojav novih tipov pogodb, ki vsebujejo elemente večih nominatnih pogodb, in so zbrane v novo, inominatno pogodbo. Za tak primer velja logistična pogodba, pogodba o multimodalnem prevozu blaga ali pogodba o factoringu.

Z normiranjem gospodarskega pogodbenega prava zakonodajalec želi omogočiti promet blaga in storitev, kot ga zahteva praksa, obenem pa varovati določene vrednote s kogentnimi predpisi. Na ta način zakonodaja postaja predvidljiva, kar vodi do pravne varnosti.<sup>66</sup> S tega vidika je za zakonodajalca priporočljivo, da odloži normiranje modernejših institutov ali pogodb, dokler se uveljavijo in redno uporabljajo v poslovni praksi.

Poleg splošnih določil prevozne pogodbe v OZ slovenska zakonodaja sestoji tudi iz posebnih zakonov, ki definirajo prevozne pogodbe skladno s potrebami posameznih prevoznih panog. V cestnem prometu

---

<sup>62</sup> M. Pavčnik, Teorija prava (2015), str. 447 in nasl.

<sup>63</sup> V. Kranjc v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 3. knjiga (2003), str. 1135

<sup>64</sup> L. Bavcon in ostali, Pravo, Leksikon Cankarjeve založbe (2003), pod geslom *gospodarsko pravo*

<sup>65</sup> Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP), Uradni list RS, št. 93/07 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 33/16 – PZ-F in 41/17 – PZ-G

<sup>66</sup> V. Kranjc, Gospodarsko pogodbeno pravo (2006), str. 46 in nasl.

so določbe OZ specificirane v ZPPCP-1, v železniškem z ZPPŽP, v letalskem prometu z ZOSRL, PZ pa velja za vodni promet. Slednja zakona urejata tudi stvarnopravna razmerja, izvršbo, zavarovanje ipd. Zaradi podrobnejše ureditve prevozne pogodbe v področnih zakonih se pojavlja vprašanje, ali je ureditev prevozne pogodbe v OZ sploh smiselna. Teorija zavzema stališče, da ja, saj razumevanje pravil OZ olajšuje razumevanje specialnih določil, poleg tega pa se pravila OZ uporabljajo tudi za tiste vrste prevoza, urejenost katerih terja izpeljavo splošnih določb, ker jih specialna zakonodaja ne ureja.<sup>67</sup>

### 3.1.3. Kazensko pravo

Kazensko pravo je pravna panoga, ki opredeljuje kazniva dejanja, kazensko odgovornost in kazenske sankcije z namenom varstva temeljnih človeških in družbenih vrednot in dobrin. Povezano je z vsemi drugimi pravnimi panogami, s svojimi prepovedmi in zapovedmi pa sankcionira kršitve temeljnih vedenjskih pravil.<sup>68</sup>

Kazenski zakonik (KZ-1) s prevozom povezuje kazniva dejanja neupravičenega prometa s prepovedanimi drogami, tihotapstvo, prepovedano prehajanje državne meje, nezakonito prevažanje nevarnih snovi, ogrožanje posebnih vrst prometa, opustitev nadzorstva v javnem prometu, zapustitev poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči ter npr. kazniva dejanja zoper okolje, prostor in naravne dobrine v primeru opustitve dolžne skrbnosti, kar privede do ustrezne prepovedane posledice.<sup>69</sup> Z vidika splošnega dela obligacijskega prava so prevozne pogodbe, predmet katerih je nedopusten ali je izvzet iz pravnega prometa, nične.

## 3.2. Pravo Evropske unije

Za transportno pravo z vidika same izvedbe prevoza blaga na evroobmočju je izmed štirih svoboščin najpomembnejša svoboščina prostega pretoka blaga in storitev. Preko nje se uresničuje enotni evropski trg, saj zahteva odpravo vseh ovir, ki predstavljajo oviro za tržno menjavo preko uvoza in izvoza (28. člen PDEU). Pri tem gre tudi za carinsko unijo, saj države članice medsebojno odpravijo carinske tarife, za blago, ki prihaja iz tretjih držav pa jih poenotijo na zunanjih mejah.<sup>70</sup> Med osnovne cilje skupnosti sodi tudi vzpostavitev skupne prometne politike. PDEU v 90. – 100. členu opredeljuje smernice za prevoz. EU se je v preteklosti lotevala v glavnem javnopravnih prevoznih predpisov glede varnosti v prometu, sodobna težnja pa kaže povečano aktivnost tudi na zasebnopravnem področju. Pravni red EU je učinkovita platforma za poenotenje prava, saj vsak pravni akt EU zavezuje vse države članice naenkrat.<sup>71</sup> Prevoznništvo kot dejavnost, ki je neizbežno povezana z evropsko idejo, je deležno tudi konkurenčnega varstva. O tem priča Uredba o skupnih pravilih do trga cestnega prevoza blaga v EU, saj

<sup>67</sup> V. Kranjc v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 3. knjiga (2003), str. 1134

<sup>68</sup> M. Pavčnik, Teorija prava (2015), str. 454

<sup>69</sup> Kazenski zakonik (KZ-1), Uradni list RS, št. 50/12 – uradno prečiščeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16 in 27/17

<sup>70</sup> M. Coronna v: J. Potočnik in ostali, Evropsko pravo : zbirka gradiv šole evropskega prava (2004), str. 239

<sup>71</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 56 in nasl.

je mednarodni prevoz znotraj EU v celoti liberaliziran.<sup>72</sup> Če blago ne preide zunanje meje katere izmed članic EU, prodajalcu kot naročniku prevoza ni treba opraviti carinskih formalnosti in plačati stroškov v zvezi z uvozom in izvozom, ker teh obveznosti za stranki iz evroobmočja ni.<sup>73</sup>

### 3.3. Mednarodno pravo avtonomnih organizacij

Zaradi razreševanja konfliktov med pravnimi redi različnih držav si gospodarski subjekti, mednarodne organizacije in države same prizadevajo za poenotenje gospodarskega pogodbenega prava. Transportno pravo je eno izmed področij, ki je že doseglo to kakovost.

Organizacija združenih narodov (OZN) kot mednarodna organizacija držav članic in s tem politično telo je leta 1956 sprejela Konvencijo o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR) s kasnejšim protokolom, ki unificira standardiziran mednarodni tovorni list CMR. Konvencija določa objektivno odgovornost prevoznika za blago. Prevoznik odgovarja za delno ali popolno izgubo ali poškodbo blaga, razen če je škoda nastala zaradi naravnih lastnosti blaga ali višje sile.<sup>74</sup>

Komisija Združenih narodov za mednarodno trgovinsko pravo (United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL) je specializirana organizacija OZN z nalogo pospešiti razvoj, usklajevanje in poenotenje prava mednarodne trgovine, kamor sodi tudi mednarodni prevoz. V ta namen je med drugim sprejela Konvencijo ZN o prevozu blaga po morju iz leta 1978 in o odgovornosti operaterjev transportnih terminalov iz leta 1991, ki ureja odgovornost glede skladiščenja med prevozom.<sup>75</sup>

Med najvidnejšimi mednarodnimi organizacijami je tudi Mednarodna trgovinska zbornica (International Chamber of Commerce – ICC), ustanovljena kot podpora pri mednarodnem poslovanju in premostitvi ovir pri uresničevanju štirih evropskih svoboščin. Ker gre za nevladno organizacijo, so njeni člani gospodarska združenja in gospodarske družbe s celega sveta. Ustvarja avtonomna pravila, katera stranke v luči pogodbene svobode vključijo v svoja konkretna razmerja. Med njimi so najpomembnejše prevozne klavzule Incoterms (International Commercial Terms). Uporaba teh pravil je tako razširjena zato, ker so zasnovana na potrebah poslovne prakse, ne na interesih držav. ICC ima tudi svojo stalno arbitražo za reševanje gospodarskih sporov.<sup>76</sup>

Mednarodni inštitut za unifikacijo mednarodnega zasebnega prava (UNIDROIT) kot mednarodna organizacija med drugim služi poenotjenju gospodarskega pogodbenega prava s pripravo vzorčnih

---

<sup>72</sup> Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=DE>, 26.2.2019)

<sup>73</sup> A. Friedl, M. Djinović, P. Rižnik, Incoterms 2010, v: Pravna praksa, 45, (18.11.2010), str. 22

<sup>74</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 53

<sup>75</sup> V. Kranjc, Gospodarsko pogodbeno pravo (2006), str. 37 in nasl.

<sup>76</sup> Prav tam, str. 34 in nasl.

zakonov in pravnih vodičev. Določbe se uporabijo, če so izrecno dogovorjene. Inštitut je pripravil osnutek konvencije o mednarodni špediciji.<sup>77</sup>

Najpomembnejša mednarodna strokovna organizacija na področju transporta je Mednarodna zveza špediterskih združenj (FIATA), ki je sestavila vzorčna pravila za sklepanje špedicijskih pogodb in vzorce špedicijskih potrdil.<sup>78</sup> Splošne pogoje poslovanja za kontrolo blaga in storitev je ustvarilo tudi strokovno združenje kontrolnih organizacij (IFIA).<sup>79</sup> Za poenotenje cestnega prava skrbi tudi Mednarodna zveza za cestni transport.<sup>80</sup>

#### **4. TRANSPORTNO ZAVAROVANJE PRI PREVOZU BLAGA**

Zavarovalništvo je storitvena gospodarska dejavnost. Na trgu ponuja obliko finančnega produkta, ki je hkrati usmerjen k varčevanju in zbiranju prihrankov, usmerjenih v naložbe. Produkt je zavarovanje v zameno za premije, ki so investirane v različne sklade. Zavarovanje je ustvarjanje gospodarske varnosti z izravnanjem gospodarskih nevarnosti.<sup>81</sup> V tem sistemu se subjekti zavarujejo pred nastankom škodnih posledic, nastalih zaradi uresničitve nevarnosti ali škodnih dogodkov. Z namenom vzpostavitve v prejšnje stanje zavarovalnica zavarovancu izplača zavarovalnino iz vseh, za ta zavarovan primer vplačanih premij.

##### **4.1. Splošno o zavarovalnem pravu**

Na podlagi delitve zavarovalnega prava je za transport pomembno predvsem pogodbeno zavarovalno pravo, ki ureja obligacijska razmerja v zvezi s sklenitvijo zavarovalne pogodbe.

Glavni vir pogodbenega kopenskega transportnega zavarovalnega prava je OZ, ki predpisuje elemente zavarovalne pogodbe skupaj s splošnimi načeli obligacijskega prava. ZOSRL in PZ se uporabljata za letalska in pomorska zavarovanja kot *lex specialis*. Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP) kot javnopravni zakon določa, za katere primere morajo biti sklenjena obvezna zavarovanja, nanaša pa se na kopenski, pomorski in zračni promet.<sup>82</sup>

S transportnim zavarovanjem se zavarujejo interesi, ki utegnejo biti ogroženi zaradi rizikov med prevozom blaga. Vrednost blaga in prevoznih sredstev je pogosto zelo visoka, zato je potrebam konkretnega prevoza prilagojena zavarovalna shema več kot zaželena. Ponesrečen prevoz blaga brez ustreznega zavarovanja lahko za ponudnika storitve pomeni ekonomsko katastrofo.

---

<sup>77</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 36 in nasl.

<sup>78</sup> Prav tam, str. 355

<sup>79</sup> Prav tam, str. 389

<sup>80</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, *Prevozno pravo* (2017), str. 53

<sup>81</sup> M. Pavliha, S. Simoniti, *Zavarovalno pravo* (2007), str. 37

<sup>82</sup> Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP), Uradni list RS, št. 93/07 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 33/16 – PZ-F in 41/17 – PZ-G

#### *4.1.1. Razvrstitev transportnih zavarovanj*

Transportno zavarovanje je posebna skupina zavarovanj, ki zajema zavarovanje prevoznih sredstev, zavarovanje blaga med prevozom, zavarovanje pred odgovornostjo prevoznikov za škodo in zavarovanje drugih interesov.

Kasko zavarovanje pomeni zavarovanje prevoznih sredstev, npr. letal, ladij, cestnih vozil.

Kargo zavarovanje je zavarovanje blaga med prevozom. Glede na to, če se prevozna pot opravlja med več državami ali znotraj ene se deli na mednarodni oz. domači kargo. Poznamo pomorski in kopenski kargo. Slednji se uporablja tudi za zračni promet, vsak izmed njiju pa se deli tudi glede na to, ali je usmerjen uvozno ali izvozno.<sup>83</sup> Splošni in posebni pogoji zavarovalnice ter določbe OZ se uporabljajo za prevoz blaga po ozemlju Republike Slovenije. Zavarovalnica tovor zavaruje do višine, ki jo zavarovalec opredeli v zavarovalni prijavi ob sklenitvi pogodbe. Ta zavarovalna vrednost sočasno pomeni tudi najvišjo mero zavarovalnega kritja. Transportno zavarovanje ima tako dvojno funkcijo: ustvarja zaščito blaga pred nevarnostmi, ki ga ogrožajo med prevozom, in obenem ekonomsko varnost zavarovancev, ki prevoz opravljajo. Zavarovalnica pri kargo zavarovanju povrne škodo tudi takrat, ko je zanj odgovoren prevoznik. Uporabniku prevoza oz. naročniku izplača znesek, to pa privede do regresnega zahtevka proti prevozniku.<sup>84</sup> Zavarovalno kritje za določeno pot se prične ob začetku nalaganja na prvo prevozno sredstvo v kraju, ki je v pogodbi določen kot odpremi kraj, in traja, dokler se blago ne razloži v namembnem kraju. Zavarovanje ne vključuje škode, ki izvira iz napak v blagu, če to ni posebej dogovorjeno.<sup>85</sup>

Na tej točki je ključna tretja skupina zavarovanj - zavarovanje odgovornosti prevoznika. Sem spadajo predvsem zavarovanja odgovornosti kopenskih prevoznikov za škodo, ki nastane na tovoru v času, ko se prevoz opravlja. Ta zavarovalna vrsta ima vse značilnosti premoženjskega zavarovanja. Zavarovalnica zavarovancu na ta način zagotovi povračilo škode, ki izhaja iz njegove odgovornosti proti tretjim osebam. Pri tem gre za zavarovanje pogodbene ali zakonske odgovornosti do višine zavarovalne vsote. Če je škoda višja od zavarovalne vsote, povzročitelj odgovarja za presežek bodisi sam, bodisi ima sklenjeno posebno dopolnilno zavarovanje odgovornosti za prevoz, s katerim je škoda nastala.<sup>86</sup> Ob tem velja poudariti, da škoda, ki je ob tem nastala na blagu, ni zajeta v zavarovalnem kritju prevoznikove odgovornosti. Iz tega izhaja, da sta zavarovanje odgovornosti in kargo dve različni zavarovanji, ker se nanašata na dva različna predmeta zavarovanja.<sup>87</sup> Prevoznikova odgovornost se presoja po konvenciji

---

<sup>83</sup> A. Pirš, *Transportno zavarovanje* (2000), str. 37

<sup>84</sup> P. Vlačič, T. Stockbauer, *Logistika in zavarovanje*, v: *Podjetje in delo*, številka 6-7 (2009)

<sup>85</sup> M. Kovač, *Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije*, v: *Pravna praksa*, 35, (21.9.2017), str. 27

<sup>86</sup> P. Vlačič, T. Stockbauer, *Logistika in zavarovanje*, v: *Podjetje in delo*, številka 6-7 (2009)

<sup>87</sup> N. Cvitanovič, *Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja*, v: *Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika*, številka 2 (2001)

CMR, če gre za mednarodni kopenski prevoz, oziroma po ZPPCP-1 in OZ, če gre za prevoze znotraj Republike Slovenije.

Ob navedenem ne gre spregledati kategorije obveznih zavarovanj v prometu. Promet kot koristna dejavnost sama po sebi ni nevarna, nevarna so motorna vozila, s katerimi se dejavnost opravlja. Njihova škodna nevarnost je večja od običajne, ko je govora o vozilih velike teže, ki prevažajo tovor. Imetnik motornega vozila je za škodo objektivno odgovoren, razen če dokaže, da vzrok škode ne tiči v lastnostih vozila.<sup>88</sup> Pred uporabo vozila v prometu mora lastnik vozila skleniti obvezno zavarovanje. Zavarovanje odgovornosti za škodo, storjeno tretjim osebam, zajema tudi škodo, ki jo povzročijo osebe, ki po lastnikovi volji uporabljajo vozilo (voznik). Prav ta mora poskrbeti za varnost prevoznega sredstva in tovora.<sup>89</sup>

Zanimiv objekt zavarovanja je kontejner, ki ni blago niti prevozno sredstvo, temveč je del prevozne infrastrukture. Njihovo zavarovanje se sklene posebej po sistemu proti vsem rizikom ali proti osnovnim rizikom.<sup>90</sup>

#### *4.1.2. Značilnosti zavarovalne pogodbe*

Pogodba o transportnem zavarovanju je gospodarskopравни posel aleatorne narave, ker je obveznost zavarovalnice odvisna od realizacije rizika, kar pomeni, da je bodoča in negotova.<sup>91</sup> Zakon jo definira kot zavezo zavarovanca, da bo plačal zavarovalnici določeno premijo, ta pa bo, če se zgodi bodoč in negotov dogodek, ki je zavarovalni primer, zavarovancu ali nekemu tretjemu izplačala zavarovalnino ali odškodnino ali bo storila kaj drugega.<sup>92</sup> Temeljni obveznosti sta plačilo premije in pogojno izplačilo zavarovalnine. V teoriji se odvija razprava glede uporabe pojma zavarovalnina oz. odškodnina. Strinjam se z mnenjem, da je izraz odškodnina manj primeren, saj pomeni povračilo na osnovi obligacije, ki izvira iz odškodninske odgovornosti, obveznost zavarovalnice pa temelji na dogovorjeni zavarovalni pogodbi. Ker zavarovalnica ne povzroči nastanka zavarovalnega primera in s tem škode, zavarovancu ne dolguje odškodnine, temveč zavarovalnino.<sup>93</sup> Odškodnino bi mu morala plačati v primeru, ko krši zavarovalno pogodbo.

Pogodba o transportnem zavarovanju ima dva udeleženca. Zavarovalnica je pravna oseba, ki se zaveže, da bo upravičencu nadomestila nastalo škodo. Njeni bistveni obveznosti sta izdaja police in izplačilo zavarovalnine. Zavarovanec je kot fizična ali pravna oseba upravičen uveljavljati pravice iz zavarovalne pogodbe, torej zahtevati zavarovalnino za nastalo škodo. To je lahko le tisti, ki ima materialni interes,

---

<sup>88</sup> J. Veberič, Zavarovanje odgovornosti v prometu – za zaščito potnikov in prevoznikov, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2015)

<sup>89</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

<sup>90</sup> A. Pirš, Transportno zavarovanje (2000), str. 152

<sup>91</sup> A. Polajnar Pavčnik v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 4. knjiga (2003), str. 803

<sup>92</sup> 921. člen OZ

<sup>93</sup> M. Pavliha, S. Simoniti, Zavarovalno pravo (2007), str. 155

da zavarovalni primer ne nastopi, ali pa lahko takšen interes šele pričakuje. Če je zavarovanje sklenjeno v svojem imenu in za tuj račun, se kot tretja pogodbeni stranka pojavi tudi sklenitelj zavarovanja, t.j. zavarovalec.<sup>94</sup>

Pogodba je sklenjena, ko stranki podpišeta kargo zavarovalno polico (v nadaljevanju: polica) ali potrdilo o kritju.<sup>95</sup> Polica mora vsebovati podatke o pogodbenih strankah, zavarovalni primer, trajanje in dobo kritja, zavarovalno vsoto in višino premije. Funkcija potrdila o kritju je, da začasno nadomešča polico.<sup>96</sup> Iz tega izhaja, da je zahteva po pisni obliki določena zaradi varstva zavarovanca, ker je zavarovalnica v tem razmerju močnejši subjekt, podpis police pa je konstitutivne narave. S posamičnim zavarovanjem transporta blaga so zavarovane točno določene pošiljke na točno določeni relaciji. Zavarovanje s končanim transportom v tem primeru preneha. Generalna polica ponuja kritje vseh rizikov, razen posebnih, poleg tega pa omogoča izogib posamičnemu zavarovanju vsake pošiljke, saj je zavarovanje sklenjeno za določeno obdobje. Obenem je nižja tudi premijska stopnja. To pogodbo sklenejo podjetja z zavarovalnico in je najpogostejša oblika zavarovanja za notranji transport.<sup>97</sup> Polica služi kot potrdilo o sklenjenem zavarovanju in njegovi vsebini.

Zavarovalno pogodbo po navadi sklene pošiljatelj blaga (proizvajalec, prodajalec), in sicer dokler obstaja njegov zavarovalni interes, ki dejansko pomeni točko prehoda nevarnosti za uničenje ali poškodovanje blaga na naročnika (kupca). OZ v 929. členu dopušča možnost, da blago zavaruje sklenitelj zavarovanja v svojem imenu na tuj račun. To je denimo špediter, ki sme skleniti relevantne pogodbe v zvezi z izvedbo prevoza blaga, vendar je dolžan skleniti zavarovanje samo, če je bilo tako dogovorjeno. Če ni dogovorjeno, za kakšne nevarnosti naj blago zavaruje, ga mora zavarovati samo pred običajnimi riziki, ki jih špediter kot strokovnjak mora poznati.<sup>98</sup> V tem primeru mora premijo plačati špediter, vendar ne more izvrševati pravic iz police, dokler v to ne privoli tisti, čigar interes je zavarovan (pošiljatelj, zavarovanec). Špediter mu ni dolžan izročiti police, dokler mu slednji ne povrne premije in stroškov.<sup>99</sup> Kljub temu, da špediter kot sklenitelj zavarovanja na zavarovanca prevale premijo zaradi njunega medsebojnega valutnega razmerja, gre za pogodbo v korist tretjega.<sup>100</sup> Kadar zavarovanje blaga v špedicijski pogodbi ni dogovorjeno, pa ga špediter vseeno zavaruje, ne more terjati povračila stroškov (premije) od naročitelja. Izjemoma ne potrebuje soglasja za zavarovanje blaga, in sicer ko je posamezna pošiljka predmet obveznega zavarovanja. V tem primeru je vselej upravičen do povračila stroškov.<sup>101</sup>

---

<sup>94</sup> A. Pirš, *Transportno zavarovanje* (2000), str. 46 in nasl.

<sup>95</sup> 925. člen OZ

<sup>96</sup> 926. člen OZ

<sup>97</sup> N. Cvitanovič, *Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja*, v: *Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika*, številka 2 (2001)

<sup>98</sup> 861. člen OZ

<sup>99</sup> 929. člen OZ

<sup>100</sup> A. Polajnar Pavčnik v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), *Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del*, 4. knjiga (2003), str. 818

<sup>101</sup> V. Kranjc v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), *Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del*, 4. knjiga (2003), str. 664

### 4.1.3. Zavarovalni interes

Zavarovalni interes kot izraz potrebe po varnosti je osrednji namen (kavza) obveznosti zavarovalne pogodbe. Interes ima vsaka oseba, ki si želi, da zavarovalni primer ne bi nastal, saj bi v nasprotnem primeru, torej ob njegovem uresničenju, utrpela premoženjsko škodo. Za lastne stvari se interes vedno prizna, saj posledice škode nosi lastnik, v drugih primerih pa ga je potrebno ugotoviti. Pogoj za to, da lahko posameznik uživa pravice iz zavarovanja in na tej podlagi zahteva izplačilo zavarovalnine, je ravno upravičenje zavarovalnega interesa.<sup>102</sup> Pri transportu se interes pojavlja na blagu, prevoznih sredstvih, voznini, pričakovanem dobičku in odgovornosti prevoznika.<sup>103</sup>

Pri odločanju o tem, ali sploh skleniti zavarovanje, pomagajo odgovori na vprašanja glede tega, kdo bo utrpel škodo, kakšen naj bo obseg kritja in ali naj bo določeno blago sploh zavarovano. Interes gospodarskega subjekta pri kargo zavarovanju definira prehod nevarnosti, ki je določen v prodajni pogodbi. Zaradi opredeljene točke prehoda nevarnosti za izgubo, poškodovanje ali uničenje blaga se izkaže del poti, v katerem ena izmed strank trpi nastalo škodo na blagu.<sup>104</sup>

## 4.2. Riziko

### 4.2.1. Pojem

Riziko kot bistvena sestavina zavarovanja pomeni obstoj nevarnosti, da se zavarovalni primer uresniči. Izvorno je izraz v španskem jeziku označeval morsko čer, torej nevarnost, ki preti ladjam. Danes je sinonim za nevarnost in obenem oznaka predmeta zavarovanja. V razmerju do škode (zavarovalnega primera) pomeni le možnost, da ta nastane, po drugi strani pa je škoda realiziran riziko. Realizira se, ko se zunanje okoliščine odvijajo drugače, kot je pričakovano. Riziko mora biti merljiv, da se ga lahko zavaruje. To pomeni, da je možno ugotoviti verjetnost nastanka škode, njeno višino in na podlagi tega tudi višino zavarovalne premije. Nastanek škode mora biti bodoč in negotov, ne pa posledica zavarovančevega krivdnega ravnanja. V slednjem primeru govorimo o subjektivnem riziku, saj je nevarnost odvisna od zavarovančevega ravnanja. Če je nevarnost neodvisna od njegovih ravnanj, gre za objektivni riziko.<sup>105</sup>

922. člen OZ govori o zavarovalnem primeru, ki se vsebinsko ujema s pojmom riziko. Gre za bodoč, negotov in od pogodbenikove volje neodvisen dogodek, ki je predmet zavarovanja.<sup>106</sup> Zgoditi se mora po naključju, vendar k uresnitvi nevarnosti običajno prispeva tudi zavarovanec. OZ izključuje odgovornost zavarovalnice samo v primeru, ko zavarovanec ravna naklepno.<sup>107</sup>

<sup>102</sup> M. Pavliha, S. Simoniti, Zavarovalno pravo (2007), str. 170

<sup>103</sup> A. Pirš, Transportno zavarovanje (2000), str. 43

<sup>104</sup> N. Cvitanovič, Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja, v: Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika, številka 2 (2001)

<sup>105</sup> A. Pirš, Transportno zavarovanje (2000), str. 19 in nasl.

<sup>106</sup> 922. člen OZ

<sup>107</sup> A. Polajnar Pavčnik v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 4. knjiga (2003), str. 805

#### 4.2.2. Vrste rizikov

Transportni rizik pomeni skupek vseh možnih škod, ki utegnejo nastati na transportni poti.<sup>108</sup> Glede na lastnosti blaga in embalaže, prevoznega sredstva in prevozne poti ter z njimi povezanimi tveganji se subjekt odloči za stopnjo zavarovanja. Večja, kot je ocena tveganja, večji naj bo obseg zavarovanja.

Nevarnosti delimo v štiri skupine. Osnovne nevarnosti so vse tiste, ki ogrožajo vsakokratno transport blaga. So tesno povezane s samo dejavnostjo. Kljub temu, da se ne pojavljajo pogosto, imajo lahko ob uresničenju katastrofalne posledice. Poleg zavarovanja blaga so te nevarnosti vključene v temeljno kritje, zato jih ob sklenitvi zavarovanja ni potrebno posebej izpostaviti.<sup>109</sup> Ti riziki so prometna nesreča, višja sila, eksplozija, požar in naravna nesreča (npr. poplava, ujme, zemeljski plaz). Kritje je zagotovljeno tudi za tiste stroške reševanja, s katerimi se obseg škode preprečuje ali zmanjšuje.<sup>110</sup>

Sodišče je reševalo primer, v katerem sta bila v prometni nesreči v Ukrajini udeležena slovenski prevoznik in ukrajinski državljan. Slednji se je v prvega zaletel od zadaj, ko je ta pravilno stal pred spuščeni železniškimi zapornicami. Tej situaciji se prevoznik ni mogel izogniti, niti je ni mogel preprečiti, saj gre za višjo silo z elementoma zunanosti in nepričakovanosti.<sup>111</sup>

Dopolnilne nevarnosti so okoliščine, ki niso zajete z osnovnim zavarovanjem, in proti katerim se mora zavarovanec dodatno zavarovati in zato plačati višjo premijo. Delijo se z ozirom na naravne lastnosti blaga in njegovo kakovost. Ustrezno ravnanje z blagom v fazi transporta je pogoj za zahtevanje kritja zavarovalnice, saj ta ne krije škode v primeru, da ta nastane zaradi opuščanja predpisanih in običajnih ohranitvenih ukrepov ali zaradi neprimerne embalaže.<sup>112</sup> Sem spadajo primeri tatvin, škoda, nastala zaradi vlage, morske ali sladke vode, lomljenje in podobno. Vzrok pojava tovrstnih rizikov je zunanji, saj se osredotoča predvsem na fazo ravnanj v zvezi z premikanjem blaga. Skupaj z zavarovanjem osnovnih rizikov tvorita zavarovanje proti vsem rizikom (against all risks – AAR).<sup>113</sup>

Pri zavarovanju posebnih ali specialnih rizikov gre za nevarnost nastanka škode, ki izvira iz naravnih lastnosti blaga ali notranje napake. Za razliko od dopolnilnih jih zato ni moč pripisati zunanjim dejavnikom, prav tako niso vključeni v AAR zavarovanje. Primeri posebnih rizikov so odmrzovanje, puščanje, razsipanje, povečanje nevarnosti zaradi preobremenitve prevoznega sredstva, eksplozije in samovžig, ki nista posledici zunanjih dejavnikov itn.<sup>114</sup> Kljub temu, da ne gre za izreden zunanji dogodek, ki se je pojavil v času zavarovanega prevoza blaga, so ti riziki vseeno lahko predmet zavarovanja, ker ogrožajo finančne interese zavarovanca. Zavarujejo se na izrecno zahtevo zavarovanca,

---

<sup>108</sup> I. Jakomin, Zavarovanje transportnih rizikov, v: Svetovalec - priloga Gospodarskega Vestnika, številka 39 (1996), str. 87

<sup>109</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

<sup>110</sup> N. Cvitanovič, Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja, v: Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika, številka 2 (2001)

<sup>111</sup> VSL sodba I Cpg 1035/98

<sup>112</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

<sup>113</sup> I. Jakomin, Zavarovanje transportnih rizikov, v: Svetovalec - priloga Gospodarskega Vestnika, številka 39 (1996), str. 87

<sup>114</sup> M. Kovač, Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017), str. 27

zaradi povečanega obsega kritja pa je višja tudi premija.<sup>115</sup> Škodo za ta primer nosi lastnik blaga, torej prodajalec ali kupec, glede na dogovorjeno točko prehoda nevarnosti v skladu z Incoterms. Prevozniki za tovrstno škodo ne odgovarjajo.<sup>116</sup> Kot četrta skupina rizikov se pojavljajo vojni in politični riziki.

### 4.3. Omejitev prevoznikove odškodninske odgovornosti

Posebne pravice črpanja (angleško Special drawing rights – SDR) so poseben finančni instrument, s katerim Mednarodni denarni sklad (MDS) univerzalno uvaja indeks za omejitev višine odgovornosti za škodo, ki jo povzroči prevoznik. Najprej je SDR pomenil vrednost približno 0,89 grama čistega zlata, kasneje je imel svoj ekvivalent v ameriškem dolarju. Zaradi prevelikega nihanja trgov je danes sestavljen iz štirih valut: evro, japonski jen, angleški funt in ameriški dolar. To mu zagotavlja večjo stabilnost in neodvisnost od vrednosti, ki jo lahko diktira posamezen trg. Vrednost SDR je vsakodnevno objavljena na spletni strani MDS.<sup>117</sup>

Konvencija CMR določa omejitev višine odgovornosti do 8, 33 SDR na kilogram bruto teže izgubljenega ali poškodovanega tovora. Omejitve v slovensko zakonodajo vpeljuje ZPPCP-1. Po splošnem pravilu se odškodnina izračuna po določeni oziroma tržni ceni, ki jo ima tovor v času in kraju, v katerem je blago pripravljeno na prevzem za prevoz. Zakon pravi, da odškodnina za popolno uničenje blaga ne sme presegati zneska, ki bi ga moral plačati prevoznik v primeru izgube celotnega tovora. Poleg plačila odškodnine mu nalaga tudi vračilo že prejete voznine in drugih stroškov, ki so ob prevozu nastali naročniku, če tovor izgubi. V primeru poškodbe se povračila določijo sorazmerno. Kadar prevoznik blaga ne izroči v dogovorjenem roku, je njegova odgovornost omejena do višine zneska dvojne voznine. Odškodninski upravičenec lahko ukine prevoznikovo pravico do omejitve odškodninske odgovornosti, če dokaže, da je škodo povzročil naklepno ali iz hude malomarnosti. Stranki lahko v pogodbi določita višji znesek odškodnine, med tem ko so sporazumi o nižji maksimalni odgovornosti od zakonskih nični.<sup>118</sup>

Sodišče je odločalo v zadevi, kjer bi moral prevoznik prepeljati 5 osebnih avtomobilov v namembni kraj v Sarajevu. Med potjo je bilo tovorno vozilo skupaj s tovorom ukradeno. Kasneje se je izkazalo, da je bil pri kaznivem dejanju udeležen tudi voznik tovrstnega vozila. Podjetje, v kateri je bil obsojeni voznik zaposlen, je imelo sklenjeno zavarovano prevozniško odgovornost. Voznik je kaznivo dejanje izvršil v okviru svoje zaposlitve, zato je prevozno podjetje objektivno odgovorno za ravnanja vseh svojih delavcev in oseb, ki jih pritegne k prevozu v okviru njihovih zadolžitev. Za njihova ravnanja podjetje odgovarja, kot da bi jih storilo samo. Ker je med potjo prišlo do popolne izgube blaga zaradi ravnanja voznika, je podjetje dolžno poravnati škodo tistemu, ki je do blaga upravičen. Obveznost plačila škode

---

<sup>115</sup> N. Cvitanovič, Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja, v: Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika, številka 2 (2001)

<sup>116</sup> A. Pirš, Transportno zavarovanje (2000), str. 93

<sup>117</sup> M. Kovač, Omejitve odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora, v: Pravna praksa, 6 (15.2.2018), str. 9

<sup>118</sup> 81. in 82. člen ZPPCP-1

po zavarovalni pogodbi med podjetjem in zavarovalnico je bila izključena le v posebej naštetih primerih: zaradi okoliščin, nastalih na strani zavarovanca. Med drugim je bilo zavarovalno kritje izključeno v primeru, ko je škoda nastala zaradi naklepnega ravnanja ali velike malomarnosti zavarovanca. Vrhovno sodišče ugotavlja, da ne gre za naklepno ravnanje prevoznice (zavarovanke), če je (naklepno) kaznivo dejanje storil njen voznik. Naklep je imel njen delavec in ne prevoznica (pravna oseba). O tem, da naj bi šlo za naklepno ravnanje prevoznice, torej da naj bi njen voznik ravnal po njenih pooblastilih ali navodilih, pa ni ne trditvene ne dokazne podlage. Obveznost povrnitve škode po predmetni zavarovalni pogodbi zato ni izključena.<sup>119</sup> Iz tega izhaja, da je prevozno podjetje dolžno povrniti škodo na podlagi prevozne pogodbe, vendar pa zavarovalno kritje ne preneha. Škodo torej povrne zavarovalnica, saj je podjetje imelo ustrezno zavarovanje za tak primer.

Podatki iz poslovne prakse zavarovalnic kažejo, da je večina poškodb tovora, še posebej tistih, nastalih zaradi neskrbnega ravnanja, mogoče preprečiti z ustreznim preventivnim delovanjem. Pri tem ima veliko vlogo tisti, ki mora tovor zapakirati in naložiti, kar mora storiti z ozirom na lastnosti, ki jih ima predmet prevoza.<sup>120</sup>

Prevoznik mora torej povrniti voznino in škodo, saj jamči, da bo blago uspešno prepeljal v namembni kraj. Pravilo temelji na predpostavki, da se pošiljatelj ekonomski interes ni uresničil, saj je tovor izgubljen, poškodovan ali na cilj pripeljan prepozno. Z ustreznim zavarovanjem pošiljke za tovrstne rizike mora škodo povrniti zavarovalnica.

## **5. PREHOD NEVARNOSTI**

Prodajna pogodba je najpogostejša podlaga za prenos lastninske pravice. Prodajalec ima obveznost, da kupcu v zameno za kupnino izroči in s tem nanj prenese lastninsko pravico na predmetu prodaje. Stranki se lahko prosto dogovorita o porazdelitvi nevarnosti za poškodovanje ali uničenje, kar predstavlja izjemo od načela, da škodo do izročitve trpi lastnik stvari. Lastninska pravica se po pravilih SPZ prenese šele z izročitvijo. Ta trenutek v poslovanju gospodarskih družb ne sovпада nujno z obligacijskopravno izročitvijo, ker je rok dobave lahko dolg, po navadi pa prodajalec zahteva tudi plačilo vsaj dela kupnine vnaprej zato, da zavaruje svoje poslovanje. Sočasnost izpolnitve obveznosti obeh strank in s tem prenosa lastninske pravice je zato praktično onemogočena. Most med obema strankama ob izročitvi blaga predstavlja prevozna pogodba. Določeno blago, glede katerega obstaja soglasje o količini in kakovosti ter roku, v katerem mora biti pripravljeno na prevzem, v podjetje vzame prevoznik. V tem pogledu je ravno njegova aktivnost tista, ki blago izpostavi tveganju, da kupca ne doseže v s pogodbo dogovorjenemu stanju ali roku. V prejšnjem poglavju je predstavljena okvirna shema zavarovanj za ta

---

<sup>119</sup> Sklep in sodba III Ips 95/2004

<sup>120</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 81 in nasl.

primer, prehod nevarnosti pa je med drugim pomemben tudi zaradi odločitve o obsegu in trajanju zavarovanja.

### 5.1. Ureditev po OZ

Obveznost dobave je pri gospodarski prodajni pogodbi bolj poudarjena kot stvarnopravna izročitev. Pri slednji gre za neposredno izročitev v posest, dobava pa pomeni obveznost v sferi prodajalca, da stori vse potrebno, da kupec lahko blago prevzame v posest. Sestavljajo jo obvestilo o prevzemu, nalaganje in razkladanje, izročitev blaga in dokumentov kupcu ali s strani kupca pooblašeni osebi. Ob navedenem je samoumevno, da mora prodajalec kupcu na koncu omogočiti pridobitev lastninske pravice.<sup>121</sup>

Zakon določitev časa in kraja izročitve prepušča strankama. Če kraj ni določen, se predmet izroči na prodajalčevem sedežu oziroma v kraju, kjer je bil izdelan.<sup>122</sup> Če se dogovorita, da je kraj izročitve kraj, ki ni prodajalčev sedež, izročitev blaga prevozniku še ne predstavlja pravnih posledic za kupca.<sup>123</sup> V poslovni praksi je skladno z 452. členom OZ pogost dogovor o izročitvi blaga prevozniku. Če ob tem kraj izpolnitve ni določen ali določljiv, prodajalec izpolni svojo obveznost dobave takrat, ko blago izroči (prvemu) prevozniku ali špediterju, zato riziko naključnega uničenja ali poškodovanja nosi kupec.<sup>124</sup> Brez upoštevanja Incoterms ali dodatnih dogovorov, ki presegajo zakonsko določbo, prodajalca bremeni tveganje do trenutka, ko je blago naloženo na prevozno sredstvo.

Daljši kot je čas med sklenitvijo in izpolnitvijo pogodbe, večja je možnost zunanjih vplivov na blago. OZ v 436. členu govori o naključnem uničenju in poškodovanju. Uničenje pomeni poslabšanje stvari do te mere, da predmet pogodbe preneha obstajati. Poškodovanje pa ne povzroči prenehanja stvari, ampak ta zgolj izgubi pričakovane lastnosti in s tem prenehanje stanja brezhibnosti. Vzrok, ki ju povzroča, mora nujno izvirati izven sfere ravnanja prodajnopogodbenih strank.<sup>125</sup> V nasprotnem ne gre za naključje, temveč za nedopustno vplivanje na izpolnitev pogodbe. Ta ravnanja udeležajo vsi, ki se rokujejo z blagom v prevozu in niso hkrati stranki prodajne pogodbe. To so prevozniki, skladiščniki, udeleženci na podlagi kakšnega drugega temelja in celo naključni tretji. Sem spadajo tudi vplivi, ki niso posledica človekovega ravnanja.

Če prejemnik sprejme stvar, ki mu jo je pošiljatelj izročil preko prevoznika, brez ugovora, ne more uveljavljati zahtevkov iz prevozne pogodbe, lahko pa uveljavlja nepogodbeno odškodnino pod pogojem, da nevarnost še ni prešla na prejemnika.<sup>126</sup> Splošno pravilo predvideva prehod nevarnosti z obligacijskopravno izročitvijo, vendar je dispozitivne narave. Zakon orisuje vzroke nevarnosti samo na

---

<sup>121</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 249 in nasl.

<sup>122</sup> 447. in 451. člen OZ

<sup>123</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 250 in nasl.

<sup>124</sup> M. Juhart v: M. Juhart, N. Plavšak (urednika), *Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 3. knjiga* (2003), str. 119 in nasl.

<sup>125</sup> Prav tam, str. 72 in nasl.

<sup>126</sup> Sodba in sklep III Ips 154/99

abstraktni ravni. Gotovo je, da kupec ne more trpeti tistih poslabšanj, za katere je odgovoren prodajalec. Vendar pa s prehodom nevarnosti kupec trpi tudi škodo, nastalo zaradi višje sile, saj prodajalec zanjo ne more odgovarjati, ker gre za nepredvidene in neizogibne zunanje okoliščine. Za stranke je prehod rizika pomemben predvsem v primerih, ko prevoznik blaga ne prevzame v dogovorjenem roku ali če pride do poškodbe med prevozom. Ravno zato se poslovna praksa odloča za uporabo Incoterms.<sup>127</sup>

OZ poleg splošnega pravila predvideva tudi prehod nevarnosti, ko kupec preide v zamudo. Znotraj tega ločuje še dve situaciji po kriteriju, ali je moč izločiti po vrsti določen predmet pogodbe. Nevarnost preide z zamudo, če ga je moč izločiti z namenom izročitve. V primeru, da to ni možno, je za prenos rizika dovolj, da prodajalec stori vse potrebno, da bi kupec stvar lahko prevzel. Zakon obakrat zahteva tudi notifikacijo kupcu.<sup>128</sup>

OZ zelo na splošno določa osnove glede prehoda nevarnosti ob dobavi. Konkretizacijo za vsako situacijo prepušča pogodbenim strankam, ki glede na okoliščine v zvezi s prevozom blaga prosto določita medsebojno razmerje. V bistveno pomoč jim služijo klavzule Incoterms kot zrcalo potreb poslovnega sveta v zvezi z dobavo.

## 5.2. Prevozne klavzule Incoterms

Mednarodna trgovinska zbornica je trgovinske klavzule Incoterms prvič pripravila leta 1936. Od takrat so bile posodobljene sedemkrat, med drugim zaradi pojavljanja novih načinov prevoza, tehnik embaliranja in komuniciranja. Predmet urejanja ni prevozna pogodba, temveč se v okviru prodajne pogodbe nanašajo na dejstvo, da je treba blago prepeljati do namembnega kraja.<sup>129</sup> Aktualna različica je stopila v veljavo 1. januarja 2010. Uporaba klavzul je mogoča v domači in tuji blagovni menjavi. Ker gre za avtonomni pravni vir, ki je v celoti dispozitivne narave, se uporabljajo samo, če jih stranki vključita v prodajno pogodbo. Če je izbrana klavzula v nasprotju z notranjim pravom države, slednje razveljavi pogodbeno določilo. Glavna prednost uporabe Incoterms je, da ostaja v koraku z razvojem poslovne prakse in na ta način subjektom prinaša mednarodno priznani pogodben standard.<sup>130</sup> Naslednja različica bo razkrita leta 2020.<sup>131</sup>

### 5.2.1. Smisel obstoja

Transport je mednarodna dejavnost, zato so razlike v poslovnih praksah in pravni ureditvi med državami izrazitejše. Blago med prevozom spremljajo številni stroški in tveganja. Če ti niso jasno opredeljeni, se nesoglasja in spori med partnerji ponujajo sami od sebe. Incoterms podajajo pravno in ekonomsko

---

<sup>127</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 256 in nasl.

<sup>128</sup> 437. člen OZ

<sup>129</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 260 in nasl.

<sup>130</sup> A. Friedl, M. Djinović, P. Rižnik, *Incoterms 2010*, v: *Pravna praksa*, 45, (18.11.2010), str. 22

<sup>131</sup> <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-incoterms-rules-the-mightiness-of-three-capital-letters/> (13.12.2018)

jamstvo, da stranki v postopku oblikovanja pogodbene obveznosti v celoti izničita možnost nastanka nesporazumov in razlage določb prodajne pogodbe in na ta način preprečita škodo, ki lahko zaradi tega nastane.<sup>132</sup>

Nastale so zaradi težnje po poenotenju ter zahteve po jasni in nesporni opredelitvi pogojev pri domači in mednarodni dobavi blaga. S konsenzualno vključitvijo določene klavzule v prodajno pogodbo stranki predvidljivo definirata medsebojne pravice in obveznosti glede dobave in s tem zmanjšata možnost nesporazumov in sporov, ki zaradi tega lahko nastanejo. Z ozirom na vrsto blaga, ki je predmet prodaje, način prevoza in določitev težišča med pravicami in obveznostmi prodajalec in kupec izbereta primerno klavzulo. Z njimi je moč določiti kraj in čas dobave, prehod nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga, poleg tega pa tudi obveznosti, ki spremljajo dobavo blaga (carinjenje, pakiranje blaga, sklenitev prevozne in zavarovalne pogodbe).<sup>133</sup>

Dobava blaga je ena izmed bistvenih sestavin izpolnitve prodajne pogodbe. Klavzule omogočajo natančno opredelitev točke, na kateri je dobava skladno s pogodbenimi merili opravljena. Njen trenutek hkrati sovpada s trenutkom prehoda nevarnosti za poškodovanje ali naključno uničenje blaga s prodajalca na kupca kljub temu, da lastninska pravica še ni prešla. Poslovna praksa v tem primeru govori o ekonomski lastnini. To pomeni, da dobava predstavlja pomembno točko v prodaji, ker prodajalec z njo izpolni svojo glavno obveznost iz prodajne pogodbe.<sup>134</sup> Ko nevarnost preide na kupca, bo ta neodvisno od pravnega prenosa lastninske pravice trpel ekonomske izgube vsaj do višine dolgovane kupnine za primer zmanjšanja vrednosti blaga.

Kadar v času sklenitve prodajne pogodbe kraja dobave ni moč natančno določiti, ima kupec pravico in dolžnost, da to točko v razponu kasneje specificira. Do te situacije pride, ko je dogovorjeno, da naj bo blago dobavljeno na terminalu ali v pristanišču, ne pa tudi v kateri konkretni skladiščni hali. Če kupec konkretne točke dobave ne določi, ga bremenijo stroški in tveganja, ki jih prinese njegova pasivnost. Ta položaj ustvari prodajalčevo pravico, da natančno določi točko dobave. Pri tem ga omejujeta načelo vestnosti in poštenja ter dobri poslovni običaji. Kadar prodajalec vrednostnih meril ne upošteva, je lahko odškodninsko odgovoren.<sup>135</sup>

Glede na vsebino izbrane klavzule je dobava opravljena, ko je blago prepeljano do določene točke, oziroma tam tudi razloženo z ali naloženo na novo prevozno sredstvo. Od načina dobave je odvisna višina stroškov ter nevarnost poškodovanja ali uničenja blaga. Splošno pravilo je, da se riziko prenese,

---

<sup>132</sup> M. Kovač, Urejanje pogodbenih odnosov v transportu z Incoterms 2010, v: Pravna praksa, 32, (31.8.2017), str. 9

<sup>133</sup> A. Friedl, M. Djinović, P. Rižnik, Incoterms 2010, v: Pravna praksa, 45, (18.11.2010), str. 22

<sup>134</sup> A. Friedl, M. Djinović, Eno leto uporabe pravil Incoterms 2010, v: Pravna praksa, 49-50, (22.12.2018), str. 11

<sup>135</sup> M. Kovač, Urejanje pogodbenih odnosov v transportu z Incoterms 2010, v: Pravna praksa, 32, (31.8.2017), str. 9

ko prodajalec izpolni svoje obveznosti glede dobave.<sup>136</sup> Obseg teh obveznosti je lahko zelo različen in je odvisen od tega, katero klavzulo vključita v pogodbo.

Kadar naročnik prevoz blaga poveri špediterju, ga mora slednji poučiti o izbiri najugodnejše klavzule. Organizator prevoza lahko na ta način močno vpliva na primerno uporabo pravil v posameznih prevoznih vrstah, posledica česar so številni pozitivni učinki na zunanjo trgovino in prometni sistem.<sup>137</sup>

Klavzule Incoterms imajo torej logistično, cenovno in administrativno funkcijo. Plačilni pogoji, prenos lastninske pravice na blagu in posledice kršitve pogodbe niso del njihove vsebine, temveč so opredeljeni v posebnih pogodbenih določbah. Revizija z leta 2010 je kot najpomembnejši poudarek prinesla možnost uporabe klavzul tudi v domačih trgovinskih poslih. Poleg tega so skrajšana in razumljivejša tudi uvodna pojasnila, zaradi česar klavzule ne zahtevajo dodatne razlage. Smernice, ki niso del pravil klavzul, pojasnjujejo značilnosti vsake klavzule, priporočeno situacijo uporabe, prehod nevarnosti in razmerje stroškov med prodajalcem in kupcem.<sup>138</sup>

## **6. TRANSPORTNA RAZMERJA PRI PREVOZU BLAGA**

### **6.1. Prevozne pogodbe**

#### *6.1.1. Pogodba o prevozu stvari*

Pogodbo o prevozu stvari (blaga, tovara) OZ opredeljuje v 671. - 698. členu. Sestavljajo jo pošiljateljeva dolžnost informiranja prevoznika, tovorni list, razmerje pošiljatelj – prevoznik in prevoznik – prejemnik, določbe o prevoznikovi odgovornosti, opsijska udeležba več prevoznikov in zastavna pravica na stvari, ki se prevažata.

Gre za konsenzualni kontrakt, saj nastane že s sporazumom strank. Bistveni sestavini, brez katerih prevozna pogodba ne more obstajati, sta prevoz določene vrste in količine tovara po določeni prevozni poti in plačilo voznine. Prevoznik se zavezuje, da bo v zameno za plačilo opravil prevoz blaga od odhodnega do namembnega kraja oziroma do prejemnika. Prevoz je storitev, zato prevozna pogodba sodi med podjemne pogodbe. Pravila za podjem se uporabljajo, kadar zakon določenih vprašanj glede prevoza ne ureja. Zaradi podjemne narave se zaveže za uspeh posla, ne samo za prizadevanje, da bo storitev skušal opraviti.<sup>139</sup>

Ob samem začetku oblikovanja razmerja mora pošiljatelj prevoznika seznaniti o vrsti in količini tovara, prevozni poti in roku ter imenu in naslovu prejemnika. Pošiljatelj je objektivno odgovoren za škodo, ki nastane prevozniku zaradi napačnega ali pomanjkljivega informiranja. Ravno tako je odgovoren za

---

<sup>136</sup> V. Kranjc, *Gospodarsko pogodbeno pravo* (2006), str. 263

<sup>137</sup> M. Kovač, *Urejanje pogodbenih odnosov v transportu z Incoterms 2010*, v: *Pravna praksa*, 32, (31.8.2017), str. 9

<sup>138</sup> A. Friedl, M. Djinović, P. Rižnik, *Incoterms 2010*, v: *Pravna praksa*, 45, (18.11.2010), str. 22

<sup>139</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, *Prevozno pravo* (2017), str. 66 in nasl.

pakiranje blaga, poskrbeti pa mora tudi za ostale načine varovanja tovora med prevozom. Posebni predpisi določajo zahteve o pakiranju blaga. Če blago ob prevzemu ni pripravljeno na varen prevoz, ga mora prevoznik na to opozoriti. Slednji mora blago varovati pred običajnimi, ne pa tudi pred posebnimi prevoznimi riziki. Cena storitve prevoza in spremljajoči stroški bremenijo pošiljatelja, če je tako določeno v tovrnem listu. V nasprotnem velja domneva, da znesek plača prejemnik.<sup>140</sup>

Zakon pošiljatelju omogoča, da lahko med prevozom enostransko razpolaga s pošiljko oziroma spreminja potek prevoza tako, da naroči prevozniku, naj prevoz ustavi, naj mu pošiljko vrne, naj jo izroči drugemu prejemniku ali spremeni namembni kraj. To sme storiti do takrat, ko pošiljka prispe v namembni kraj, prevozniku pa mora seveda povrniti nastale stroške. Slednje sicer lahko zahteva takoj, ko ti nastanejo.<sup>141</sup> Med potjo se lahko pripeti, da je vozilo neupravičeno zadržano. T.i. stojnino sodišče opredeljuje kot odškodnino, in ni del voznine oziroma stroškov, plačati pa jo mora tisti, ki je odgovoren za njen nastanek, zato zanjo ne velja domneva, da jo mora plačati prejemnik.<sup>142</sup>

Prevoz se izvede po določeni prevoznici poti. Izvajalec mora pošiljatelja obveščati o vseh okoliščinah, ki utegnejo vplivati na prevoz ter se ob tem ravnati po njegovih navodilih. Kadar ni časa, da prevoznik pridobi ustrezna navodila, mora škodo na tovoru preprečevati kot dober gospodarstvenik. Če je prevoz zaradi takšnega ali drugačnega razloga na strani prevoznika prekinjen, ima prevoznik pravico zahtevati sorazmeren del plačila za opravljen prevoz. Pošiljatelju mora povrniti škodo, ki mu je zaradi tega nastala. Ko pošiljka prispe v namembni kraj, mora prevoznik o tem obvestiti prejemnika in mu predati tovrni list, drugače preide v zamudo. Prejemnik lahko uveljavlja pravice iz prevozne pogodbe, če izpolni svoje, iz pogodbe izvirajoče obveznosti (npr. plačilo kupnine). Zakon prevozniku nalaga tudi dolžnost obveščanja pošiljatelja in zahtevati navodila, kadar tovora naslovniku ne more izročiti, ker prejemnik tovora noče sprejeti ali mu ga ni mogoče izročiti, ker ta ne plača voznine ali ker ga ni mogoče obvestiti o prispetju tovora. V primeru, da pošiljatelj in prejemnik ničesar ne ukreneta glede prispellega tovora, ga sme prevoznik prodati skladno s pravili glede upnikove zamude in se iz izkupička poplačati.<sup>143</sup>

### *6.1.2. Pogodba o multimodalnem prevozu blaga*

Kot rečeno je uporaba dveh ali več različnih prevoznih sredstev bistven opredelilni element multimodalnosti. ZPPCP-1 pogodbo opredeljuje kot pogodbo, s katero se podjemnik multimodalnega prevoza zaveže, da bo prevoz tovora opravil z različnimi prevoznimi sredstvi v različnih prometnih sistemih, pošiljatelj pa bo za celoten prevoz plačal voznino. Od multimodalnega se zaporedni prevoz razlikuje po tem, da gre pri slednjem za uporabo istovrstnega prevoznega sredstva.<sup>144</sup> Multimodalni

---

<sup>140</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, *Prevozno pravo* (2017), str. 76 in nasl.

<sup>141</sup> 678. člen OZ

<sup>142</sup> VSK sklep Cpg 159/93

<sup>143</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, *Prevozno pravo* (2017), str. 78 in nasl.

<sup>144</sup> 91. člen ZPPCP-1

podjemnik se je razvil iz prevoznika ali špediterja, ki sam opravi prevoz. Z ozirom na to prevoz dobi značilnost multimodalnosti, če se dotični prevoznik ali špediter posluži uporabe raznovrstnih prometnih poti. Za vsako izmed njih se uporabljajo prisilna zakonodajna pravila, ki urejajo posamezen način prevoza tovora. Kadar podjemnik prevoza ne opravi sam, v razmerju do dejanskega prevoznika nastopa kot naročnik, ne samo kot zastopnik pošiljatelja. Ureditev pogodbe o multimodalnem prevozu blaga mora opredeljevati tudi regresna razmerja med podjemnikom in dejanskimi izvajalci prevoza, prilagojene prevozne dokumente in zavarovanja nevarnosti, primerno vrstam prevoza.<sup>145</sup>

### 6.1.3. Špedicijska pogodba

OZ ponuja pravno podlago za špedicijsko pogodbo v 851. – 870. členu. V njej se špediter naročniku odplačno zaveže, da bo v svojem imenu in na naročnikov račun organiziral prevoz blaga in v ta namen sklenil prevozno in ostale pogodbe, ki jih zahteva izvedba posla. Gre za dejanja skladiščenja, kontrole, pakiranja in zavarovanja blaga, carinske posle, ravnanje s prevoznimi in drugimi listinami, določitev prevoznika in prevozne poti, navsezadnje pa tudi strokovno svetovanje. S tem nastane mešani pravni posel, ki ohranja značilnosti špedicijske pogodbe, hkrati pa vsebuje določbe, ki urejajo pogodbeno razmerje za drugo storitev. Kadar špediter sam opravi katerega ali več izmed teh dejanj, se za ta del uporabljajo pravila, ki urejajo vsakega izmed njih. Bistvena značilnost špedicijske pogodbe je, da so vsi posli, ki naj jih špediter opravi, povezani z izvedbo prevoza. Naročnik s povpraševanjem po špediterski storitvi pričakuje posebno strokovno znanje za učinkovito odpremo blaga. Za njeno veljavnost zadošča ustni dogovor, vendar se v praksi najpogosteje pojavlja v pisni obliki. Obveznost, ki iz nje izhaja, ima naravo prizadevanja, kar pomeni, da špediter ne jamči za uspeh posla, ampak da bo svoje obveznosti opravil po merilu skrbnosti dobrega strokovnjaka – element mandatne pogodbe. Na podlagi pisnega naročila špediter naročniku posreduje poseben obrazec (dispozicijo). Tako pridobljene informacije mu omogočajo kakovostnejšo izvedbo storitve. Naročnika mora opozoriti na morebitne pomanjkljivosti v njem. Ob sklenitvi razmerja špediterjeve obveznosti niso določene podrobno, temveč se opredeli samo cilj, ki naj bo dosežen. Način ravnanja mora biti skladen z naročnikovimi interesi.<sup>146</sup>

Špedicijske storitve so tisti del logističnih storitev, ki jih za potrebe svojih strank (prodajalcev in kupcev blaga) izvajajo špediterska podjetja. Špediter ima, kot rečeno, dolžnost opozarjanja, obveščanja in svetovanja naročniku. V primeru nepredvidenih ali dvomljivih situacij (poškodba blaga, zastoji med prevozom, dodatni nepričakovani stroški, prejemnik ne želi sprejeti blaga ipd.) mora od naročnika zahtevati dodatna navodila. Če organizator prevoza ne dobi navodil, mora ravnati tako, da varuje naročnikove interese. Če pa navodila poda, se jih špediter mora držati, kljub temu, da so pomanjkljiva, če naročnik pri njih vztraja, saj je predpostavljeno, da so navodila izraz njegovih interesov. Pred začetkom izvrševanja dispozicije mora špediter blago prevzeti od naročnika ali od tretjih oseb

---

<sup>145</sup> S. Simoniti, Pogodba o multimodalnem prevozu blaga, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2000), str. 942

<sup>146</sup> V. Kranjc, Gospodarsko pogodbeno pravo (2006), str. 354 in nasl.

(prevoznik, skladiščnik). Ob prevzemu od tretjih oseb ima enake obveznosti v zvezi z blagom kot do naročnika. Ob tem ga mora skrbno pregledati, saj ga mora predati prevozniku v istem stanju, kot ga je prejel. S tem je mišljen pregled zunanega stanja tovora, števila kosov ali oznake, ne pa tudi kakovosti. Kadar pri tem zazna, da je embalaža poškodovana, mora skupaj z naročnikom ugotoviti, kakšno je dejansko stanje blaga. Špediter je dolžan zbrati dokaze o poškodbah, ki bodo služili izravnavi škode. Naročnika mora opozoriti tudi na to, da blago ni ustrezno pripravljeno na prevoz. Če v sklopu obveznosti varovanja blaga sam opravi hrambo, mu gredo pravice in obveznosti iz skladiščne pogodbe. V tem delu špedicije nastopa kot skladiščnik z osnovnim ciljem nadaljnje odpreme blaga v enakem stanju, kot ga je sprejel. Če ta del naročila poveri tretji osebi, mora o tem obvestiti naročnika, skladiščeno blago pa mora nadzorovati. Transportno kargo zavarovanje je dolžan skleniti samo, če je tako navedeno v pogodbi. To ne pomeni, da mora špediter skleniti tudi skladiščno ali katero drugo zavarovanje. Zavarovalno pogodbo sklene v imenu in na račun naročnika. Če obseg zavarovanja na podlagi informacij o lastnostih blaga iz dispozicije ni opredeljen, ga je dolžan zavarovati proti običajnim rizikom.<sup>147</sup>

Sodna praksa v zadevi, kjer so se prevažali ladijski kontejnerji iz Hamburga v Ljubljano, ob čemer so nastali stroški stojnin zaradi preverjanja istovetnosti blaga, pravi, da špediterjeva skrbnost ni tako široka, da bi od njega zahtevali, da mora pred predložitvijo dokumentacije preverjati identiteto blaga tako, da mora odpirati kontejnerje, v katerih se blago prevažala, ob tem pa tudi preveriti, ali je vsebina pošiljke skladna z na spremljajoči dokumentaciji deklariranim blagom.<sup>148</sup>

Naročnik lahko kadar koli odstopi od pogodbe. Organizatorju prevoza mora povrniti vse dotedanje stroške in mu plačati sorazmeren del plačilna za delno izvedeno storitev. Stroški, ki jih mora povrniti, niso povezani z izvajanjem dejavnosti, ampak so bili nujni za varovanje naročnikovih interesov. Operativni stroški so vštet v provizijo. Dokler mu naročnik ne plača dolgovanega zneska, OZ v špediterjevo korist ustanavlja zakonito zastavno pravico na blagu. Če pogodbo odpove špediter, mora naročniku povrniti vso zaradi tega nastalo škodo, poleg tega pa mora obveznost izpolniti do konca. To je posledica dejstva, da med strankama obstaja zaupanje, ki je temelj te pogodbe.<sup>149</sup> Ob sklepanju špedicijskega posla je dopusten dogovor, da špediter svoje storitve zaračuna prejemniku stvari.<sup>150</sup>

Stroški odprave so vsi stroški v zvezi s špedicijsko pogodbo, ker špediter do tretjih oseb, na primer do skladiščnika ali prevoznika, nastopa kot neposredni zavezanec. Potrebni in izredni stroški pa so znani šele po dokončanju vseh poslov v zvezi s špedicijo.<sup>151</sup>

---

<sup>147</sup> M. Kovač, Obveznosti špediterja iz pogodbe o špediciji, v: Pravna praksa, št. 9 (8.3.2018), str. 24

<sup>148</sup> VSL sodba I Cpg 7/2013

<sup>149</sup> M. Kovač, Pogodbeni prevoz blaga – logistična ali špediterska pogodba?, v Pravna praksa, št. 2 (16.4.2010), str. 290

<sup>150</sup> VSL sklep I Cpg 419/99

<sup>151</sup> VSC Sodba Cpg 47/2018

Sodišče je odločalo o stojnini tudi v zvezi s špedicijsko pogodbo, ob čemer je ravno tako ne uvršča med del prevoznih stroškov, ki jih špediter plača prevozniku v svojem imenu in na račun naročitelja, ampak je škoda, ki jo utrpi prevoznik zato, ker je bilo vozilo zadržano, zanjo pa odgovarja tisti, ki je zastoj v prevozu povzročil.<sup>152</sup>

OZ pozna tudi špedicijo s fiksnim plačilom in zbirno špedicijo. Za prvo gre, kadar je določen skupen znesek za izvršitev naročila, v katerem so vključeni vnaprej fiksno dogovorjeno plačilo za prevoz in druge storitve skupaj s stroški. Zbirna špedicija pa ni nič drugega kot to, da špediter zbere večje število pošiljk in jih odpremi v isti namembni kraj, da na ta način zapolni transportne kapacitete. Če mu uspe blago prepeljati z nižjimi stroški, ima pravico do nagrade. Ta oblika se lahko izključi s pogodbo.<sup>153</sup>

#### *6.1.4. Logistična pogodba*

Logistična pogodba je institut avtonomnega gospodarskega prava. V slovenskem pravu zanjo ne najdemo nobenih formalnih virov. Gre za kompleksno pogodbo, ki v osnovi vsebuje določbe prevozne, prodajne, špedicijske in skladiščne pogodbe. Vsebinsko je nadgradnja špedicije, vendar se od nje razlikuje v nekaterih bistvenih prvinah. V špedicijski pogodbi prevladuje element mandatnega razmerja v delu, ki govori o tveganju za izpolnitev, kar se kaže v obveznosti prizadevanja. Logistični podjemnik (v nadaljevanju logistik) odgovarja za uspeh posla, kar pogodbo približuje podjetju. V njej mora poleg vseh obveznosti iz špedicijske pogodbe poskrbeti še za številne druge dejanske in pravne posle, kar je več kot samo dogovarjanje za prevoz in sklepanje pogodb v zvezi z odpremo blaga.<sup>154</sup>

Ko naročnik sklene logistično pogodbo, mu sopogodbениk direktno odgovarja za uspeh logističnega podjetja. Posamezne segmente lahko odda v podizvajanje. Temeljna elementa pogodbe sta ustvarjanje fizičnega pretoka blaga (vključno od dobave do distribucije) in s tem večanje dodane vrednosti v proizvodni verigi in plačilo nagrade za uspešno opravljeno storitev. Naročnikovi bistveni obveznosti sta zagotoviti podatke o vrsti in količini blaga ter kdaj in kam naj se ga premakne, po opravljenem delu pa tudi plačilo nagrade in povrnitev stroškov. Osnovne pogodbene obveznosti podjemnika so izpolnitev naročila, plačilo za to potrebnih stroškov, zavarovanje blaga in izstavitve računa po opravljeni storitvi. Izvrševanje manipulacije blaga predstavlja vse pojavne oblike v oskrbovalni verigi, torej nakup surovin, predelava, prevoz, skladiščenje in distribucija končnih izdelkov. Logistik mora naročniku na zahtevo podati informacijo o lokaciji blaga. Obveščati ga mora o že nastalih in tudi o predvidenih zapletih. Izjemoma nima dolžnosti obveščanja, kadar nima dovolj časa, da bi pridobil naročnikova navodila ob situaciji, v kateri bi lahko nastala večja škoda. Tedaj mora ravnati tako, da zaščiti naročnikove interese in s skrbnostjo dobrega strokovnjaka. V svojem imenu in na naročnikov račun mora založiti stroške voznin, prekladanja, skladiščenja, davke in carine ipd. Logistik je zavezan zavarovati blago, ki ga je

---

<sup>152</sup> VSL sodba I Cpg 1529/99

<sup>153</sup> 868. in 869. člen OZ

<sup>154</sup> P. Vlačič, Logistična pogodba, v: Pravna praksa, št. 6-7 (1.10.2003), str. 1148

sprejel, saj ga na ta način zaščiti pred škodo, ki lahko nastane med logističnim podjemom. S tem ustvarja ekonomsko varnost, da bo morebitna škoda ob uresničitvi rizika naročniku povrnjena, preko vzpostavitve prejšnjega stanja pa zagotovljeno neprekinjeno poslovanje. Ob opravljeni storitvi mora logistik izstaviti račun, celoten znesek katerega obsega nastale oziroma založene stroške in nagrado za njegovo delo.<sup>155</sup>

## 6.2. Odškodninska odgovornost

Škoda je zmanjšanje premoženja in preprečitev njegovega povečanja. Da je lahko uspešno izkazana, morajo biti z nekim ravnanjem izpolnjene štiri zahteve: protipravnost, škoda, vzročna zveza med njima in objektivna odgovornost, ki temelji na vzročnosti. V prevoznem pravu krivdno odgovornost srečamo v položajih, ko mora prevoznik dokazati, da ni ravnal naklepno ali iz malomarnosti oziroma je ravnal skladno s standardom dobrega gospodarstvenika. Ta nam pove, kako bi v dani situaciji ravnala abstraktna oseba s podobnimi lastnostmi. Gre za obrnjeno dokazno breme, saj oškodovancu prevoznikove krivde ni potrebno dokazati, ker se ta domneva.<sup>156</sup>

Pogodbena določila pri določanju odgovornosti skušajo slediti načelu enake porazdelitve tveganj. Sorazmerno s tveganjem posla raste tudi višina plačila zanj.

### 6.2.1. Pogodba o prevozu stvari

Prevoznik odgovarja za izgubo ali poškodbo tovora od prevzema do izročitve prevzemniku. Odgovornosti se razbremeni, če dokaže, da je škoda nastala zaradi notranjih lastnosti tovora, zaradi dejanj upravičenca ali zaradi višje sile. Odškodnina se odmeri po tržni ceni pošiljke ob prevzemu. V kopenskem prometu prevoznik odgovarja objektivno. Odgovornosti se razbremeni, če uspe dokazati katerega od prej omenjenih razbremenitvenih razlogov. Izguba ali poškodovanje tovora med prevozom in zamuda, torej neizpolnitev obveznosti dogovorjenem roku, so najpogostejše situacije, s katerimi prevozniki povzročajo škodo. Za škodo odgovarja objektivno z obrnjenim dokaznim bremenom. Če se tovor deloma ali v celoti izgubi, mora prevoznik vrniti prejeto voznino in pošiljatelj povrniti nastalo škodo. Poleg navedenega odgovarja tudi za osebe, ki so po njegovi volji sodelovale pri prevozu (odgovornost za izvršitvene pomočnike - culpa in eligendo). Oseba, ki pomaga pri izvedbi posla, mora biti izbrana po standardu dobrega strokovnjaka, prejeti pa mora tudi ustrezna navodila. Upravičenec lahko zahteva odškodnino za škodo, ki jo povzročijo pomočniki, neposredno od prevoznika. Slednji ima regresni zahtevek nasproti dejanskemu povzročitelju.<sup>157</sup>

Prevoznik mora torej dokazati obstoj neizogibnosti okoliščin, zaradi katerih je nastala škoda na blagu. V primeru se je tožena stranka sklicevala na neznano nasproti vozeče vozilo, zaradi katerega je zapeljala

---

<sup>155</sup> M. Kovač, Ali obstaja logistična pogodba?, v: Pravna praksa, št. 22 (8.6.2017), str. 6

<sup>156</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 88 in nasl.

<sup>157</sup> M. Kovač, Omejitev odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora, v: Pravna praksa, 6 (15.2.2018), str. 9

s cestišča in se prevrnila na bok, zaradi česar je nastala škoda. Ker ji ni uspelo dokazati razbremenilne okoliščine, t.j. nasproti vozečega vozila, kot glavnega razloga za nesrečo, je prevoznik odgovoren za nastalo škodo.<sup>158</sup>

Vrhovno sodišče je zavrnilo zahtevek za revizijo v primeru, ko je bil prevoznik žrtev roparskega napada na Madžarskem. Kljub temu, da je takrat tam divjala vojna, se prevoznik ne šteje kot nevarna dejavnost, saj niti država ni uvedla varnostnih ukrepov za namen zaščite tovornega prometa. Ker rop tovornjaka ne izvira iz dejavnosti prevoznika, ta tudi ne more odgovarjati na temelju objektivne odgovornosti, saj gre za ravnanje tretjih oseb.<sup>159</sup>

Če nakladanje v celoti opravi pošiljatelj ali tretja oseba po naročilu pošiljatelja, se prevoznik ekskulpira odgovornosti za poškodbo tovora med tem samo, če je pri tej storitvi izključen, saj mora običajno pošiljatelj pri nakladanju ravnati po prevoznikovih navodilih glede razporeditve stvari na vozilu.<sup>160</sup>

### 6.2.2. Pogodba o multimodalnem prevozu blaga

Posamezne veje prevoznega prava sestojijo iz posebnih pravil o odgovornosti za prevoz. V ureditvi multimodalnega prevoza sta se izoblikovali dve vrsti odgovornosti podjemnika. Mrežna odgovornost predvideva ugotavljanje prevoznikove odgovornosti po pravilih, ki urejajo tisto vrsto transporta, na kateri je škoda nastala. Pri tem se pojavlja problem lokalizacije škode, ki ga rešuje model enotne odgovornosti, po katerem prevoznik odgovarja za celotno opravljeno pot. Na ta način ni potrebno ugotavljati, na katerem delu poti in na katerem prevoznem sredstvu je škoda nastala. Konvencija CMR, s tem pa tudi ZPPCP-1, določata enotno odgovornost podjemnika multimodalnega prevoza za izgubo, poškodovanje ali zamudo (od vrat do vrat), torej objektivno za izvedbo celotnega prevoza in ne glede na to, v katerem delu poti tiči škodni dogodek. Odgovarja tudi za izbiro izvršitvenih pomočnikov, ki opravljajo določena dejanja po pogodbi.<sup>161</sup> Podjemnikova odgovornost v razmerju do pošiljatelja in prejemnika je pogodbeno, med tem ko je odgovornost za njegove izpolnitvene pomočnike deliktna. Upravičenec mora pred sodnim organom uspešno dokazati obstoj enega izmed razmerij za to, da je podana aktivna legitimacija v sporu. Tožbo mora vložiti v dveh letih od izročitve tovora pod pogojem, da v šestih mesecih od dneva izročitve od podjemnika pisno zahteva povračilo škode. V nasprotnem primeru tožba zastara. Podjemnik se lahko razbremeni odgovornosti, če dokaže, da je skupaj s svojimi izpolnitvenimi pomočniki storil vse, kar se lahko razumno zahteva za izogib škodnemu dogodku in nastali škodi.<sup>162</sup>

---

<sup>158</sup> VSC sodba Cpg 107/2014

<sup>159</sup> Sodba VIII Ips 101/2000

<sup>160</sup> VSL sodba I Cpg 213/2003

<sup>161</sup> S. Simoniti, Pogodba o multimodalnem prevozu blaga, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2000), str. 942

<sup>162</sup> M. Pavliha, P. Vlačič, K. Oblak, Prevozno pravo (2017), str. 356 in nasl.

### 6.2.3. Špedicijska pogodba

Špedicijsko razmerje je zaupne narave, zato mora špediter vedno ravnati strokovno in v naročnikovem interesu. Strokovnost se zahteva že v zasnovi organizacije, saj špediter odgovarja za škodo, ki nastane naročniku zaradi opustitve opozarjanja na pomanjkljivosti v dispoziciji. Ravno tako odgovarja, kadar vsebino dispozicije izvršuje samovoljno. V izogib temu mora v dvoumnih situacijah od naročnika vedno zahtevati navodila. Izjemoma je odgovornosti prost kljub temu, da je odstopil od naročnikovih navodil, če deluje zaščitniško do njegovih interesov in kot dober strokovnjak, škoda pa je posledica višje sile.<sup>163</sup>

Špediter mora naročnika opozoriti na pomanjkljivosti pri pakiranju, če so povezane s prevoznimi tveganji. Ne odgovarja za nezadostno pakiranje, temveč za opustitev opozorilne dolžnosti, če bi napako kot dober strokovnjak moral opaziti. Ko naročnika opozori, ne odgovarja, tudi če nastane škoda zato, ker naročnik pomanjkljivosti ni odpravil.

Špediter lahko tudi samostojno opravi prevoz ali kakšen drug posel, ki mu je sicer poverjen v organizacijo. To pritegne odgovornost po pravilih, ki veljajo za ta posel. Še naprej mu pripada pravica do plačila na podlagi špedicijske pogodbe, ker bi jo imel tudi tedaj, ko bi izvedbo posla zaupal drugemu izvajalcu.<sup>164</sup>

V primeru, ko špediter prepusti nešpedicijske posle drugim osebam (prevoznik, skladiščnik itn.), odgovarja za njihovo izbiro, ne pa tudi za njihovo delo. Če je pri izbiri ravnal dovolj skrbno, mu odgovornosti za nepravilno opravljen posel ni moč naprtiti. Tedaj tisti, ki je opravljal posel, med katerim je nastala škoda, odgovarja svojemu naročniku, torej špediterju. Naročniku špedicije druga oseba odgovarja takrat, ko je špediter sklenil to pogodbo (npr. prevozno) v imenu in na račun naročnika špedicije.<sup>165</sup>

### 6.2.4. Logistična pogodba

Logistični podjemnik, kot rečeno, odgovarja za uspeh posla. Stranki se v logistični pogodbi lahko dogovorita bodisi za objektivno odgovornost, bodisi za dokazano krivdo za škodo, ki jo je prizadejal naročniku, kar izključuje odgovornost za posredno škodo. Ker logistična pogodba vključuje pravila večjega števila pogodb (mešan posel), je enoten kriterij odgovornosti logističnega podjemnika težko opredeliti. Razvoj gre lahko v več strani: objektivna, subjektivna, mrežna in enotna odgovornost. Za podjemnika prav tako veljajo pravila za omejitev odgovornosti v višini zneskov, določenih za neko dejavnost, če jo opravlja sam. Kadar prevoz blaga opravi sam, zanj v tem delu posla veljajo vsa pravila prevozne pogodbe, vključno z limitom odgovornosti, saj nastopa kot prevoznik. Če bi odgovarjal neomejeno, bi bil postavljen v neenak položaj v primerjavi s prevoznikom, kar bi pomenilo različno

---

<sup>163</sup> M. Kovač, Obveznosti špediterja iz pogodbe o špediciji, v: Pravna praksa, št. 9 (8.3.2018), str. 24

<sup>164</sup> V. Kranjc, Gospodarsko pogodbeno pravo (2006), str. 364 in nasl

<sup>165</sup> Prav tam, str. 364 in nasl

vrednotenje istovrstnega položaja. Na omejitev odgovornosti se ne more sklicevati, če je zaradi izgube ali poškodovanja blaga nastala škoda posledica njegove hude malomarnosti ali naklepa.<sup>166</sup>

## 7. ZAKLJUČEK

Tehnološki napredek je v vsaki dejavnosti skozi čas zahteval tudi prilagajanje družbenih razmerij. Zgodovinskim potrebam so v tem pogledu zadoščala preprostejša pravila. Vendar pa so kompleksnejši delitvi dela sledila tudi podrobnejša in bolj zapletena pravna razmerja in pravila. Prodajalec in kupec se na podlagi medsebojne pogodbe dogovorita za prenos lastninske pravice na blagu. Z vidika naključnega opazovalca se stvar zdi sila preprosta: prodajalec mora kupcu dobaviti blago v zameno za kupnino.

Na videz samoumeven pojem dobava pa v resnici za seboj skriva kopico med seboj prepletenih pravnih razmerij. Podlago za izvajanje prevoza ponuja prometno pravo, ki vsebuje določbe o tem, kako naj se udeleženci vedejo v določeni prometni vrsti. Določbe o prevoznici pogodbi pa dajejo subjektom, ki opravljajo prevoz blaga kot njihovo pridobitno dejavnost, gospodarski namen, zaradi katerega sodelujejo v prometu. Angažiranje dobave, bodisi na podlagi osnovne prevozne pogodbe, bodisi na podlagi špedicijske ali logistične pogodbe, je prepuščena naročniku storitve.

Omenjeni subjekt s sklenjeno prevožno pogodbo prevozniku v podjem odda določeno količino in vrsto blaga s ciljem, da ga v namembni kraj z dogovorjenim prevoznim sredstvom po dogovorjeni poti prepelje v s pogodbo določenem roku in v stanju, kakršnem ga je oddal. Nepredvidljivost vsake prevozne poti, ne glede na izbran način prevoza, lahko postreže s situacijami, ki otežujejo ali celo onemogočajo izpolnitev pogodbene obveznosti. Riziko je izraz, ki zajema vse nepredvidene dogodke in predstavljajo obstoj nevarnosti, da se dogodek, iz katerega lahko izvira škoda, uresniči. V ta namen prevoznik oziroma nekdo, ki ima pričakovan materialni interes, z zavarovalnico sklone kargo zavarovalno pogodbo, s katero se dogovorita za obseg kritja. Ob izbiri kritja velja preudariti razmerje med možnostjo pojavov rizikov in višino premije, ki jo prejme zavarovalnica, saj bi bilo sklepanje zavarovanja proti vsem rizikom povsem nesmiselno za krajše in organizacijsko manj zahtevne prevozne storitve. Pojavnost rizikov povečujejo predvsem geografske značilnosti prevozne poti, vrsta blaga in prevoznega sredstva ter dolžina prevoza. Poleg tega vselej obstoji nevarnost višje sile, ki je povsem nepričakovana, neodvrtljiva in neodvisna od prevoznikovih ravnanj.

Institut prehoda nevarnosti izvira iz prodajne pogodbe in hkrati služi kot orientacijska točka za jasno definiranje obdobja, za katero prevoznik zavaruje blago. To velja tako za tistega, ki ga določi prodajalec, da v njegovem imenu prepelje blago do namembnega kraja, kot za tistega, ki ga do prodajalca po blago pošlje kupec. OZ glede ureditve dobave oziroma izročitve ter prevzema blaga preko prevoznika strankama prodajne pogodbe daje povsem proste roke. Na ta način omogoča uporabo avtonomnih pravil, neodvisnih od zakonodajnih teles, katerih vodilo je mednarodna poenotenost standardov v gospodarskih

---

<sup>166</sup> M. Kovač, Pogodbeni prevoz blaga – logistična ali špedicijska pogodba?, v Pravna praksa, št. 2 (16.4.2010), str. 290

panogah. Za prevoz blaga so najrelevantnejše določbe klavzul Incoterms, ki ponujajo široko paleto možnosti za prodajalca in kupca, s katerimi kot naročnika prevoza določita njun prispevek transportnih aktivnosti k dobavi.

Prevoz blaga se najpogosteje izvrši na podlagi prevozne, špedicijske ali logistične pogodbe. Prva pomeni podlago za nastanek temeljne obveznosti, pri kateri prevoznik za uspeh posla odgovarja neposredno naročniku prevoza. Špedicijska in logistična pogodba sta kompleksnejši, saj ustvarjata obveznost organizacije prevoza, kar pomeni tudi sklepanje drugih pogodb z namenom ohranjanja blaga v določenem stanju, navsezadnje pa tudi zagotovitev pravočasnosti dobave. Razlika med slednjima je v režimu odškodninske odgovornosti. Prevozna pogodba je tako inkorporirana v špedicijsko, špedicijska pa v logistično pogodbo. Na prvi pogled preprost špedicijski, še toliko bolj pa logistični podjem šele po razčlenitvi posameznih pogodbenih določil razkrije anatomsko zapletenost pravnih razmerij in vpletenosti oseb, ki s svojim delom prispevajo k ustvarjanju varnih pogojev za blago in posledično k preprečevanju ekonomskih izgub ob prevozu blaga. Za primere, ko škoda vseeno nastane, torej takrat, ko se uresniči zavarovalni primer, pa zavarovalnica zavarovancu izplača zavarovalnino.

Zavarovanje transporta v smislu uvodnega poglavja te magistrske naloge se je po analizi teorije in aplikativne zakonodaje ter drugih pravil izkazalo za zapleten mehanizem. Sklepno so predstavljene ugotovitve kot sledi.

Prvič; že predhodna faza od prevoznika ob opravljanju dejavnosti terja doseganje standarda dobrega gospodarstvenika, kar pomeni dobro poznavanje prometne infrastrukture, izpolnjevanje kriterijev tehnične ustreznosti, ki jih določajo javnopravni predpisi in odgovorno ravnanje z blagom.

Drugič; vloga zavarovalnic v prometu se izkaže za nepogrešljivo, ker lahko, kljub tehnični izpravnosti vozil, človeški in tudi od človeka neodvisni dejavniki bistveno prispevajo k nastanku škode. Na podlagi kargo zavarovanja zavarovalnica upravičencu povrne škodo celo takrat, ko je zanjo kriv prevoznik. Stopnja prevoznikove krivde ob tem je bistvena za pojav zavarovalničinega regresnega zahtevka proti njemu, hkrati pa je od stopnje krivde odvisen tudi obstoj prevoznikove pravice do omejitve njegove odškodninske odgovornosti.

Tretjič; panožna poslovna praksa v določeni meri predstavlja avtonomna pravila kot samoumevna, ker se njihovo poznavanje in upoštevanje predpostavljata. Breme določenega rizika se z uporabo klavzul Incoterms loči od točke prehoda nevarnosti, kot jo določa OZ, Daljše, kot je obdobje, v katerem nevarnost naključnega uničenja trpi prodajalec, višja je pogodbeni cena blaga. V njej so namreč vključeni stroški zavarovanja, transporta in carin, ki jih do izročitve kupcu oziroma kupčevemu prevozniku plača prodajalec.

Četrto; vsako osebo, ki opravlja pridobitno dejavnost z nudenjem prevoznih storitev, v temelju vedno zavezujejo določila pogodbe o prevozu blaga. Prevoznikova ravnanja se presojujejo po standardu dobrega

gospodarstvenika, med tem ko je špediter strokovnjak za organizacijo prevoza blaga. Če prevoz opravi sam, je v tem delu obravnavan po pravilih prevozne pogodbe. Prevoznik oškodovancu za škodo odgovarja objektivno, z obrnjenim dokaznim bremenom. Na podlagi objektivne odgovornosti ima nato regresni zahtevek proti neposrednemu povzročitelju.

Petič; naročnik se glede na obseg in pogostost pojava potrebe po prevozu blaga ter na njegovo vpletenost v to ravnanje odloči, katero pogodbo bo sklenil. Če naročnik prevoza blago odpremi na podlagi pogodbe o prevozu blaga, mora poleg tega poskrbeti tudi za spremljajoče posle, torej zavarovanje, nakladanje, skladiščenje. Prevoznik odgovarja za uspeh posla, kar pomeni, da se mora za vsako odstopanje od pogodbene obveznosti z dokazovanjem razbremeniti objektivne odgovornosti. Za razliko od prevoznika pa špediter kot organizator prevoza poskrbi za prevoz in vse s prevozom povezane aktivnosti in za ta namen sklene potrebne pravne posle. Na nek način se pojavlja kot posrednik storitve premikanja blaga pod eno pogodbo, ki jo sklene z naročnikom. Slednjemu odgovarja za prizadevanje; presoja se, ali je svoje obveznosti izpolnjeval kot dober strokovnjak.

Dandanes gospodarske družbe stremijo k visoki stopnji specializacije. Najugodnejši način zagotavljanja storitev, ki ne spadajo v primarni delokrog proizvodnega procesa, je posluževanje storitev drugih gospodarskih družb, ki zanje pomenijo glavno dejavnost. Tako denimo špediter kot strokovnjak ponuja celovit paket organizacijskih storitev, ki bi jih sicer moral postoriti naročnik. Po mojem mnenju je za prevoz blaga najbolj smiselna rešitev uporaba špedicije, saj je naročniku za plačilo špediterjeve nagrade prihranjenih veliko oportunitetnih in dejanskih stroškov, ki bi zaradi prevoznega aranžmaja nastali v vsakem primeru.

## 8. SEZNAM LITERATURE IN VIROV

### 8.1. Literatura

Bavcon, Ljubo in ostali, *Pravo, Leksikon Cankarjeve založbe*, Ljubljana, Cankarjeva založba, 2003

Drev, Anja, *Pravna razmerja med prodajalcem, prevoznikom in kupcem z vidika pogodbe o (mednarodni) prodaji blaga in pogodbe o (mednarodnem) prevozu blaga po cesti*, doktorska disertacija Pravne fakultete Univerze v Mariboru, 2016

Juhart, Miha, Plavšak Nina (urednika), Plavšak, Nina, Juhart, Miha, Jadek-Pensa, Dunja, Kranjc, Vesna, Grilc, Peter, Polajnar-Pavčnik, Ada, Dolenc, Mile, Pavčnik, Marijan, Vrenčur, Renato, Možina, Damjan, Zabel, Bojan, Podobnik, Klemen, Podgoršek, Bojan, Ilovar Gradišar, Sonja, Markič, Jure, *Obligacijski zakonik s komentarjem, posebni del, 3. in 4. knjiga*, Ljubljana, GV založba, 2003

Kranjc, Janez, *Rimsko pravo*, Ljubljana, GV založba, 2017

Kranjc, Vesna, *Gospodarsko pogodbeno pravo*, Ljubljana, GV založba; Maribor, Pravna fakulteta Univerze v Mariboru, 2006

Pavčnik, Marijan, *Teorija prava: prispevek k razumevanju prava*, Ljubljana, GV založba, 2015

Pavliha, Marko, Simoniti, Sergej, *Zavarovalno pravo*, Ljubljana, GV založba, 2007

Pavliha, Marko, Vlačič, Patrick, Oblak, Klara, *Prevozno pravo*, Ljubljana, GV založba, 2017

Pirš, Andrej, *Transportno zavarovanje*, Portorož, Fakulteta za pomorstvo in promet, 2000

Potočnik, Janez in ostali, *Evropsko pravo: zbirka gradiv šole evropskega prava*, Ljubljana, Primath, 2004

Trstenjak, Verica, Brkan, Maja, *Pravo EU: ustavno, procesno in gospodarsko pravo EU*, Ljubljana, GV založba, 2012

Turk, Ivan, *Temeljni ekonomski pojmovnik: s slovensko-angleškim in angleško-slovenskim strokovnim slovarjem*, Ljubljana, Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije, 2009

### 8.2. Strokovni članki

Cvitanovič, Neven, *Zavarovanja: Transportna kargo zavarovanja*, v: Svetovalec – priloga Gospodarskega vestnika, številka 2 (2001)

Friedl, Andrej, Djinović, Marko, *Eno leto uporabe pravil Incoterms 2010*, v: Pravna praksa, 49-50, (22.12.2018)

Friedl, Andrej, Djinović, Marko, Rižnik, Peter, *Incoterms 2010*, v: Pravna praksa, 45, (18.11.2010)

Jakomin, Igor, *Zavarovanje transportnih rizikov*, v: Svetovalec - priloga Gospodarskega Vestnika, številka 39 (1996)

Kovač, Matjaž, *Ali obstaja logistična pogodba?*, v: Pravna praksa, št. 22 (8.6.2017)

Kovač, Matjaž, *Obveznosti špediterja iz pogodbe o špediciji*, v: Pravna praksa, št. 9 (8.3.2018)

Kovač, Matjaž, Omejitev odgovornosti prevoznika za zamudo ali izgubo tovora, v: Pravna praksa, 6 (15.2.2018)

Kovač, Matjaž, *Podlage za nastanek logističnega prava*, v: Pravna praksa, številka 32 (2017)

Kovač, Matjaž, *Pogodbeni prevoz blaga – logistična ali špediterska pogodba?*, v Pravna praksa, št. 2 (16.4.2010)

Kovač, Matjaž, *Urejanje pogodbenih odnosov v transportu z Incoterms 2010*, v: Pravna praksa, 32, (31.8.2017)

Kovač, Matjaž, *Zavarovanje transporta v zakonodaji Republike Slovenije*, v: Pravna praksa, 35, (21.9.2017)

Pavliha, Marko, *Poenotenje transportnega prava*, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (1998)

Simoniti, Sergej, *Pogodba o multimodalnem prevozu blaga*, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2000)

Veberič, Jernej, *Zavarovanje odgovornosti v prometu – za zaščito potnikov in prevoznikov*, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2015)

Vlačič, Patrick, *Logistična pogodba*, v: Pravna praksa, št. 6-7 (1.10.2003)

Vlačič, Patrick, Stockbauer, Tina, *Logistika in zavarovanje*, v: Podjetje in delo, številka 6-7 (2009)

### **8.3. Pravni viri**

Kazenski zakonik (KZ-1), Uradni list RS, št. 50/12 – uradno prečiščeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16 in 27/17

Obligacijski zakonik (OZ), Ur. l. RS, št. 97/07 – uradno prečiščeno besedilo, 64/16 – odl. US in 20/18 – OROZ631, 851/I. člen

Pomorski zakonik (PZ), Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP

Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 70/11

Zakon o letalstvu (Zlet), Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16

Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Uradni list RS, št. 75/17

Zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu (ZOSRL), Uradni list RS, št. 27/11 – uradno prečiščeno besedilo

Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP), Uradni list RS, št. 93/07 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 33/16 – PZ-F in 41/17 – PZ-G

Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), Uradni list RS, št. 126/03, 102/07 in 49/11 – ZPCP-2C

Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu, Uradni list RS, št. 61/00

Zakon o prevozu nevarnega blaga (ZPNB), Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 41/09, 97/10 in 56/15

Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-1), Uradni list RS, št. 30/18

Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga

### **8.3. Sodna praksa**

VSC sodba Cpg 270/98 z dne 14.01.2000

VSL sodba I Cpg 1036/2000 z dne 19.10.2000

VSL sodba II Cpg 1118/2014 z dne 04.03.2015

VSL sodba I Cpg 1035/98 z dne 31.03.1999

Sklep in sodba III Ips 95/2004 z dne 17.10.2006

Sodba in sklep III Ips 154/99 z dne 17.11.1999

VSK sklep Cpg 159/93 z dne 29.06.1993

VSL sodba I Cpg 7/2013 z dne 06.03.2014

VSL sklep I Cpg 419/99 z dne 27.06.2000

VSC Sodba Cpg 47/2018 z dne 05.09.2018

VSL sodba I Cpg 1529/99 z dne 04.09.2001

VSC sodba Cpg 107/2014 z dne 07.05.2014

Sodba VIII Ips 101/2000 z dne 16.01.2001

VSL sodba I Cpg 213/2003 z dne 14.04.2005

### **8.4. Spletne viri**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=DE>  
(26.2.2019)

<https://fran.si/193/marko-snoj-slovenski-etimoloski-slovar/4293048/transportrati?FilteredDictionaryIds=193&View=1&Query=transport&referencedHeadword=transp%C8%8F%CC%A3rt> (17.10.2018)

<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-incoterms-rules-the-mightiness-of-three-capital-letters/> (13.12.2018)

<https://www.lelandwest.com/planes-trains-automobiles-the-history-of-transportation.cfm> (22.2.2019)

[http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/kopenski\\_promet/sektor\\_za\\_cestni\\_promet\\_in\\_logistiko/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/kopenski_promet/sektor_za_cestni_promet_in_logistiko/)  
(13.11.2018)

[http://www.mzi.gov.si/si/zakonodaja\\_in\\_dokumenti/kopenski\\_promet/cestni\\_promet\\_in\\_logistika/cestni\\_prevoz/veljavni\\_predpisi/](http://www.mzi.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/kopenski_promet/cestni_promet_in_logistika/cestni_prevoz/veljavni_predpisi/) (13.11.2018)