

Srednja strokovna in poklicna šola Rogaška Slatina,

Kidričeva ulica 28, 3250 Rogaška Slatina

www.prah.si e-pošta: *info@prah.si*



MEDNARODNA BLAGOVNA MENJAVA

(Gradivo za interno uporabo)

program srednjega strokovnega in poklicno-tehničnega izobraževanja LOGISTIČNI TEHNIK

Rogaška Slatina, 2018

KAZALO

1. TEORETIČNE ZNAČILNOSTI O ŠPEDICIJI IN ŠPEDITERJU	3
2. SPLOŠNO O ŠPEDICIJI	4
3. VRSTE ŠPEDICIJ	6
4. NALOGE ŠPEDITERJA	7
5. VLOGA ŠPEDICIJE IN ŠPEDITERJA	8
6. FIATA – MEDNARODNA ZVEZA ŠPEDITERSKIH ZDRUŽENJ	10
7. OSNOVNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA	12
8. SPECIALNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA	21
9. OSNOVE ŠPEDITERSKEGA PRAVA	25
10. OSNOVNE ZNAČILNOSTI POGODBE O ŠPEDICIJI	28
11. MEDNARODNA PRAVILA ZUNANJE TRGOVINSKIH TERMINOV (INCOTERMS 2000)	31
12. TEHNOLOGIJA ŠPEDITERSKEGA POSLOVANJA	33
13. POSLOVNA POLITIKA ŠPEDITERSKEGA PODJETJA	39
14. OSNOVE CARINE	42
15. ZAVAROVANJE POTNIKOV IN BLAGA PO VEJAH PROMETA	66
17. LITERATURA	78

1. TEORETIČNE ZNAČILNOSTI O ŠPEDICIJI IN ŠPEDITERJU

Nastanek in razvoj špedicije

- osamosvojitve transporta od trgovine (kdaj se je to zgodilo ni enotnega mnenja),
- konec 18. in začetek 19. stol. Revolucija v mednarodni trgovinski menjavi, začetek prevoza velikih količin blaga in upoštevanja voznega reda,
- potreba po osebi in storitveni dejavnosti, kateri bosta zaupala tako prodajalec kot kupec – nastanek špediterja in špeditorske dejavnosti,
- v začetku 20. stol. ustanovitev strokovnega združenja FIATA na Dunaju, ki ima sedaj sedež v Zurichu,
- je organizacija, ki ščiti interese svojih članic v mednarodnih odnosih,
- mednarodna špedicija je najožji in najnujnejši sodelavec zunanje trgovine oziroma njen sestavni del, saj sodeluje pri uvozu, izvozu in tranzitu.

Osnovni pojmi v špediciji

Beseda špedicija izhaja iz lat. besede »**expedire**«, kar pomeni pripravo na bojni pohod oz. prvotno osvoboditev, odstranitev okov. V zvezi s pojmom se danes uporabljajo pomeni, kot so prevoz, odprava, odprema, razpošiljanje blaga. Sam prevoz blaga se imenuje tudi transport.

Špedicija je specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga in s posli, ki so s tem v zvezi. Termin špeditorske storitve pomeni kakršnekoli storitve, ki se nanašajo na prevoz, zbiranje, skladiščenje, manipulacije, pakiranje ali distribucijo blaga, kot tudi pomožne stranske in svetovalne storitve v zvezi s tem, vključno, toda ne omejeno na carinske in fiskalne zadeve, prijava blaga za uradne namene, pridobitev zavarovanja blaga in zbiranje ali pridobitev plačila ali dokumentov, ki se nanašajo na blago.

Špediter je pravna ali fizična oseba, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga svojih komitentov s pomočjo prevoznikov.

Osnovne značilnosti špediterja: je gospodarstvenik in predstavlja samostojno kategorijo, je pravna ali fizična oseba, ki se ukvarja z odpravo blaga, organizira odpravo blaga ter opravlja tudi druga dela, ki so v zvezi z odpravo blaga (pravna, tehnična, finančna).

2. SPLOŠNO O ŠPEDICIJI

Špedicija na mednarodni ravni ni urejena z enotnimi predpisi ali mednarodnimi konvencijami. Nekatera enotna pravila, priporočila, dokumenti in standardi delovanja špediterjev, ki so dogovornega (ne pa obligatornega) značaja, so oblikovani in sprejeti edino v okviru **FIATA** V okviru EU pa so špediterji organizirani v strokovnem združenju **CLECAT**.

V večini evropskih držav je špediterska dejavnost urejena z nacionalnimi obligacijskimi ali trgovinskimi zakoni. Špediterji pa so organizirani v okviru nacionalnih špediterskih združenj. V Sloveniji so špediterji organizirani v **Sekciji špediterjev in skladiščnikov** v okviru Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije.

V **standardni klasifikaciji dejavnosti** je špedicija uvrščena v področje označeno s črko I - Promet, skladiščenje in zveze, oddelek 63 - pomožne prometne dejavnosti in razred 40 - dejavnost drugih prometnih agencij; šifra dejavnosti za špedicijo torej glasi: I/63.40; pod to šifro mora biti registrirano podjetje, ki opravlja dejavnost špedicije.

Izraz špedicija in špediter se v nekaterih tujih jezikih navaja takole:

- latinsko: expedire,
- nemško: spedition, speditur,
- italijansko: spedizione, spedizioniere,
- francosko: expedition, expéditeur, commissionnaire de transport,
- angleško: (freight) forwarding, (freight) forwarder, forwarding agent,
- hrvaško: otpremništvo, otpremnik,
- slovensko: odpravnništvo, odpravnik:

V slovenski teoriji in praksi uporabljamo izraza špedicija in špediter, saj se izraza odpravnništvo in odpravnik nista uveljavila.

Definicija špedicije in špediterja v teoriji

V teoriji ni enotne definicije špedicije in špediterja. Definicije špedicije so različne pri posameznih avtorjih in se spreminjajo tudi v odvisnosti od potreb v določenem časovnem obdobju.

Tradicionalna definicija špedicije

Kot primer **tradicionalne definicije** špedicije in špediterja navajamo definicijo, ki jo je leta 1965 oblikoval A. Turina: »Špedicija je specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga in drugimi posli s tem v zvezi. Špedicijo opravlja špediter, to je gospodarstvenik, pravna ali fizična oseba, ki se izključno in strokovno ukvarja z organizacijo odprave blaga svojih komitentov s pomočjo prevoznika in z drugimi posli s tem v zvezi« (Turina, 1966).

Pravna definicija špedicije

Pravna definicija špedicije izhaja iz vsebine špediterske pogodbe in pravnih vidikov delovanja špediterja. »S špeditersko pogodbo se špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil v svojem imenu in na račun naročitelja prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil druge običajne posle in dejanja, naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo«.

Podrobno obravnavo pravne definicije najdemo v poglavju 8. Pravna ureditev špedicije.

Definicija mednarodne špedicije

Mnogo bolj kompleksna in vseobsegajoča je definicija, ki jo je postavil Zelenika. Ta definicija postavlja špedicijo predvsem v kontekst zunanje trgovine in zato govori predvsem o **mednarodni špediciji**: »Posli mednarodne špedicije so gospodarske storitve zunanjetrgovinskega prometa oz. posli: odprave blaga iz lastne v tuje države (izvozna špedicija), dostave blaga iz tujih v lastno državo

(uvozna špedicija) in tranzita blaga med tujimi preko lastne države (tranzitna špedicija), ki jih opravljajo mednarodni špediterji, ter opravljanje drugih predpisanih in običajnih specialnih (vzporednih) poslov in nalog v zvezi z odpravo, dostavo ali tranzitom blaga. Mednarodni špediter je gospodarstvenik, pravna ali fizična oseba, registrirana za opravljanje poslov zunanjetrgovinskega prometa, ki izključno in v obliki stalne dejavnosti sklepa v svojem imenu in za tuj račun (kot komisionar), v tujem imenu in za tuj račun (kot agent) in v svojem imenu in za svoj račun (kot samostojni gospodarstvenik) pogodbe, ki so potrebne pri organiziranju odprave (izvoza), dostave (uvoza) in tranzita blaga svojih nalogodajalcev s pomočjo prevoznika, ter opravlja druge predpisane in običajne specialne (vzporedne) posle in naloge v zvezi z odpravo, dostavo in tranzitom blaga« (Zelenika, 1996).

Definicija špedicije v Splošnih pogojih poslovanja mednarodnih špediterjev

Definicija špedicije, ki jo najdemo v **Splošnih pogojih poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije** (skr. SPPMS), je precej univerzalna in zelo uporabna: »Špediter je organizator odprave in dostave stvari z vsemi prevoznimi sredstvi in po vseh prevoznih poteh. S špeditersko pogodbo se špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil:

- v svojem imenu in na račun naročitelja,
- v imenu in na račun naročitelja,
- oziroma v svojem imenu in na svoj račun

prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravi druge običajne posle in dejanja, naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo.«

FIATA definicija špedicije

FIATA definicija špedicije, ki jo najdemo v priporočenih pravilih poslovanja mednarodnega Epediterskega združenja (angl. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services), glasi takole: »Špediterske storitve so kakršnekoli storitve, ki se nanašajo na prevoz, zbiranje, skladiščenje, manipulacije, pakiranje ali distribucijo blaga, kot tudi pomožne, stranske in svetovalne storitve s tem v zvezi, vključno s carinskimi in davčnimi zadevami, prijavo blaga p uradne namene, sklenitev zavarovanja blaga ter zbiranje in pridobitev plačila ali kumentov, ki se nanašajo na blago.«

3. VRSTE ŠPEDICIJ

Špedicija je raznovrstna in kompleksna, kar je privedlo do delitve dela in specializacije.

Po teritorialnem področju poslovanja ločimo:

- **Nacionalna špedicija:** organiziranje odprave in prispetja blaga znotraj meje ene države, z domačim prevoznim sredstvom.
- **Mednarodna špedicija:** se ukvarja z organiziranjem odprave blaga iz lastne v tujo državo (*izvozna špedicija*), prispetjem blaga iz zunanjih držav (*uvozna špedicija*) in tranzitom blaga preko lastne države (*prevozna špedicija*). V praksi se ukvarja z vsemi tremi vrstami organizacije, ker želi nuditi komitentu celovito in kakovostno storitev.

Po osnovnih značilnostnih poslovanja ločimo:

- **Luška (pomorska) špedicija:** organiziranje odprave in prispetja s pomorskimi prevoznimi sredstvi. Ima pomemben značaj saj morje predstavlja najcenejšo prometno pot in uživa monopol.
- **Kontinentalna špedicija:** organiziranje odprave in prispetja po kopenskih prevoznih poteh. Poznamo železniško, rečno-kanalsko-jezersko, cestno in zračno špedicijo. Poseben pomen ima multimodalni prevoz.
- **Mejna špedicija:** ureja carinske posle uvoza, izvoza in tranzita.

Domača ali notranja špedicija se ukvarja s posli, kjer se blago giblje v okviru države, mednarodna špedicija pa organizira premeščanje blaga v uvozu, izvozu in tranzitu, ko se blago giblje preko državnih mej.

Čeprav špediter organizira premeščanje blaga s kakršnimkoli transportnim prevoznim sredstvom, pa so se v praksi izoblikovale določene specializacije špediterjev glede na vrsto transporta (pomorska, kopenskih transportnih terminalih, na letališčih. Prav tako lokacija špediterja na mejnih prehodih, na sejnih.

Specializacija špediterja za določeno vrsto špedicije je sicer možna, vendar pa mora špediter praviloma poznati različne vrste in načine transporta ter njihove kombinacije, da lahko načrtuje in organizira optimalno premeščanje blaga od prodajalca do kupca.

4. NALOGE ŠPEDITERJA

Osnovna naloga in vloga špediterja se razčleni na več funkcij:

- **Prostorska funkcija:** na vsaki relaciji, kratki ali dolgi, mora biti organizirano racionalno manipuliranje in transport.
 - **Časovna funkcija:** časovna razlika med proizvodnjo in potrošnjo blaga; špediter se pojavi v vlogi svetovalca, organizatorja, povezovalca in realizatorja mnogih aktivnosti, ki omogočajo varen in racionalen način premostitve časovne razlike med proizvodno in potrošnjo blaga.
 - **Količinska funkcija:** mednarodni špediter je specialist za organizacijo odprave, prispetja in tranzita blaga, je poznavalec prednosti in pomanjkljivosti manipuliranja in transporta blaga, kar prispeva k zmanjšanju stroškov.
 - **Kakovostna funkcija:** kakovost zunanje trgovine in mednarodnega prometa je odvisna od kakovosti opravljanja špediterskih poslov (instradacije, pakiranja, signiranja, sortiranja, napajanja in hranjenja, itd.).
 - **Kreditna funkcija:** pomeni kreditiranje proizvajalca, ki proizvede blago za izvoz ali, ki uvozi reprodukcijski material, potreben v procesu proizvodnje. Kreditiranje naročnika na ta način, da špediter plača nujne stroške carine, carinske takse, razne stroške zavarovanja, manipuliranje transporta... to so stroški, ki jih špediter plača izvršiteljem posameznega dela takoj, naročniku pa jih zaračuna po končanem celotnem delu.
 - **Propagandna funkcija:** propaganda špediterske dejavnosti na splošno ter propaganda zunanjetrgovinske ter prometne dejavnosti.
- Osnovna naloga špediterja je, da razbremeni svojega komitenta vseh skrbi pri odpravi blaga.

Dober špediter mora obvladati sledeča znanja:

- klavzule in uzance ter predpise mednarodne špedicije
- poznati mora carinske in prometne predpise
- znati mora uporabljati domače in tuje prometne in carinske tarife ter daljinarje
- znati preračunavati tuje valute
- sklepati pogodbe
- poznati mora blagoznanstvo in okvirno tehnologijo blaga
- poznati tuje jezike za sporazumevanje
- delo z računalnikom
- obvladati krogotok finančne dokumentacije in sistem knjigovodstva
- sestaviti obračun stroškov in storitev

5. VLOGA ŠPEDICIJE IN ŠPEDITERJA

Uporaba storitev špediterja ima določene prednosti:

- **tarifne prednosti:** zmanjšanje prevoznih stroškov ob optimalnih prevoznih poteh
- **transportno-tehnične prednosti:** ustrezna delovna sila, uporaba mehanizacije, izbira najugodnejšega prevoznega sredstva
- **prednosti pri distribuciji:** uporaba špediterskih skladišč, prevoznih sredstev, strokovnega kadra špediterja
- **ostale prednosti:** svetovanje pri pogodbah, posredovanje pri plačilih, zastopanje, plačevanje povzetij in podobno

Špediter s svojim delovanjem kot organizator procesov premeščanja blaga, pri danih omejitvah glede varnosti in hitrosti, znižuje stroške, ki nastajajo med gibanjem blaga v prostoru, s tem pa povečuje njegovo konkurenčno sposobnost in področja prodaje. Naloga špediterja je torej zagotavljanje čim večje kvalitete transportnih sredstev, na podlagi sprejemanja optimalnih odločitev. Odločanje špediterja v zvezi z organizacijo transporta pomeni predvsem izbiranje najustreznejše vrste transporta oziroma njegovih kombinacij (pomorski, železniški, cestni, rečni, zračni ali kombinirani). Izbiranje najboljšega načina transporta (vagonski, kamionski, kosovni, zbirni, kontejnerski). Izbira najugodnejše transportne pot, izvajalca transporta, Špediter pri načrtovanju celotnega transportnega procesa seveda odloča tudi o drugih spremljajočih dejavnostih transporta kot so pakiranje, manipulacije, skladiščenje, zavarovanje, carinjenje,... z vidika iskanja optimalnih rešitev in njihovega povezovanja v optimalen proces premeščanja blag od prodajalca do kupca.

Organizacija špediterskega podjetja

Dejavnost špedicije v mednarodni trgovini praviloma opravljajo specializirana špediterska podjetja oziroma mednarodni špediterji.

Poznamo dva tipa organizacije špediterskega podjetja: *čisto špeditersko podjetje* (nima registracije za mednarodni cestni transport blaga) in *kombinirano špeditersko*-avtotransportno podjetje.

Prednosti mednarodnega temeljijo zlasti na znanju in strokovni usposobljenosti kadrov za transport in logistiko ter carinsko in zunanjetrgovinsko poslovanje. Organizaciji poslovanja in mreži računalniških informacijskih sistemov, mreži špediterskih storitev v državnem, evropskem in svetovnem gospodarskem prostoru, ki jo sestavljajo lastne poslovne enote ter poslovne povezave s tujimi špediterji. Lastnih transportnih sredstvih, skladišč, poslovnih povezav s prevozniki, agenti, lukami, letališči, zavarovalnicami in drugimi izvajalci fizične distribucije, ki zagotavljajo najugodnejše ponudbe storitev. Pomembna pa so tudi finančna sredstva, ki jih špediter uporablja za plačevanje stroškov transporta ter njegovih spremljajočih dejavnosti v imenu in za račun prodajalca oziroma kupca blaga.

Sistem notranje organizacije specializiranih mednarodnih špediterjev je sicer različen po posameznih podjetjih, vendar pa obstajajo nekatere skupne značilnosti.

Poslovanje špediterskega podjetja je lahko najprej razdeljeno po dejavnostih, na primer:

- Dejavnosti špedicije (organizacija transporta in carinsko posredovanje),
- dejavnost transporta (cestni transport, leasing kontejnerjev, privatnih vagonov,...),
- dejavnost skladiščenja in manipuliranja blaga (carinsko skladiščenje, konsignacijka skladišča,...),
- dejavnost pomorske agencije (zastopanje ladjarjev,...).

Druga delitev poslovanja špediterja je teritorialni vidik, ki na določenem prostoru omogoča izgradnjo mreže špediterskih storitev, na primer:

- regionalne podružnice (filiale) v večjih gospodarskih in prometnih centrih,

- poslovne enote podružnice v pomembnejših gospodarskih območjih (kjer so carinske izpostave) in specifičnih prometnih točkah (železniških postajah, letališčih, lukah, mejnih prehodih, sejnih,..),
- lastna podjetja ali predstavništva v drugih državah, ki jih ustanovi matično podjetje

Racionalne podružnice špediterja in poslovne enote so običajno organizirane po oddelkih in sicer na: uvozni oddelek, izvozni oddelek, tranzitni, carinski oddelek, oddelek logistike, oddelek za zbirni promet, oddelek informatike, oddelek za kontrole,.. Operativni oddelki so lahko organizirani tudi po skupinah kupcev (napr.: ledna industrija, tekstilna ind., elektro ind...)po transportnih smereh (vzhodna Evropa, Amerika, Skandinavija, bližnji Vzhod,..). Posamezni oddelki se delijo najprej na manjše enote – referate, ki so osnovne celice za opravljanje špediterskih storitev.

Na nivoju špediterskega podjetja pa so organizirane specializirane strokovne službe kot so: komercialna služba, tarfna služba, služba za zbirni promet, kontejnerska služba, ter klasične službe kot so finančna in računovodska, pravna služba, kadrovska služba, služba za investicije, marketing.

6. FIATA – MEDNARODNA ZVEZA ŠPEDITERSKIH ZDRUŽENJ

Nacionalna združenja mednarodnih špediterjev evropskih in drugih držav sveta se povezujejo v mednarodni zvezi Špediterskih združenj FIATA, ki ima sedež v Bernu. Združenje FIATA deluje prek posameznih komisij, ki skrbijo za zaščito in razvoj dejavnosti mednarodne špedicije, tudi z sodelovanjem v raznih mednarodnih organizacijah in ustanovah. Najpomembnejše je rezultat delovanja združenja FIATA – enotni obrazci (špediterski dokumenti).

CILJ: tesno in boljše sodelovanje nacionalnih špediterskih združenj, izmenjava izkušenj ter zaščita interesov špediterske dejavnosti

- posebno aktivno sodelovanje z drugimi mednarodnimi organizacijami: IATA, ICC, IMCO, IRU, ISO, ITU, UNCTAD, in druge

- ima 60 rednih in več kot 1000 pridruženih članic v 130 državah ter tako zajema več kot 35000 špediterskih podjetij na vseh celinah

Dokumenti in obrazci FIATA

V poslovanju mednarodne špedicije se pojavlja vrsta dokumentov, ki služijo za prenos informacij v procesu premeščanja blaga in predstavljajo pravne podlage za urejanje različnih obligacijskih razmerij med udeleženci mednarodnega transporta.

Dokumentacijo v špediciji razvrščamo v tri skupine dokumentov:

- ❖ Standardni transportni, carinski, zavarovalni in drugi dokumenti, ki so potrebni v mednarodnem transportu,
- ❖ standardni špediterski dokumenti,
- ❖ razni obrazci, ki so potrebni v špediterski tehniki poslovanja.

Pri organizaciji transportnega procesa špediter izdaja tipske transportne in druge dokumente, ki jih predpisujejo in uporabljajo prevozniki in drugi udeleženci mednarodnega transporta (tovorni list, nakladnica, TIR karnet, carinski dokument).

Druga skupina dokumentov so špediterski dokumenti, ki v določenih primerih nadomeščajo transportne dokumente ter lahko služijo, če jih banke priznajo, kot akreditivni dokumenti. Špediterske dokumente je izdelalo mednarodno združenje špediterjev FIATA, izdajajo pa jih lahko samo špediterji, ki so člani tega združenja. Špediterski dokumenti se izdajajo po dogovoru z naročnikom špediterskih storitev.

Do sedaj je FIATA izdelala pet vrst dokumentov, od katerih vsak služi svojemu namenu:

Špeditersko potrdilo prejema blaga

(FIATA – FCR Forwarding Agent's Certificate of Receipt):

Z izdajo tega dokumenta špediter potrdi, da je prevzel na določenem mestu od določenega nalogodajalca določeno blago, v cilju odprave do določenega mesta prejemniku. Dokument FCR ni prenosljiv in ni transportni dokument, ampak le potrdilo o prevzemu blaga za odpremo. Uporablja se lahko namesto transportnega dokumenta ter po dogovoru tudi kot akreditivni dokument. FCR se najpogosteje uporablja, ko je v kupoprodajni pogodbi klavzula 'ex works', in ko prodajalec želi v dokaz izpolnitve svoje obveze kupcu predložiti ustrezen dokument. Potrdilo ima pet listov (original in štiri kopije), izda se takoj po sklenitvi pogodbe. o špediciji

Špeditersko potrdilo o prevozu blaga

(FIATA – FCT Forwarding Agent's Certificate of Transport):

Špediter z izdajo tega dokumenta potrdi, da je prevzel od naročnika blago v dobrem stanju zaradi odprave na določeni poti z določenim prevoznim sredstvom. FCT nadomešča transportne dokumente in se uporablja za celotni transportni proces tudi v primeru kombiniranega transporta. S tem potrdilom špediter dokaže prejemniku blaga, da je prevzel blago zaradi odprave, pošiljka se izroči prejemniku

samo proti izročitvi FCT dokumenta

Ima znamenje vrednostnega dokumenta, izstavljena po odredbi in se prenaša z indosamentom. FCT se izdaja zlasti v primerih, ko transportni riziko nosi prodajalec vse do izročitve blaga kupcu. Dokument se izroči prodajalcu takoj, ko špediter prevzame blago za odpremo in vse odgovornosti s tem v zvezi. Potrdilo ima pet listov (original in štiri kopije).

Nakladnica za multimodalni transport

(FIATA –FBL Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading):

Špediter kot operater kombiniranega transporta je z izdajo FBL dokumenta odgovoren za celotno izvršitev transporta in za pošiljko. FBL je potrdilo s katerim špediter prevzame odgovornost, da bo transportiral blago na varen strokoven in racionalen način. Ne prevzame odgovornosti samo z izdajo pošiljke v namembnem kraju temveč tudi za vse nosilce in tretje osebe, ki jih je vključil za izvršitev transporta. Blago se izroči tistemu prejemniku, ki predloži pravilno indosiran izvod FBL dokumenta.

Špediter zagotovi:

- da sprejme pošiljko, ki je navedena v dokumentu in da so pravice z razpolaganjem z blagom prenesene (v celoti) njemu,
- da je pošiljka v dobrem stanju,
- da pogoji v špediterskem dokumentu niso nasprotni z obveznostmi, ki jih je prejel glede FCT – dokumenta,
- da je sklenjen sporazum o odgovornosti zavarovanja zadevne pošiljke.

Skladiščno potrdilo

(FIATA – FWR Warehouse Receipt)

Dokument se izda takrat, kadar špediter nastopa v vlogi skladiščnika, s tem dokumentom potrjuje, da je blago prevzel in ga uskladiščil, ter prevzema obveznost, da bo blago izročil tistemu, ki bo predložil FWR dokument. Dokument ni prenosljiv, razen če ni izrecno označeno, da je prenosljiv, kar omogoča prenašanje lastništva na blagu. Potrdilo ima dva lista.

Razen teh dokumentov poznamo še dva zelo uporabna obrazca:

Potrdilo pošiljatelja o prevozu nevarnega blaga

(FIATA – SDT Shippers Declaration for the transport of dangerous Goods):

S tem potrdilom naročnik prevoza blaga špediterju izjavi, da blago prevzeto na prevoz ustreza zahtevam za prevoz nevarnega blaga po pravilnikih in konvencijah o prevozu nevarnega blaga.

Špediterske instrukcije (FIATA – FFD):

Nalogodajalci vpisujejo špediterju vse pomembne podatke in informacije v zvezi z organizacijo odprave in prevzetja blaga.

Tretja skupina dokumentacije, ki se uporabljajo v špediciji, so razni obrazci, ki se uporabljajo v tehniki in tehnologiji špediterskega poslovanja, ter so po obliki od špediterja do špediterja različni. Gre za razne vrste dispozicij, obvestila, naloge, obračune.

7. OSNOVNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA

Strokovni nasveti

Pomembnost špediterja pri sklepanju mednarodnih pogodb ter predhodno posvetovanje z njim. Njegovo znanje in izkušnje vpliva na zmanjšanje stroškov manipulacije in transporta ter na varnost in hitrost. Špediterju je potrebno dati popolno pooblastilo v celotnem transportnem procesu oziroma prevozu blaga. Je tudi aktiven sodelavec v izdelavi predkalkulacij za prodajo in kupovanje blaga (dobra kalkulacija stroškov transporta je predpogoj za uspešen nastop na trgu blaga). V zunanjetrgovinski praksi mednarodni špediter pri izvozu upošteva klavzule CIF (z oznako luke raztovarjanja) in pri uvozu klavzulo FOB (z oznako luke natovarjanja), tako špediter onemogoči prehod deviznih sredstev v roke tujemu sodelavcu v zunanjetrgovinskem poslu ter zavaruje domačega prevoznika.

Instradacija

Je najzahtevnejši, najtežji in najpomembnejši osnovni posel mednarodnega špediterja, istočasno je zelo pomemben tudi za vse ostale udeležence mednarodnega prometnega in zunanjetrgovinskega sistema.

Je odrejanje prevozne poti in prevoznega sredstva s katerim se bo prepeljalo blago do končnega mesta,

Obstajata dve možnosti: ali koristnik storitve sam odredi vrsto prevoznega sredstva, način prevoza in prevozno pot ali to odločitev prepusti špediterju. V prvem primeru samo preverimo pravilnost podatkov in zahtev, ki nam jih je posredoval koristnik storitve v kolikor ugotovimo nepravilnosti opozorimo komitenta in predlagamo rešitve, nato tarifni oddelek izda instradacijo operativnemu oddelku. V drugem primeru pa tarifni oddelek sam odredi najugodnejšo pot in prevozno sredstvo, ob upoštevanju cene in časa prevoza ter druge elemente prevoza.

Izbiranje prevozne poti pride v poštev samo v železniškem prometu, v drugih vejah zelo redko, vedno pa moramo imeti v mislih razne transportne omejitve železnice.

Pomembno je posvetovanje špediterja z drugimi organizatorji in ponudniki prevoznih storitev, in najkrajša pot ni vedno najcenejša.

Prometno pravni izvori

Urejajo odnose med udeleženci mednarodnega prometnega sistema, so vsi nacionalni in mednarodni predpisi v pomorskem, železniškem, rečnem, cestnem in zračnem prometu

- **pomorski promet:** uporaba slovenskih in multilateralnih prometno-pravnih predpisov, ki regulirajo odnose v pomorskem prometu, so razni zakoni in pravilniki ter konvencije (sporazumi)

- **zračni promet:** nacionalni pravni izvori – Zakon o zračni plovbi in drugi zakoni ter različne konvencije

železniški promet: slovenska pravna podlaga sta Zakon o pogodbah v prevozu v železniškem prometu in Zakon o varnosti v železniškem prometu ter Konvencija o mednarodnih prevozih po železnicah – COTIF

Konvencija COTIF ima štiri osnovne dele:

- prvi del – OTIF, ki regulira ureditve Meddržavne organizacije za mednarodne prevoze po železnicah
- drugi del je Protokol o privilegijih in imunitetah meddržavne organizacije prevoza po železnicah
- tretji del sestavljajo enotna pravila o pogodbi v mednarodnem železniškem prometu potnikov in prtljage – CIV
- četrti del sestavljajo pogodbe o prevozu blaga – CIM (razni pravilniki, npr: RID)

Cestni promet: slovenski pravni izvori so Zakon o prevozu v mednarodnem cestnem prometu in razni pravilniki.

V mednarodnem cestnem prometu so pomembni sledeči prometno pravni izvori:

- CMR – Konvencija o pogodbah za mednarodni prevoz blaga
- ARD – Evropski sporazum o prevozu nevarnega blaga
- Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi karneta - TIR

Mednarodni prevozi (karnet TIR in Karnet ATA)

Mednarodni prevoz je tisti, ko sodelujeta najmanj dve državi. V mednarodnem prevozu po železnici uporabljamo mednarodno konvencijo o prevozu blaga CIM, v cestnem prometu pa se uporablja CMR – mednarodni tovorni list.

Karnet TIR ureja mednarodni prevoz s cestnimi vozili, karnet ATA ureja olajšave za začasni uvoz-izvoz blaga.

Tehnični pogoji

Vozila morajo ustrezati tehničnim pogojem določenim v drugem aneksu sporazuma TIR. Komisijo, ki ugotavlja ustreznost imenuje upravnik carine.

Vozilo ali kontejner mora izpolnjevati mora sledeče pogoje:

- da se blago, ki se prevaža na enostaven način carinsko nadzoruje in carinsko označuje
- nobeno blago ali del blaga se ne mora vzeti ali vstaviti v zapečateni del,
- vozilo ali kontejner ne sme vsebovati skrivnih prostorov, kjer bi se lahko skrilo blago,
- da so prostori dostopni carinskemu nadzoru,
- tablico z oznako TIR se namesti na sprednjo in zadnjo stran vozila,
- besedilo izpisano z belimi črkami na modri podlagi,
- zavarovano proti snetju.

Postopek karneta TIR

Knjigo karnet TIR lahko izda samo garantno društvo, v Sloveniji je to špeditersko podjetje Intertransport iz Ljubljane, potrebno jo je napisati s pisalnim strojem v francoskem jeziku.

Velja samo za eno potovanje in vsebuje sledeče podatke:

- naziv mednarodne organizacije, ki jo je izdala
- številko karneta
- rok veljavnosti
- naziv garanta
- naziv prevoznika in njegov sedež
- izhodno in namembno državo
- dovoljenje za uporabo cestnega vozila
- registracijo vozila
- podpis in žig

Vsi ti podatki so napisani na prvi strani, na drugi strani je napisano jamstvo prevoznika in garanta o predaji blaga za carinjenje. Vsebuje toliko listov, kolikor držav bo blago prepotovalo.

Carinski nadzor

- sistem temelji na zaupanju carinskih organov prevozniku
- pred natovarjanjem prevoznik izpolni tiste rubrike, ki so zanj predpisane ter ga nato predloži carini
- carinski organ izpolni in potrdi talon v listu št. 1 in manifest za blago, ga žigosa ter zadrži po končanem pregledu carinski organ zapre vozilo s carinsko zalivko

- na mejni postaji carinski organ izpolni list št. 2 ter ga pošlje odpravni carinarnici kot dokazilo, da je blago prestopilo mejo

- na vstopni mejni postaji carinski organ izpolni in potrdi list št. 3 kot dokaz, da je blago prevzel od sosednje države

- namembna carinarnica opravi carinjenje, izpolni zadnji list ter ga pošlje vstopni carinski postaji za dokaz o prevzemu blaga.

Postopek s karnetom ATA

Je naziv za carinsko spremno knjigo, na temelju katere je omogočen enostaven carinski postopek pri začasnem uvozu ali izvozu blaga.

Omogoča koriščenje olajšav pri začasnem uvozu komercialnega blaga, sejemskega blaga, strokovne opreme in drugo.

Ne velja za blago, ki se uvozi v cilju dodelave, obdelave, predelave ali popravila.

Z njim se nadomesti uvozno-izvozna carinska deklaracija, ki ima rumene, modre in bele strani.

Postopek po zvezku ATA se lahko uporablja za začasno uvoženo/izvoženo blago, če:

- bo ponovno izvoženo/uvoženo v isti obliki
- bo ostalo v lasti osebe s stalnim bivališčem izven države začasnega uvoza
- ga začasno uvaža oseba s stalnim bivališčem izven države začasnega uvoza
- ga bo uporabljala oz. nadzorovala uporabo le oseba, ki obišče ozemlje začasnega uvoza.

Postopek po zvezku ATA se ne more uporabiti za:

- opremo, ki se uporablja za industrijsko proizvodnjo ali pakiranje blaga
- opremo za izkoriščanje naravnih bogastev, gradnjo, popravilo in vzdrževanje zgradb ali izkop zemlje
- opremo, ki bo služila za notranji prevoz blaga
- blago, ki se uvaža zaradi oplemenitenja, predelave, dodelave in popravila
- blago, ki se uvaža na razstave, organizirane za zasebne namene v trgovinah ali poslovnih prostorih, predvidenih za prodajo tujega blaga
- ostale primere po posameznih konvencijah.

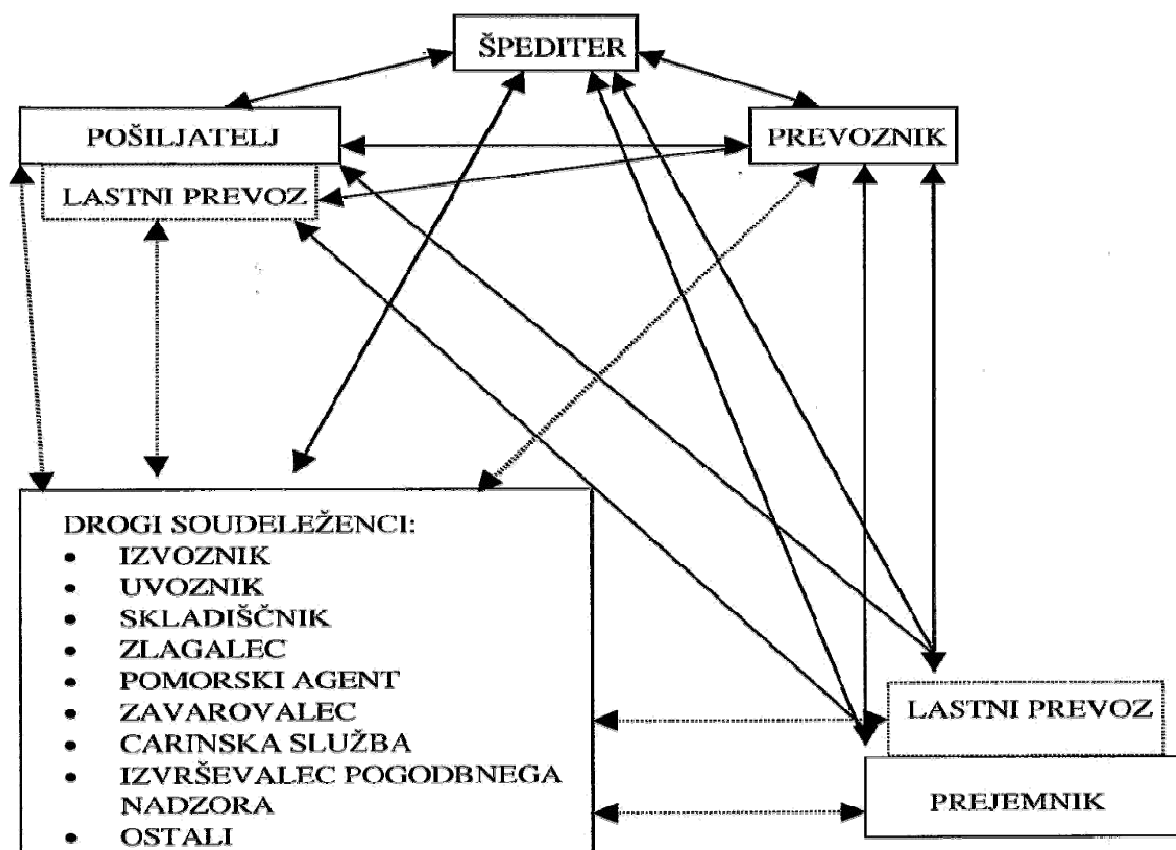
Odpoklic blaga

Ko mednarodni špediter organizira odpravo blaga po pomorskih poteh, mora opraviti odpoklic blaga. Špediter da pošiljatelju navodila, kdaj in na kakšen način napoti blago v luko, pri čemer se prispetje blaga usklajuje s prihodom ladje v luko oziroma z začetkom natovarjanja blaga na ladjo. Odpoklic blaga je potrebno razlikovati od instradacije. Pri odpoklicu blaga špediter ne opravlja izbora prevozne poti in prevoznega sredstva, ampak daje pošiljatelju navodila, kdaj in v katerem natovornem mestu natovoriti blago, da bi lahko čas prihoda blaga v luko optimalno sinhronizirali s planiranim časom natovarjanja blaga na ladjo.

Čas je lahko usklajen iz kopenskega vozila na ladjo ali pa je usklajen, da se blago skladišči.

Sklepanje pogodbe o prevozu blaga na klasičen način- uporaba prevoznega sredstva ene prometne veje

Izvršitev glavne špeditorske naloge (organiziranje odprave, prispetja in tranzita nalogo-dajalčevega blaga) poteka s pogovorom med špediterjem in tretjo osebo. Pomembno je usklajevanje med mednarodnim špediterjem in voznikom (ladijskega, železniškega, cestnega in zračnega prevoznika). To izhaja iz špeditorske obveze, da sklene pogodbe o prevozu blaga, s tem prehaja v osnovne posle mednarodne špedicije. Takšno konsultacijo potrjujejo odnosi špediterja in soudeležencev v prometnem in zunanjetrgovinskem sistemu, ko organizira odpravo, prispetje blaga in koristi konvencionalno tehnologijo transporta (graf 3).



Graf 3: Špediter in konvencionalna tehnologija transporta.

Legenda: primarna interakcijska povezava

----- sekundarna interakcijska povezava

Nekateri avtorji definirajo špediterski posel kot posel, v katerem se špediter obveže, da v svojem imenu, a na račun komitenta sklone pogodbo o prevozu ali da se s pogodbo o špediciji špediter obveže komitent, da sklone eno ali več pogodb o prevozu. Torej je težišče dejavnosti špediterja sklepanje pogodbe o prevozu.

V slovenskem, pa tudi v drugih pravnih sistemih velja, da je dogovarjanje o prevozu blaga eden od najpomembnejših poslov mednarodnega špediterja.

Sklepanje pogodbe o multimodalnem transportu blaga in organiziranje transporta "od vrat do vrat"

V mednarodnem multimodalnem transportu je eden od osnovnih problemov izbor prevzemnika prevoza, to je organizatorja, koordinatorskega in izvršitelja celotnega "paketa storitev" v prevoznem procesu. Če se analizirajo funkcije vseh sodelujočih v mednarodnem multimodalnem transportu, se pride do znanstveno utemeljenega zaključka, da ima le mednarodni špediter vse pogoje, formalno-pravne in stvarne, da opravi visoko zahtevne naloge prevzemnika mednarodnega multimodalnega transporta.

Te naloge so:

1. Mednarodni špediter je edini od sodelujočih profesionalni in specialist za organizacijo odprave, prispetja in tranzita blaga vseh vrst prevoznih sredstev in na vseh vrstah prevoznih poti.
2. Spremlja, pozna in vsakodnevno uporablja tehnične, tehnološke, organizacijske, ekonomske in pravne zakonitosti v mednarodnem prometnem sistemu, njegovem pod-sistemu in drugih sistemih: zunanjetrgovinskem, bančnem, carinskem, luškem veterinarskem, sanitarnem, fitosanitarnem.

3. Pozna in spremlja vse prednosti in pomanjkljivosti vseh sodobnih tehnologij transporta: paletizacijo, kontejnerizacijo, RO-RO, LO-LO, ROLO, FO-FO, HUCKEPACK in BIMODALNE transportne tehnologije.
4. Edini ima interdisciplinarno in transdisciplinarno izobražene, usposobljene in izkušene tehnologe prometa in operativne in kreativne menedžerje različnih strok in poklicev.
5. Uporablja številna najnovejša sredstva in pomagala, kot so: računalniki, teleprinterji, telefaksi, telefoni, interfoni, videotelefoni, videoteksti, teleteksti, elektronska pošta, in-ternet in druge naprave.
6. Mednarodni špediter pogosto izda nakladnico FIATA za multimodalni transport (FBL) in s tem prevzame obvezo, da bo opravil in zavaroval izvršitev mednarodnega multimodalnega transporta blaga.
7. V mednarodnem multimodalnem transportu se mednarodni špediterji pojavljajo kot pošiljatelj ali nakladalci in kot prevzemalci. Primerneje je, da se javljajo kot prevze-malci celotnega transportnega prevzema oziroma kot multimodalni transportni opera-terji.

Prevzem blaga zaradi odprave

Ena od osnovnih obveznosti špediterja je, da opravi prevzem (in predajo) blaga in da nalogodajalca opozori na pomanjkljivo pakiranje, poškodbe embalaže, na poškodbe ali primanjkljaj vsebine.

Blago, ki ga špediter prevzame za odpravo, mora biti pripravljeno za prevoz (transport). Obveza nalogodajalca je, da pripravi blago za transport. Medtem špediter opravi tista dela, ki so potrebna, da je blago pripravljeno.

S špediterjevega stališča je blago pripravljeno za prevoz, če je pakirano po predpisih in pravočasno na razpolago špediterju, da ga lahko prevzame od nalogodajalca ali drugih oseb.

Odprava, prispetje in tranzit blaga v ožjem smislu

Naloge špediterja so zelo podobne v odpravi, prispetju in tranzitu blaga v ožjem smislu, a imajo določene specifičnosti.

Odprava blaga v ožjem smislu

Po prevzemu blaga špediter organizira odpravo blaga s predhodno izbranim prevoznim sredstvom, z morskimi ladjami ali celinskimi vozili.

1. Pri odpravi blaga z ladjami izvršuje špediter številne naloge:
 - mora biti stalno v povezavi z ladjarjem in njegovim agentom zaradi naložitve blaga,
 - pravočasno izda nalog naložitve,
 - v spremstvu tistega, ki naloži blago, pregleda ladjo in ugotovi, če so skladišča čista in urejena za prevzem tovora,
 - preda blago ladjarju,
 - nadzira podatke v zvezi z naložitvijo blaga in
 - sprejme nakladnico od ladijskega agenta.
2. Odprava blaga s kontinentalnimi vozili je, če se blago odpravi v železniških vagonih, tovornjakih in ladjah notranjih plovb. Glavne naloge špediterja so:
 - naročiti vozilo, ki bo ustrezno za določeno blago,
 - poskrbeti vse potrebno, da bodo vozila pravočasno postavljena in pripravljena za naložitev blaga,
 - prevzeti vse potrebno, da se pravočasno dostavi blago do vozila in da se strokovno naloži na vozilo in
 - izpolniti in prinesiti prevozniku tovorni list za potrditev.

Prispetje blaga v ožjem smislu

Ena od osnovnih nalog špediterja je, da organizira prispetje blaga v tujino.

Če kraj v tujini nima lastne organizacijske enote, zaupa delo svoji poslovni vezi v tujini, ki se v tem primeru pojavi v funkciji drugega špediterja oziroma medšpediterja.

1. Ko prispe blago z morsko ladjo v državo, špediter izvršuje številne naloge. Najpomembnejše so: – prevzema obvestila o prispetju ladje in o pripravljenosti za predajo tovora,
 - prevzema tovor,
 - ugotavlja stanje blaga in
 - nadzira podatke v zvezi z raztovarjanjem blaga.
2. Pri prispetju blaga s celinskim vozilom so najpomembnejše naloge špediterja:
 - sprejema obvestila o prispetju blaga (aviza),
 - prevzema blago od prevoznika in
 - ugotavlja stanje blaga.

Tranzit blaga v ožjem smislu

Pri organizaciji tranzita blaga v ožjem smislu špediter praviloma opravlja številne naloge pri odpravi in prispetju blaga. Špediter organizira prispetje prevoznega blaga iz ene države, ki se nato odpravi v drugo državo. V tej organizaciji so možne razne kombinacije pretovarjanja. Najpogostejša je preložitev iz vagona ali tovornjaka na ladjo ali obratno itd.

Špediter opravlja vse običajne naloge in v primeru odprave, prispetja in tranzita blaga se odloči ali se prispetje opravlja v kontejnerjih, v kontejnerjih RO-RO ali z ladjami LASH.

Sklepanje pogodbe o natovarjanju, raztovarjanju in pretovarjanju blaga

V organiziranju odprave, prispetja in tranzita blaga mednarodni špediterji opravljajo tudi posle natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja blaga oziroma organizirajo izvrševanje pogodbe s specializiranimi organizacijami (pravnimi in fizičnimi osebami).

V zvezi s sklepanjem pogodbe o natovarjanju, raztovarjanju in pretovarjanju blaga je potrebno posebej izpostaviti posebne značilnosti natovornih, raztovornih in pretovornih operacij, posebej tistih, ki so skupne za prevoz blaga v vseh vrstah prevoznih sredstev.

Značilnost izrazov natovoriti (vkrcati), raztovoriti (izkrcati) in pretovoriti (prekrcati)

V strokovni literaturi obstajata za posle, v katerih je govor o eksploataciji prevoznih sredstev, dve paralelni vrsti izraza:

- Vkrati, izkrcati in prekrcati blago. Ti izrazi se uporabljajo, če se blago prepelje z ladjami.
- Natovoriti, raztovoriti in pretovoriti blago. Ti izrazi se uporabljajo, če se blago pre-pelje s kopenskimi prevoznimi sredstvi.

V kombiniranem ali multimodalnem prevozu, t.j. prevozu z vodnim in kopenskim prevoznim sredstvom, je potrebno dati prednost izrazom vkrcati, izkrcati in prekrcavati. Vkrati (natovoriti) tovor je vnos (namestitvev, zlaganje) tovora v ladijska skladišča oziroma v tovorni prostor vagona, tovornjaka in zrakoplova.

Izkrcati (raztovoriti) tovor je iznos tovora iz ladijskega skladišča oziroma iz tovrnega prostora vagona, tovornjaka in zrakoplova, v katerem je bil tovor v času prevoza. Prekrcati (pretovoriti) tovor je prenos tovora iz enega prevoznega sredstva v drugo. Pri tem se lahko pojavljata dve osnovni situaciji:

- da se tovor prenese iz ene na drugo prevozno sredstvo iste vrste in
- da se tovor prenese iz ene na drugo prevozno sredstvo druge vrste.

V najožji zvezi s temi operacijami obstaja tudi polnjenje in praznjenje kontejnerja.

Pravočasnost natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja

Ta dela je potrebno opraviti v okviru zakonskih rokov za natovor, raztovor in pretovor.

1. **Prevoz po morju:** čas, v katerem je potrebno opraviti natovor ali raztovor blaga, se imenuje stojnica, računa se po prevozni pogodbi

- 2. Prevoz po železnici:** čas, v katerem je potrebno opraviti natovor ali raztovor vagona, začne teči:
- pri natovarjanju od trenutka postavitve vagona, običajno na natovorno rampo oziroma industrijski tir ali od trenutka dostave obvestila o tem;
 - pri raztovarjanju od trenutka dostave obvestila o prispetju blaga oziroma od trenutka postavljanja vagona za raztovor, ponavadi na raztovorno rampo oziroma industrijski tir, če je po dostavi obvestila sledilo postavljanje vagona.

- 3. Prevoz s cestnimi vozili:** čas, v katerem se mora izvršiti natovarjanje ali raztovarjanje, se določa s tarifo povprečno za eno tono blaga. Prekoračitev skupnega časa, določenega za natovarjanje ali raztovarjanje, ima za posledico plačilo določenega zneska nadomestila po prekoračeni uri.

Racionalizacija natovornega, raztovornega in pretovornega dela

Ta dela zavzemajo relativno največ časa v izkoriščenju prevoznih sredstev.

Pri prevozu na krajšo oddaljenost znese čas, potreben za izvršitev teh del, polovico in več skupnega časa izkoriščenja vozila.

Racionalizacija natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja tovora najbolj vpliva na zmanjšanje časa zadrževanja prevoznega sredstva v izkoriščenju. Špediter kot organizator odprave, prispetja in tranzita blaga mora pri opravljanju svojega dela vplivati ne samo na pravočasno, ampak tudi na racionalno prevzemanje natovorjenih, raztovorjenih in pretovorjenih del.

S takšno racionalizacijo se zelo zmanjšujejo manipulacijski prevozní stroški skupnega prevoznega procesa.

V sodobnih pogojih mednarodne blagovne zamenjave dobiva racionalizacija manipuliranja in transporta blaga vse večji pomen v konkurenčni borbi za osvajanje novih tržišč in vključevanja v mednarodno razdelitev dela. Zato so razumljivi naporí, da se manipulacijski prevozní stroški čim bolj znižajo, s tem pa tudi cena blaga.

Sklepanje pogodbe o transportnem zavarovanju

V sistemu transportnega zavarovanja splošno, še posebej pa zavarovanja blaga v mednarodnem transportu, imajo pomembno vlogo mednarodni špediterji, ki redno sklepajo pogodbe o zavarovanju blaga (slika 3).

Po Zakonu o obveznih odnosih s pogodbo o zavarovanju se pogodbenik zavarovanja obveže, da po načelih sposojanja in solidarnosti združuje določena finančna sredstva (premije zavarovanja) v fonde zavarovatelja, ta pa se obveže, da v primeru dogodka, ki predstavlja zavarovani slučaj, izplača zavarovancu ali neki tretji osebi nadomestilo.

Pri sklepanju pogodbe o transportnem zavarovanju se postavlja vprašanje, če sklepa takšno pogodbo špediter s statusom sklenitelja zavarovanja ali s statusom zastopnika. V slovenskem pravnem sistemu je splošno načelo, da špediter sklep pravne posle v svojem imenu po nalogu in plačilu nalogodajalca (tj. izvoznika ali uvoznika). Tedaj ima špediter status komisionarja. Z dogovorom o špediciji je mogoče odstopiti od tega pravila, da lahko špediter sklepa posle tudi s statusom agenta, ko opravlja posle v imenu svojega nalogodajalca oziroma samostojnega gospodarstvenika na svoje stroške.

Sklepanje pogodbe o skladiščenju in uskladiščenju blaga

- Ne predstavlja osnovne dejavnosti mednarodnih špediterjev,
- te posle opravljajo specializirana skladiščna podjetja,
- skladiščenje je povezano s skupnim procesom organizacije odprave in prispetja blaga,
- posebno skrb je treba posvetiti:
 - obvezi špediterja, da sklene pogodbo o skladiščenju
 - izboru skladišča
 - odgovornosti za skladiščenje blaga
 - pristopu skladiščenja blaga in razpolaganja z njim,
- ko špediter sam opravlja skladiščne dejavnosti ima obveznosti, pravice in odgovornosti kot

skladiščnik,

- da lahko skladišči blago mora imeti ustrezne prostore ali koristi skladišče tretje osebe.

Glede odgovornosti velja:

- Z blagom mora ravnati kot dober gospodarstvenik,
- blago mora vrniti v takšnem stanju kot ga je prevzel,
- če je blago uskladiščeno v skladišču tretje osebe odgovarja špediter nalogodajalcu samo za izbiro skladišča,
- če nastane škoda med skladiščenjem na odprtem prostoru (po nalogu nalogodajalca) plača škodo nalogodajalec,
- pravica do vstopa v skladišče samo v spremstvu špediterja ali predstavnika skladišča,
- vstop samo v skladu s pravili skladišča ali v skladu s carinskimi pravili, če gre za carinsko skladišče.

Izstavljanje ali nabavljanje prevoznih in drugih listin

- prevozne listine imajo zelo pomembno vlogo v zunanjetrgovinskem prometu,
- nekatere prevozne listine izstavlja (tovorni list v železniškem prometu) nekatere pa priskrbi (nakladnica v pomorskem prevozu),
- prevozno listino izstavi na temelju podatkov iz nalogodajalčevega naloga,
- nalogo je opravil, ko je nabavil prave prevozne listine, iz katerih se vidi, da je blago odpravljeno v količini in stanju v katerem je bilo prevzeto,
- izdajo se pri sklenitvi pogodbe o prevozu,
- razlikujemo prevozne listine v pomorskem, rečnem, zračnem, cestnem in železniškem prometu.

Opravljanje poslov v zvezi s carinjenjem blaga

Nalogodajalec in špediter se s pogodbo dogovorita ali naj špediter opravi potrebna carinska opravila ali ne. S stališča carinskega prava mora imeti špediter pisno pooblastilo oziroma nalog carinskega obveznika.

Špediter nastopa v imenu in za račun nalogodajalca (kot agent oziroma zastopnik), ker lahko imajo položaj stranke v carinskem upravnem postopku samo izvozniki in uvozniki (špediterjevi nalogodajalci).

Carinska dela opravlja špediter na osnovi podatkov in listin nalogodajalca, ki mu jih je le-ta dolžan pravočasno priskrbeti. Odgovornost za pravilnost in popolnost podatkov in listin je na strani nalogodajalca.

Mesto carinjenja določi:

- špediter ali
- nalogodajalec ali
- se določi s predpisi,

Carinjenje se opravi pri carinarnici, pri kateri je blago prijavljeno za carinjenje.

Vlagatelj deklaracije opravi vsa dela v postopku carinjenja blaga (vlaganje deklaracije, sprejem deklaracije, pregled blaga, razvrščanje blaga po carinski tarifi, ugotavljanje carinske osnove, plačevanje carine in drugih nadomestil in drugo). Vlagatelj deklaracije ne more dvigniti blaga dokler ni plačal carine in drugih uvoznih dajatev po Carinskem zakonu, carina izstavi račun na osnovi šifre, ki jo je označil špediter v izpolnjeni deklaraciji.

Špediter mora zmeraj, ščititi interese naročnika, kontrolirati pravilnost vseh listin, katerih vsebina je pomembna za izvršitev pogodbe.

Predvsem mora kontrolirati:

- pravilnost dokumentov prodajalca (izvoznika) ali kupca (uvoznika) ter druge listine potrebne v postopku carinjenja blaga
- prevozne listine-nakladnico, tovarnico in tovarne liste

- certifikate
- police zavarovanja, itd.

Špediterji morajo biti dobri poznavalci tarif, da lahko nadzirajo pravilnost obračuna voznine, vozninskih razlik ter reklamacije, v vseh prevoznih vejah velja pravilo, da se morajo izravnati vse napake v obračunu in plačilu voznine,

Informiranje naročnika

- Ena od najpomembnejših obvez je, da obvešča naročnika o poteku organizacije in odpravi, prispetju in tranzitu blaga,
- naročnika mora pravočasno in v popolnosti informirati o gibanju blaga, o izrednih dogodkih, o povečanju prevoznih in drugih stroškov, o ovirah pri prevozu in o končni izvršitvi naloga.

8. SPECIALNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA

Nadzor kakovosti

- je pogodbeni nadzor, ki temelji na pogodbi med zainteresirano stranko in špeditersko ali nadzorno organizacijo
- opravlja se v cilju ugotavljanja kakovosti in drugih lastnosti blaga, ki se morajo skladati s kupoprodajno pogodbo
- nadzor kakovosti temelji na določbah Zakona o prometu blaga in uslug s tujino
- običajno se zahteva pri kupoprodaji surovin in polizdelkov
- špediter je dolžan izdati pisno potrdilo-certifikat, v katerega vpiše določene podatke
- na podlagi tega certifikata ima kupec zavarovano kakovost blaga

Priprava blaga za transport

- če to zahteva pogodba mora špediter priskrbeti transportno embalažo in pakirati blago
- odgovornost za pakiranje je na strani tistega, ki je blago pakiral
- priprava blaga za transport mora biti pravočasna, da ne prekoračimo izročilnega roka
- **izročilni rok** je čas od prevzema blaga za prevoz do predaje kupcu
- lahko se podaljša, kadar nastopijo nepredvidene težave v prometu

Embalaža

So sredstva za pakiranje blaga, za zaščito pred poškodbami, onesnaženostjo in za lažjo manipulacijo. Poznamo dve vrsti embalaže: komercialna in transportna.

Embalaža mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- da zaščiti blago v času prevoza
- da je lahka
- da ni draga
- da je primerna za manipulacijo
- da se lahko pakira za povratek

Jemanje vzorcev

- je v tesni povezavi z ugotavljanjem kakovosti blaga,
- vzorec je manjša količina blaga, s katero se ugotovi kakovost po kupoprodajni pogodbi,
- jemanje vzorcev je točno predpisano in o tem mora pošiljatelj v prevoznem listu navesti izjavo,
- v mednarodnem prometu je dovoljeno jemanje vzorcev tam kjer se opravlja carinjenje,
- določeni standardi za količino vzete vzorca,
- opravi se v prisotnosti prevoznika, ki to zabeleži v prevozno listino.

Spremljanje transporta

- fizično spremljanje posameznega transporta se opravi po nalogu komitenta
- lahko je predpisano v pogojih prevoza ali pa ga zahteva nekdo drug, ki je naveden v prevoznih pogodbah oziroma državni organ,
- spremljanje transporta mora biti vpisano v voznem listu.

Dodajanje ledu

- se opravi na medpotnih železniških postajah,
- v voznem listu mora biti točno vpisano na kateri postaji se opravi dodajanje,
- opravi ga špediter v prisotnosti železniškega delavca ali pod carinskim nadzorom.

Zastopanje v primeru generalne havarije

- generalna havarija je vrsta poškodbe pri prevozu z ladjami, za katero so odgovorni vsi udeleženci v pomorskem prometu,
- škoda se razporedi po ključu na vse udeležence prevoza,

- razpored in obračun škode ocenijo strokovnjaki-likvidatorji,
- naloga likvidatorjev je:
 - ocena ali je havarija generalna
 - višina škode
 - ceno, ki pripada vsakemu udeležencu v prevozu

Plačilo blaga

- komitent naroči špediterju, da pošiljko izroči prejemniku s plačilom fakturne vrednosti ali določenega zneska
- to opravi na tri načine:
 - preko prevoznika (železnica)
 - preko špediterskih zvez pri nas in v tujini
 - preko lastne organizacije
- v notranjem prometu se to opravi preko prevoznika s povzetjem
- v mednarodnem prometu pa tako da pošiljko naslovi na svojega špediterskega korespondenta in ne na končnega prejemnika
- končni prejemnik dobi pošiljko ko plača določen znesek

Pakiranje in signiranje

- dober špediter mora poznati predpise in navade, ki veljajo v posameznih državah
- tudi ko ni posebej obveščen je dolžan preveriti pravilnost pakiranja in opozoriti nalogodajalca na nepravilnosti
- v zunanjetrgovinski praksi se špediter pojavi v dvojni vlogi:
 - sklepa pogodbe o pakiranju s specializirano organizacijo v imenu in za račun nalogodajalca ter je dolžan nadzirati pakiranje blaga
 - sam opravi pakiranje, s svojim usposobljenim kadrom in sredstvi za delo
- **signiranje pošiljk** pomeni postavljanje določenih oznak na blagovne pošiljke
- je sestavni del pakiranja
- je posebej pomembno pri kosovnih pošiljkah, pri katerih vsak komad blaga predstavlja posebno pošiljko
- namen signiranja:
 - identifikacija pošiljke, kar pomeni točno odpravo in njeno predajo prejemniku
 - omogoča točne napotke za rokovanje s pošiljko, ki služi zaščititi pošiljke v času prevoza, skladiščenja, natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja

Sklepanje pogodbe o pakiranju

Čeprav pakiranje vedno ne predstavlja špediterjevega dela, pa mora kot dober špediter poznati predpise in navade, ki v posameznih državah veljajo za pakiranje. Ponavadi se s tem ukvarjajo specializirana podjetja.

Špediter je dolžan tudi v slučaju, ko o tem ni posebej obveščen, preveriti pravilnost pakiranja in opozoriti svojega nalogodajalca na nepravilnosti.

Ta špediterjeva obveza izhaja iz Zakona o obveznih odnosih in Splošnih pogojev (čl. 32). Če bi bilo čakanje, da nalogodajalec odkloni nepravilnosti pakiranja, v škodo nalogodajalca, mora špediter to zavrnilo.

Pogosto špediterjevi nalogodajalci ne poznajo in ne spremljajo metod sodobnega pakiranja, ki se iz dneva v dan izboljšujejo. Specializirane organizacije in mednarodni špediterji spremljajo določene dosežke in izdelajo po nalogu izvoznika predloge in plane za pakiranje različnih vrst blaga.

V zunanjetrgovinski, mednarodni prometni praksi se lahko mednarodni špediter pojavi v dvojni vlogi:

1. Sklepa pogodbe o pakiranju s specializirano organizacijo za pakiranje. Če je s pogodbo o špediciji predvideno, špediter sklepa pogodbe o pakiranju v imenu in za plačilo nalogodajalca. Špediter ne odgovarja za delo specializirane organizacije, s katero je sklenjena pogodba o pakiranju, odgovarja pa za izbiro te organizacije. Špediter je v takšnem slučaju dolžan nadzirati pakiranje nalogodajalčevega blaga.
2. Sam opravi pakiranje, to pomeni, da ima špediter posebej usposobljen kader in sredstva za delo za najsodobnejši način pakiranja različnih vrst blaga.

Sklepanje pogodbe o signiranju

Signiranje (označevanje) pošilk pomeni postavljanje določenih oznak na blagovne pošiljke, ki se odpravljajo v notranjem in mednarodnem prometu. Signiranje predstavlja pravzaprav sestavni del pakiranja. Brez ustreznih oznak pošilk ne morejo odpraviti. To posebej velja za komadne (kosovne) pošiljke, pri katerih vsak komad blaga najpogosteje predstavlja posebno pošiljko. Blago, ki se odpravlja v razsutem stanju, se ne signira.

Namen signiranja je:

1. Pošiljka se lahko identificira, tj. da omogoči točno odpravo pošiljke in njeno predajo prejemniku. Napačno, nedovoljno in nejasno signiranje lahko privede do številnih problemov pri odpravi in predaji pošilk, tudi do popolne izgube pošilk.
2. Omogoča napotke za rokovanje s pošiljko, ki služi zaščiti pošiljke v času prevoza, skladiščenja, natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja blaga.

Tehtanje in sortiranje

- špediter opravi ta dela samo na zahtevo nalogodajalca ter v primeru vidne poškodbe ali primanjkljaja
- špediter je pooblaščen za sklenitev ustrezne pogodbe s tehtanju, merjenju ali štetju blaga, ki je uskladiščeno v skladišču tretje osebe, če je to potrebno
- špediter je odgovoren za izbiro izvrševalca manipulacije, ne pa za njegovo delo (kakovost opravljenega dela)
- sortiranje blaga je razvrščanje blaga po vrstah in podvrstah v zvezi z njegovo odpravo, prispetjem in tranzitom
- opravi se lahko po prevzemu, v času skladiščenja in pred odpravo
- sortiranje organizira na osnovi posebnega naloga nalogodajalca

Hranjenje in napajanje živali

- špediter organizira ta dela posebej pri prevozu na daljših relacijah
- od dobre izvršitve je odvisna izvršitev kupoprodajne pogodbe
- posebno pozornost je treba posvetiti:
 - pogojem, ki jih morajo zadostiti luke in пристanišča ter železniške postaje
 - pogojem, ki jih morajo zadostiti prevozna sredstva za prevoz živih živali
 - načinu dezinfekcije
 - načinu natovarjanja in pretovarjanja živih živali
 - hranjenju in napajanju živih živali v neposrednem prevozu

Sejemska dela

- ta dela se razlikujejo od standardnih špediterskih del in se razdelijo v štiri skupine:
 - akvizicija
 - sprejem in shramba eksponatov na izložbeno mesto
 - pakiranje in odprava eksponatov
 - obračun stroškov in kalkulacij
- špediterske organizacije, ki se ukvarjajo s temi deli morajo imeti v svoji organizaciji tudi službo za marketing, katerega naloga je spremljanje dogajanja na tržišču
- pomembna je predpriprava na sodelovanje na sejmu

- na sejmu se lahko razstavi blago, ki je prispelo iz tujine ali iz konsignacijskega skladišča
- blago se lahko razstavi kot začasni uvoz ali kot blago iz carinskega skladišča

Zastopanje nalogodajalca v regresnem postopku proti tretji osebi

- regres je pravica špediterskega nalogodajalca, da zahteva nadomestilo škode, ki jo je utrpel, ker je bila pošiljka poškodovana, pomanjkljiva ali sploh ni prišla
- v slovenskem pravu špediter ne odgovarja za škodo nastalo po krivdi prevoznika ali ostalih udeležencev prevoza
- je pa obvezen prevzeti vse potrebne ukrepe za zavarovanje nalogodajalčevih pravic za nadomestilo škode
- odločitev nalogodajalca pa je ali bo postopek vodil sam ali pa ga bo prepustil špediterju

Konsignacijska dela

Da lahko špeditersko podjetje opravlja konsignacijska dela, je potrebna posebna registracija za zastopanje tujih podjetij.

Za reguliranje obveznosti, pravic in odgovornosti med nalogodajalcem in zastopnikom obstajajo trije pravni odnosi s tremi pogodbami:

- pogodba o zastopanju
- pogodba o vzdrževanju konsignacijskih skladišč
- pogodba o opravljanju storitev

Kreditiranje nalogodajalca

- je specialni špediterski posel, ki izhaja iz špediterske kreditne funkcije
- je ena najpomembnejših funkcij mednarodne špedicije v mednarodnem prometu in zunanji trgovini
- obstajajo trije osnovni načini kreditiranja nalogodajalca:
 - špediter z lastnimi sredstvi za račun nalogodajalca plača nujne in koristne stroške, ki so nastali organizaciji odprave, prispetja in tranzita blaga
 - špediter odstopi pravico za koriščenje deviznih sredstev ali sama prodaja deviznih sredstev svojim nalogodajalcem
 - špediter vlaga lastna finančna sredstva v razvojne programe svojih nalogodajalcev

Mednarodni pomorski prometno agencijski posli

- v teh poslih zahtevajo posebno pozornost špediterja:
 - pomembnost mednarodnih prometnoagencijskih poslov v zunanjetrgovinskem in prometnem sistemu
 - pojem mednarodnih prometnoagencijskih poslov
 - pojem in posli mednarodnega prometnoagencijskega agenta
 - pravno reguliranje dejavnosti mednarodnega prometnoagencijskega agenta
 - vloga mednarodnih špediterjev v opravljanju mednarodnih pomorskih prometnoagencijskih poslov

Zbirni promet

- je zbiranje posameznih manjših pošiljk enega ali več pošiljateljcev iz enega mesta ali države v nekem primernem mestu
- od tu se nato z eno prevozno listino odpravi na naslov špediterja v drugo mesto ali državo
- največ se takšen promet opravlja na železnici
- več manjših pošiljk se odpravlja kot kompletna vagonška pošiljka
- za zbirni promet se uporabljajo tudi druge vrste prometa
- od dobro organiziranega zbirnega prometa imajo vsi udeleženci, tako lastniki blaga, pošiljatelji, prejemniki, špediterji in prevozniki

9. OSNOVE ŠPEDITERSKEGA PRAVA

- špediterstvo dejavnost regulirajo zakoni, predpisi, običaji, uzance in sodna praksa
- za nas so pomembni zakoni slovenskega, evropskega in anglosaksonskega sistema

Evropski sistem

- v pravnem pogledu sta v svetu dva glavna sistema: evropski in anglosaksonski
- evropski ima najdaljšo tradicijo in v osnovi vsebuje delo špediterja kot posrednika
- glede odgovornosti špediterja za delo tretje osebe obstajajo različni pogledi

Anglosaksonski sistem

- britanski in ameriško trgovsko pravo pojmuje špediterja kot agenta
- pomeni, da sklepa pogodbe o prevozu s prevoznikom v imenu tretje osebe
- špediter v Britaniji opravlja delo mednarodne špedicije, lokalna dela pa opravlja železniško podjetje
- ta podjetja pa so odgovorna kot prevozniki, ne kot špediterji
- v Ameriki ne poznajo kontinentalnih špediterjev kot jih poznamo v Evropi
- tam se špediter ukvarja s pogodbami za ladijski prevoz in prekladanjem na železnico (železnica-ladja) in obratno

Slovenski sistem

- osnova sta Zakon o prometu blaga in storitev in Zakon o obveznih odnosih
- prvi zakon je sestavljen iz splošnih določil o špedicijski dejavnosti
- drugi zakon je sestavljen iz pogodbe, obveznosti špediterja in komitenta, iz posebnih primerov odprave blaga in založnega prav špediterja
- špediter mora poznati tudi vse druge zakone, ki jih uporablja pri svojem delu (carinski zakon, konvencije, CIM, CMR,...)
- poznati mora **splošne uzance** (regulirajo nabavo, prodajo blaga, skladiščenje,...) in **luške uzance** (regulirajo pomorski promet)
- veljajo uzance z imenom Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špedicij v Sloveniji
- splošni predpisi veljajo takrat, kadar se špediter in komitent sporazumeta o njihovi uporabi
- osnovna razlika med našim in anglosaksonskim sistemom je ta, da se pri nas špediter obravnava kot komisionar, v anglosaksonskem sistemu pa ima status agenta

Izvor špediterjevega prava v Sloveniji

Špediterjevo pravo temelji na treh osnovnih pravnih zakonih:

- Zakon o obveznih odnosih
- Zakon zunanjetrgovinskem poslovanju
- Splošni pogoji poslovanja mednarodnih odpravnikov Slovenije

Splošni pogoji poslovanja zajemajo natančne določbe:

- o špediterskih poslih
- o statusu špediterja v slovenskem pravnem sistemu
- o obveznostih prava
- o odgovornostih špediterja iz pogodbe o špediciji

- predstavlja kvalitetno osnovo za odnos med špediterjem in nalogodajalcem

Z Zakonom o posebnih pogojih poslovanja v zvezi s carinjenjem so posebej predpisani pogoji:

- strokovnost špediterja,
- prostor in odprava,
- začetni kapital,
- tarife storitev carinskega špediterja,

- postopek izdajanja dovoljenja in
- postopek odvzema dovoljenja.

Potrebno je omeniti tudi avtonomno pravo, kamor spadajo: uzance, trgovski običaji, splošni pogoji poslovanja, pogodbene klavzule in termini, formulirani in primerno uporabljeni v poslovni praksi. Splošni pogoji poslovanja, kot sestavni del pogodbe o špediciji, imajo prednost pred trgovinskimi običaji. Zakon o obveznih odnosih določi vrstni red uporabe posameznih pravil pogodbenega prava.

Statusi špediterja v evropskem in slovenskem pravnem sistemu

Špediterji (odpravniki) imajo tri pravno-ekonomske statute:

1. Špediter v statusu komisionarja:

- Je posrednik med izvozniki in uvozniki, med prevozniki vseh prometnih vej, med prometnimi agenti, med finančnimi in drugimi ustanovami,
- opravlja špediterska dela v svojem imenu na tuj račun oziroma v svojem imenu, po nalogu in na račun naročnika.

2. Špediter v statusu agenta (zastopnika):

Je posrednik med izvozniki in uvozniki, med špediterjevimi nalogodajalci in nekaterimi sodelavci zunanjetrgovinskega in prometnega sestava, predvsem carinskih služb in zavarovalniških zadev. Agent opravlja špediterske posle v tujem imenu in na tuj račun oziroma v imenu in za račun nalogodajalca.

➤ Špediter in carinski postopek:

- eden pomembnejših poslov je zastopanje in opravljanje nalog v zvezi s carinjenjem blaga,
- s privatno-pravnega vidika je zastopnik naročnika,
- z javno-pravnega vidika pa pravnomočnik nalogodajalca oz. carinskega obveznika,
- pomeni, da v postopku carinjenja špediter ni stranka, ampak naročnik in ima pravni status carinskega obveznika.

➤ Špediter in transportno zavarovanje:

- pomemben posel je sklepanje pogodbe o zavarovanju blaga,
- nastopa v imenu in po nalogu za račun naročnika,
- se dogovarja o mednarodnem transportnem zavarovanju.

3. Špediter v statusu samostojnega podjetnika:

- je posrednik med svojim naročnikom in drugimi sodelavci zunanjetrgovinskega in prometnega sestava,
- opravlja špediterska dela v svojem imenu in na svoj račun.

Špediter in tarifne postavke:

- višina tarifnih postavk je stvar vsakokratnega dogovora med špediterjem in nalogodajalcem
- lahko je določena v absolutnem znesku (pogosto) ali v odstotku od vrednosti blaga ali uslug (redkeje)
- specificirati se morajo vse posamezne usluge
- takšen dogovor ima prednosti za nalogodajalca in špediterja
- špediter doseže prihranke in večji dobiček, nalogodajalec pozna vnaprej vse stroške prevoza blaga

Špediter in operater multimodalnega prevoza:

Konvencionalni transport: se opravi z enim prevoznim sredstvom oz. eno prometno vejo, brez uporabe novejših transportnih tehnologij.

Kombinirani transport: se opravi z najmanj dvema različnima prevoznima sredstvom

- v transportnem postopku se sklene toliko pogodb o prevozu, kolikor je sodelovalo prevoznih sredstev,
- izstavi ali nabavi se toliko listin o prevozu, kolikor je sklenjenih pogodb o prevozu,
- transportni proces organizira eden ali več prevzemnikov transporta.

Multimodalni transport: pomembne značilnosti:

- pošiljatelj in prejemnik sta v dveh različnih državah,
- transport se opravi z dvema različnima prevoznima sredstvom oz. da sodelujeta dve različni transportni veji,
- celotni transport temelji na eni sklenjeni pogodbi o prevozu,
- izstavi ali nabavi se samo ena listina o prevozu blaga,
- transportni proces organizira samo eden operater multimodalnega transporta.

Operater multimodalnega transporta je oseba, ki sklene pogodbo o multimod. trans. in deluje kot naročnik. S pogodbo o multimod. trans. se prevzemnik obveže s plačilom voznine, da opravi prevoz ali poskrbi zanj.

Pošiljatelj v multimod. trans. je oseba, na račun katere je sklenjena pogodba o prevozu, prejemnik v multimod. trans. je oseba, ki je pooblaščen za prevzem blaga

Špediter kot operater multimodalnega prevoza

- operater je organizator, kar pomeni, da je špediter najprimernejša oseba kot prevzemnik multimodalnega prevoza, ker organizira in opravi vse naloge prevoza,
- *špediter kot pošiljatelj blaga*: je predstavnik naročnika in takrat nastopi kot pošiljatelj, ki preda blago prevzemniku multimodalnega prevoza,
- *špediter kot prejemnik blaga*: je predstavnik naročnika in takrat nastopa kot pooblaščen oseba, ki prevzame blago od prevzemnika multimodalnega prevoza.

10. OSNOVNE ZNAČILNOSTI POGODBE O ŠPEDICIJI

Pojem pogodbe: je dvostranska obvezna pogodba gospodarskega prava, s katero se špediter obveže, da nalogodajalcu opravi eno ali več špediterskih nalog, on pa se obveže plačati pristojbine za usluge, provizijo in naknadne stroške

Predmet pogodbe: se deli na osnovni in specialni, saj špediter organizira odpravo, prispetje in tranzit nalogodajalčevaga blaga in pri tem uporabi storitve tretjih oseb

Cena špediterskih storitev: se določi s tarifo špediterskih storitev ali s posebno pogodbo med špediterjem in nalogodajalcem

Špediterske tarife

- Proporcionalne špediterske tarife: opravljene špediterske storitve se obračunavajo po istih osnovnih postavkah ne glede na obseg uslug.
- Degresivne špediterske tarife: stimulira se uporaba špediterskih storitev, ker se s povečanjem obsega špediterskih storitev cena le-teh proporcionalno zmanjša.
- Progresivne špediterske tarife: z njimi se zmanjša uporaba špediterski uslug (obratni učinek kot regresivne šped. tarife).
- Preferencialne špediterske tarife: predvidevajo izredne ugodnosti za koristnike špediterskih storitev v določenih primerih in pod določenimi pogoji.

Za oblikovanje cen špediterskih storitev so pomembni dejavniki: labilnost cen, vpliv tržišča, neodvisnost cene vrednosti blaga, heterogenost storitev, javnost in enakost uporabe tarife.

Ostali pomembni elementi pogodbe o špediciji. Razen predmeta in cene ima pogodba še druge pomembne elemente. Ti so:

- količina, teža in vrsta pakiranja blaga,
- trgovski naziv blaga v slovenskem in ustreznem tujem jeziku,
- vrednost blaga v nacionalni valuti in ustrezni tuji valuti,
- pogoji izročitve-paritet,
- pogoji plačila,
- način prevoza,
- rok izročitve,
- transportno zavarovanje,
- zavarovani riziki in relacija zavarovanja,
- kakovostno in količinsko prevzemanje blaga,
- opravljanje dela v carinskem postopku in plačilo carine in carinskih pristojbin,
- država izročitve,
- luka vstopa,
- terminal ali postaja natovarjanja,
- država izročitve,
- luka izstopa,
- terminal ali postaja raztovarjanja,
- pošiljatelj blaga (naslov),
- prejemnik blaga (naslov),
- tuji prodajalec,
- tuji kupec,
- naziv špediterja,
- naziv nalogodajalca (uvoznika ali izvoznika), ki sklene pogodbo o špediciji,
- ime sodišča,
- da špediter posluje po "Splošnih pogojih poslovanja mednarodnih odpravnikov Slovenije".

Določanje pomembnih elementov pogodbe o špediciji: zaradi njihove pomembnosti v zunanjetrgovinskem in prometnem sestavu morajo špediterji kot nalogodajalci vsaki posamezni pogodbi o špediciji posvetiti posebno pozornost, ker so od njihovega kakovostnega določanja in

pogodbe odvisne varnost, hitrost, kakovost in ekonomičnost transporta blaga, distribucija in uveljavitev blaga na tržišču.

Tako visokim zahtevam lahko ustrezajo samo takšna špediterska in zunanjetrgovinska podjetja, ki razpolagajo z interdisciplinarno in multidisciplinarno izobraženimi in izkušenimi operativnimi in kreativnimi menedžerji, s sodobno organizacijo dela in znanstveno utemeljenim informacijskim sistemom.

Nepomembni elementi pogodbe o špediciji. Razen pomembnih elementov se ponavadi pojavijo tudi nepomembni elementi, brez katerih je lahko pogodba o špediciji pravno veljavna. To so:

- številka in datum pogodbe,
- številka telefona in telefaksa špediterja in nalogodajalca,
- oznaka o nadzoru obračuna stroškov in carine,
- oznaka o zastopanju nalogodajalca o regresnem postopku proti tretji osebi ali v slučaju generalne havarije,
- oznaka o izdaji jamstvenih pisem in listin FIATA,
- oznaka o jemanju vzorcev blaga itd.

Oblika in način sklepanja pogodbe o špediciji

Po zakonskih določilih se zahtevajo:

- soglasje: pogodba je sklenjena, ko se obe stranki sporazumeta o pomembnih elementih pogodbe,
- predmet pogodbe: mora biti točno določen,
- osnova v špediciji: vsaka pogodba mora imeti dopustljivo osnovo,
- sposobnost: špediter lahko sklene pogodbo samo v svoji dejavnosti oz. v svoji registraciji.

Špediter začne opravljati sklenjeno pogodbo o špediciji na temelju naloga (dispozicije) komitenta. Dispozicije morajo biti jasne in popolne, ta se izroči špediterju v pisni obliki, ker samo točna pogodba o špediciji omogoča pošten odnos med špediterjem in naročnikom.

Različni načini sklepanja pogodbe o špediciji

Za pogodbo je potrebno in je dovolj soglasje obeh stran.

Imamo več možnosti:

- telefonska pogodba: možna le za osebi, ki sta prisotni v telefonskem pogovoru
- telegrafska pogodba: se priporoča, da tako sklenjeno pogodbo potrdita s priporočenim pismom
- pogodba sklenjena preko faksa

Za sklenjeno pogodbo s pristopanjem je pomembno, da se opravi brez predhodnih razgovorov, saj so vsi elementi pogodbe pripravljeni vnaprej, na podlagi špediterskega načrta. Naročnik ima neomejeno pravico izmenjave in dopolnitve pogodbe o špediciji

Pogodba lahko preneha:

Ko je špediterju ali naročniku onemogočeno izvajanje zaradi zakonske nezmožnosti ali višje sile, zaradi likvidacije špediterja ali naročnika, po nalogu naročnika ali ko špediter odpove opravljanje naročnikove dispozicije.

Obveznosti špediterja iz pogodbe o špediciji

So povezane s posameznimi fazami izvršitve pogodbe:

Obveznost špediterja, da postopa pazljivo: vedno naj postopa kot zahtevajo interesi nalogodajalca in s pazljivostjo dobrega gospodarstvenika, da zaščiti interesa le-tega.

Obveznost špediterja, da opozori na pomanjkljivosti naloga: takoj po prevzemu blaga oz. naloga mora temeljito preučiti dispozicijo ter pravočasno poiskati obrazložitev v primeru nejasnosti ali

nepopolnosti. Če izvršitev naloga ne dopušča odlaganja izvršitve mora postopati kot dober gospodarstvenik.

Obveznost špediterja, da postopa po navodilih nalogodajalca: upoštevati mora dispozicije nalogodajalca, še posebej napotke o prevoznici, prevoznih sredstvih, načinu prevoza in o določanju časa v katerem bo špediter organiziral odpravo ali prispetje blaga od pošiljatelja do prejemnika

Obveznost špediterja, da opravi inostranjsko: špediter je pooblaščen, da sam izbere ali kombinira elemente za izvršitev dispozicije, če jih ne predpiše nalogodajalec (prevozna pot, prevozno sredstvo, način odprave,...)

Obveznost špediterja, da prevzame blago in opozori na nepravilnosti: špediter je obvezan, da preda prevozniku blago v takšnem stanju kot ga je prejel od nalogodajalca (poškodbe embalaže, primanjkljaj,...)

Obveznost špediterja, da opravi in plača carinska dela: nalogu za organiziranje je dodan tudi nalog za izvršitev carinskih del, da opravi carinska dela in plača carinske pristojbine

Obveznost špediterja, da pazi na blago: tukaj je potrebno razlikovati obveznost iz pogodbe o špediciji od pogodbe o skladiščenju, ko ima špediter obveznosti, pravice in odgovornosti kot skladiščnik.

Obveznost špediterja, da izbira tretje osebe: špediter mora v cilju izvršitve pogodbenega odnosa stopati tudi v pogodbene odnose s tretjimi osebami, njegov obveznost je, da premišljeno izbere tretjo osebo, pri čemer upošteva interese naročnika.

Obveznost špediterja, da sklene potrebne pogodbe: ko je izbral prevozno sredstvo, pot in tretjo osebo, sklene z njo ustrezno pogodbo (o prevozu, o natovarjanju, o raztovarjanju, pakiranju, sortiranju,...). Obveznost špediterja, da zavaruje blago: če se o tem dogovori s svojim naročnikom.

Obveznost špediterja, da določi količino in vzorce, da obvešča naročnika, ter naročniku izda račun.

Pravice špediterja iz pogodbe o špediciji

Pogodba obvezuje špediterja za številne obveznosti, kar pa ustvarja pravno osnovo za nekatere pravice, ki predstavljajo obvezo za naročnika.

Te pravice sistematiziramo v pet osnovnih pravic:

- pravica špediterja za nadomestilo za njegove storitve,
- pravica špediterja do nadomestila stroškov in predujma,
- da ga naročnik storitev pravočasno obvesti o nevarnih in drugih stvareh,
- špediterjeva zastavna pravica,
- špediterjeva pravica zadrževanja blaga, ki mu je zaupana, zaradi odprave.

Odgovornost špediterja iz pogodbe o špediciji

Ko špediter organizira odpravo, prispetje in tranzit blaga, ima tudi določeno odgovornost. Potrebno je razlikovati odgovornost špediterja za lastne postopke in odgovornost špediterja za druge osebe. Špediter ima obveznost, pravico in odgovornost tudi v posebnih primerih odprave, prispetja in tranzita blaga.

To se lahko sistematizira v štiri skupine:

1. v zvezi z odpravo s fiksnim nadomestilom, ko je s pogodbo o špediciji določena skupna vsota (pavšalne, fiksne ali forfaitne postavke) za vse špeditorske in transportne postopke,
2. v zvezi z zbirno odpravo,
3. ko se špediter javlja v funkciji prevzemnika celotnega prevoznega prevzema in
4. ko špediter sam opravlja prevoz blaga.

11. MEDNARODNA PRAVILA ZUNANJE TRGOVINSKIH TERMINOV (INCOTERMS 2000)

Mednarodna pravila imajo velik pomen in praktično veljavo v urejanju pravno-ekonomskega odnosa med prodajalcem in kupcem v mednarodni menjavi.

Prvič jih je sprejela ICC (Mednarodna trgovinska zbornica) v Parizu leta 1933.

Zamenjujejo širok opis pravil in obvez prodajalca in kupca za vsak termin.

Določajo, kdo - kupec ali prodajalec - in koliko prevoznih in drugih stroškov premeščanja blaga iz enega kraja v drugega bo nosil in so vpisani v prodajnih pogodbah.

Omogočajo pregledno in slikovito primerjanje vseh najvažnejših elementov in pozicij prodajalca in kupca.

Razvrščeni v štiri osnovne in različne skupine:

E – odprava blaga

EXW – franko podjetje (označeno mesto)

Prodajalec izpolni obvezo izročitve, ko dostavi blago na razpolago kupcu v svojem skladišču, ni odgovoren za natovarjanje na prevozno sredstvo in izvozne formalnosti, kupec plača vse stroške in rizike v zvezi z odpravo blaga do želenega mesta.

F – prevoz ni plačan

FCA – franko prevoznik (označeno mesto)

Prodajalec izpolni obvezo izročitve, ko preda blago za izvoz prevozniku, ki ga je določil kupec, na označeno mesto.

Če kupec ne določi tega mesta, lahko prodajalec izbere mesto ali cono kjer prevoznik prevzame blago. **FAS** – franko ob bok ladje (označena odprava)

Prodajalec izpolni obvezo izročitve, ko blago postavi ob bok ladje na obali, na označeni luki, kupec plača vse stroške in vso tveganje od trenutka prispetja blaga, ter opravi izvozne formalnosti.

FOB – franko ladja (označena odprava)

Prodajalec izpolni obvezo izročitve, ko izroči blago preko ograje ladje v določeni luki odprave, kupec plača vse stroške in vso tveganje od te točke, prodajalec opravi izvozne formalnosti.

C – prevoz je plačan

CFR – cena in voznina (dogovorjena luka)

Prodajalec mora plačati stroške in voznino za dostavo blaga do določene luke, tveganje preide s prodajalca na kupca, ko blago preide ograjo ladje v odpravni luki, termin zahteva obvezno opraviti izvozne formalnosti.

CIF – cena, zavarovanja in voznine (dogovorjena luka)

Prodajalec mora plačati stroške in voznino za dostavo blaga do določene luke, tveganje preide s prodajalca na kupca, ko blago preide ograjo ladje v odpravni luki. Prodajalec je dodatno dolžan, v času prevoza, zavarovati blago (riziko, izguba, poškodba), skleniti in plačati premijo. Termin zahteva obvezno opraviti izvozne formalnosti.

CPT – voznina, plačana do (označeno mesto)

Prodajalec mora plačati stroške do označenega mesta, tveganje preide s prodajalca na kupca, ko je blago predano prevozniku, termin zahteva, da prodajalec opravi izvozne formalnosti.

CIP – voznina in zavarovanje, plačano do (ozna. mesto)

Prodajalec ima enake obveznosti kot za termin CPT, dodatno še sklene zavarovanje tovora in plača premijo, termin zahteva, da prodajalec opravi carinski postopek zaradi izvoza.

D – prispetje blaga

DAF – izročena meja (označeno mesto)

Prodajalec izpolni obvezo, ko je blago dostavljeno na označeno mesto, ki je na meji ali pred carinsko mejo sosednje države (pomembno, da se meja natančno določi)

DES – izročena franko ladja (dogovorjena luka)

Prodajalec izpolni obvezo, ko je blago zaradi izvoza dostavljeno kupcu na ladji v določeni luki, prodajalec plača vse stroške za prevzem blaga do določene luke. **DEQ** – izročena franko obala (ocarinjeno dogovorjena luka)

Prodajalec izpolni obvezo, ko je blago za izvoz postavil na razpolago kupcu na obali v določeni luki.

Prodajalec plača vse rizike in stroške, vključno carinske, davčne in druge obveznosti, ki so vezane na izročitev blaga na to mesto.

DDU – izročeno, neocarinjeno (označeno mesto)

Prodajalec izpolni obvezo, ko je blago dostavil na razpolago na označeno mesto v državi uvoza ter do tega mesta plača vse rizike in stroške za dostavo blaga.

Izključijo se carinske, davčne in druge predpisane obveznosti, ki se plačajo pri uvozu.

DDP – izročeno in ocarinjeno (označeno mesto)

Prodajalec izpolni obvezo, ko je blago dostavil na označeno mesto v državi uvoza.

Prodajalec plača vse rizike in stroške, vključno carinske, davčne in druge obveznosti, ki so vezane na izročitev blaga. Tega ni potrebno upoštevati, če prodajalec direktno ali indirektno ne more priskrbeti uvoznega dovoljenja .

12. TEHNOLOGIJA ŠPEDITERSKEGA POSLOVANJA

Sestavljajo:

- tarifno poslovanje
- tehnologija špediterjevega uvoznega poslovanja
- tehnologija špediterjevega izvoznega poslovanja
- tehnologija špediterjevega tranzitnega poslovanja

Tarifno poslovanje

Tarifno poslovanje zajema:

1. Tarifni oddelek in spremljanje trga
2. Akvizicija, informacija
3. Ponudba in sklepanje pogodbe o špediciji
3. Refakcijo in provizijo

Tarifni oddelek in spremljanje trga

Tarifni oddelek. Uspešnega dela mednarodne špedicije si ne moremo zamisliti brez tarifnega oddelka. V nekaterih špedicijah se takšna služba lahko imenuje komercialni sektor ali kako drugače. Naloga teh oddelkov je izdelava kalkulacijskih cen prevoza in drugih stroškov za konkretni transport, dajanje informacij o stroških prevoza, ponujanje špediterskih del, nadzora prevoznih dokumentov, obdelave refakcij, provizij in drugih del.

Da bi lahko oddelek zagotovil nemoteno delo, mora imeti strokovni kader in sprotno vodenje tarif vseh prometnih podsistemov, ki se jih špediter poslužuje pri organizaciji transporta. Dejavnost tega oddelka se pogosto ukvarja z akvizicijo pri uvozu, izvozu in tranzitu ter sodeluje s prevozniki: z železnico, s pomorskim, z zračnim, z rečnim in s cestnim prometom.

Spremljanje trga. Pri spremljanju trga v špedicijskem podjetju ne mislimo samo na spremljanje dogodkov, kje se kaj proizvede, čemur sledi uvoz opreme ali izvoz proizvodov, temveč se spremlja tržišče prometnih storitev. Pomembno je tudi spremljati spremembe tarif in tečajev. Tu je posebej pomembno, da se vnaprej pripravijo na spremembe cen, saj bi imelo prepozno reagiranje škodljive posledice. Za spremembe tarif lahko špediterji izvedo iz glasil posameznih prevoznikov, kot so npr.:

- T.O. za železnico,
- TRANSPORT BASEL,
- VERKER DUNAJ idr.

Akvizicija, informacija

Beseda akvizicija je latinskega izvora in pomeni priskrbeti, iskati, prislužiti. Pri špediciji se pod tem pojmom razume delo pri sklepanju pogodb, aktivnost pri navezovanju širših poslovnih zvez, kar pomeni skrb špediterja, da za svoje podjetje pridobi čim več komitentov in transporta. Akvizicijska služba mora skrbeti za občasne in vsakdanje stike s komitenti. Akviziterji morajo dnevno poročati operativnemu oddelku o željah, pripombah in ugotovitvah komitentov in napisati poročilo.

Akviziter je lahko tisti delavec, ki ima smisel za opravljanje takšnega dela. Prav tako mora biti strokovnjak, da lahko ob vsakem času odgovori na vprašanja komitenta.

Takšne ljudi je potrebno stimulatивно plačati, jim povrniti izredne izdatke, ki so jih imeli pri svojem delu.

Napačno je za špediterskega akviziterja najeti npr. trgovskega potnika ali koga iz druge stroke, ki v špediciji nima prakse.

V vsakem primeru je najboljša akvizicija točno in vestno delo vseh delavcev v špediciji. Informacija. Na zahtevo stalnih in potencialnih uporabnikov lahko daje špediter neobvezne informacije o višini prevoznih in drugih stroškov za konkretno delo, ki bi ga prevzel. Informacije daje tarifni oddelek za instruktivne kalkulacije prevoznih stroškov, in sicer za konkretni transport, ki ga zahtevajo uvozniki-izvozniki od primera do primera. Te informacije se lahko uporabijo za sklepanje kupoprodajnih pogodb. Informacije se lahko dajo za ves transport ali za njegove posamezne dele.

Lahko se dajejo za stalne stroške ali za forfaitne stavke (pavšalni stavek). Nekatere špedicije tiskajo posebne obrazce za informacije.

Ponudba in sklepanje pogodbe o špediciji

Ponudba. Na zahtevo komitentov izdelajo akvizicijske službe ali tarifni oddelek ponudbo za določen transport. Ponudba je formular, ki ima na hrbtni strani zapisane pogoje, pod katerimi špediter opravi storitev, pa tudi obvestilo za koristnika usluge. Ponudbe so lahko v dveh oblikah:

- vsebujejo posebne stroške prevoznika in posebno ceno špediterja pri posameznem prevozu,
- daje se pavšalna cena v obliki forfaitnega stavka.

V prvem primeru uporabnik prevzame plačilo prevoznih stroškov v znesku, ki mu ga za računa prevoznik. Prevozni stroški so lahko tudi večji od tistih, ki jih je izračunal špediter in v tem primeru špediter ni odgovoren.

Ponudba se lahko izdela tudi samo za špediterske storitve, če je tako zahteval prevoznik. Za uvoznike oziroma izvoznike ima sklepanje ponudb s forfaitnimi stavki različne prednosti, in sicer:

- že vnaprej poznajo ceno prevoza,
- špediter jim dostavi fakturo takoj po odpravi blaga, po želji koristnika lahko dostavi fakturo že prej,
- ni možnosti, da se naknadno pojavi razlika v ceni prevoznine.

Špediter je vezan s svojo ponudbo do roka, ki je označen v ponudbi, in komitent lahko to ponudbo sprejme ali zavrne. V tarifnem oddelku se vodi evidenca o vseh izdanih ponudbah, saj vsaka pogodba dobi svojo številko. Kopija ponudbe se dostavi operativnemu oddelku, ki izda dispozicijo za določeno pogodbo.

Sklepanje pogodbe o špediciji. Sklepanje pogodbe o konkretnih poslih s komitentom je lahko v pristojnosti tarifnega oddelka, pa tudi sklepanje pogodbe o poslovno-tehničnem sodelovanju s prevozniki, skladišči in drugimi špediterji pri nas in v tujini. Pogodbo o špediciji lahko sprejme komitent, in sicer izredno ali molče. Za opravljanje stalnega špediterskega posla se med špediterjem in komitentom sklene natančna pogodba, v kateri se precizirajo obojestranske obveze in pravice. Takšna pogodba se sestavi, če komitent za vse svoje Transporte pooblasti enega špediterja. Takšen špediter se imenuje hišni špediter.

Refakcija in provizija

Refakcija. Refakcija je v špediciji naknadno vračanje dela voznine, ki se prizna po prevozu večje količine blaga. Za povečanje prevoza na določeni relaciji ali zaradi vrste prevoznega sredstva nekateri prevozniki naknadno vračajo del voznine. To vračanje je dogovorjeno s pogodbo z nosilcem transporta oz. so se prevozniki dogovorili o refakciji v svojih tarifah ali splošnih pogojih.

Refakcijo lahko odobrijo za pridobivanje prevoza večjih količin blaga. Na ta način spodbujajo nosilce transporta za instradacijo s temi prevoznimi sredstvi. Posebnost je v tem, da se pri tarifah znižana voznina takoj obračuna v prevoznem listu, pri refakciji pa se voznina zaračunava redno po veljavnih tarifah in se del voznine naknadno vrača v dogovorjenem odstotku.

Refakcija se lahko uporablja samo pri visokotarifnem razredu blaga, in to takrat, ko imamo več konkurenčnih poti do cilja. Refakcija se odobrava na temelju dokumentiranega zahtevka, kateremu se prilagajajo prevozne listine.

Provizija. Špediter mora sodelovati s partnerji, da izpelje prevoz v vseh njegovih fazah. Zato vključuje v proces prevoza svoje korespondente, ki se v tem primeru imenujejo medšpediterji. Že ko so možnosti izbiranja špediterja oz. korespondenta, je njegova dolžnost, da od prihodka, ki so ga omogočili s sodelovanjem, odstopi dogovorjeno provizijo.

Provizija se daje v dogovorjenem odstotku od ustvarjenega prihodka. Lahko je tudi v stalnem znesku posameznega prevoza. Za odobritev provizije se sestavi pogodba, v kateri se določita višina provizije in način obračuna.

Cene za špediterske storitve se dogovorijo v pogodbi ali pa se uporabijo posebne tarife špediterja. Špediterske tarife niso predpisane niti enotno urejene, tako da obstaja v praksi različni pristopi.

Združenja špediterjev v različnih državah oblikujejo enotna načela tarifne politike predvsem zato, da bi izločili nelojalno konkurenco.

V osnovi ločimo dva načina oblikovanja tarif:

- ❖ Tarifne postavke po posameznih storitvah,
- ❖ Forfaitne tarifne postavke (v pavšalnem znesku).

Posamezne tarifne postavke se določajo za vsako posamezno špeditersko storitev posebej. Tako je lahko za storitve organizacije transporta tarifa določena v znesku na enoto teže (npr.: 100 €/tono), za storitve carinskega posredovanja pa v promilah od vrednosti pošilke (npr.: 10 promilov od vrednosti pošilke).

Cene špediterskih storitev so lahko različne pri uvozu, izvozu ali tranzitu, različne za vagonске in kosovne pošiljke, drugačne za masovno blago, generalni tovor, povečano hitrost odpreme,.. V špediterskih tarifah so posebne postavke tudi za druge storitve špediterja npr.: za izdajanje raznih dokumentov, fizična opravila, v zvezi z blagom, za uveljavljanje raznih zahtevkov, zagotavljanje obratnih sredstev pri plačevanju dejanskih stroškov in podobno.

Višina tarifnih postopkov je odvisna tudi od tega, ali je naročnik enkratna stranka, ali pa vse posle naroča za daljše obdobje izključno določenemu špediterju, s katerim je vezan z dolgoročno pogodbo o poslovnem sodelovanju.

Tehnologija špediterjevega uvoznega poslovanja

Tehnologija špediterjevega uvoznega poslovanja zajema:

1. Dispozicija, pozicioniranje in disponiranje
2. Zavarovanje, dostava blaga, aviziranje in prevzem blaga
3. Carinjenje, odprava blaga komitentu, obračun in kalkuliranje

Ko kupec oziroma uvoznik sklene s tujim prodajalcem (dobaviteljem) nakupno pogodbo in ko mu pošlje dokončno naročilo, pooblasti še špediterja, da opravi vsa tista dela, ki so potrebna, da je blago pravilno odpremljeno iz tujine in da pravočasno prispe do končnega uporabnika oz. prejemnika blaga.

Glavne faze špediterskega posla pri uvozu blaga so naslednje:

1. Sprejem naloga oz. uvozne dispozicije s prilogami od kupca oz. uvoznika.

Z uvozno dispozicijo pooblasti naročnik špediterja za organizacijo transporta, zavarovanje, carinjenje in druga opravila, ki so potrebna za premostitev blaga iz tujine. Dispozicija se daje pisмено na posebnem obrazcu, v katerem je treba izpolniti ustrezne rubrike. Špediter tako dobi podatke o blagu in njegovih lastnostih, o pakiranju, o vrednosti blaga, o načinu odpreme, o zavarovanju, navodila za carinjenje, podatke o tujem dobavitelju oz. izvozniku, podatke o končnem prejemniku pošiljke, skratka vse bistvene podatke za organizacijo celotnega procesa.

Špediter dispozicijo natančno preuči in opozori naročnika na morebitne nepravilnosti ali nasprotja s carinskimi in drugimi predpisi. Pravilno dispozicijo špediter sprejme in potrjeno kopijo vrne naročniku.

Nato izvrši pozicioniranje dispozicije, kar pomeni, da posel iz dispozicije dobi svojo pozicijsko številko. Ki se nato uporablja v vseh nadaljnjih postopkih in navaja na vseh dokumentih.

2. Izdelava načrta organizacije transporta.

Kadar transportna klavzula iz kupoprodajne pogodbe to omogoča, tudi pri uvozu špediter izdela načrt organizacije celotnega gibanja blaga od tujega pošiljatelja do končnega prejemnika, z natančno določitvijo vseh izvajalcev posameznih dejavnosti in z natančnim terminskim planom.

3. Odpoklic blaga za odpremo iz tujine.

Z odpoklicem, ki se izda na posebnem obrazcu, špediter tujemu dobavitelju naroči, kako, kam in kdaj naj blago odpremi oz. ga za odpremo pripravi. Kopijo odpoklica pošlje špediter tudi uvozniku in tujemu špediterju. Pri odpoklicu blaga upošteva špediter vsa navodila in zahteve naročnika iz dispozicije.

4. Prejem sporočila tujega dobavitelja.

Tuji dobavitelj, lahko tudi tuji špediter, praviloma takoj obvesti špediterja, da je blago odpremljeno. To obvestilo vsebuje vse tiste podatke, ki jih je špediter zahteval, ko je blago odpoklical, in ki jih potrebuje za carinske in druge postopke na mejah in v državi uvoznika.

5. Zavarovalno posredovanje.

Pri uvozu lahko blago zavaruje tuji dobavitelj, uvoznika ali špediter, kar je odvisno od transportne klavzule iz kupoprodajne pogodbe. Nalog in navodila za transportno zavarovanje dobi špediter z dispozicijo naročnika.

Špediter lahko blago zavaruje, ko prejme od tujega dobavitelja obvestilo, da je blago odpremljeno. Šele takrat lahko navede točne podatke o količini in vrednosti blaga, transportnem sredstvu in druge podatke, ki so potrebni za sklenitev zavarovalne pogodbe. Blago zavaruje tako, da pošlje zavarovalnici poseben obrazec (zavarovalno prijavo) z ustreznimi podatki. Toda blago je takrat že na poti in izpostavljeno raznim nevarnostim. Zato mora špediter blago za zavarovanje prijaviti že pred odpoklicem blaga iz tujine, in sicer s predhodno zavarovalno prijavo, ki jo kasneje dopolni z definitivno zavarovalno prijavo.

6. Obvestilo uvozniku o odpremi blaga iz tujine.

Po prejemu dobaviteljevega obvestila o odpremi blaga iz tujine, obvesti špediter uvoznika, da je blago na poti in da mu mora dostaviti dokumente, ki so potrebni za uvozni carinjenje blaga.

7. Carinsko posredovanje pri uvoznem carinjenju.

Ko blago prispe na državno mejo oz. mejni prehod, mora špediter blago prijaviti carinskemu organom na posebnem obrazcu (enotna carinska listina), s čimer pride blago pod carinski nadzor, ter ga napoti v notranjost na dokončno carinjenje. V določenih primerih in na določenih mejnih prehodih se dokončno carinjenje lahko opravi tudi na mejnem prehodu.

Ko prejme špediter obvestilo od prevoznika, da je pošiljka prispela v namembni kraj, prijavi blago carinarnici na predpisanem obrazcu, izdela uvozno carinsko deklaracijo, ki jo vloži na carinarnico ter sodeluje pri carinskem pregledu. Po končanem carinjenju, pregledu dokumentacije, pregledu blaga in obračunu carinskih dajatev špediter plača carinske dajatve, ter prevzame blago izpod carinskega nadzora.

8. Obvestilo o odpremi blaga prejemniku oz. končnemu uporabniku.

Po opravljenem carinjenju in sprostitvi blaga izpod carinskega nadzora odpremi špediter blago končnemu uporabniku ter mu na posebnem obrazcu o tem pošlje obvestilo. To obvestilo pošlje tudi uvozniku. Dostava blaga končnemu uporabniku se izvrši, ali z istim transportnim sredstvom, s katerim je blago prispelo iz tujine, ali pa špediter naroči drugo prevozno sredstvo, ter organizira vsa potrebna opravila za pravočasno dostavo blaga.

9. Obračun špediterskih storitev.

Po izvršitvi vseh poslov iz uvozne dispozicije špediter obračune stroške svojega dela in vse dejansko nastale stroške v procesu gibanja blaga od prodajalca do kupca.

Na podlagi obračuna storitev izstavi špediter uvozniku ali končnemu uporabniku špeditersko fakture. V fakturi je lahko posebej specificiran vsak izdelek posebej ter priložena ustrezna dokumentacija, ali pa je naveden sam o pavšalni (forfaitni) zneske, ki je bil dogovorjen v špediterski pogodbi. Če je špediter dejanske stroške (voznino, zavarovalno premijo, carinske dajatve,...) plačal z lastnimi sredstvi, potem v fakturi obračuna tudi dogovorjene obresti za čas zalaganja lastnih sredstev (kreditiranje naročnika).

Če ob zaključku posla še niso znani vsi nastali stroški transporta in drugih spremljajočih dejavnosti, špediter lahko izstavi tudi delno fakture, kasneje prispele stroške pa naknadno zaračuna naročniku. Kadar se v špediterjevi fakturi ugotovi morebitna napaka (preveč zaračunani stroški), potem se fakture reklamira ali pa špediter izstavi ustrezen dobropis.

Tehnologija špediterjevega izvoznega poslovanja

Tehnologija špediterjevega izvoznega poslovanja zajema:

1. Dispozicija, pozicioniranje in dogovarjanje o prevoznih sredstvih za odpravo blaga
2. Odprava blaga po posameznih vejah prometa
3. Izstavljanje prevoznih listin po posameznih vejah prometa
4. Natovarjanje, zavarovanje, carinjenje, aviziranje, obračun in fakturiranje

Ko prodajalec oziroma izvoznik sklene s tujim kupcem prodajno pogodbo in ko mu slednji pošlje dokončno naročilo, pooblastili še špediterja, da zanj opravi vsa tista dela, ki so potrebna, da je blago pravilno opremljeno v tujino ter da pravočasno prispe v namembni kraj do končnega uporabnika oziroma prejemnika blaga.

Glavne faze špediterskega posla pri izvozu blaga so naslednje:

1. Sprejem naloga oz. izvozna dispozicije s prilogami od podajalca oziroma izvoznika.

Izvozna dispozicija vsebuje zlasti podatke o blagu, o pariteti prodaje (transportna klavzula), načinu odpreme, plačilnih pogojih, dobavnem roku, izvozniku oz. uvozniku, prodajalcu oz. kupcu, končnem prejemniku, podatke o zavarovanju blaga in carinjenju, ter podatke o načinu obračuna in plačilu špediterskih stroškov. Vsako sprejeto dispozicijo špediter pregleda in nato evidentira s posebno pozicijsko številko (pozicioniranje), pod katero se vodijo vsa opravila določenega špediterskega posla. Sprejem dispozicije špediter potrdi nalagodajalcu.

2. Izdelava načrta organizacije transporta.

Špediter pripravi celoten načrt izvedbe transportnega procesa, v katerem predvidi vrsto in način transporta, transportno pot, izvajalce transporta ter skupne transportne stroške.

3. Sklepanje transportnih pogodb in izdajanje transportnih dokumentov.

Izvozno blago se lahko odpremi v tujino z različnimi transportnimi sredstvi ter z domačimi ali tujimi prevozniki (razen pri železnici, kjer je odpremna železnica vedno domača). Odločilen vpliv pri tej odločitvi ima tista oseba, ki je po transportni klavzuli plačnik transportnih stroškov. Z izbranim prevoznikom sklene špediter transportno pogodbo in izdela transportne dokumente skladno z navodili iz dispozicije in navodili prevoznika.

4. Odpoklic blaga za odpremo v tujino.

Transportne dokumente pošlje špediter dobavitelju, ki v skladu z navodili špediterja poskrbi za naložitev blaga na transportno sredstvo in za napotitev na kraj izvoznega carinjenja, za dostavo transportnega sredstva na mesto nakladanja poskrbi prevoznik v skladu z navodili špediterja.

5. Zavarovalno posredovanje.

Ko dobavitelj obvesti špediterja o odpremi blaga, lahko špediter z zavarovalnico sklene zavarovalno pogodbo o transportnem (kargo) zavarovanju. Blago zavaruje tako, da pošlje zavarovalnici zavarovalno prijavo. Predhodno zavarovanje špediter opravi že ob sprejemu dispozicije. Zavarovanje se ne sklene takrat, če špediter za to ne prejme naloga, ker blago zavaruje izvoznik sam ali celo tuj uvoznik.

6. Carinsko posredovanje pri izvoznem carinjenju.

Skladno s predpisi in v dogovoru z naročnikom lahko špediter določi, da se blago carini v odpremni kraju (če tam obstaja carinska služba) oz. v notranjosti, ali pa na mejnem prehodu ob izstopu blaga iz države. Izvozno carinjenje blaga se opravi na podlagi izvozne carinske deklaracije, ki jo izdela špediter, skupaj z zahtevanimi prilogami (fakture, specifikacije, inšpekcijski certifikati,...)

Blago se lahko carini na transportnem sredstvu ali pa v carinskem skladišču. Po opravljenem pregledu dobi blago status carinskega blaga in je po carinskem nadzorom do izhoda iz države. Carinski organ na deklaraciji obračuna tudi ustrezne dajatve, ki jih običajno plača špediter. Kadar ima špediter na carini deponirano bančno garancijo za plačevanje carinskih dajatev, potem se le-te plačujejo v prepisanem roku na osnovi faktur, ki jih carin pošilja špediterju.

7. Obveščanje o odpremi blaga.

O odpremi blaga po opravljenem izvoznem carinjenju mora špediter pismeno obvestiti izvoznika, tujega kupca oz. prejemnika in tujega sprejemnega špediterja, ki je običajno poslovni partner odpremne špediterja. Na osnovi teh obvestil se v namembnem kraju vsi subjekti lahko pravočasno pripravijo na sprejem blaga.

8. Obračun špediterskih storitev.

Po izvršitvi dispozicije opravi špediter obračun svojih storitev in vseh nastalih dejanskih stroškov v zvezi z odpremo in transportom blaga. Na podlagi obračuna in v skladu s pogodbo izda špediter izvozniku ali dobavitelju blaga ustrezno fakture. Poleg fakture se priložijo ustrezni dokumenti in dokazila o dejanskih stroških, kot so carinska deklaracija, tovorni list, zavarovalna polica. Če je špediter plačal z lastnimi sredstvi, potem si v fakturi obračuna dogovorjene obresti za čas kreditiranja naročnika.

Kadar po izvršitvi dispozicije špediterju še niso poznani vsi dejanski stroški, lahko špediter obračuna predvidene stroške (ki se kasneje obračunajo z dejanskimi stroški), ali pa takšne stroške obračuna naknadno.

Tehnologija špediterjevega tranzitnega poslovanja

Tehnologija špediterjevega tranzitnega poslovanja zajema:

1. Tranzit kopno – morje (dispozicija, prevzem blaga, odprava blaga, zaključek posla)
2. Tranzit morje – kopno (dispozicija, prevzem blaga od ladjarja, odprava blaga, zaključek posla)

Tranzit blaga pomeni transport blaga sosednjih ali drugih držav prek domačih pomorskih luk, kot transport po železnici v tranzitu prek domače države. Potreba po tranzitnem transportu izhaja iz potreb mednarodne trgovine po tranzitnem prehajanju čez ozemlje določene države.

Glavne faze špediterskega posla pri pomorskem transportu so:

Pridobivanje tranzita: pri pridobivanju tranzitnega tovora mora špediter kot organizator tranzitnega transporta nastopati do tujih uporabnikov s celotno ponudbo, ki je rezultat dogovorov z železniškimi, cestnimi in pomorskimi prevozniki ter luškimi in skladiščnimi podjetji. Na osnovi ponudbe se z večjimi uporabniki običajno sklepajo dolgoročne pogodbe in za velike količine tranzitnega blaga.

Sprejema dispozicije od tujega naročnika, katera mora vsebovati vse potrebne podatke o blagu, transportni poti, pošiljatelju in prejemniku ter potrebne priloge raznih dokumentov in druga navodila.

Pri prevzemu in odpremi blaga lahko nastopita dve možni situaciji: kadar gre za tranzit smeri kopno – morje, je težišče dela špediterja na prevzemu blaga v luki od kopenskega prevoznika in na organiziranju pomorskega transporta do namembnega kraja; če pa gre za tranzit v smeri v morje – kopno, je težišče dela špediterja na prevzemu blaga v luki od ladjarja in na organiziranju železniškega ali cestnega transporta do namembnega kraja.

Obveščanje tujega naročnika s strani špediterja, mora biti prav tako tudi v tranzitu redno in pravočasno glede gibanja blaga in o vseh ostalih spremljajočih dejavnostih.

13. POSLOVNA POLITIKA ŠPEDITERSKEGA PODJETJA

Sestavljajo:

- kadrovska politika,
- tržna politika,
- finančna politika,
- razvojna politika.

Kadrovska politika

Kadrovska politika mora biti pravilno usmerjena in mora spremljati poslovno politiko špediterskega podjetja.

Potrebna je ustrezna izbira ljudi na pravih delovnih mestih, stalno strokovno (redno in izredno) usposabljanje, izobraževanje in spremljanje novosti na tržišču.

Predstavlja sprejem novega kadra, prerazporeditve obstoječih kadrov in spremljanje trendov tržišča. Izpopolnjevanje na tehniško-tehnološkem področju, posebej na področju transportnih tehnologij, transportnih sredstev.

Prevladuje kader s srednjo izobrazbo, primanjkuje kadra z visoko in višjo izobrazbo (za optimalno poslovanje je potrebno zaposliti določeno število ljudi s takšno izobrazbo)

Pomembno izobraževanje kadrov ob delu, s pomočjo tečajev in specializacij ter druge oblike izobraževanja.

Tržna politika

Tržna politika in marketing se pojavljata kot filozofija v premagovanju problemov.

Marketing moramo sprejeti kot sredstvo razvoja vsake gospodarske dejavnosti in ga vključiti v mednarodno delitev dela.

Tržna strategija je plan poslovanja, ki se sprejme vnaprej in predstavlja smernice delovanja podjetja, strategija je osnovni in najvišji cilj podjetja.

Pri izbiri optimalne strategije mora špediter vedeti za vse alternativne smeri v njegovem delu ter upoštevati vsa navodila od kupca oz. komitenta. Delovanje tržišča je pokazatelj ponudbe in povpraševanja, delitev tržišča na segmente, ki povezujejo iste oz. podobne interese in cilje

Primarno skupino uporabnikov špediterskih storitev predstavljajo proizvajalci, prodajalci in pošiljatelji.

Sekundarno skupino pa prevozniki, skladiščniki, zavarovalni agenti, banke, veterinarski, sanitarni in drugi organi.

Na kvalitetno odločitev vplivajo različni dejavniki. Pravna odločitev pa je tista, ki je usmerjena k izpolnitvi zastavljenega cilja. Stremeti moramo k doseganju skupnega cilja podjetja in tudi k doseganju posameznih ciljev vseh zaposlenih v podjetju. Za izpolnitev ciljev je potrebna dosledna realizacija plana, upoštevanje sprejetih ciljev (splošnih in individualnih).

Na koncu moramo dodati še nadzor kot faktor s katerim nadziramo tržne odločitve in njihov učinek na trgu.

Finančna politika

Stabilna finančna situacija v podjetju je pogoj za opravljanje uspešnih in dobičkonosnih gospodarskih dejavnosti. Financiranje je aktivnost pridobivanja in obnavljanja kapitala. Za pridobivanje kapitala lahko podjetje koristi različne vire in načine financiranja. Finančna politika ima za posledico tudi delitev sredstev podjetja. Cilji in naloge finančne politike morajo biti zajeti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih podjetja s katerimi usmerjamo aktivnosti k optimalnim rešitvam. Pomemben je nadzor nad finančno politiko. Osnovni cilj je pridobiti finančna sredstva za potrebe financiranja reprodukcije, izplačilo obveznosti in morebitni plasma sredstev, s katerimi bi se dosegli predvideni finančni rezultati.

Politika delitve skupnih prihodkov je odvisna od doseganja ciljev poslovne in finančne politike. Osnovni kriterij je doseganje razširjene reprodukcije v dolgoročnem obdobju.

dobiček razporedimo:

- ❖ na zakonske in pogodben obveze, davke in dajatve,
- ❖ na čisti dobiček,
- ❖ del dobička za osebne dohodke,
- ❖ del za razvoj in širitev materialne osnove dela,
- ❖ del namenimo za obnavljanje rezerv podjetja,
- ❖ pri delitvi svojega dohodka morajo gospodarski subjekti upoštevati določila zakonskih predpisov, ki jih je postavila država.

Tarifna politika zaseda posebno mesto znotraj finančne politike podjetja.

Tarifna politika je organiziran vpliv špediterskih podjetij na uporabo špediterskih uslug in na višino njihovih cen.

Elementi načel tarifne politike:

- ❖ načelo ekonomičnosti,
- ❖ vrednost blaga,
- ❖ plačilne sposobnost,
- ❖ vrednost špediterjevega blaga,
- ❖ načela volje uporabnikov špediterskih uslug.

Špediterska tarifna politika ima velik vpliv na uporabo špediterskih storitev

Pomembna je pravilna uporaba tarif (proporcionalne, degresivne, progresivne in preferencialne tarife). Tarifna tehnika je odvisna od sposobnosti njegovih sestavljavcev, na tarifno tehniko vpliva: vrsta špediterskih storitev, vrsta blaga, cena špediterskih storitev in tarifne postavke. Višina cene špediterske storitve se oblikuje na dva načina:

- s pomočjo uporabe tarif špediterskega podjetja
- s posebno pogodbo med špediterjem in komitentom

Tarife v ožjem smislu predstavljajo cenovni izraz, v širšem pa predpise in pogoje, na osnovi katerih se uporablja ta cena. Razlikujemo več vrst tarif: cestne, pomorske, železniške, špediterske, poštne,... Tarife v načelu predpiše organizacija, ki opravlja storitev, kar pa ne velja za železnico (potrdi pristojni državni organ).

Tarifna načela

Načelo javnosti: objavljene na običajen način in vsakemu dostopne.

Načelo enakosti: se morajo uporabljati za vsakega komitenta enako.

Načelo trajnosti: izdelane morajo biti na daljši rok.

Načelo jasnosti: morajo biti takšne, da si koristnik storitev sam izračuna ceno na enostaven način.

Poznamo **Transportne tarife**:

- železniške,
- pomorske,
- rečne,
- cestne,
- Zračne.

Druge tarife:

- luške,
- sejemske,
- dostavne,
- zbirne,.....

Transportne tarife delimo na: tarife za prevoz potnikov in tarife za prevoz blaga. Delitev glede na geografsko pripadnost jih delimo na lokalne, notranje in mednarodne. Mednarodne tarife pa delimo na zvezne in kombinirane.

Razvojna politika

Razvojna politika je del splošne poslovne politike špediterskega podjetja, ki se nanaša na razvojno poslovanje. Predstavlja aktivnosti pri odrejanju osnovnih ciljev razvoja, določanju smernic in taktike, ki jo bomo vodili.

Omogočati mora prodor na celotno tržišče. Planiranje obsega izbiro ciljev, akcije za njihovo doseganje in izbiro alternativnih smeri delovanja. Plan predstavlja smer bodoče akcije, zato obstajajo različne vrste planov: namen in cilj, strategija, politika, procedura, pravila, programi,.....

Ovire učinkovitega planiranja so lahko okolje, oklevanje pri postavitvi ciljev, odpor proti spremembam, prisila, čas in strošek. Planiranje mora biti inovativno, vodeno s samega vrha podjetja, prav tako potek informiranja.

14. OSNOVE CARINE

SPLOŠNO O CARINI

Zgodovinski razvoj carine

Carine so stare kot mednarodna trgovina. V starem veku so Rimljani prepovedali iznos plemenitih kovin iz svojega imperija, da jim ne bi doma primanjkovala. Za izdelavo nakita. To so bili prvi znaki carinskih ukrepov.

V srednjem veku so fevdalci zaračunavali takse za uporabo cest, mostnine za uporabo mostov, razne trošarine in podobno. S pričetkom trgovanja z drugimi celinami, z odkritjem Amerike, s pojavom kapitalizma in s proizvodnjo blaga se je začela trgovina pospešeno razvijati. Z uvedbo carine so se začele države ščititi s plačilom davščin.

Carine so imele vedno pomembnejšo vlogo v gospodarskem sistemu države. Carinski sistem se neprestano razvija, sprejemajo se novi zakoni, spremembe v zakonu in spremembe predpisov carinskega zakona.

Carinski zakon ureja predpise in obveznosti vseh udeležencev v carinskem postopku ter pooblastila carinskih organov v zvezi s prometom blaga med carinskim območjem ene države (ali unije držav) s tujimi carinskimi območji.

Carinski pojmi

Carinsko območje obsega območje ene države ali unije držav. Teritorialno morje in zračni prostor nad ozemljem ene države oziroma unije držav. Carinsko območje je omjeno s carinsko črto, ki je identična mejni črti kot je določene v ustreznem zakonskem aktu.

Carinski organ pomeni carinarnico ali njeno organizacijsko enoto, ki je v skladu z zakonom o carinski službi pristojna za vodenje carinskega postopka, postopka za ugotavljanje odgovornosti in kaznovanja za carinske prekrške na prvi stopnji.

Carinski dolg pomeni obveznost carinskega dolžnika, da plača v skladu z zakonom obračunan znesek uvoznih dajatev (carinski dolg pri uvozu) oziroma izvoznih dajatev (carinski dolg pri izvozu).

Uvozne dajatve so:

- carina in druge dajatve z enakim učinkom, ki se plačujejo ob uvozu,
- posebne dajatve, ki se plačujejo pri uvozu kmetijskih proizvodov in živil.

Izvozne dajatve so:

- carine in druge dajatve, ki se plačujejo ob izvozu,
- posebne dajatve, ki se plačujejo pri izvozu kmetijskih proizvodov in živil.

Carinski dolžnik je oseba odgovorna za plačilo carinskega dolga.

Carinski nadzor pomeni ukrepe carinskih organov, s katerimi se preprečuje nepravilno ravnanje s carinskim blagom in se zavaruje njegova istovetnost, dokler ni sproščeno v prost promet. S carinskim nadzorom zagotavljamo spoštovanje drugih predpisov v zvezi s carinskim blagom.

Carinska kontrola pomeni izvajanje specifičnih ukrepov (pregled blaga, prevoznih sredstev, preverjanje obstoja, verodostojnosti in točnosti dokumentov, poslovnih knjig in drugih evidenc, prtljage potnikov) z namenom zagotavljanja pravilne uporabe carinskih predpisov in drugih določb glede blaga, ki je predmet carinskega nadzora.

Carinsko dovoljena uporaba oziroma raba blaga pomeni:

- predložitev blaga v carinski postopek,
- vnos blaga v prostocarinsko cono,
- ponoven izvoz blaga iz carinskega območja,

- uničenje blaga pod carinskim nadzorom,
- prepustitev blaga carinskim organom v prosto razpolaganje.

Carinski postopek predstavlja celoto pozitivnih predpisov — pravil, s katerimi se določa delovanje strank v carinskem postopku v okviru dolžnosti in pravic, ki jih imajo v zvezi s potniškim in blagovnim prometom. Ti predpisi določajo, kateri posli, po kakšnem vrstnem redu, v kakšnem času in v kakšni obliki se morajo opraviti. Ravno tako določajo tudi konkretne pravne akte, ki jih izdajajo carinski organi, v kakšnem roku jih morajo izdati in v kakšni obliki.

Carinski deklarant je oseba, ki vloži carinsko deklaracijo v svojem imenu ali v imenu druge osebe pri carinskem organu, na podlagi katere se izvede carinski postopek.

Carinska deklaracija je vloga, s katero oseba v predpisani obliki in na predpisan način zahteva izvedbo določenega carinskega postopka.

Predložitev blaga je obvestilo carinskemu organu, ki se opravi na predpisan način, ko je blago prispelo k carinskemu organu oziroma v kraj, ki ga je carinski organ določil.

Prepustitev blaga je dejanje, s katerim carinski organ dovoli uporabo blaga v zahtevanem carinskem postopku.

Carinski zavezanec je oseba, v imenu katere je bila carinska deklaracija vložena ali oseba, na katero so bile prenesene pravice in obveznosti prve osebe v zvezi z določenim carinskim postopkom.

Carinsko blago v smislu carinskih predpisov so:

- vse stvari, ki se uvažajo na carinsko območje in niso bile sproščene v prost promet,
- vse stvari, za katere se vloži carinska deklaracija za izvoz iz carinskega območja.

Vse ostalo blago je domače.

Carinski kontingent pomeni uvoz blaga brez plačila carine ali s plačilom carine po nižjih stopnjah, kot so predpisane v carinski tarifi.

Carinski preferenciali so se uveljavljali po drugi svetovni vojni. Sklenjen preferencialni sporazum v bistvu pomeni znižanje carinske stopnje za uvoženo blago, s čimer je tako blago na trgu cenejše od enakega blaga iz druge države.

Carinski sistem

Carinski sistem sestavljajo nacionalni in mednarodni predpisi.

Najpomembnejši predpisi so Carinski zakonik EU, ki je sestavni del carinskega sistema, ta pa je del ekonomskega sistema EU, Uredbe EU, Zakon o carinski službi in Zakon o izvajanju carinskih predpisov Evropske skupnosti.

V carinskih postopkih se uporabljajo določila drugih zakonov in sicer npr. Zakon o prekrških, Zakon o splošnem upravnem postopku, Zakon o davku na dodano vrednost, Zakon o trgovini, Zakon o zunanjetrgovinskem poslovanju, Zakon o veterinarstvu in druge.

Mednarodni predpisi, ki jih uporabljamo v carinskem sistemu pa so razne mednarodne konvencije in sporazumi, ki so lahko bilateralni ali multilateralni (ATA, TIR karnet in druge).

Vrste carin

Pojem carine: Carina je obvezna denarna dajatev, na osnovi katere carinski zavezanci nimajo pravice zahtevati ustrezne državne protistoritve. Tehnika in metoda carinjena je podobna odmeri in pobiranju davkov. Carine uvrščamo med posebne davke. Praviloma se plačujejo pri uvozu blaga in le izjemoma pri izvozu. Dohodki od carin so konstantni in elastični, saj so odvisni od cen ter reprodukcijskem oziroma končne porabe. V sistem javnih prihodkov so bile carine uvedene iz fiksálnih razlogov, vendar so kasneje dobile še vlogo usmerjevalca zunanjetrgovinskih tokov. Zlasti v nerazvitih državah so carine zel pomemben vir javnih prihodkov. V razvitih državah pa so carinski prihodki relativno nepomembni, saj predstavljajo le še približno 1% vseh javnih prihodkov.

Po smeri gibanja so carine lahko:

- uvozne carine, ki se plačujejo pri uvozu blaga,
- izvozne carine, ki se plačujejo pri izvozu blaga,
- tranzitne carine, ki se plačajo pri tranzitu blaga iz ene države v drugo prek tretje države.

Glede na namen oziroma cilj, ki ga želimo doseči, ločimo naslednje vrste carin:

- Fiskalne (finančne), s katerimi ščitimo domačo industrijo in zbiramo sredstva za potrebe državnega proračuna. Fiskalne carine podražijo uvoženo blago, zaradi česar se potrošniki preusmerijo na uporabo domačega blaga, ki je cenejše.
- Ekonomske ali zaščitne so carine, ki so namenjene zaščiti domačih proizvajalcev med tujo konkurenco, te carine ustvarjajo monopolni položaj razvijajočim se domačim panogam in s tem tudi možnosti njihovega hitrejšega razvoja.

Ekonomske carine delimo na:

- Preferencialne, ki se obračunavajo v manjšem znesku za blago, ki prihajajo iz določene države, če je blago po poreklu iz te države in če je domača država z njo sklenila preferencialni sporazum. Z njimi se torej dajejo posebne carinske olajšave in sicer tako, da se bodisi predpišejo nižje carinske stopnje bodisi tako da se carine odpravijo.
- Diferencialne carine so nasprotje preferencialnih carin. Blago iz neke države je v tem primeru obremenjeno z večjo carino od blaga iste vrste in kakovosti, ki prihaja iz drugih držav.

Diferencialne carine delimo še na:

- Prohibitivne carine, s katerimi želijo države omejiti uvoz in izvoz določenega blaga
- Retrozivne (povratne) carine, ki so protiukrep države proti gospodarstvu, ki uvede dodatno carino na uvoz blaga iz te države, z njimi želi država doseči, da ji druga država prizna določene carinske olajšave.
- Kompenzatorne carine, ki preprečujejo izvozne subvencije držav izvoznic, z dajanjem izvoznih subvencij se cena blaga namreč zniža pod normalno ceno.
- Dopolnilne carine, ki jih uvedejo takrat, kadar gre za uvoz nekega blaga po ceni, ki je nižja od normalne cene in bi lahko njegov uvoz povzročil večjo škodo domačemu gospodarstvu.
- Protidumpinške carine ki so namenjene proti dumpinški prodaji tujega blaga na domačem tržišču.
- Socialnopolitične, ki se uvajajo predvsem pri izvozu blaga. Namen teh carin je omejiti izvoz prehrabnenih proizvodov in surovin, ki jih primanjkuje na domačem trgu (nadomeščajo izvozne prepovedi).

Glede na način določanja carinske osnove, od katere se obračunavajo, ločimo:

- Vrednostne carine, ki se obračunajo od vrednosti blaga. Take carine enakomerno obremenjujejo blago iste vrste, vendar različne kakovosti, saj ima manj kvalitetno blago nižjo ceno in posledično nižjo carinsko osnovo.
- Specifične carine, ki se obračunavajo od enotne mere nekega blaga, da se na carinsko osnovo določi znesek carin (npr. 1 m platna).
- Kombinirane carine.

Glede na način določanja carinskih stopenj ločimo:

- Avtonomne carine, ki jih neka država določa samostojno.

- Dogovorjene, ki jih država določa v dogovoru (s sporazumom) z drugimi državami.

UVOZNE/IZVOZNE DAJATVEIN DRUGI UKREPI TRGOVINSKE POLITIKE

Carinska tarifa EU -TARIC

Carina v EU se plačuje v primerih, ki so predvideni z veljavno Direktivo EU, po stopnjah, ki so določene v carinski tarifi, razen če ni z ustreznimi predpisi drugače določeno. Carinsko tarifo določa posebna direktiva EU.

Carinska tarifa je sistematični urejen pregled blaga, ki je obremenjeno s carino in z drugimi dajatvami. Carinska tarifa v ožjem smislu besede je seznam blaga, ki je sestavljen iz tarifnih števil, tarifnih imen in carinskih stopenj.

S carinsko tarifo so določene carinske stopnje, po katerih se plačuje carina za blago, ki se uvaža na carinsko območje, razen če z ustreznimi predpisi ali mednarodnim sporazumom oziroma pogodbo ni določeno drugače.

Carinska tarifa EU: Pri neposredni uporabi carinske tarife je potrebno upoštevati veljavne carinske predpise ter druge uporabljive procesne in materialne predpise. Glede uporabe tarife je najpomembnejša Uredba Sveta EU št. 2658/87 z dne 23. julija 1987 o tarifni in statistični nomenklaturi ter skupni carinski tarifi, s Priloga I in II.

Skupna carinska tarifa EU je enotna za vse države članice EU in je kombinacija kombinirane nomenklature oziroma klasifikacije blaga in carinskih stopenj, vključno s tarifnimi ukrepi za posamezno blago. Na tak način uredba predpisuje pogoje enotnega carinskega režima EU do tretjih držav.

Priloga I navedene uredbe določa kombinirano nomenklaturu skupaj s konvencionalnimi in avtonomnimi carinskimi stopnjami. Njene določbe se pogosto spreminjajo. Enkrat letno pa se celotno besedilo ažurira v Uradnem listu EU; nazadnje je bila s 1. 1. 2005, na podlagi Uredbe Komisije EU št. 1810/2004 z dne 7. septembra 2004, objavljena ažurirana Priloga I.97

Z uvrstitvijo v carinsko tarifo se blagu določi carinska stopnja, določi tarifni ukrep ali pa katera izmed ugodnosti. Tarifa je podlaga za dajatve, ki so pri nastanku carinskega dolga zakonsko predpisane. Ostali predpisani ukrepi za posebna področja, ki se nanašajo na blagovno menjavo, se po potrebi uporabljajo glede na tarifno uvrstitev tega blaga.

Carinsko stopnjo se določa vsakič sproti, glede na tisto stopnjo, ki je uveljavljena v trenutku nastanka določenega carinskega dolga. Praviloma se vsako blago ocarini po splošnih konvencionalnih stopnjah, razen pri preferencialni obravnavi. Avtonomne carinske stopnje pa se, če so za določeno blago predvidene, uporabljajo le, če so nižje od konvencionalne stopnje.

Uvrščanje blaga v carinsko tarifo poteka najpogosteje z njegovim uvrščanjem v poimenovane tarifne številke, pod katerimi so navedeni posamezni proizvodi ali izdelki. Posebna načela veljajo za še ne kompletne ali dokončne proizvode ali izdelke, še nesestavljene ali razstavljene ter tiste, ki so mešanica ali kombinacija tega materiala ali snovi z drugimi.

Blago se uvršča po naslednjih načelih:

- Naslovi oddelkov, poglavij in podpoglavij so podani, da je tarifa bolj pregledna in je lažje iskanje posamezne uvrstitve blaga. Zaradi pravnih razlogov poteka uvrščanje po poimenovanjih tarifnih števil in opombah k ustreznim oddelkom in poglavjem ter po pravilih, če niso v nasprotju z vsebino teh tarifnih števil in opomb.
- Iz pravnih razlogov se proizvodi uvrščajo v tarifne podštevilke v okviru ene tarifne številke po poimenovanjih ter tarifnih podštevil in morebitnih opombah k tem tarifnim podštevilkam ter po pravilih, pri čemer se tarifne podštevilke lahko primerjajo samo na isti ravni razčlenitve.

Najpomembnejša informacija, ki jo nudi TARIC, so ukrepi. Ukrep je časovno omejeno izvajanje naloge, ki jo je potrebno ob uvozu blaga z določenim poreklom ali ob izvozu blaga v določeno namembno državo izvesti zato, da bi se izvajala carinska in zunanjetrgovinska zakonodaja EU. Najpomembnejši ukrepi so carinske stopnje za uvoz blaga iz tretjih držav, opustitve carinskih stopenj, preferencialne carinske stopnje, uvedene na podlagi sporazumov o prosti trgovini, ki jih je EU sklenila s tretjimi državami, ugodnosti (preferencialne), ki jih Evropska unija daje manj razvitim državam v

okviru splošne sheme preferencialov. Za pridobitev teh ugodnosti je včasih potrebno pridobiti količino v okviru tarifne kvote. Ob uvozu se poleg carine plačujejo tudi kmetijske dajatve, posebne dajatve na sladkor in moko, protidampinške in izravnalne dajatve, posebne dajatve za perutnino itd. Velikokrat je uvoz nekega blaga mogoč le ob predložitvi predpisanega dovoljenja ali je celo prepovedan. Ob izvozu blaga iz EU so pomembni ukrepi v zvezi z izvoznimi vzpodbudami za izvoz kmetijskih proizvodov. Zato da bi se uporabil pravilen ukrep, je potrebno poznati vsaj uvrstitev blaga v nomenklaturu, poreklo blaga ob uvozu oziroma namembno državo ob izvozu in datum izvajanja ukrepa. TARIC nam za vsak konkreten primer poda informacijo o dajatvah, ki jih je treba plačati, o pogojih, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko uveljavijo določene ugodnosti, možnih prepovedih in omejitvah, višini izvoznih nadomestil itd. Dodane so opombe, ki pojasnjujejo posamezen ukrep, podana pa je tudi informacija o predpisu, na podlagi katerega je bil določen ukrep uveden.

Carinska uprava RS je integrirala v TARIC nacionalne ukrepe, ki se izvajajo ob uvozu (DDV, trošarine itd.), tako da nam slovenski TARIC poleg podatkov o ukrepih, ki veljajo za celotno EU, nudi še podatke o ukrepih, ki veljajo le za uvoz v Slovenijo.

Aplikacija za dostop do TARIC-a na spletni strani Carinske uprave Republike Slovenije (<http://taric-curs.gov.si>) vsebuje poleg brskalnika za TARIC računski modul, ki da izračun vseh dajatev (polje 47 EUL). Primer prikaza podatkov TARIC:

TARIC Uvoz/Izvoz

Nomenklatura | Uvoz/Izvoz | Meursing | Uredbe | Protidamping/Izravnalne dajatve | Računsko-kontrolni modul

TARIC številka: 8402 90 00 00 Nomenklatura

Država: CN Kitajska(CN)

Datum: 30.12.2005

Valuta (Dajatve): SIT

Uvoz: ☒ Izvoz: ☐

Dodatna koda:

Isči

Veljavnost	01.01.1972 -	Posebna merska enota		Meursing
Opomba	Produktna-Skupina			

Število ukrepov:3	Skupina	Dajatve	Pogoj	Dodatna koda	Uredba
Carina za tretje države	TOUT	2,7000%			R2261/98
Tarifna opustitev zračne plovnosti	TOUT	0,0000%(CD333) glej pogoj(P)	P		R1147/02
Davek na dodano vrednost (nacionalni)	TOUT	glej pogoj(P)	P		N4578/98

Poreklo blaga

Poreklo blaga je orodje za izvajanje ukrepov zunanjetrgovinske politike. Poreklo blaga in pravila o poreklu blaga se uporabljajo za:

- uporabo carinske tarife,
- uporabo drugih ukrepov trgovinske politike, določenih v zvezi s prometom posameznih vrst blaga (količinske omejitve, protidampinški ukrepi),
- izdajanje dokazil o poreklu blaga,
- ugotavljanje porekla v povezavi z različnimi zakonskimi področji (nacionalna pravila o označevanju porekla izdelkov, javna naročila, projekti Evropskega sklada za razvoj; izvajanje resolucij Varnostnega sveta ZN v zvezi z embargom zoper določene države, uredbe o prepovedi uvoza živali iz določenih držav zaradi zaščite zdravja potrošnikov itd.).

Osnovno pravilo o poreklu blaga. Kadar je plačilo uvoznih dajatev ali določitev carinske stopnje odvisno od porekla blaga, ki je zavezano plačilo uvoznih dajatev, se poreklo blaga ugotavlja v skladu z ustreznimi predpisi (carinska tarifa, mednarodni sporazumi ipd.).

Kot blago s poreklom iz določene države se šteje:

- v tej državi v celoti pridobljeno ali proizvedeno blago ali
- v tej državi zadosti predelano blago.

Šteje se, da je blago zadosti predelano v določeni državi, če je bila tam opravljena zadnja bistvena ekonomsko upravičena predelava oziroma obdelava, pri čemer predelava ali obdelava pomeni pridobitev novega blaga oziroma njegovega bistvenega elementa.

Zakonska osnova evropskih pravil o poreklu blaga je predpisana v Carinskem zakoniku Skupnosti, izvedbeni uredbi za izvajanje Carinskega zakonika Skupnosti, Uredbi ES št.1207/2001 (s katero je predpisana izjava dobavitelja na notranjem trgu EU o poreklu), v posameznih sporazumih o prosti trgovini (mednarodnih), ki jih je sklenila EU po pogajanjih s partnericami imenujejo protokol o poreklu ter so integralni del sporazumov.

Pravila o poreklu so razdeljena v dve kategoriji, in to na nepreferencialna in preferencialna pravila o poreklu:

- Nepreferencialna pravila o poreklu se uporabljajo za namene, navedene v drugi do sedmi alineji seznama uporabe, in so opredeljena v 22. do 26. členu Carinskega zakonika Skupnosti ter v 35. do 65. členu in prilogah 9 do 13 izvedbene uredbe Carinskega zakonika Skupnosti.
- Pet sklopov pravil o preferencialnem poreklu blaga, ki jih uporablja EU za uporabo preferencialnih carinskih predpisov

EU in sistem panevropske kumulacije porekla blaga: EU je sklenila preferencialne sporazume s posameznimi državami ali skupinami držav v obliki sporazumov o prosti trgovini kot enotni gospodarski prostor (EEA) - EU, Islandija, Norveška in Liechtenstein, sporazum o prosti trgovini s Švico (ki je članica EFTE, a se ni vključila v EEA).

Vsi ti sporazumi so med seboj povezani preko enotnih pravil o poreklu, ki dovoljujejo diagonalno kumulacijo porekla, "sistem panevropske kumulacije porekla". Dodatno je EU vključila še države, ki so z njo vključene v carinsko unijo: Turčijo, San Marino in Andoro.

Carinska vrednost

Carinska vrednost blaga predstavlja osnovo za uporabo carinske tarife in za izvajanje morebitnih drugih ukrepov trgovinske politike.

Carinska vrednost uvoženega blaga je dogovorjena cena, to je dejansko plačana cena ali cena, ki jo treba plačati za blago, kupljeno zaradi uvoza v EU. Pri ugotavljanju carinske vrednosti se v carinsko vrednost prištejejo naslednji stroški in izdatki, če le ti še niso zajeti v dejansko plačani ali plačljivi ceni:

1. provizije posrednikov in druge provizije, razen nakupnih provizij
2. stroški embalaže, ki jo je mogoče obravnavati kot del blaga
3. stroški embalaže in sicer stroški za material in delo
4. naslednji stroški dostave do kraja vnosa na carinsko območje:
 - stroški prevoza in zavarovalnine za uvoženo blago,
 - stroški natovarjanja, pretovarjanja in manipulacije, ki so nastali v zvezi z dobavo uvoženega blaga.

Carinska vrednost za blago, ki se izvažja, je vrednost blaga, dobljenega na carinskem območju.

Višina uvoznih ali izvoznih dajatev se določa glede na:

- vrsto blaga,
- poreklo blaga,
- carinsko vrednost.

Če se carinska vrednost določi, je potrebno skupaj s carinsko deklaracijo pravilno prijaviti podatke, ki se nanašajo na carinsko vrednost uvoženega blaga (prijava carinske vrednosti — DCV). Poleg prijave carinske vrednosti je potrebno priložiti dva izvoda fakture za uvoženo blago, na osnovi katere je bila

prijavljena carinska vrednost. En izvod obdrži carinski organ, drugega overi s carinskim žigom in nanj vpiše številko carinske deklaracije in ga vrne deklarantu.

Posebni ukrepi trgovinske politike

Posebni trgovinske ukrepi se nanašajo na posebne vrste blaga in jih urejajo posebni predpisi. Uredba o določitvi režima uvoza in izvoza določene vrste blaga določa seznam blaga in upravne organe, ki so pristojne za izdajo predpisanega režima izvoza oziroma uvoza blaga.

Kontingenti so posebni ukrepi trgovinske politike. Za uvoz blaga, ki se ga ne proizvaja v zadostni količini, se lahko določijo letni carinski kontingenti in se uporablja znižana carinska stopnja ali prosta carinska stopnja. Carinski kontingenti se določijo največ v obsegu, ki predstavlja količinsko razliko med domačo proizvodnjo in predvideno porabo. Namen kontingentov je povečati konkurenčnost domačih proizvajalcev na domačem trgu v primerjavi s tujimi konkurenti.

Carinske kvote so določena posebnost, ki velja praviloma pri uvozu agroživilskih izdelkov. Pri kvotah velja za določeno količino blaga znižana carinska stopnja. Ko je ta količina dosežena, se uveljavi osnovna carinska stopnja. Ločimo splošne carinske kvote in carinske kvote po preferencialnih sporazumih (iz določenih držav).

POSTOPKI PRI VNOSU TOVORA V CARINSKO OBMOČJE

Ravnanje z blagom, ki je vneseno na carinsko območje

Carinski mejni prehodi. Carinsko blago je dovoljeno vnesti ali odnesti iz carinskega območja le preko carinskih mejnih prehodov. Promet blaga, za katerega je predpisana obvezen fitopatološki, veterinarski ali drug predpisan nadzor, je dovoljen le preko tistih carinskih mejnih prehodov, ki so v skladu s posebnimi predpisi, določeni za promet s takšnim blagom.

Carinsko nadzorstvo. Blago, ki se uvaža, je pod carinskim nadzorom od vnosa na carinsko območje do takrat, dokler ni blago sproščeno v prost promet oziroma dokler ni vneseno v prosto carinsko cono, dokler ni ponovno izvoženo ali prepuščeno carinskemu organu oziroma uničeno pod carinskim nadzorom.

Predložitev carinskega blaga. Oseba, ki je blago vnesla na carinsko območje, mora to blago v najkrajšem možnem času predložiti carinskemu organu ali ga prepeljati na drugo mesto, ki ga je določil carinski organ.

Ravnanje s predloženim blagom. Pretovarjanje in raztovarjanje ter premeščanje predloženega blaga je možno le ob predhodnem soglasju carinskih organov.

Ravnanje z blagom, katerega vnos je prepovedan. Carinski organ izda odločbo, za katero blago ni dovoljen uvoz ali vnos na carinsko območje. Prevoznik ali druga oseba, ki je odgovorna za blago, ga mora v določenem roku odpeljati s carinskega območja.

Če se blago ne vrne v predpisanem roku v tujino, ga carinski organ odvzame in praviloma proda. Izjemoma lahko vlada odvzeto blago brezplačno odstopi državnim organom in človekoljubnim organizacijam ali pristojnemu organu za spomeniško varstvo.

Potnik lahko z dovoljenjem carinskega organa blago začasno shrani ali zahteva, da se blago uniči pod carinskim nadzorom ali prepusti carinskemu organu v prosto razpolaganje.

Skupna deklaracija

Na carinsko območje vneseno carinsko blago mora pridobiti carinsko dovoljeno rabo ali uporabo. Če ta ni pridobljena v določenih rokih, je potrebno vložiti skupno deklaracijo.

Z njo carinski organ nadzoruje blago do določenega roka, v katerem mora blago pridobiti dovoljeno carinsko rabo ali uporabo.

Razlogi za kasnejšo določitev carinsko dovoljene rabe ali uporabe so npr. naslednji:

- Ob vnosu blaga se še ne ve, v kateri carinski postopek naj bi se blago prepustilo.
- Blago je na carinsko območje vnesla oseba, ki nima nadaljnjih navodil za ustrezno nadaljnje postopanje.
- Za nadaljnji postopek še niso pridobljeni ustrezni dokumenti (npr. uvozno dovoljenje)

Začasna hramba blaga

Carinsko blago se lahko od vnosa na carinsko območje do začetka carinsko dovoljene rabe ali uporabe blaga, po predložitvi blaga pristojnemu carinskemu organu, začasno shrani pod carinskim nadzorom. Začasno shranjeno carinsko blago se lahko shrani le v prostorih in pod pogoji, ki jih odobri carinski organ.

Medtem, ko je carinsko blago začasno shranjeno, je lahko predmet le tistih operacij, ki zagotavljajo hranitev blaga v nespremenjenem stanju, ne da bi se spreminjal njegov izgled ali tehnične karakteristike. Blago v začasni hrambi se ob dovoljenju carinskega organa lahko preklada, odvzamejo se lahko vzorci in dovolijo ravnanja, ki so namenjena njegovi ohranitvi v nespremenjenem stanju.

CARINSKI POSTOPKI

Carinsko skladiščenje

V carinskem skladišču se lahko, v skladu z določbami o carinskem skladiščenju blaga, pod carinskim nadzorom skladišče:

- carinsko blago, na da bi bilo pri tem zavezano plačilu carine ali da bi bilo predmet drugih ukrepov trgovinske politike;
- domače blago, ki je v skladu z določenimi predpisi pridobi s hrambo v carinskem skladišču status izvoženega blaga.

Carinsko skladišče je lahko katerikoli prostor, ki ga odobri carinski organ in nje pod njegovim nadzorom. V njem se lahko skladišči carinsko blago v skladu s predpisanimi pogoji. Carinski organ lahko v posebej upravičenih primerih dovoli skladiščenje blaga v drugih prostorih, ki niso namenjeni carinskemu skladiščenju blaga, če so zagotovljeni pogoji za izvajanje carinskega nadzora. Carinski nadzor v carinskih skladiščih: Omogočiti mora povezanost med carinsko deklaracijo za začetek postopka carinskega skladiščenja in med carinskim dokumentom, s katerim se postopek zaključí.

Carinski organ lahko dovoli opravljanje posebne dejavnosti v carinskih skladiščih. Za opravljanje konsignacijske dejavnosti morata poleg splošnih biti izpolnjena še naslednja pogoja:

- vložnik zahtevka mora imeti s tujim lastnikom blaga sklenjeno konsignacijsko pogodbo,
- skladiščenje blaga za konsignacijsko prodajo, katerega lastniki so različni, mora biti organizirano tako, da se blago medsebojno ne meša (evidence o blagu morajo biti ločene).

Konsignacijsko dejavnost je mogoče opravljati le v okviru zasebnega carinskega skladišča. Konsignacijsko skladišče je prostor, v katerem hrani blago podjetje, ki je registrirano za zastopanje tujih firm, namenjeno pa je prodaji na domačem tržišču. Pri prodaji blaga se plača carina.

Postopek aktivnega oplemenitenja

Carinski postopek aktivnega oplemenitenja (angl. inward processing, nem. die aktive Veredelung) omogoča, da se določeno blago uporablja na carinskem območju Skupnosti v eni ali več operacijah oplemenitenja. Pri tem so omogočene določene carinske ugodnosti, kot so povračilo plačanih uvoznih dajatev, odlog plačila uvoznih dajatev za čas operacij oplemenitenja ali odpustitev plačila uvoznih dajatev za blago, ki se vrača v izvoz v nespremenjenem stanju ter za blago, nastalo v času teh operacij. Pri aktivnem oplemenitenu gre za postopek z ekonomskim učinkom. Kadar se izvaja oplemenitenje po sistemu odloga pa gre tudi za odložni postopek.

Med operacijami oplemenitenja nastajajo pridobljeni proizvodi. Te operacije so lahko obdelava blaga, vključno z montažo, sestavljanjem in pritrjevanjem, predelava blaga, popravilo blaga, vključno s preureditvijo in nastavitvijo, ter uporaba določenega blaga za omogočanje ali olajšanje izdelave pridobljenih proizvodov.

Sistem odloga:

Po sistemu odloga (angl. suspension system) se lahko aktivno oplemeniti tisto neskupnostno blago, ki je namenjeno ponovnemu izvozu v obliki pridobljenih proizvodov, ne da bi bilo zavezano plačilu uvoznih dajatev ali ukrepom trgovinske politike. Pod določenimi pogoji se lahko za oplemenitenje

dovoli uporabo skupnostnega blaga, katero je enakovredno uvoznemu blagu; tega pa sicer pri sistemu povračila ni dovoljenega.

Postopek se uporablja tudi zato, da pridobljeni proizvodi lahko izpolnjujejo pogoje za oprostitve izvoznih dajatev kot pri enakih proizvodih iz skupnostnega blaga.

Kadar se v postopku blago sprost v prost promet, se blago, ki je bilo dano v postopek odloga imenuje uvozno blago. Postopek po sistemu odloga se zaključi v tistem trenutku, ko je dodeljena nova carinsko dovoljena raba ali uporaba blagu, ali pa pridobljenim ali predelanim proizvodom.

Sistem povračila:

Po sistemu povračila (angl. drawback system) se lahko aktivno oplemeniti vse tisto blago, ki je dano v prost promet in se ga nato izvozi v obliki pridobljenih proizvodov; pri tem se lahko odobri povrnitev ali pa odpust uvoznih dajatev.

Glede na stanje ob trenutku sprejema deklaracije za sprostitev v prost promet, se določenega blaga ne more prepustiti v postopek sistema povračila. Postopek tako ni mogoč za blago, za katero veljajo količinske uvozne omejitve, za blago, ki izpolnjuje pogoje za preferencialni tarifni ali za avtonomni opustitveni ukrep, ali zanj velja kaka posebna uvozna kmetijska dajatev, oziroma, če obstajajo za pridobljene proizvode kakšna izvozna nadomestila.

Konsignacijsko dejavnost je mogoče opravljati le v okviru zasebnega carinskega skladišča.

Konsignacijsko skladišče je prostor, v katerem hrani blago podjetje, ki je registrirano za zastopanje tujih firm, namenjeno pa je prodaji na domačem tržišču. Pri prodaji blaga se plača carina.

Postopek aktivnega oplemenitenja

Carinski postopek aktivnega oplemenitenja (angl. inward processing, nem. die aktive Veredelung) omogoča, da se določeno blago uporablja na carinskem območju Skupnosti v eni ali več operacijah oplemenitenja. Pri tem so omogočene določene carinske ugodnosti, kot so povračilo plačanih uvoznih dajatev, odlog plačila uvoznih dajatev za čas operacij oplemenitenja ali odpustitev plačila uvoznih dajatev za blago, ki se vrača v izvoz v nespremenjenem stanju ter za blago, nastalo v času teh operacij. Pri aktivnem oplemenitju gre za postopek z ekonomskim učinkom. Kadar se izvaja oplemenitenje po sistemu odloga pa gre tudi za odložni postopek.

Med operacijami oplemenitenja nastajajo pridobljeni proizvodi. Te operacije so lahko obdelava blaga, vključno z montažo, sestavljanjem in pritrjevanjem, predelava blaga, popravilo blaga, vključno s preureditvijo in nastavitvijo, ter uporaba določenega blaga za omogočanje ali olajšanje izdelave pridobljenih proizvodov.

Sistem odloga:

Po sistemu odloga (angl. suspension system) se lahko aktivno oplemeniti tisto neskupnostno blago, ki je namenjeno ponovnemu izvozu v obliki pridobljenih proizvodov, ne da bi bilo zavezano plačilo uvoznih dajatev ali ukrepom trgovinske politike. Pod določenimi pogoji se lahko za oplemenitenje dovoli uporabo skupnostnega blaga, katero je enakovredno uvoznemu blagu; tega pa sicer pri sistemu povračila ni dovoljenega.

Postopek se uporablja tudi zato, da pridobljeni proizvodi lahko izpolnjujejo pogoje za oprostitve izvoznih dajatev kot pri enakih proizvodih iz skupnostnega blaga.

Kadar se v postopku blago sprost v prost promet, se blago, ki je bilo dano v postopek odloga imenuje uvozno blago. Postopek po sistemu odloga se zaključi v tistem trenutku, ko je dodeljena nova carinsko dovoljena raba ali uporaba blagu, ali pa pridobljenim ali predelanim proizvodom. Sistem povračila:

Po sistemu povračila (angl. drawback system) se lahko aktivno oplemeniti vse tisto blago, ki je dano v prost promet in se ga nato izvozi v obliki pridobljenih proizvodov; pri tem se lahko odobri povrnitev ali pa odpust uvoznih dajatev.

Glede na stanje ob trenutku sprejema deklaracije za sprostitev v prost promet, se določenega blaga ne more prepustiti v postopek sistema povračila. Postopek tako ni mogoč za blago, za katero veljajo količinske uvozne omejitve, za blago, ki izpolnjuje pogoje za preferencialni tarifni ali za avtonomni opustitveni ukrep, ali zanj velja kaka posebna uvozna kmetijska dajatev, oziroma, če obstajajo za pridobljene proizvode kakšna izvozna nadomestila.

Na zahtevo imetnika dovoljenja se lahko uvozno dajatev povrne ali odpusti, če so bili pogoji postopka izpolnjeni. Pogoj za povrnitev ali odpust je tudi to, da so bili pridobljeni proizvodi izvoženi, ali pa da so bili, z namenom izvoza, dani v postopek skupnostnega tranzita, carinskega skladiščenja, začasnega uvoza, sistema odloga, ali v prosto cono ali prosto skladišče. Nastanek obveznosti za obračun carinskih dajatev:

V postopku aktivnega oplemenitenja lahko pride predvsem do obveznosti za obračun uvoznih dajatev. Le-te se obračunavajo predvsem kot pri uvozu blaga ob sprostitev blaga v prost promet, mogoče pa je uveljaviti tudi oprostitve, in sicer je to pri sistemu odloga. Ker so za vedno več vrst blaga oziroma za poslovanje z vedno večjim številom tretjih držav dejansko določene nizke carinske stopnje oziroma tudi stopnja prosto, ima postopek najpomembnejši vpliv predvsem na višino DDV in trošarin.

Če se pri sistemu povračila zahteva povračilo uvoznih dajatev in je imetnik dovoljenja identificirani zavezanec za DDV, se lahko povračilo davka izvede tako, da zavezanec ta znesek davka prikaže v obračunu kot vstopni davek in uveljavi odbitek davka. Če pa imetnik dovoljenja ni davčni zavezanec za DDV, možnosti uveljavljanja odbitka vstopnega DDV nima, zato bi zanj predhodno bolj ustrezal postopek po sistemu odloga.

Sicer pa je glede DDV posebnost predvsem pri sistemu odloga. Pri tem je predpisana davčna oprostitve in davčna obveznost ne nastane, če je za blago začel postopek po sistemu odloga, razen seveda ob povzročitvi nastanka carinskega dolga, npr. ob kršitvi pogojev postopka. Oprostitve velja tudi za promet storitev, povezanih s prometom blaga in na dobavo tega blaga ter promet storitev v prostih conah, prostih ali carinskih skladiščih.

Pridobljeni proizvodi lahko v splošnem postanejo zavezani plačilu uvoznih dajatev, kadar so sproščeni v prost promet in kadar so zavezani posebnim kmetijskim dajatvam. Tudi glede na nadaljnji vnos proizvodov v odložni postopek, v prosto cono ali prosto skladišče, v postopek predelave pod carinskim nadzorom in podobne, lahko le-ti postanejo zavezani uvoznim dajatvam, predmet posebnih pravil oziroma ugodnejše tarifne obravnave.

Tekom postopka pa tudi sicer lahko pride do okoliščin za nastanek carinskega dolga, na primer ob kršitvah pogojev postopka. Tedaj se višina dolga določi po podatkih o uvoznem blagu v trenutku sprejema deklaracije za prepustitev v navedeni postopek. Pri tem se lahko upošteva tudi preferencialno obravnavo blaga, če bi bila ta tudi sicer mogoča pri rednem uvozu takšnega blaga.

Kadar se postopek zaključi za uvozno blago v nespremenjenem stanju, se uvozne dajatve obračunajo po podatkih, ki so veljali za uvozno blago ob začetku postopka, dodatno pa se za čas do zaključka obračunajo kompenzacijske obresti. Kadar se postopek zaključi za glavne proizvode, se uvozne dajatve obračunajo za tisti del uvoznega blaga, ki je bil v proizvodnji glavnih proizvodov vdelan oz. pridobljen; kompenzacijske obresti se ne obračunajo.

Kadar se postopek zaključi za stranske proizvode, kot so odpadki in ostanki, se uvozne dajatve obračunajo tako kot za glavne proizvode. Ob določenih pogojih se obračunajo zgolj glede na carinsko vrednost in stopnje, ki se ugotovijo za te stranske proizvode. Tedaj mora biti količina stranskih proizvodov v sorazmerju z izvoženimi glavnimi proizvodi.

V primeru manjka izvoza je potrebno za neizvožene količine blaga vložiti carinsko deklaracijo za sprostitev v prost promet in se obračuna ter plača carinski dolg skupaj s kompenzacijskimi obrestmi ali pa se rok za zaključek podaljša zaradi naknadnega izvoza teh količin. Za neizvožene količine pa se lahko določi tudi novo dovoljeno carinsko rabo ali uporabo.

Postopek pasivnega oplemenitenja

Vsebina pasivnega oplemenitenja je, da se domače blago začasno izvozi iz carinskega območja, da bi bilo oplemenitenjeno, in da proizvode, ki so rezultat tega oplemenitenja vrne na carinsko območje in sprostijo v prost promet s popolno ali delno oprostitvijo plačila carine.

Pri postopkih pasivnega oplemenitenja se ugotavlja:

- ali je verjetno, da bodo predelovalci v Skupnosti zaradi oplemenitenja zunaj Skupnosti resno prikrajšani;
- ali je oplemenitenje v Skupnosti ekonomsko neupravičeno ali neizvedljivo iz tehničnih razlogov ali zaradi pogodbenih obveznosti.

Pri preverjanju pogojev šteje, da bistveni interesi predelovalcev v Skupnosti niso resno prizadeti, razen če ne obstajajo znaki o nasprotnem.

Delno ali popolno oprostitev plačila uvoznih dajatev lahko carinski organ odobri le za pridobljene proizvode, ki se ob ponovnem uvozu deklarirajo za postopek sprostitve v prost promet, pri čemer morajo biti izpolnjeni vsi predpisani pogoji ali obveznosti, povezane z izvedbo postopka.

Delna ali popolna oprostitev plačila uvoznih dajatev se izračuna tako, da se od zneska uvoznih dajatev, obračunanega za pridobljene proizvode, ki se dajo v prost promet, odšteje znesek uvozne dajatve, ki bi se moral obračunati na isti dan za začasno izvoženo blago, če bi bilo to uvoženo na carinsko območje iz države, kjer je bilo predmet proizvodne operacije ali zadnje proizvodne operacije. Carinska vrednost pridobljenih proizvodov vključuje:

- plačano ali plačljivo vrednost za oplemenitenje (fakturna vrednost), ki zajema:
 - vrednost storitve,
 - vrednost dodanega materiala med oplemenitenjem;
- ostale stroške in izdatke, če le-ti niso zajeti v fakturni vrednosti:
 - stroške za embalažo, embaliranje in provizije, razen nakupnih;
 - stroške prevoza in zavarovanja ter druge morebitne stroške ravnanja z blagom, ki nastanejo med prevozom do kraja vnosa na carinsko območje (pretovarjanje, natovarjanje ipd.);
 - sorazmerni del vrednosti surovin, materiala ali delov, kupljenih v tujini, ki jih je naročnik oplemenitenja zagotovil izvajalcu operacij brezplačno ali po znižani ceni;
 - sorazmerni del vrednosti začasno izvoženega blaga, vsebovanega ali uporabljenega pri proizvodnji pridobljenih proizvodov, ki ga je naročnik oplemenitenja zagotovil izvajalcu operacij brezplačno ali po znižani ceni;
 - morebitna nadomestila in stroške v zvezi z avtorskimi honorarji in licenčninami.

Carinska vrednost začasno izvoženega blaga je enaka vrednosti blaga, ki ga je naročnik oplemenitenja brezplačno ali po znižani ceni zagotovil izvajalcu operacij oplemenitenja. Če se vrednost ne more ugotoviti na ta način, se določi kot razlika med carinsko vrednostjo pridobljenih proizvodov in stroški oplemenitenja.

Popravilo blaga

V primeru brezplačnega popravila je lahko blago ob ponovnem uvozu sproščeno v prost promet s popolno oprostitvijo plačila uvoznih dajatev, če se carinskemu organu dokaže, da je bilo popravilo brezplačno zaradi pogodbene ali garancijske obveznosti oz. zaradi proizvodne napake.

V primeru plačljivega popravila lahko carinski organ vzame za osnovo obračuna uvoznih dajatev stroške popravila (fakturna vrednost), z upoštevanjem splošnih določb o carinski vrednosti.

Izvoz blaga

Izvozni carinski postopek pomeni izpolnitev formalnosti, vključno z ukrepi trgovinske politike in plačilom izvoznih dajatev, ki so predvidene, da lahko domače blago zapusti carinsko območje.

Izvozna deklaracija se vloži pri carinskem uradu, ki je pristojen za nadzor v kraju, kjer ima izvoznik blaga svoj sedež (krajeno pristojni urad), ali na kraju, kjer je blago zapakirano ali naloženo za izvoz.

Kadar se izvozna deklaracija vloži pri carinskem uradu, ki ni v izvoznikovi državi, se mora kopija enotne upravne listine (EUL) poslati pristojnemu uradu države članice, v kateri ima izvoznik sedež.

V tem primeru carinski urad izvoznega carinjenja pošlje kopijo EUL Centralni tranzitni pisarni v CU Nova Gorica, le-ta pa pošlje kopijo EUL pristojnemu uradu glede na sedež izvoznika v tisto državo članico, kjer ima izvoznik svoj sedež.

Kadar gre za blago z vrednostjo do 3000 EUR in za blago ne veljajo ukrepi prepovedi ali omejitev, se lahko pisna izvozna deklaracija vloži tudi pri izstopnem carinskem organu. Pristojne izstopne carinske izpostave v Sloveniji so navedene v Uredbi o določitvi izpostav kot notranjih organizacijskih enot carinske službe v Republiki Sloveniji in njihovem delovnem področju.

Postopek izvoznega carinjenja

Izvozni postopek omogoča, da skupnostno blago zapusti carinsko območje Skupnosti. Skupnostno blago, ki je prijavljeno za izvoz, se nahaja pod carinskim nadzorom od trenutka sprejema carinske deklaracije do iznosa blaga s carinskega območja Skupnosti. Izvozna deklaracija se vloži za blago, ki se izvaža v tretje države.

Način vložitve izvozne deklaracije

Izvozna deklaracija se lahko vloži pisno ali z uporabo računalniške izmenjave podatkov (RIP). Izvozna deklaracija se za blago, za katero se ne zahtevajo izvozna nadomestila za kmetijske izdelke, vloži na obrazcih EUL (listi 1, 2, 3).

Izvoznik je oseba s sedežem v Skupnosti, za račun katere je bila deklaracija vložena in je v trenutku sprejema deklaracije lastnik blaga ali ima podobno pravico razpolaganja z blagom. Če ima lastnik blaga ali oseba s podobno pravico razpolaganja z blagom sedež zunaj Skupnosti, se za izvoznika šteje pogodbeni partner s sedežem v Skupnosti.

Če je izvoznik v Sloveniji identificiran za namene DDV (je zavezanec za DDV), se v polje 2 EUL vpišejo polno ime in priimek oziroma firma in popolni naslov ter njegova identifikacijska številka za namene DDV, ki je sestavljena iz predpone SI in 8-mestne številke.

Če za kmetijsko blago ne bo zahtevano izvozno nadomestilo se postopek izvoza izvaja enako kot za drugo blago. Za kmetijsko blago, za katero se zahteva izvozno nadomestilo, je treba upoštevati tudi navodilo o izvozu kmetijskega blaga.

Dokumenti, priloženi izvozni deklaraciji

Izvozni deklaraciji morajo biti priloženi vsaj faktura in prevozni dokumenti. Kadar pa je za kmetijsko blago predpisano izvozno dovoljenje, mora biti le-to v času carinjenja vedno predloženo, ne glede na to, ali izvoznik zahteva izvozno nadomestilo ali ne.

Po preverjanju deklaracije in prepustitvi blaga v postopek carinski urad izvoznega carinjenja obdrži lista 1 in 2, list 3 EUL pa izroči udeležencu. Sprejmejo se ukrepi za zagotavljanje istovetnosti blaga (opis blaga na EUL, namestitvev carinskih oznak na tovorke oz. na tovorni prostor). V ta namen se na vozilo ali embalažo namesti carinska oznaka. List 3 EUL spremlja blago do izstopnega carinskega organa.

V polje D izvozne deklaracije se vpišejo identifikacijske oznake nameščenih carinskih oznak in njihovo število ter zadnji datum za izstop blaga iz Skupnosti. Rok izstopa blaga se določi glede na namembni kraj in urad izstopa.

Garancija pri vložitvi izvozne deklaracije ni potrebna, saj izvozne dajatve trenutno niso predpisane, upravne takse pa se za carinske zadeve v skladu s spremembo Zakona o upravnih taksah (Uradni list RS, št. 18/2004) ne obračunavajo. Pri izvozu se DDV v skladu z 31. členom Zakona o davku na dodano vrednost ne obračunava, ker predstavlja izvoz blaga pravo davčno oprostitvev.

Carinski urad izstopa blaga

Če se blago izvaža po železnici, pošti, zraku ali morju, je carinski urad izstopa tisti urad, v katerem prevzamejo blago v okviru enotne prevozne pogodbe za prevoz v tretjo državo železniške družbe, poštni organi ali letalske oziroma ladijske družbe. Ta carinski urad potrdi izstop blaga na listu 3 EUL. V primeru, ko blago zapusti carinsko območje Skupnosti preko proste cone (Luka Koper), se list 3 EUL potrdi že ob vstopu v prosto cono.

Pri izvozu blaga po cevovodih in električne energije je urad izstopa tisti, ki ga določi država članica, v kateri ima izvoznik svoj sedež.

Potrjevanje izstopa blaga

Izstopni carinski organ preveri, ali predloženo blago ustreza blagu, prijavljenemu za izvoz.

Če ugotovi:

- primanjkljaj blaga, to zabeleži na deklaraciji in obvesti carinski urad izvoza;
- presežek blaga, zavrne izstop blaga, dokler niso opravljene izvozne formalnosti;
- razliko v naravi blaga, zavrne izstop blaga, dokler niso opravljene izvozne formalnosti, in obvesti carinski urad izvoza.

Izstopni carinski organ po preverjanju potrdi fizični izstop blaga iz Skupnosti tako, da na hrbtno stran lista 3 EUL vpiše evidenčno številko izstopa in datum ter odtisne pečat carinskega organa, stampiljko z osebnim imenom carinika, carinik pa se podpiše.

Primer:

Carinski urad Brežice, Izpostava Obrežje

K12 — 1234 / 05.05.2004

Janez Novak

pečat carinskega organa

Janez Novak

Če je bilo izvozno carinjenje opravljeno pri slovenskem carinskem organu, so listi 3 EUL, ki spremljajo blago do izstopnega carinskega organa, izpolnjeni v slovenskem jeziku. Če se je blago izvozno ocarinilo v drugi državi članici, je list 3 EUL lahko izpolnjen v katerem koli jeziku Skupnosti. Na primer: izvozno ocarinjeno blago pri avstrijskem carinskem organu pride skupaj z listom 3 EUL do slovenskega izstopnega carinskega organa. Postopek potrjevanja je na vseh listih 3 EUL enak. Po potrditvi izstopa blaga carinski organ potrjeni list 3 EUL vrne udeležencu. Knjiženje izstopa blaga v kontrolnik

Izstop blaga se ne glede na vrsto izvozne deklaracije vknjiži v kontrolnik izstopa blaga.

Če je bilo blago izvozno ocarinjeno, se v kontrolnik vpišejo podatki iz predložene deklaracije. Če se v Sloveniji opravi izvozno carinjenje blaga, ki bo izstopilo iz Skupnosti na zunanji meji Skupnosti, ki ni meja Slovenije, npr. na ukrajinsko-poljski meji, se izvoz ne zaključi avtomatično. Za dejanski izstop blaga z območja Skupnosti je odgovoren izvoznik blaga. On mora imeti v svojih evidencah potrjeni izvirnik lista 3 izvozne EUL, da lahko carinskim in davčnim organom dokazuje izstop blaga iz Skupnosti.

Sprostitev blaga v prost promet

Sprostitev blaga v prost promet ali redni uvoz blaga je najobičajnejši carinski postopek, s katerim blago spremeni status in postane domače blago. Zato mora carinski deklarant izvesti formalnosti glede uvoza blaga, carinski zavezanec pa plačati uvozne dajatve in izpolniti druge ukrepe trgovinske politike. Uvoženo blago izgubi status domačega ob povrnitvi ali odpustitvi plačila carinskega dolga v okviru postopka uvoza blaga za proizvodnjo za izvoz, če blago uvoznik zavrne, ker je bilo v času sprejema deklaracije poškodovano oz. ne ustreza pogodbi ali v drugih primerih, v katerih je povrnitev uvoznih dajatev ali odpustitev carinskega dolga pogojena z izvozom oz. ponovnim izvozom blaga oz. z odobritvijo kake druge carinsko dovoljene rabe ali uporabe blaga. Uvoženo blago izgubi status domačega tudi z umikom uvozne deklaracije po prepustitvi blaga.

Čeprav blago z uvozom postane domače, postane ponovno carinsko in se nad njim ponovno vzpostavi carinski nadzor v prej naštetih primerih, ko so plačane predpisane uvozne dajatve, ko jih carinski organ plačniku povrne, carinski dolg odpusti ali ko je deklaracija umaknjena. Ponovna vzpostavitev statusa carinskega blaga je v bistvu vrnitev v prejšnje stanje, zato se prvotni uvoz blaga obravnava, kot da ga ni bilo in roki, katerih tek je bil ustavljen, tečejo naprej. Pri tem se zaradi izjemnih okoliščin odpustijo oz. povrnejo carinske dajatve, trenutek za tek carinskih rokov pa je leto sprejema carinske deklaracije oz. prijava za carinsko dovoljeno rabo ali uporabo, na podlagi katere ponovno preneha carinski nadzor nad blagom.

Tranzitni postopek

Tranzitni postopek je eden od carinskih postopkov in zajema vsa gibanja carinskega blaga med odpremnim in namembnim carinskim organom. Ta gibanja so lahko :

- prenos carinskega blaga preko carinskega območja,
- prenos carinskega blaga med mejnim carinskim organom in carinskim organom v notranjosti carinskega območja,
- prenos carinskega blaga med carinskimi organi v notranjosti carinskega območja,
- prenos carinskega blaga med carinskim organom v notranjosti carinskega območja in mejnim carinskim organom,
- prenos carinskega blaga med vstopnim mejnim in izstopnim mejnim carinskim in organom carinskega območja.

Odpremni carinski organ je tisti carinski organ, pri katerem se začne tranzitni postopek s prepustitvijo blaga v tranzitni postopek. Namembni carinski organ je tisti carinski organ, pri katerem se konča tranzitni postopek s predložitvijo blaga skupaj z ustreznimi dokumenti.

Tranzitni postopek je dovoljeno začeti samo za blago, katerega uvoz ni prepovedan. Carinski organ za blago v tranzitnem postopku odredi potrebne ukrepe carinskega nadzora za zagotavljanje istovetnosti blaga in izvajanje predpisanega tranzitnega postopka. Za eno vozilo je mogoče začeti več tranzitnih postopkov. Za tranzitni postopek veljajo enaka določila kot za vse druge carinske postopke glede predložitve blaga, vložitve in sprejema deklaracije.

Tranzitni postopek je treba izpeljati vedno, kadar želi zavezanec carinsko blago, ne da bi bilo treba zanj obračunati uvozne dajatve in uporabiti druge ukrepe trgovinske politike, prepeljati iz enega na drug kraj na carinskem območju. To velja tudi v primeru, če se blago v tranzitu prepelje preko carinskega območja, saj sta tudi oba carinska mejna prehoda, kjer se tranzitni postopek začne oziroma zaključuje, na domačem carinskem območju.

Poleg carinskega blaga je predmet tranzitnega postopka tudi domače blago, ki je deklarirano za izvoz, mora pa biti zaradi posebnih ukrepov, ki se uporabijo pri izvozu blaga, pod strožjim carinskim nadzorom.

Tranzitni postopek se lahko izpelje:

- z NCTS tranzitnim postopkom;
- z uporabo zvezka TIR, če se je prevoz začel ali se konča izven carinskega območja ali če gre za pošiljke blaga, ki morajo biti razložene na carinskem območju in so prepeljane skupaj z blagom, ki bo razloženo v drugi državi, ali če gre za prevoz med dvema krajema na carinskem območju preko tujega carinskega območja;
- z uporabo zvezka ATA kot tranzitnega dokumenta;
- po pošti (vključno s paketno pošto); z uporabo drugih dokumentov, če je tako določeno s predpisom, ki ureja poenostavitve formalnosti v tranzitnih postopkih.

NCTS tranzitni postopek

Blago, ki se vnese na carinsko območje, je od trenutka vnosa pod carinskim nadzorom. Za to blago mora biti določena carinsko dovoljena raba, ali uporaba blaga. To pomeni, da se mora začeti carinski postopek (možen tudi vnos blaga v prosto cono, ponovni izvoz, uničenje ali odstop blaga carini). Če se ta postopek ne prične ob samem vnosu blaga, se mora blago pod carinski nadzor prepeljati do carinskega organa, kjer se začne tak carinski postopek.

NCTS je orodje za upravljanje in nadzor tranzitnega sistema. Temelji na uporabi naprednih računalniških sistemov in elektronske obdelave podatkov, ter bo zagotavljal sodobnejše in učinkovitejše upravljanje od sistema, ki temelji na listinah in ima dokazane pomanjkljivosti. Glavni cilji NCTS so:

- povečanje učinkovitosti in uspešnosti tranzitnih postopkov;
- izboljševanje preprečevanja in odkrivanja goljufij;
- pospeševanje transakcij, opravljenih v skladu s tranzitnim postopkom, in zagotavljanje njihove varnosti.

Opis postopka:

Tranzitna deklaracija se na papirju ali v elektronski obliki predloži na uradu odhoda. Elektronske deklaracije se lahko izdelajo na carinskem uradu odhoda ali pa jih izdela gospodarski subjekt sam. Ne glede na to, v kakšni obliki je, mora deklaracija vsebovati vse zahtevane podatke in ustrezati specifikacijam sistema, ker sistem samodejno kodificira in preveri podatke. Po vnosu popravkov in sprejetju deklaracije sistem deklaraciji določi enotno registrsko številko — referenčno številko tranzita.

Potem, ko se na samem uradu odhoda ali v prostorih pooblaščenega pošiljatelja opravijo vse inšpekcije in se sprejmejo vsa zavarovanja, se blago sprost v tranzit. Sistem bodisi na uradu odhoda ali v prostorih pooblaščenega pošiljatelja natisne spremno tranzitno listino in, kjer je to ustrezno, seznam postavk.

Spremna listina in seznam postavk morata spremljati blago in ju je treba predložiti na vseh uradih tranzita in na namembnem uradu. Ko urad odhoda natisne spremno tranzitno listino in seznam postavk, istočasno pošlje sporočilo o predvidenem prispetu deklariranemu namembnemu uradu. To sporočilo vsebuje predvsem podatke z deklaracije, kar namembnemu uradu omogoči kontrolo pošiljke, ko ta prispe. Namembni urad mora imeti dostop do najboljših možnih podatkov o tranzitni operaciji,

da lahko ob prihodu blaga sprejme pravilno in zanesljivo odločitev o tem, kakšni naj bodo ukrepi. Če gre blago skozi urad tranzita, mora urad odhoda tudi temu uradu poslati predhodno obvestilo o tranzitu, tako da so vsi uradi tranzita vnaprej obveščeni o zadevni pošiljki in lahko preverijo prehod te pošiljke.

Ob prihodu v namembni urad je treba blago predložiti istemu, ali pooblaščenemu prejemniku skupaj s spremno tranzitno listino in seznamom postavk, če je to primerno. Carina, ki je pred tem prejela sporočilo o predvidenem prispetju, bo že imela vse podatke o operaciji in se bo tako lahko vnaprej odločila, kakšne kontrole so potrebne.

Ko se v sistem vpiše referenčna številka tranzita (RŠT), sistem samodejno najde ustrezno sporočilo o predvidenem prispetju, ki se bo uporabilo kot podlaga za kakršen koli ukrep ali kontrolo, in uradu odhoda pošlje sporočilo o prispetju. Potem ko se opravijo ustrezne kontrole, namembni urad sporoči uradu odhoda rezultate kontrole z obvestilom o rezultatih kontrole, v katerem so navedene kakršne koli nepravilnosti, če so bile odkrite.

Obvestilo o rezultatih kontrole je potrebno, da se na uradu odhoda zaključi tranzitna operacija in se sprostijo zavarovanja, ki so bila uporabljena za to operacijo.

Poenostavljeni postopki; pooblaščen pošiljatelj in pooblaščen prejemnik

Uporaba obeh poenostavljenih postopkov pomeni optimalno uporabo virov v okviru NCTS. Možnost opravljanja vseh postopkov v lastnih prostorih in elektronske izmenjave podatkov s carino je nedvomno najhitrejši, najudobnejši, najvarnejši in najvarčnejši način poslovanja. Seveda bo poleg izpolnjevanja meril za pooblaščen pošiljatelj ali prejemnik v tranzitnem postopku z enotno upravno listino treba imeti tudi ustrezen elektronski sistem za obdelavo in izmenjavo podatkov z ustreznimi carinskimi uradi. Seveda lahko to deluje samo, če so ti uradi povezani z NCTS. Ko so ta merila izpolnjena, NCTS pooblaščenim pošiljateljem omogoča, da:

- tranzitno deklaracijo oblikujejo na svojem računalniškem sistemu;
- elektronsko pošljejo ustrezno sporočilo o deklaraciji na urad odhoda, ne da bi morali tam predložiti blago;
- elektronsko sprejemajo in pošiljajo poznejša sporočila, vključno z zahtevami po popravkih deklaracije, obvestili o sprejetju deklaracije in obvestili o sprostitvi blaga.

Pooblaščenim prejemnikom NCTS omogoča, da:

- prejemajo blago in spremne listine neposredno v svojih prostorih;
- elektronsko pošljejo sporočilo o prispetju zadevnemu namembnemu uradu;
- elektronsko sprejemajo in carini pošiljajo poznejša sporočila o dovoljenjih za raztovarjanje blaga in obvestila o rezultatih raztovarjanja.

Tir zvezek

Zvezek TIR se lahko uporabi za:

- izvajanje zunanega skupnostnega tranzitnega postopka, če se tako gibanje:
 - začne ali se bo končalo zunaj Skupnosti, ali
 - nanaša na pošiljke blaga, ki morajo biti razložene na carinskem območju Skupnosti in so prepeljane skupaj z blagom, ki bo razloženo v tretji državi, ali
- opravi med dvema krajema v Skupnosti preko ozemlja tretje države (93. člen CZ);
 - za izvajanje notranjega skupnostnega tranzitnega postopka (gibanje skupnostnega blaga) od enega do drugega kraja na carinskem območju Skupnosti, ne da bi blago pri prečkanju ozemlja tretje države spremenilo svoj carinski status.

Zvezek TIR se lahko uporabi za prečkanje tretje države in ne samo na območju Skupnosti. Blago ohrani svoj carinski status le pod pogoji za dokazovanje/ugotavljanje statusa blaga. Kadar se blago prevaža od ene do druge točke na carinskem ozemlju Skupnosti po postopku za mednarodni prevoz blaga na podlagi zvezkov TIR, se zaradi pravil o uporabi zvezka TIR za takšen prevoz šteje carinsko območje Skupnosti za enotno ozemlje.

V skladu s 45. členom konvencije TIR vsaka država pogodbenica konvencije TIR objavi seznam izpostav, pristojnih za delo z zvezki TIR.

Alkoholne pijače in tobačni izdelki (trošarinsko blago) se ne smejo prevažati z zvezkom TIR. Prevažajo se lahko samo v okviru skupnostnega oziroma skupnega tranzitnega postopka z ustreznim zavarovanjem (neomejena veljavnost potrdila o zavarovanju).

V Skupnosti je iz zavarovanja v okviru konvencije TIR (ne glede na minimalne količine) izločeno še naslednje blago:

Postopanje carinskega organa z listi zvezka TIR

Carinska izpostava (v vlogi urada odhoda), ki začne tranzitni postopek, arhivira izvirnik lista 1 skupaj z ostalimi dokumenti (kopijo fakture in CMR ter drugih predloženih listin).

Carinska izpostava, ki nastopa v vlogi namembnega urada in tranzitni postopek konča, pošilja sproti (najmanj tedensko) centralni tranzitni pisarni kopije kuponov lista 2 (zelene barve) in izvirnike odrezkov zvezka TIR. Centralna tranzitna pisarna izvaja zaključevanje postopkov TIR v Sloveniji, in sicer:

- od tujih carinskih organov prejema odrezke kuponov št. 2 za tranzitne postopke, ki so bili pričetni v RS;
- v vlogi namembne države vrne ustrezen del kupona št. 2 (odrezek, ki ga dobi od urada) carinskemu organu države članice vstopa ali odhoda takoj ali najpozneje v enem mesecu od dneva, ko je bila operacija TIR končana.

ATA zvezek

Zvezek ATA (angl. ATA Carnet) je mednarodna carinska listina, ki velja kot carinska deklaracija za začasni uvoz blaga in tranzit (ki bo v roku enega leta ponovno izvoženo v nespremenjeni obliki). Omogoča ugotavljanje istovetnosti blaga in vključuje mednarodno veljavno garancijo za pokritje uvoznih dajatev.

ATA zvezek omogoča začasni brezcarinski uvoz treh glavnih kategorij blaga, s katerimi se trguje na mednarodnem trgu. To so:

- blago, ki je namenjeno predstavitvi ali uporabi na sejnih, demonstracijah, razstavah ali podobnih dogodkih
- vredni vzorci
- profesionalna oprema.

Zvezek ATA je sestavljen iz dveh nosilnih listov (platnic) in ustreznega števila notranjih listov (kuponov in talonov) odvisno od števila držav, skozi katere blago potuje oz. kam je blago namenjeno:

- rumeni listi so namenjeni za izvoz in ponovni uvoz v Slovenijo

beli listi za uvoz ter ponovni izvoz iz končne države

- modri listi pa za tranzit preko države

Notranji list je sestavljen iz dveh delov, pri čemer zgornji (talon) ostane v sklopu ATA zvezka, spodnji (kupon) pa ostane carinskemu organu države skozi katero blago potuje. ATA zvezek pokažemo carinskemu organu pri prehodu vseh meja kjer blago potuje. Blago lahko vstopi in izstopi iz države na vseh mejnih prehodih.

Po zaključku veljavnosti ali potem, ko se ATA zvezek več ne bo uporabljal ga je potrebno z vsemi notranjimi listinami vrniti izdajatelju.

Listi ATA zvezka imajo uradno serijsko številko, datum veljavnosti in navedbo organa, ki je ATA zvezek izdal. Ob prvem začasnem izvozu iz države carinski organi potrdijo in izpolnijo rubriko na naslovnici, s čimer odprejo ATA zvezek za uporabo. Talone v celoti izpolnijo carinski organi vsake države in istočasno določijo rok za ponovni uvoz ali izvoz v okviru enoletnega roka veljavnosti. Taloni se hranijo v ATA zvezku in se potem uporabljajo kot dokaz za tuje garantne organizacije. Kuponi so razdeljeni na tri dele, enega izpolni imetnik, drugega izdajatelj in tretjega carinski organi, ki jih zadržijo kot dokazilo o carinskem postopku.

V Sloveniji je postopek za pridobitev ATA zvezka je za izdajo in garantiranje pooblaščen Gospodarska zbornica Slovenije. Del pristojnosti je Gospodarska zbornica prenesla tudi na svoje območne zbornice.

Opis praktičnega primera uporabe

Če vzamemo za predpostavko, da hoče neko slovensko podjetje začasno izvoziti sejemske eksponate v Srbijo, kjer ga bo predstavilo na mednarodnem sejmu. Vse blago, ki se izvaža mora biti navedeno v glavnem seznamu ATA zvezka pod zaporednima številkami od 1 do 23. Skupna vrednost blaga je 4173 EUR. Blago bo potovalo v Srbijo preko Hrvaške in se vračalo preko Hrvaške.

ATA zvezek bo sestavljen iz notranjih listov v zaporedju:

- nosilni list,
- izhodni list,
- dva tranzitna lista,
- vstopni list,
- list za ponovni izvoz,
- dva tranzitna lista in
- list za ponovni uvoz

Če vzamemo v roke cenik storitev Gospodarske zbornice Slovenije z dne 12.1.2007 znašajo skupni stroški ATA zvezka v tem primeru 56,78 EUR, od tega je 41.34 EUR cena obrazca ATA zvezek in njegova potrditev, 15,44 EUR pa znaša zavarovalna premija ($0.37\% \times 4173 \text{ EUR}$).

Imetnik ATA zvezka bo na mejnem prehodu slovenskim carinskim organom predložil ATA zvezek in omogočil pregled blaga. Imetnik in carinski organ bosta izpolnila ustrezne rubrike na izhodnem listu in carinski organ mora potrditi ustrezno rubriko na nosilnem listu in s tem odpre ATA zvezek za nadaljnjo uporabo. Carinski organ zadrži spodnji del izhodnega lista (kupon), zgornji del (talon) pa ostane v sklopu ATA zvezka. Na hrvaški carini potrdijo naslednja dva tranzitna lista in zadržijo kupon prvega tranzitnega lista. Drugega dokončno potrdi hrvaška carina na mejnem prehodu s Srbijo in zadrži kupon. Ker je Srbija država uvoza, srbski carinski organi potrdijo vstopni list in zadržijo kupon.

Po končani udeležbi blaga na sejmu se mora ta z ATA zvezkom vrniti v državo začasnega izvoza v nespremenjeni količini in obliki. Blago se lahko vrne v Slovenijo po kateri koli poti, le da ATA zvezek vsebuje ustrezno število listov. Ker smo predvideli da se blago vrača nazaj skozi Hrvaško, bo talon ponovnega izvoza potrdila srbska carina, tranzitna lista hrvaška carina ter talon ponovnega uvoza slovenski carinski organi.

CARINSKA DEKLARACIJA

Začetek carinskega postopka

Carinski deklarant mora za blago, za katerega zahteva uvedbo carinskega postopka, vložiti carinsko deklaracijo. Carinski postopek se začne na osnovi vložene carinske deklaracije.

Dovoljene so naslednje oblike carinskih deklaracij:

- pisna deklaracija, ki je lahko izpolnjena na obrazcu enotne upravne listine (EUL) ali na drugem dokumentu, ki se v skladu s carinsko zakonodajo lahko uporabi kot carinska
- deklaracija (npr. komercialni dokument, mednarodno dogovorjen dokument —ATA ali TIR karnet ipd.),
- elektronska carinska deklaracija, narejena in oddana s pomočjo elektronske izmenjave podatkov,
- ustna carinska deklaracija ali
- deklaracija, oddana s konkludentnim dejanjem.

Pisna carinska deklaracija

Carinska deklaracija mora biti izpolnjena na predpisanem obrazcu in na predpisan način. oblika carinske deklaracije in način njenega izpolnjevanja sta določena s Pravilnikom o izpolnjevanju enotne upravne listine in računalniški izmenjavi podatkov ter o drugih obrazcih, ki se uporabljajo v carinskih postopkih (UL RS 111/2005).

Obrazec carinske deklaracije se imenuje enotna upravna listina (EUL). Dokument je začel veljati 1. januarja 1996 kot nova temeljna pisna deklaracija v vseh vrstah carinskih postopkov.

EUL vsebuje polja, ki so označena s številkami, in polja, označena s črkami. Črkovna polja izpolnjujejo carinski organi, oštevilčena pa carinski deklarant. Vsako polje je treba izpolniti

bodisi opisno bodisi s šiframi, ki omogočajo računalniško obdelavo.

Bistvene značilnosti EUL:

- Zagotavljanje odprtosti, javnosti nacionalnih administrativnih zahtev. Ta odprtost pomeni podlago za razvoj in poenostavitve.
- Racionalizacija in zmanjšanje števila upravnih dokumentov.
- Manjša količina informacij in standardizacija zahtevanih podatkov. Uredba 2286/2003 določa (za vsak posamezni postopek) minimalni seznam polj, ki morajo biti izpolnjena, in maksimalni seznam podatkov, ki se lahko zahtevajo. Polja, ki so za države članice določena kot neobvezna (opcijska), omogočajo tem državam zbiranje podatkov tudi s področij, ki na ravni EU še niso popolnoma usklajena. Te spremembe zakonodaje prinašajo splošno zmanjšanje zahtevanih podatkov (do 26 %) in do 43 % manj podatkov, ki jih države članice lahko zahtevajo na nacionalni osnovi. Pri izvozu znaša zmanjšanje 28 do 45 %, pri sprostitvi v prost promet pa 24 do 41 %.

Usklajenost podatkov, ki se prenašajo iz ene države članice v drugo, predstavlja skupaj z uvedbo skupnih šifer jezik, ki je razumljiv v vseh državah članicah. Količina podatkov, ki niso šifrirani na ravni EU, se glede na posamezen postopek zmanjšuje za 60 do 75 %. EUL tako daje podlago za koordiniran razvoj računalniško podprtih sistemov.

Teritorialna uporaba EUL:

- V EU se EUL uporablja pri trgovanju s tretjimi državami in za gibanje neskupnostnega blaga v EU.
- V skladu s Konvencijo o poenostavitvi formalnosti v blagovni menjavi se EUL uporablja tudi v državah EFTE (Švica, Norveška in Islandija) in za trgovanje teh držav z EU.
- EUL ostaja v uporabi še v nekaterih zelo omejenih primerih gibanja skupnostnega blaga v EU (morebitni posamezni ukrepi za prehodno obdobje po pristopu novih držav članic, trgovanje z deli carinskega območja EU, ki ne spadajo v fiskalno območje držav članic /npr. Kanarski otoki, francoska čezmorska ozemlja, Kanalski otoki, Alandski otoki/).

Opis enotne upravne listine (EUL)

EUL je predpisan obrazec, ki se uporablja v različnih carinskih postopkih. Obrazci in dopolnilni obrazci se uporabljajo:

- če se zakonodaja Skupnosti nanaša na deklaracijo za vnos blaga v carinski postopek ali za ponovni izvoz;
- če v prehodnem obdobju, ki ga določa Akt o pristopu k Skupnosti, pri trgovanju med Skupnostjo v sestavi pred pristopom in novimi državami članicami ter pri trgovanju med slednjimi za blago, za katero carinske dajatve in dajatve z enakim učinkom še niso bile povsem odpravljene, ali za blago, ki je predmet drugih ukrepov iz Akta o pristopu;
- če predpisi Skupnosti izrecno določajo njihovo uporabo.

V ta namen uporabljene obrazce in dopolnilne obrazce sestavljajo posamezni listi osemlistnega seta (dva štirilistna seta), ki jih je treba izpolniti za opravljanje formalnosti pri enem ali več carinskih postopkih:

- izvod 1 obdržijo organi države članice, v kateri se opravijo izvozne (odpreme) formalnosti ali formalnosti skupnostnega tranzita;
- izvod 2 uporablja izvozna država članica za statistične namene. Ta izvod lahko za statistične namene uporabi tudi država članica odpreme pri trgovanju med deli carinskega območja Skupnosti z različnimi fiskalnimi režimi;
- izvod 3 se vrne izvozniku, potem ko ga s pečatom potrdi carinski organ;
- izvod 4 obdrži namembni urad2 po končani skupnostni tranzitni operaciji ali kot dokazilo skupnostnega statusa blaga;
- izvod 5 je povratni izvod za postopek skupnostnega tranzita;
- izvod 6 obdržijo organi države članice, v kateri se opravijo uvozne formalnosti;
- izvod 7 uporablja uvozna država članica za statistične namene. Ta izvod se lahko uporabi tudi za statistične namene uvozne države članice za trgovanje med deli carinskega območja Skupnosti z različnimi fiskalnimi režimi;
- izvod 8 se vrne prejemniku.

Možne so različne kombinacije, na primer:

- izvoz, pasivno oplemenitenje ali ponovni izvoz: izvodi 1, 2 in 3;
- skupnostni tranzit: izvodi 1, 4 in 5;
- carinski postopki ob uvozu: izvodi 6, 7 in 8.

Izpolnjevanje in priloge enotne upravne listine

Polja EUL in dopolnila EUL se izpolnjujejo s pisalnim strojem, s tiskalnikom računalnika ali izjemoma v rokopisu. Če so podatki izpolnjeni ročno, morajo biti izpisani s kemičnim svinčnikom in z velikimi tiskanimi črkami.

Polja, označena s številko, izpolni carinski deklarant tako, kot je predpisano z velikimi tiskanimi črkami. Polja, ki so označena z velikimi tiskanimi črkami, izpolni carinski organ. Šifre, s katerimi se izpolnijo posamezna polja, so določene v šifrantih. Črkovna polja izpolni carinski ali drugi pooblaščen organ glede na to, kateri carinski postopek je deklarant izbral.

Carinski organ lahko dovoli spremembo podatkov v sprejeti enotni upravni listini tako, da dovoli prečrtanje napačne navedbe in dopis pravilne. Vsako takšno spremembo mora potrditi odgovorna oseba deklaranta, ki jo opravi, naknadno pa tudi carinski organ.

Struktura priloge EUL je odvisna od vrste carinskega postopka. Ob vložitvi deklaracije za sprostitev blaga v prost promet se priložijo naslednji dokumenti:

- faktura, na osnovi katere je prijavljena carinska vrednost blaga,
- deklaracija o carinski vrednosti blaga, če mora biti priložena v skladu s carinskimi predpisi,
- dokumenti, na osnovi katerih se uveljavljajo oprostitve carine in druge ugodnosti,
- vsi drugi dokumenti, ki so potrebni za sprostitev blaga v prost promet (npr. različna dovoljenja, potrdila o istovetnosti ipd.),
- dokumenti o predhodnem carinskem postopku.

Carinski organ lahko zahteva, da deklarant ob vložitvi EUL predloži na vpogled tudi druge dokumente kot so:

- dokumente o prevozu blaga,
- liste pakiranja blaga ali druge ustrezne dokumente, če je prepoznavanje blaga v paketu brez njih oteženo,
- pogodbo, na podlagi katere se blago izvaža ali uvaža.

IZVAJANJE CARINSKEGA NADZORA PO ZVRSTEH PROMETA

Splošno o izvajanju carinskega nadzora

Predložitev blaga: Oseba, ki je blago vnesla na carinsko območje, mora blago čim prej predložiti carinskemu organu. Blago se predloži na uradnem prostoru carinskega organa, razen če ta izrecno ne dovoli predložitve blaga na drugem prostoru. Blago se predloži v času uradnih ur carinskega organa, razen če ta izrecno ne dovoli predložitve blaga izven uradnih ur.

Jemanje vzorcev: Carinski organ vzame vzorce blaga, če je v zvezi s preverjanjem točnosti in pravilnosti sprejetja carinske deklaracije potrebno ugotoviti vrsto, poreklo ali kakovost deklariranega blaga.

Ukrepi carinskega nadzora:

Pregled in preiskava prevoznih in prenosnih sredstev obsegata pregled vseh delov prevoznih sredstev, vključno s konstrukcijskimi odprtini.

Ukrepi carinskega nadzora obsegajo fizični nadzor, carinsko spremljanje, skladiščenje blaga pri carinskem organu, uporabo carinskih oznak, vodenje evidence o carinskem blagu in predlaganje nadaljnjih postopkov v zvezi z blagom.

Carinske oznake so sredstvo, s katerimi se zaznamuje carinsko blago zaradi zavarovanja njegove istovetnosti v času trajanja carinskega nadzora tako, kot to določi carinski organ. Carinske oznake so lahko: carinska zalivka, odtis carinskega pečata, nalepka in opis blaga. Zaznamek o namestitvi carinskih oznak se vpiše v ustrezno listino.

Izvajanje carinskega nadzora v železniškem prometu

Predložitev železniških prevoznih sredstev in blaga pri vstopnih vlakih se opravi na mejni železniški postaji pri mejnem carinskem organu, pri izstopnih vlakih pa se lahko opravi najkasneje tam; izjema so nekateri primeri v mednarodnem prevozu potnikov.

Ko prispe tovorni vlak iz tujine na mejno železniško postajo, ga mejni carinski organ usmeri na carinski tir, kjer se izvedejo ukrepi carinskega nadzora. Tu se preveri tudi število voz, ki sestavljajo vlak, opravi se carinski pregled vlaka in osebja ter ugotovi stanje tujih zalivk na vagonih. Nato mejna železniška postaja opravi predpisane formalnosti, kot so:

- vloži seznam vagonov tuje železnice;
- priloži vse železniške prevozne listine;
- sestavi v dvojniku seznam vagonov, za katere predlaga uvedbo tranzitnega postopka;
- nalepi na tovorne liste vagonov, za katere uvaja tranzitni postopek, oznake, da gre za
- carinsko blago.

Carinski organ primerja število naloženih vagonov s številom priloženih prevoznih listin, primerja podatke z obeh seznamov s podatki na tovnih listih, preveri nalepke, da gre za carinsko blago, poleg tega pa:

- preveri polja tovrnega lista CIM, kjer so vpisani pošiljatelj, prejemnik, posebne izjave, prevozno sredstvo, opis pošiljke in identifikacija CIM-a;
- preveri, ali so izpolnjeni pogoji glede posebnih kontrol (veterinarske, fitosanitarne ipd.) ter pogoji za prevoz nevarnih snovi;
- evidentira seznam vagonov v kontrolnik začetnih tranzitnih postopkov in priloži seznam vagonov tuje železnice;
- zadrži tretji izvod tovrnega lista za pošiljke, naslovljene na domačo mejno železniško postajo, v drugi izvod pa železnici potrdi sprejem tovrnega lista in ga takoj vrne;
- železnici vrne evidentirani dvojnik seznama vagonov in pripadajoče prevozne listine razen tretjega izvoda tovrnega lista za pošiljke naslovljene na domačo mejno železniško postajo.

Tretji izvod tovrnega lista CIM carinski organ vrne železnici, ko je pooblaščen carinski deklarant začel nov carinski postopek. Carinski organ vpiše v polje 36 tovrnega lista

"sproščeno/datum/štev. car. dokumenta/leto", kar overi s podpisom in pečatom carinskega organa. Vrnitev tretjega izvoda s tem zaznamkom pomeni, da so za blago opravljene carinske formalnosti zaradi začetka carinskega postopka, ki dopušča, da prejemnik z blagom prosto razpolaga.

V primeru odhoda vlaka v tujino železnica pisno predloži seznam vagonov v dvojniku, kar predstavlja železniški dokument. Seznam vsebovati podatke o številki vagona, teži in vrsti blaga ter namembni železniški postaji in imeti priložene prevozne listine. Poleg teh podatkov so na seznamu vpisani tudi:

- namembni carinski organ;
- vrsta tranzita er za prevoz preko carinskega območja, "U" za prevoz iz tujine na carinsko območje, "I" za prevoz s carinskega območja v tujino);
- pri morebitni poenostavitvi tranzitnega postopka bo taka pošiljka v opombah označena s "PTU" (poenostavljen tranzit pri uvozu — pooblaščen prejemnik) oziroma s "PTI" (poenostavljen tranzit pri izvozu — pooblaščen pošiljatelj, priznani izvoznik).

Tranzitni carinski postopek za pošiljke, ki se prevažajo v železniškem prevozu se zaključi, ko blago zapusti carinsko območje.

Poenostavitve formalnosti pri prevozu blaga po železnici

Poleg poenostavitve formalnosti v železniškem prevozu, ki namesto uporabe običajne oblike pisne deklaracije (EUL) dovoljuje uporabo tovrnega lista CIM in drugih dokumentov istega pomena, se poenostavitve v tranzitnem postopku lahko dogradi tudi s poenostavitvijo pri odpremi blaga (pooblaščen pošiljatelj, priznani izvoznik) in pri prejemu blaga (pooblaščen prejemnik). Pooblaščen pošiljatelj pri odpremi blaga, ki ga preda v prevoz železnici, vpiše v polje 35 tovrnega lista CIM številko dovoljenja, ki ga je izdala Carinska uprava RS, vizo2 za začetni tranzitni postopek ("T/datum/šifra carinskega organa/evidenčna številka tranzitnega postopka") in jo overi s posebnim žigom. Kopijo CIM pooblaščen pošiljatelj takoj pošlje carinskemu organu, ki je v dovoljenju za

poenostavitev naveden kot odpremni carinski organ. Ta kopijo hrani zaradi kasnejših preverjanj carinskih deklaracij (Navodilo o posebnostih carinskega nadzora v železniškem prometu, 1995). Pooblaščen prejemnik, ki prejme blago po železnici, tej takoj potrdi prejem blaga z vpisom številke dovoljenja za poenostavitev in številke knjigovodskega vpisa v polje 35 listov 2 in 3 tovrnega lista CIM. Najkasneje naslednji delovni dan mora pooblaščen prejemnik v skladu z dovoljenjem nadzornemu carinskemu organu dostaviti fotokopijo lista 3 tovrnega lista CIM z vpisanimi podatki. Primer vpisa v polju 35 tovrnega lista CIM: 00123/KV/258/2001

Priznani izvoznik, ki preda blago v prevoz železnici, vpiše v polje 35 tovrnega lista CIM številko dovoljenja za poenostavitev, ki ga je izdal Generalni carinski urad, zaporedno številko knjigovodskega vpisa in zaznamek "POENOSTAVLJENI IZVOZ". Primer izpolnjevanja polja 35 tovrnega lista CIM: 00123/KV/250/2001

Za dokazovanje dejanskega izvoza blaga se lahko uporablja tudi tovorni list CIM. Nadzorni carinski organ ob vložitvi dopolnilne deklaracije s strani priznanega izvoznika potrdi list 4 tovrnega lista CIM (po priloženem seznamu tovrnih listov CIM), ki služi podjetju kot dokazilo o dejanskem izstopu blaga s pečatom in podpisom.

Izvajanje carinskega nadzora v cestnem prometu

Carinski postopek v cestnem prevozu v prvi vrsti zahteva, da se vsa cestna prevozna oziroma prenosna sredstva z blagom ali brez blaga, ki opravljajo promet s tujino, ustavijo pri mejni zapornici. Pri uvozu in tranzitu je treba blago prijaviti in predati mejnemu carinskemu organu, ki na podlagi predloženih dokumentov opravi carinski postopek.

V primeru, da se blago prevaža v tranzitnem postopku, se zanj vloži tranzitna deklaracija. Kot tranzitna deklaracija se praviloma uporabi sistem NCTS ali zvezek TIR, zvezek ATA ali drugi dokumenti, določeni s predpisom, ki ureja poenostavitve formalnosti v tranzitnih postopkih.

Ustrezna tranzitna deklaracija se vloži pri odhodnem carinskemu organu, kjer se tranzit začne.

Odhodni carinski organ določi rok, v katerem mora biti blago predloženo namembnemu organu, na ustrezen način zagotovi istovetnost blaga (namestitev carinskih oznak — zalivk na prevozna sredstva ali na tovorke) in izjemoma določi tudi posebno pot, po kateri je treba peljati blago.

Namembnemu organu carinski zavezanec predloži ustrezne kopije tranzitne deklaracije in blago. Carinski organ preveri istovetnost blaga, glede na podatke v deklaraciji, in spoštovanje drugih pogojev tranzitnega postopka (nepoškodovanost zalivk, rok predložitve, drugi pogoji). Po preverjanju zapiše ustrezne zaznamke v deklaracijo in en izvod pošlje nazaj odhodnemu carinskemu organu zaradi "razdolžitve tranzita".

Carinski predpisi omogočajo posamezne poenostavitve zgoraj opisanih formalnosti bodisi pri odhodnem bodisi pri namembnem carinskemu organu. Te poenostavitve se nanašajo tako na tranzitne deklaracije kot tudi na opustitev obveznosti predložitve blaga. S tem namenom je uveden institut pooblaščenega pošiljatelja in pooblaščenega prejemnika blaga.

Za blago, ki se iznaša s carinskega območja, je uveden izvozni carinski postopek. Izvozni carinski postopek se lahko začne pri katerem koli carinskemu organu na carinskem območju, ki takšen postopek izvaja in so izpolnjeni pogoji iz drugi carinskih predpisov. Enako kot drugi carinski postopki se tudi izvozni carinski postopek začne z vložitvijo carinske deklaracije — običajno na obrazcu enotne upravne listine. Če carinski organ izvoznega carinjenja ni hkrati tudi izstopni carinski organ, se izvozni carinski postopek izpelje v dveh fazah:

1. začetek izvoznega carinskega postopka pri izvoznem carinskemu organu — z vložitvijo izvozne carinske deklaracije;
2. zaključek izvoznega carinskega postopka s predložitvijo blaga izstopnemu carinskemu organu.

Izstopni carinski organ preveri, ali blago ustreza blagu, deklariranemu za izvozni carinski postopek, in potrdi izstop blaga na hrbtni strani lista 3 enotne carinske listine s številko izstopa, datumom in žigom carinskega organa. Dokončno je izvozni postopek zaključen z iznosom blaga iz carinskega — skupnostnega območja.

Izvajanje carinskega nadzora v pomorskem prometu

Ladje, ki opravljajo promet s tujino, smejo pristajati samo v lukah in pristaniščih, odprtih za mednarodni promet. Carinski organ ladje usmeri k določenem carinskem pomolu ali v carinsko cono, kjer se opravi carinski nadzor.

Za ladje, ki opravljajo promet s tujino in natovarjajo blago v domačih lukah in pristaniščih, mora biti sestavljen odhodni manifest po naložitvi blaga na ladjo, in sicer najmanj eno uro pred izplovitvijo. Ladje, ki prihajajo iz tujine z blagom ali brez njega, morajo imeti prihodni manifest ob prehodu čez carinsko črto. Poveljnik ladje mora v 24 urah po prihodu ladje v luko oziroma pristanišče prijaviti carinskemu organu ladjo in blago, kar opravi s predložitvijo manifesta.

Carinski manifest predstavlja v nadaljnjem postopku skupno prijavo blaga, prispelega v pomorskem prometu. Carinski postopek z ladjo, ki prihaja iz tujine, se opravi takoj po sanitarni, fitosanitetni in veterinarski kontroli ladje. Carinski pregled ladje obsega pregled manifesta in primerjanje stanja tovara, stvari, ki pripadajo posadki, potniške prtljage, živil ter pogonskega in potrošnega materiala s podatki, navedenimi v manifestu, ter pregled vseh ladijskih prostorov. V primeru, da ladja iz tujine pripelje blago za raztovarjanje, mora kapitan ladje poleg carinskega manifesta priložiti še blagovni manifest. Če se raztovarja le del blaga, pa se priloži izpisek iz blagovnega manifesta.

Izvajanje carinskega nadzora v letalskem prometu

Letala, ki opravljajo promet s tujino, pristajajo na letališčih, odprtih za mednarodni zračni promet. Ta letala se ustavijo na t. i. carinski ploščadi, kjer se izvede carinski nadzor.

Takoj po pristanku na letališču mora vodja letala predložiti carinskemu organu manifest oziroma izpisek iz manifesta. Blagovni manifest predstavlja v nadaljnjem postopku skupno prijavo blaga, prispelega v zračnem plovilu. Manifest mora vsebovati podatke, ki so predvideni po mednarodnem sporazumu ICAO.

Pregled zračnega plovila obsega primerjavo manifesta s stanjem blaga po količini in označbah tovorkov. Poleg tega se pregleda tudi notranjost potniškega dela, sanitarnih in prtljažnih prostorov ter blago, ki je namenjeno za prodajo med poletom. Če obstaja sum, da je na zračnem plovilu skrito blago, lahko carinski organ opravi preiskavo.

Tudi v primeru odhoda zračnega plovila v tujino je treba carinskemu organu predložiti manifest, in sicer pol ure pred vzletom ali najpozneje do začetka poleta. Če carinski organ pri primerjavi stanja blaga s podatki iz manifesta ne ugotovi nepravilnosti, ga potrdi, pri čemer en izvod obdrži, druge pa vrne vodji letala. Manifest se lahko vloži tudi v elektronski obliki, če je tako dogovorjeno s carinskim organom.

Če pa se blago v tranzitu pošilja čez carinsko območje na drugo javno mednarodno letališče, od koder se odpremi naprej v tujino, se opravi carinski nadzor nad blagom z manifestom, iz katerega je razvidno, da gre za carinsko blago.

Za carinsko blago, ki ima status hitre pošte, uporabi carinski organ na letališču poenostavljen postopek. Predstavnik hitre pošte lahko posreduje manifest carinskemu organu pred prihodom letala v pisni ali, če je tako dogovorjeno, v elektronski obliki.

Blagovni manifest mora poleg predpisanih podatkov vsebovati na seznamu blagovnih pošilk še podatek o vrednosti posamezne pošiljke, in sicer zaradi hitrejšega in lažjega postopka odločanja carinskega organa o sprostitvi pošilk v prost promet.

Intrastat

Statistika zunanje trgovine

V EU sta v veljavi dva sistema za zbiranje podatkov o blagovni menjavi in njihovo spremljanje:

- Extrastat, statistika blagovne menjave s tretjimi državami.
- Intrastat, statistika blagovne menjave med državami članicami.

Podatki o zunanji trgovini so pomembni z naslednjih aspektov:

- kazalnik gospodarske uspešnosti,
- podpora vodenju nacionalne in evropske gospodarske in monetarne politike,
- podpora trgovinskim pogajanjem,
- izvajanje trgovinske politike,
- tržne, sektorske in druge analize,
- vir podatkov za druge statistike (plačilna bilanca, nacionalni računi).

Uporabniki znunanjetrgovinskih podatkov so:

- nacionalne institucije (vlada, ministrstva, centralna banka, raziskovalne institucije),
- mednarodne institucije (Evropska komisija, Eurostat, ZN; OECD, MDS),
- gospodarska zbornica, združenja,
- podjetja,
- ambasade, konzulati.

Z ukinitvijo carinskih meja med članicami EU je prišlo do izpada carinskih deklaracij kot vira podatkov oz blagovni menjavi med posameznimi državami. Sledil je prehod na statistični obrazec, s katerim o blagovni menjavi med članicami EU poročajo podjetja.

Poročanje za intrastat

Slovenija je s 1. majem 2004 postala polnopravna članica EU. Poleg številnih drugih obveznosti, ki se pojavljajo z vstopom Slovenije v EU, je tudi poročanje podjetij o njihovi blagovni menjavi z državami članicami EU. Pomembna sprememba je v izrazih, ki se nanašajo na pretok blaga med državami članicami EU. Če je blago prodano in poslano na Hrvaško, govorimo o izvozu blaga. Če ga kupimo na Hrvaškem in pripeljemo v Slovenijo pa govorimo o uvozu blaga. Drugače pa je pri prodaji in nakupu blaga med državami članicami EU. Če prodamo blago v Nemčijo govorimo o odpremi blaga, če pa je blago kupljeno v Nemčiji govorimo o prejemu blaga.

Premiki blaga med državami članicami so spremljani s pomočjo sistema INTRASTAT — z aspekta spremljanja gibanja blaga in s sistemom VIES z aspekta gibanja faktur in plačil (davčni vidik).

Delo na INTRASTAT-u si delita dve državni ustanovi: Statistični urad RS in Carinska uprava RS. Temeljne informacije o INTRASTAT-u so dostopne na spletni strani SURS (<http://www.stat.si/intrastat.asp>), na spletni strani CURS pa dobite samo nekaj osnovnih napotkov glede poročanja za INTRASTAT.

INTRASTAT je bil uveden 1. januarja 1993, ko so takratne države članice EU odpravile medsebojne carinske meje in uveljavile carinsko unijo. S tem je odpadla kontrola nad prehodom blaga med državami članicami EU in obenem tudi carinske deklaracije, ki so bile vir statističnih podatkov o blagovni menjavi med državami članicami.

Po vstopu Slovenije v EU je za spremljanje blagovne menjave med državami članicami EU tudi pri nas odpadel dosednji vir podatkov (ECL), ta izpad pa je nadomestil sistem INTRASTAT, v katerem se podatki zajemajo neposredno od podjetij na statističnih obrazcih.

Poroča se odpreme blaga iz Slovenije v druge države članice in prejeme blaga v Slovenijo iz drugih držav članic.

Podjetja lahko poročajo na papirnih obrazcih, s pomočjo spletne aplikacije, ki je na uporabo na internetu ali s pomočjo elektronske izmenjave podatkov. Podjetja lahko poročajo sama ali pa prenesejo obveznost poročanja na tretjo osebo-deklaranta.

Poročanje s pomočjo deklaranta vsekakor ni potrebno za velika podjetja z veliko frekvenco odprem in prejemov. Za ta podjetja je primernejši način poročanja elektronska izmenjava podatkov, ki jo vgradijo v svoje informacijske sisteme.

Za srednja in majhna podjetja ter podjetnike, ki nimajo zelo velike frekvence blagovne menjave s članicami EU, pa je poročanje s pomočjo deklaranta zlasti v začetnem obdobju zelo praktična in primerna oblika poročanja, ki jo priporočata tudi Carinska uprava RS in Statistični urad RS.

Na nivoju države je za INTRASTAT odgovoren SURS (Statistični urad RS). Na osnovi dogovora med SURS in CURS pa si delo na INTRASTAT-u delita SURS in CURS. SURS je odgovoren za organizacijo sistema, sodelovanje z drugimi institucijami v Sloveniji in EU, obdelavo podatkov ter celotno metodologijo.

CURS pa je zadolžen za stike s PE - poročevalskimi enotami (podjetji, ki so zavezana za poročanje), kontrolo podatkov, popravke napačnih podatkov ter kontaktiranje poročevalskih enot (podjetij) v primeru neporočenih, nepravočasno poročanih, napačnih ali nepopolno poročanih podatkov. V okviru CURS je za izvajanje INTRASTAT-a zadolžen Carinski urad v Novi Gorici, na naslov katerega lahko podjetja pošiljajo izpolnjene papirne obrazce za Intrastat, naročajo papirne obrazce za Intrastat in postavljajo vprašanja v zvezi s sistemom Intrastat.

15. ZAVAROVANJE POTNIKOV IN BLAGA PO VEJAH PROMETA

Zavarovanje potnikov

Po zakonu je zavarovanje potnikov v javnem prometu obvezno.

Potnik je oseba, ki ima veljavno vozovnico ali ima pravico do brezplačne vožnje. Odgovornost se prične ob vstopu v prevozno sredstvo in konča, ko izstopi iz njega.

V zavarovalni pogodbi so dogovorjene zavarovalne vsote, ki pa so lahko tudi višje. Če je upravičenec utrpel večjo škodo, kot znaša zavarovalnina, lahko zahteva odškodnino le do preostanka pravno priznane škode.

Zavarovalnice zavarujejo potnike na podlagi Splošnih pogojev za nezgodna zavarovanja in na podlagi Dopolnilnih pogojev za obvezno zavarovanje potnikov po zakonu. Gre za nezgodno zavarovanje in zavarovalnica v primeru smrti ali trajne invalidnosti izplača dogovorjeno vsoto, pri delni invalidnosti pa tak odstotek zavarovalne vsote, ki ustreza odstotku delne invalidnosti. Izplača se tudi dnevna odškodnina, če zavarovanec upošteva navodila.

Zavarovalnica ne povrne škode v primerih: ob potresu, vojnih operacij ali uporov, namernih povzročitev, pretefov ali fizičnih obračunavanj (razen dokaza samoobrambe). Dopolnilni pogoji pa določajo, da so zavarovani vsi potniki ne glede na njihovo zdravstveno stanje, splošno delovno sposobnost in starost. Poškodovani potnik mora nezgodo takoj javiti prevozniku. Ta mora sestaviti zapisnik in ga poslati zavarovalnici.

Zavarovanje blaga v železniškem prometu

Zavarovanje po generalni polici

Takšno zavarovanje je praktično zlasti za podjetja, ki imajo številne prevoze blaga po železnici in jim ni potrebno vsake pošiljke posebej prijavljati za zavarovanje, temveč store to (navadno) enkrat mesečno. Poleg tega so za zavarovanje z generalno polico določene izredno nizke premijske stopnje in imajo gospodarske organizacije tudi v tem pogledu koristi. Vidimo torej, da velja (tudi) v zavarovanju z generalno polico določen avtomatizem, ker so po sklenitvi zavarovalne pogodbe zavarovane vse pošiljke, ki jih bomo omenili pozneje, še preden so bile prijavljene z redno (mesečno) prijavo. Predmet zavarovanja. Predmet zavarovanja so po generalni polici vse stvari, ki se prevažajo oz. prenašajo na zavarovančevo tveganje (riziko).

Prednosti zavarovanja z generalno polico so, ker:

- so avtomatično zavarovane vse pošiljke in zaradi tega ni nevarnosti, da na kakšno pozabimo;
- je manj administrativnega dela, saj ni potrebno prijavljati zavarovalnici vsake pošiljke posebej;
- so premijske stopnje pri zavarovanju z generalno polico nižje kot pri posamičnih zavarovanjih.

Formalni in materialni začetek ter trajanje zavarovanja. Formalni začetek zavarovanja je naveden z datumom na prvi strani generalne police in je razširjen tako, da velja zavarovanje tudi za pošiljke, ki so tega dne že na poti. Materialni začetek pa nastopi v trenutku, ko se začne natovarjanje na prevozno sredstvo, in traja, dokler pošiljka v namembnem kraju, po razložitvi prevoznega sredstva, ne preide praga skladišča.

Če se dostavlja blago na dom oz. do stavbe bivališča koristnika blaga, so z zavarovanjem z generalno polico krite tudi škode, ki nastanejo med tako dostavo, in sicer do kraja, do katerega se je prodajalec obvezal dostaviti blago.

Zavarovalni riziki in izključene škode. Po generalni polici so stvari zavarovane proti vsem rizikom, med katere sodijo izgube in poškodbe. Zavarovanje torej pokriva osnovne in dopolnilne rizike. S posebnim dogovorom in ob doplačilu premije pa je treba blago zavarovati po želji sklenitelja zavarovanja proti naslednjim transportnim rizikom:

- zamrzovanje in odmrzovanje,
- segrevanje in / ali znojenje,
- vnetje in/ ali kvar,
- strditev,
- samovžig,
- eksplozija,

- napihnjenje konzerv,
- poškodbe etiket itd...

V nobenem primeru pa zavarovalnica ne krije škode, ki bi nastala kot posledica:

- naklepa ali grobe malomarnosti zavarovanca ali njegovih delavcev, kar pa ne velja za naklep in grobo malomarnost zavarovančevih voznikov, če so ti delali v nasprotju z zavarovančevimi navodili;
- škode, ki so jo povzročili špediterji, prevozniki in skladiščna podjetja, na primer:
 - zakasnitve potovanja,
 - skrite napake in naravne lastnosti blaga,
 - nepravilno in nezadostno pakiranje, nepravilno natovarjanje ali nezadostna zaščita stvari na prevoznem sredstvu,
 - nepravilne ali nezadostne označbe blaga z ozirom na njegove posebne lastnosti.

Zavarovalna vrednost. Zavarovalna vrednost stvari, ki jih je zavarovanec kupil ali prodal, je njihova fakturna vrednost, povečana za prevozne stroške, ki bremenijo zavarovanca, za vse ostale stvari pa njihova tržna vrednost.

Zgoraj navedene izključitve ne veljajo, če je škodo pripisati dejanjem ali opustitvam prevoznika in je škoda posledica njegovega nepravilnega natovarjanja ali nezadostne zaščite stvari na prevoznem sredstvu, izbire takšnega prevoznega sredstva, ki zaradi svojih pomanjkljivosti in napak ne zagotavlja varnega prevoza zavarovanega blaga ali opustitve posebnih ukrepov v zvezi s prevozom stvari, ki presegajo v javnem prevozu predpisane okvirne mere.

Pri prevozi stvari v odprtih prevoznih sredstvih zavarovalnica ne krije škode, ki nastane kot posledica načina prevoza, razen v primeru, če so stvari glede na njihovo naravo dobro zaščitene proti nevarnostim prevoza (nepremočljiva ponjava, privezana in opremljena z zalivkami).

Stvari, katerih vrednost presega v polici določeno maksimalno jamstvo, so zavarovane največ do dogovorjenega limita jamstva zavarovalnice, zavarovanec pa lahko še pred odpremo zahteva povečanje omenjenega limita, v tem primeru ima zavarovalnica pravico določiti posebne zavarovalne pogoje in premije.

Osnova za obračun premije. V generalni polici ni navedena generalna vsota. Zaradi tega ima v pogojih za zavarovanje po generalni polici zavarovanec na izbiro več načinov za obračunavanje premije, kar seveda vpliva tudi na zavarovanje. Po navedenih pogojih so lahko z zavarovanjem po generalni polici zavarovane:

- vse nabavljene stvari,
- vse prodane stvari,
- vse stvari, ki se prenašajo ali prevažajo na zavarovančevo odgovornost,
- vse nabavljene stvari,
- vse stvari ne glede na to, na čigavo odgovornost se prenašajo ali prevažajo.

Vidimo torej, da obstaja več možnosti zavarovanja po zavarovalni polici. V generalni polici je treba navesti enega od teh načinov zavarovanja, od katerega je odvisna tudi višina premije.

Rok prijave. Seštevek faktur je treba pošiljati zavarovalnici trimesečno, polletno ali letno. Te podatke je treba poslati do določenega dne v mesecu, ki sledi obdobju, navedenem v generalni polici.

Zavarovalnica ima pravico, da prijave nadzira in ima pravico vpogleda v poslovne knjige zavarovanca; pri tem mora skrbeti za poslovno tajnost.

Za obdobje do 3 mesecev je premija vplačljiva po prejemu računa. Za obdobje več kot 3 mesecev do 1 leta je premija vplačljiva vnaprej, z akontacijo.

Zavarovalna premija. Omenili smo že osnovne stopnje bruto premije kakor tudi to, da je treba za razširitev rizikov plačati posebno dopolnilno premijo, ki je mnogo višja kot osnovna.

Tarifa za zavarovanje blaga po generalni polici vzpodbuja zavarovance, da imajo čim manj škode, tako da predvideva zmanjšanje (t. i. bonifikacija) oz. zvišanje bruto premije za zavarovance, ki imajo ugodno oz. neugodno razmerje med škodami in tehničnimi premijami.

Odstotek zmanjšanja oz. povečanja tehnične premije se ugotavlja ob koncu vsakega leta za prihodnje leto.

Ugotavljanje škode. Zavarovanec, ki je sam prevažal blago, mora nastalo škodo zapisniško ugotoviti, ko zanjo zve, toda najkasneje v 7 dneh po prevzemu stvari, in ukreniti vse potrebno za reševanje in preprečevanje večje škode.

Če stvari ni prevažal zavarovanec, marveč kak drug prevoznik, mora vidne škode ugotoviti takoj po prevzemu v prisotnosti voznika. Če voznik to odkloni, mora škodo ugotoviti na drug primeren način, tako da bo zagotovljena morebitna regresna pravica proti prevozniku.

Pri vsem tem bo moral zavarovanec upoštevati roke, predpisane z določili, ki veljajo za posamezne vrste transportov.

Pri poškodbah ali izgubah zavarovanih stvari, ki ob prevzemu pošiljke niso bile vidne, jamči zavarovalnica samo tedaj, če zavarovanec dokaže, da je do poškodb ali izgub prišlo na zavarovalni relaciji, v času trajanja zavarovanja in kot posledica zavarovalnih rizikov ali pa če je iz dokumentov mogoče z verjetnostjo to sklepati.

Če se zavarovanec in zavarovalnica ne zedinita o ugotovitvi in ocenitvi škode, prepustita odločanje o tem izvedencu.

Zagotovitev odškodninskih pravic proti tretjim osebam. Zavarovanec mora storiti vse, da si zagotovi odškodninske pravice proti tretjim osebam (npr. proti prevoznikom, od katerih mora pravočasno zahtevati zapisnik o škodi, preskrbeti potrebna dokazila itd.). Ko zavarovalnica prizna zavarovancu pravico do odškodnine, ji mora ta odstopiti odškodninske pravice do tretje osebe (npr. proti prevozniku). Zavarovanec ji mora dati vso dokumentacijo (npr. vozni list, zapisnik o škodi itd.) in korespondenco, ki jo zavarovalnica potrebuje za uveljavitev odškodninskih pravic proti tretjim osebam.

Če bi zavarovanec prejel odškodnino ali del odškodnine od tretje osebe, mora to vrniti zavarovalnici, če mu je ta že izplačala odškodnino iz naslova zavarovalne pogodbe, ali pa mora zmanjšati svoj zahtevek za že prejeto odškodnino od tretje osebe.

Likvidacija škode. Pri delnem uničenju zavarovanega blaga zavarovalnica povrne odškodnino, ki je enaka stroškom popravila, toda največ do zavarovalne vsote, pri čemer povrne tudi stroške nadomestitve posameznega dela ali delov zavarovanega blaga (prevozni stroški, stroški montaže itd.).

Če bi stroški popravila dosegli ali presegli vrednost zavarovanega blaga, povrne zavarovalnica odškodnino, ki je enaka zavarovalni vsoti ali delu zavarovalne vsote. Zavarovalnica zahteva, da mora zavarovanec zavarovalnici predložiti h generalni polici še naslednje dokumente:

- prevozni dokument,
- izjavo ali zapisnik prevoznika o poteku vožnje ter o domnevnih vzrokih škode,
- komisijski zapisnik o obsegu škode,
- dodatne zapisnike,
- originalen dobaviteljev račun,
- fakturo za vrednost embalaže itd.

Zavarovalnica mora plačati odškodnino v 30 dneh, računajoč od dneva, ko je prejela vse dokumente, ki jih potrebuje za likvidacijo škodnega primera, in ko je priznala svojo obveznost odplačila škode. Druga določila. Včasih se h generalni polici priključijo dodatne klavzule. Zaradi tega je treba poznati naslednja načela: morebitne polici priključene klavzule imajo prednost pred splošnimi pogoji v generalni polici. V sami polici zapisani pogoji pa imajo prednost pred priključenimi klavzulami.

Posamično zavarovanje

Če zavarovanec nima blaga zavarovanega z generalno polici, ga mora zavarovati s posamičnim zavarovanjem, kar pomeni, da mora zavarovati oz. prijaviti vsako pošiljko posebej in mu tako zavarovalnica izda polici za vsako tako pošiljko.

Zavarovanje osnovnih rizikov. Po posebnih pogojih za zavarovanje blaga med prevozom za osnovne rizike so krite poškodbe ali izgube blaga, nastale kot posledica:

- višje sile, elementarne nesreče, neurja, požara in eksplozije,
- prometne nesreče prevoznega sredstva ali pomorske nezgode,
- neizročitve, tatvine dela pošiljke ali cele pošiljke pri kopenskih prevozi,

- vlomne tatvine blaga v ladijskih skladiščih ter neizročitve in tatvine celih omotov pri prevozih blaga na krovih ladje,
- dejanja generalne havarije itd.

Zavarovanje proti vsem rizikom. Zavarovanje po posebnih pogojih za zavarovanje blaga med prevozom za vse rizike je širše kot zavarovanje za osnovne rizike. Zavarovanje krije vse rizike izgube ali poškodbe zavarovanega predmeta, torej osnovne in dopolnilne rizike, ne pa vojnih in političnih. V nobenem primeru niso kriti izguba, poškodba ali stroški, ki bi nastali neposredno zaradi kvara in naravnih lastnosti blaga, zakasnitve potovanja, skritih napak predmeta ali zaradi običajne izgube na blagu med prevozom.

Izključeni riziki in omejitve jamstva. V nobenem primeru zavarovalnica ne krije škode, ki bi nastala kot posledica:

- naklepa ali grobe malomarnosti zavarovanca ali njegovih delavcev,
- skritih napak ali naravnih lastnosti blaga,
- nepravilnega ali nezadostnega pakiranja, nepravilnega natovarjanja ali nezadostne zaščite blaga na prevoznem sredstvu,
- nepravilne ali nezadostne označbe blaga itd.

Če bi ocenili vse primere škod, za katere zavarovalnica ne jamči, bi lahko na splošno rekli, da so to primeri, ko je škoda nastala po krivdi zavarovanca. Izven tega so le skrite napake in naravne lastnosti blaga.

Franšize. Premijski ceniki predvidevajo odbitne franšize. Če je v zavarovalni polici taka franšiza predvidena, tedaj zavarovalnica upošteva le to franšizo, ne pa tudi odbitka npr. za običajni lom, kalo, razsipanje, iztek itd. To je razumljivo z ozirom na glavno funkcijo odbitne franšize, tj. da izključuje normalne škode, ki redno nastajajo med prevozom.

Trajanje zavarovanja. Zavarovanje se začne z neposrednim natovarjanjem blaga na prevozno sredstvo v kraju, navedenem v zavarovalni polici kot odpremi kraj, traja ves čas prevoza s prevoznimi sredstvi, navedenimi v zavarovalni polici, konča pa se z razložitvijo neposredno s prevoznega sredstva v kraju, navedenem v zavarovalni polici kot namembni kraj. Pri vseh vrstah prevoza je blago zavarovano v času običajnega vmesnega skladiščenja, vendar ne dalj kot 30 dni.

Zavarovalna vrednost. Zavarovalna vrednost je lahko, če ni drugače dogovorjeno, fakturna vrednost oz. če ta ni ocenjena, tržna vrednost blaga na dan in v kraju odpreme. Prevozni, carinski in zavarovalni stroški ter pričakovani dobiček so zavarovani samo tedaj, če je to posebej dogovorjeno in zabeleženo v zavarovalni polici.

Zavarovančeve dolžnosti. Če ni drugače dogovorjeno, mora zavarovanec plačati premijo ob sklenitvi zavarovanja.

Če nastopi zavarovalni primer, ga mora zavarovanec ali njegov pooblaščenec prijaviti zavarovalnici, kakor hitro izve zanj, poleg tega mora ukreniti vse potrebno za reševanje in preprečevanje morebitne večje škode na zavarovanem blagu.

Škoda mora biti takoj zapisniško ugotovljena, med prevozom ali ob izročitvi pošiljke prejemniku, in sicer z naslednjimi vrstami dokumentov:

- pomorski prevoz: prejemnikov protest ladjarju;
- cestni prevoz: šoferjevo poročilo in poročilo prevozniskega podjetja;
- železniški prevoz: uradni železniški zapisnik;
- zračni prevoz: zapisnik prevoznika;
- drugi prevozi: zapisnik prevoznika;
- skladiščenje: zapisnik skladiščnega podjetja.

Vsi zgoraj omenjeni dokumenti so potrebni zaradi tega, da lahko zavarovalnica uveljavlja regresno pravico proti prevozniku ali skladiščnemu podjetju.

Likvidacija škode. Zavarovanec mora predložiti zavarovalnici dokazilo, da je do škode prišlo:

- na zavarovalni relaciji,
- med trajanjem jamstva,
- kot posledica enega izmed zavarovalnih rizikov,

- v obsegu, kot to navaja v svojem odškodninskem zahtevku.

Ob vložitvi odškodninskega zahtevka mora zavarovanec predložiti zavarovalnici:

- originalno zavarovalno polico,
- originalni prevozni dokument,
- prevoznikov zapisnik o škodi, -havarij ski certifikat,
- nabavno ali prodajno fakturo za celo pošiljko,
- vse račune, ki so bili izstavljeni v zvezi s popravilom poškodovanega blaga,
- dokaz (račun) o doseženem izkupičku pri prodaji poškodovanega ali uničenega blaga.

Posebnosti tarife. Za posamične pošiljke so v ceniku zavarovalnice določene premijske stopnje, in sicer za zavarovanje proti osnovnim rizikom (nižje stopnje) in za zavarovanje proti vsem rizikom (višje stopnje).

Vso blago je razporejeno v 4 razrede; A, B, C in D. V razredu A je manj občutljivo blago, za katero veljajo nižje premijske stopnje (npr. neobdelan les, pesek, rude itd.), v razred D pa najbolj občutljivo blago, za katero veljajo najvišje premijske stopnje (npr. pohištvo, stroji, aparati, igrače itd.).

Za težke in okorne predmete (prekoračeni gabarit) je treba k premiji dodati doplačilo gleda na povečano nevarnost.

Razširitev zavarovanja proti vsem rizikom. Po posebnem ceniku za zavarovanje specialnih rizikov, ki niso zajeti v pogojih proti vsem rizikom, je mogoče zavarovati z doplačilom dodatnega premijskega stavka, ki je v nekaterih primerih zelo visok, tudi rizike, ki jih ne zajema zavarovanje proti vsem rizikom.

Dodatne klavzule oziroma posebni pogoji h generalnim in posamičnim policam. Poleg posebnih tarif določajo zavarovalnice tudi posebne klavzule oz. pogoje, ki normirajo rizike, zavarovalno - tehnični postopek in ravnanje med transportom z blagom, ki zaradi svojih posebnosti zahteva posebno normiranje. Te dodatne klavzule oz. posebni pogoji, ki se dodajo bodisi posamičnim ali generalnim policam, so:

- klavzula o servisih,
- klavzula o nadomestitvi,
- posebni pogoji za zavarovanje umetniških predmetov,
- posebni pogoji za zavarovanje selitvenih predmetov,
- posebni pogoji za zavarovanje živih živali med prevozom,
- posebni pogoji za zavarovanje tirnih vozil, ki se prevažajo na lastnih oseh,
- posebni pogoji za zavarovanje rizika zavrnitve prevzema blaga, -posebni pogoji za zavarovanje rizika poškodbe konzerv,
- posebni pogoji za zavarovanje rizika poškodbe etiket,
- posebni pogoji za zavarovanje rizika segrevanja, znojenja, strditve, vnetja, kvara, samovžiga, odmrzovanja, zamrzovanja itd.

Posebne zavarovalne pogodbe

Za prevoz gotovine, vrednostnih pisem in paketov se je pokazala potreba po posebnih zavarovanjih teh predmetov. Ta zavarovanja sklepajo zavarovanci, katerih gotovina, vrednostna pisma itd. so v nevarnosti med prevozom (banke, pošte in druga podjetja). Zavarovanja sklepajo z zavarovalnicami s posebnimi zavarovalnimi pogodbami za nedoločen čas (podobno kot generalne police), s trimesečnim odpovednim rokom. Take zavarovalne pogodbe, ki jih sklepajo za nedoločen čas (lahko tudi za določen), torej ne za vsako pošiljko posebej, imenujemo splošne zavarovalne pogodbe, lahko tudi pogodbe v odprtem pokritju. Nekateri jih imenujejo tudi abonentska zavarovanja, ker so sklenjena vnaprej. Premije se obračunavajo naknadno, s tem da zavarovanec mesečno prijavi vrednost pošiljk za pretekli mesec.

Zavarovanje blaga v mednarodnem železniškem prometu

1. Posamično zavarovanje. Pri uvozu veljajo določila kot za notranji kargo.

Zavarovanje vojnih in političnih rizikov. V uvozu lahko zavarujemo tudi vojne in politične rizike. Pri tem zavarovalnice uporabljajo obe klavzuli, ki ju dodajo zavarovalni polici tudi v pomorskem zavarovanju, in sicer:

- vojne klavzule Inštituta,
- klavzule Inštituta za stavke, upore in državljanske nered.

Posebnosti tarife. Za zavarovanje pošilk v mednarodnem kopenskem prevozu veljajo posebni ceniki, in sicer za zavarovanje proti osnovnim rizikom (nižje stopnje) in za zavarovanje proti vsem rizikom (višje stopnje).

Vso blago je razporejeno v 4 razrede; A, B, C in D. V razred C spada blago, ki ni navedeno v razredih A, B in D. Za razliko od klasifikacij v notranjem zavarovanju kargo je v mednarodnem kopenskem najbolj občutljivo blago razporejeno v razred A (elektronski aparati, računski stroji, umetniški predmeti, žive živali itd.), najmanj občutljivo pa v razred D (pesek, gramoz, premog, neobdelan les, ruda itd.). Razumljivo je, da so določeni premijski stavki za blago A najvišji, za blago D pa najnižji. Premijski stavki se razlikujejo po različnih državah. Na splošno bi lahko rekli, da ti stavki naraščajo z oddaljenostjo držav.

Nekaj navodil za likvidacijo škode. Ko nastopi zavarovani primer, mora zavarovanec oz. njegov predstavnik, kakor hitro zve za škodo, to takoj javiti zavarovalnici in ukreniti vse potrebno za reševanje blaga oz. za onemogočanje večje škode.

Zavarovanec mora pred prevzemom pošiljke od železnice najprej zahtevati zapisnik o dejanskem stanju. S tem ohrani regresno pravico proti železnici, ki jo pozneje, po izplačilu škode, uporabi zavarovalnica proti železnici.

Pri izvozu zavarovalnica plačuje odškodnine v devizah tam, kjer so zavarovalne police domačih oseb prenesene na tuje osebe. V izvozu se to večkrat zgodi, zlasti takrat, ko nosi odgovornost za prevoz na delu poti prodajalec, na drugem delu poti pa kupec.

Pogodbe v odprtem pokritju. Nekaj podobnega, kot so generalne police v notranjem transportnem zavarovanju, so pogodbe v odprtem pokritju v mednarodnem transportnem zavarovanju (splošne zavarovalne pogodbe).

Podjetje, ki izvažajo oz. uvažajo blago v našo državo, lahko sklene z zavarovalnico tako imenovano pogodbo o odprtem pokritju. Po tej pogodbi se podjetje obveže, da bo vse pošiljke zavarovalo pri določeni zavarovalnici.

Pri uvozu podjetja običajno zavarujejo svoje pošiljke preko špedicijskih podjetij, ker morajo le-ta dostavljati carini police. V takem primeru izstavi zavarovalnica polico, zavarovalna premija pa se zaračuna po tarifi, ki velja za pogodbe o odprtem pokritju.

Za pogodbe o odprtem pokritju veljajo posebne, nižje tarife. Če za posamezne proizvode take tarife niso predpisane, veljajo za te proizvode splošne oz. specialne tarife, znižane za določen odstotek. V tipski pogodbi o odprtem pokritju so zavarovančeve pošiljke zavarovane za vse rizike, razen če zavarovanec s pravočasno zavarovalno prijavo ne zahteva širšega ali ožjega pokritja. Pokriti so torej osnovni in dopolnilni riziki, lahko pa zahteva zavarovanje, tudi vojnih in političnih rizikov.

Zavarovanec mora občasno (mesečno, trimesečno, polletno ali letno), po dogovoru, prijavljati pošiljke zavarovalnici; na podlagi teh prijav zavarovalnica izračunava premijo. Pogodbe o odprtem pokritju spodbujajo našega izvoznika oz. uvoznika, da zavaruje čim več pošilk pri naših zavarovalnicah, ker ima po teh pogodbah avtomatično zavarovane vse pošiljke. Zaradi tega ne bo dopustil, da bo tuje podjetje zavarovalo blago pri svoji zavarovalnici, in mu bo premijo zaračunalo v ceno. Če te pogodbe podjetje ni sklenilo, bo mnogokrat nezainteresirano, da blago zavaruje pri notranji zavarovalnici. Dodatne klavzule oz. posebni pogoji. Tudi v mednarodnem železniškem zavarovanju kargo lahko dodamo pogodbe o odprtem pokritju oz. policam dodatne klavzule, ki smo jih navedli v notranjem železniškem zavarovanju.

Če zavarovalnica zavaruje tuje interese, je treba vse klavzule, posebne pogodbe in posebne pogoje izdati v slovenskem in angleškem jeziku.

ZAVAROVANJE BLAGA V CESTNEM, REČNEM IN ZRAČNEM PROMETU

Zavarovanje blaga v cestnem prometu

V tem poglavju bomo obravnavali zavarovanje blaga med prevozom z motornimi vozili po kopnem, med katera ne spadajo motorni (železniški) vlaki, letala, ker veljajo za te posebni zavarovalni pogoji. Zavarovanje kargo se nanaša torej v glavnem na prevoze s tovornjaki, traktorji in drugimi motornimi vozili.

1. Zavarovanje v notranjem prometu

Zavarovanje po generalni polici. Vse, kar smo zapisali o zavarovanju z generalno polico v poglavju o zavarovanju pošilk po železnici, velja tudi za zavarovanje blaga med prevozom s kopenskimi motornimi vozili.

Posamično zavarovanje. Poleg splošnih zavarovanj z generalno polico lahko v domačem cestnem (skrajšan izraz za prevoz z motornimi kopenskimi vozili) prevozu zavarujemo blago za vsak prevoz posebej. Za taka posamezna zavarovanja veljajo splošni pogoji zavarovanja blaga za prevoz po kopnem. Tudi za to zavarovanje velja podobno, kar velja za notranje železniško zavarovanje kargo. Dodatne klavzule oz. posebni pogoji. Velja vse, kar smo povedali za notranje železniško zavarovanje kargo.

Za zavarovanje pošilk, ki presegajo v cestnem prometu določene oblike (gabarit) in težo, je treba dodati k polici posebne pogoje. Po teh pogojih krije zavarovatelj tudi škodo na blagu takšnih oblik in teže, ki presega s predpisi v javnem prometu dovoljene maksimalne profile in težo, razen v primeru, ko prevaža blago sam zavarovanec s svojimi prevoznimi sredstvi in pride do škode zaradi voznikove kršitve specialnih cestnoprometnih predpisov o dovoljenih gabaritih za varen prevoz (opozorilne table glede višine, širine in nosilnosti cestnoprometnih objektov).

Za vse ostalo veljajo določila splošnih pogojev za zavarovanje blaga med prevozom.

Posebne zavarovalne pogodbe. Za zavarovanje vrednostnih predmetov med prevozom z motornimi vozili lahko sklepamo z zavarovalnico splošne zavarovalne pogodbe za:

- zavarovanje gotovine med prevozom,
- zavarovanje gotovine med prevozom s furgoni,
- zavarovanje pošlnih pošilk z avtobusi.

2. Zavarovanje v mednarodnem prometu

Velja enako, kar smo zapisali za železniško zavarovanje kargo.

Zavarovanje blaga v rečnem prometu

Pojem notranje vode obsega reke, jezera in prekope .

Vse, kar smo zapisali o zavarovanju blaga po železnici, velja tudi za zavarovanje blaga v transportu na notranjih vodah.

Zavarovanje blaga v zračnem prometu

Vse, kar smo zapisali o zavarovanju blaga po železnici, velja tudi za zavarovanje pošilk v letalskem prometu.

Le za kritje rizikov je odločilna klavzula, ki pravi, da zavarovanje pokriva vse rizike izgube ali poškodbe zavarovanega predmeta, toda v nobenem primeru ne krije izgub, škod ali stroškov, ki nastanejo neposredno zaradi zamude, notranje napake ali narave zavarovane stvari.

Zavarovanje blaga v pomorskem prometu

Čeprav je pomorsko zavarovanje najstarejše, smo ga uvrstili na zadnje mesto, saj se v marsičem razlikuje od drugih vrst transportnega zavarovanja. Pomorsko zavarovanje pomeni zavarovanje blaga, ki se prevaža po morju, pa tudi zavarovanje ladij in voznin.

1. Zavarovanje pošilk v mednarodnem prevozu

Ko zavarujemo izvozne pošiljke v kopenskem prevozu, moramo vedeti, da se lahko pri kopenskem zavarovanju kargo uporablja kot dokument poliča, v določenih primerih polica in morebitne klavzule oz. pogoji, ki polico dopolnjujejo. V mednarodnem pomorskem zavarovanju pa se polici vedno priložijo klavzule.

Pri zavarovanju pomorskih pošilk v izvozu uporabljamo:

- angleško pomorsko polico v angleškem jeziku,
- splošne klavzule,
- klavzule Inštituta za vojne in politične rizike,
- klavzule Inštituta za določene dopolnilne rizike (tatvina, nedostava, lom strojev),
- specialne klavzule za zavarovanje določenega blaga (žito, les, kavčuk itd.),
- k polici prilaga zavarovalnica še obvestilo, ki obsega navodila zavarovancu oz. njegovemu predstavniku v primeru nastopa zavarovalnega primera,
- v primeru razširitve klavzul proti vsem riziko dodamo še klavzule za posamezne rizike.

Angleška pomorska polica vsebuje:

- stranke in sklenitev zavarovalne pogodbe,
- določilo o obojestranski veljavnosti police,
- navedbo zavarovanega potovanja,
- navedbo predmeta zavarovanja,
- navedbo ladje in njenega poveljnika,
- določilo o trajanju rizika,
- pooblastilo ladij za medpotno pristajanje,
- ocenitev vrednosti zavarovanega interesa,
- rizike in škode,
- vojne in politične rizike,
- zaščitne ukrepe,
- klavzulo o opustitvi abondona (v primeru stvarne ali konstruirane popolne izgube zavarovanega blaga ima zavarovanec pravico z izjavo, ki jo da zavarovalnici, prepustiti zavarovani predmet zavarovatelju, ki mu izplača zavarovalno vsoto; taka prepustitev se imenuje abondon),
- izključitev vojnih in političnih rizikov,
- izključitev rizika stavke,
- klavzulo o onemogočenju potovanja,
- obvezo zavarovatelja,
- plačilo premije,
- podpis police,
- memorandum,
- dopolnilna navodila...

Ko zavarujemo blago v izvozu, vedno dodamo angleški pomorski polici eno izmed treh skupin splošnih klavzul Inštituta londonskih zavarovateljev.

Razširitev zavarovanja proti vsem rizikom. Podobno kot v kopenskem zavarovanju kargo predvidevajo premijske tarife razširitev zavarovanja za vse rizike, tudi tiste, ki jih to zavarovanje ne pokriva, zato uporabimo: zavrnitev prevzema blaga, bombiranje konzerv, poškodbe etiket, segrevanje in /ali znojenje v kontejnerju ali prevoznem sredstvu itd.

Te rizike je treba vpisati v polico in dodati ustrezne klavzule oz. pogoje. Poleg tega je treba doplačati ustrezno premijsko stopnjo.

Klasifikacija blaga. Tudi premijska tarifa za mednarodno pomorsko zavarovanje kargo razporeja blago v 4 skupine; A, B, C in D. Blago je razporejeno podobno (ne enako) kot v premijski tarifi za mednarodno kopensko zavarovanje kargo.

V skupino A je razporejeno najbolj občutljivo blago (z najvišjimi premijskimi stavki), v skupino D pa najmanj občutljivo blago (z najnižjimi premijskimi stavki).

Za zavarovanje tatvine, delne tatvine in neizročitve velja posebna klasifikacija. Blago je razdeljeno v 2 skupini, A in B. V skupino A so razmeščeni predmeti, ki so najbolj občutljivi za te rizike: elektronski

aparati, ure, merilni instrumenti, orožje, strelivo itd. Za te predmete veljajo višje premijske stopnje. V skupino B so uvrščeni vsi ostali predmeti.

Franšize. Posebna tabela določa franšize za posamezne pošiljke. Podobna je tabeli, ki velja za mednarodno kopensko zavarovanje, s tem da so za nekatere pošiljke v mednarodnem pomorskem zavarovanju franšize višje (npr. za blago v notranji stekleni, porcelanski in glinasti embalaži). Osnovni premijski stavki. Premijski stavki so določeni tako, da so odvisni:

- od širine pokritja,
- od skupine blaga,
- od predela sveta, v katerem je odpremna ali namembna luka.

Doplačila. Če poleg rizikov zavarujemo še riziko tatvine, delne tatvine in neizročitve, se temeljnemu premijskemu stavku priračuna še premijski stavek iz posebnega cenika za tatvine.

Tabela praktičnih ekvivalentov. Danes obstajajo tabele, ki vključujejo izraze, ki se uporabljajo v pomorskem zavarovanju večine držav.

Velja si zapomniti, ko sklepamo kupne pogodbe s tujimi kupci in odločamo o pomorskem zavarovanju blaga, da moramo pregledati tabelo praktičnih ekvivalentov, ki sta jih izdala Mednarodno združenje za pomorsko zavarovanje in Mednarodna trgovinska zbornica.

Tabele navajajo tudi izraze glede franšize, ki si jih velja dobro zapomniti, vsaj za tiste države, s katerimi največ trgujemo oz. uporabljamo v dopisovanju in sklepanju pogodb njihov jezik.

2. Zavarovanje v notranjem prevozu

Vse, kar smo zapisali o zavarovanju pošiljk po železnici, velja tudi za zavarovanje blaga v notranjem pomorskem prevozu.

ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI PREVOZNIKA, SPLOŠNI IN POSEBNI POGOJI PREVOZA

Odgovornost prevoznika

V praksi je zavarovanje odgovornosti prevoznika večkrat zamenjano z zavarovanjem kargo.

Mnogokrat rečejo prevozniki svojim komitentom, da ni treba zavarovati blaga v transportu, ker so že tako sami zavarovali prevoz. Pri tem se ne zavedajo, da je zavarovanje prevoznikove odgovornosti nekaj drugega kot zavarovanje kargo.

Z zavarovanjem prevoznikove odgovornosti se zavarovalnica obveže plačati prevozniku vso škodo na blagu, ki jo mora prevoznik povrniti uporabniku prevoza na podlagi veljavnih pravnih določil. Če je npr. prevoznikov šofer povzročil prometno nezgodo in je bilo zaradi tega poškodovano blago uporabnika prevoza, bo zavarovalnica povrnila prevozniku znesek, ki ga je moral plačati uporabniku prevoza zaradi poškodovanega blaga (razen če ni šofer upošteval navodil uporabnika prevoza). Zavarovanja prevoznikove odgovornosti ne smemo enačiti z zavarovanjem kargo, ker lahko sicer pride do neprijetnih posledic za uporabnika prevoza.

Primer: Prevoznik je zavaroval svojo odgovornost, uporabnik prevoza pa ni zavaroval svojega zavarovanja kargo. Če pride do prometne nezgode zaradi višje sile (npr. plaz na cesti), prevoznik ne odgovarja za škodo in ni dolžan povrniti lastniku škode blaga. Ker lastnik blaga ni zavaroval z zavarovanjem kargo, ne more zahtevati od zavarovalnice plačila odškodnine.

Na ta način ostane lastnik tovora praznih rok. Lastnik tovora ima pravico do odškodnine od prevoznika le takrat, če ta ali njegov šofer zakrivi dejanje, zaradi katerega pride do poškodbe ali izgube blaga v transportu, nikakor pa ne, če se blago poškoduje zaradi višje sile ali zaradi dejanja tretje osebe. Iz tega vidimo, da je potrebno poleg zavarovanja prevoznikove odgovornosti še zavarovanje kargo.

Pri naših zavarovalnicah lahko zavarujejo svojo odgovornost na podlagi tipskih pogodb le prevozniki tovornjakov.

Drugi prevozniki bi lahko sklenili tako zavarovanje s posebno pogodbo. Zavarovanje odgovornosti prevoznika obsega:

- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode v notranjem prevozu (širše pokritje);

- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode na pošiljkah v notranjem prevozu (ožje pokritje);
- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode na pošiljkah v notranjem prevozu (plačilo premije vnapij);
- zavarovanje odgovornosti avtobusnega podjetja za pošne vrednostne pošiljke;
- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode na vozilih, s katerimi zavarovanec prevaža v notranjem in mednarodnem prevozu;
- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode na pošiljkah v mednarodnem prevozu (širše pokritje);
- zavarovanje prevozniške odgovornosti v cestnem prometu za škode na pošiljkah v mednarodnem prevozu (ožje pokritje).

Splošni in posebni pogoji, ki so navedeni na zavarovalni polici za zavarovanje blaga

1. Splošni pogoji

Zavarovalnice zavarujejo pošiljke po splošnih pogojih zavarovanja blaga med prevozom, ki so natisnjeni ali priloženi k polici, po posebnih pogojih za zavarovanje blaga med prevozom za osnovne rizike, za vse rizike ali za točno določene rizike.

Če sklenitelj zavarovanja v 48 urah po prejemu police le-te ne vrne z zahtevkom za spremembo zaradi kakršnih koli nepravilnosti, velja, da soglaša z vsebino police. O škodi, ki bi lahko imela za posledico uveljavitev odškodninskega zahtevka po tej polici, mora zavarovanec takoj obvestiti zavarovalnico oziroma havarijskega komisarja ter zahtevati izstavitev havarijskega certifikata. Kadar ni vpisan havarijski komisar ali če je škoda ugotovljena pred prispetjem pošiljke v namembni kraj, mora zavarovanec ali njegov agent takoj obvestiti najbližjega havarijskega komisarja in zahtevati izstavitev havarijskega certifikata.

Zavarovalno kritje. Po določilih teh splošnih pogojev in določilih posebnih pogojev (klavzul), navedenih v zavarovalni polici, zavaruje zavarovalnica pošiljke med prevozom po kopnem, po notranjih vodah (rečni in jezerski prevozi), z letali, po pošti in v obalni plovbi RS. Z zavarovanjem so kriti tudi reševalni stroški, ki so smotrni zaradi preprečevanja ali zmanjševanja škode, ki je krita z zavarovanjem, kriti pa so tudi prispevki v generalno havarijo.

Omejitev zavarovalnega kritja. Zavarovalnica ne povrne tistega dela škode, ki nastane neodvisno od transportnih nevarnosti (običajni lom, kalo, razsipanje, iztek itd.), in to v tistem obsegu (odstotku), kot to predvidevajo predpisi oz. uzance. Če pa je pri zavarovanju dogovorjena franšiza, tedaj zavarovalnica upošteva le to franšizo, ne pa tudi odbitka iz predhodnega odstavka. Delna škoda na blagu, ki je padlo s kroa ladje in je bilo kas - neje dvignjeno iz vode, je krita brez odbitka (franšize). Zavarovalnica pa ne povrne škode in stroškov, ki so posledica:

- zlega namena ali grobe malomarnosti zavarovanca ali njegovih delavcev,
- skritih napak in naravnih lastnosti blaga,
- nepravilnega ali nezadostnega pakiranja, nepravilnega natovarjanja ali nezadostne zaščite blaga na prevoznem sredstvu,
- nepravilne ali nezadostne označbe blaga z ozirom na njegove spcifične lastnosti (opozorilne nalepke, vpis opozoril v prevozno listino ipd.),
- izbire neprimerne prevoznega sredstva,
- nevarnosti, povezanih s prevozom z odprtimi kopenskimi prevoznimi sredstvi,
- opustitve posebnih navodil prevozniku glede hitrosti in varnosti prevoza, kakršno zahtevajo posebne lastnosti blaga,
- nepravilne ali netočne deklaracije blaga,
- nepravočasne predaje blaga prevozniku,
- kršitve nacionalnih in mednarodnih predpisov o trgovanju,
- vojnih dogodkov, političnih dogodkov in stavk.

Zavarovalnega kritja ni, če zavarovanec ne sporoči zavarovalnici vseh njemu znanih okoliščin, ki bistveno vplivajo na ocenitev nevarnosti.

Če je blago v enem kosu takšne oblike in teže, da presega v javnem prometu splošne ali specialne dovoljene profile in teže, zavarovalnica ne krije škode, ki nastane kot neposredna posledica prekoračitve le-teh.

V primeru nastanka škode na predmetih, ki so sestavljeni iz več kosov, ki tvorijo celoto (servisi, kolekcije ipd.), izplača zavarovalnica škodo samo do višine sorazmernega dela zavarovalne vrednosti vsakega posameznega poškodovanega predmeta ali predmetov ne glede na posebno vrednost, ki jo tak predmet lahko ima kot del servisa, kolekcije ipd.

Trajanje zavarovanja. Zavarovanje se začne z neposrednim natovarjanjem blaga na prevozno sredstvo v kraju, navedenem v zavarovalni polici kot odpremni kraj, traja ves čas prevoza s prevoznimi sredstvi, navedenimi v zavarovalni polici, konča pa z razložitvijo neposredno s prevoznega sredstva v kraju, navedenem v zavarovalni polici kot na- membni kraj. Pri vseh vrstah prevoza je blago zavarovano v času običajnega vmesnega skladiščenja, vendar ne dlje kot 30 dni.

Zavarovalna prijava. Zavarovalnica zavaruje pošiljke na osnovi pravočasne zavarovančeve prijave (ponudbe), ki mora vsebovati vse podatke, ki so bistvenega pomena za oceno rizika in sklenitev zavarovanja. Če zavarovalnica v 48 urah po prejemu prijave ne odkloni zavarovanja, se šteje, da je zavarovanje sklenjeno.

Zavarovalna vrednost. Zavarovalnica zavaruje pošiljke za znesek, ki ga navede zavarovanec v zavarovalni prijavi (zavarovalna vrednost). V zavarovalno vrednost so lahko vključeni tudi dejanski prevozni, carinski in zavarovalni stroški ter največ 10 % pričakovanega dobička, kar mora zavarovanec v prijavi posamično navesti. Ti stroški so lahko vključeni v zavarovalno vrednost, lahko tudi na ta način, da zavarovanec v zavarovalni prijavi posebej navede, da povečuje zavarovalno vrednost blaga za največ 10%, če ob sklenitvi zavarovanja ni dogovorjen višji odstotek. Zavarovalna vrednost hkrati predstavlja zgornjo mejo zavarovalnega kritja.

Premija. Zavarovanec je dolžan plačati zavarovalno premijo ob sklenitvi zavarovanja, če ni dogovorjeno drugače.

Zavarovančeve dolžnosti ob škodnem primeru. Če nastane škodni primer, mora zavarovanec ali njegov pooblaščenec skupaj s prevoznikom takoj z zapisnikom ugotoviti vzrok in obseg škode, pri pomorskem prevozu pa mora vložiti tudi pravočasen protest ladjarju. Zavarovanec mora ukreniti vse potrebno za reševanje in preprečevanje nadaljnje škode na zavarovalni pošiljki.

Zagotovitev odškodninske pravice proti tretjim osebam. Zavarovanec mora storiti vse, da si zagotovi odškodninske pravice proti tretji osebi. Če zavarovanec tega ne stori in zavarovalnica zaradi tega dokazano utрпи škodo, lahko zavarovanec izgubi pravico do odškodnine. Zavarovanec mora s cesijo prenesti svoje odškodninske pravice proti tretjim osebam na zavarovalnico potem, ko le-ta izplača odškodnino ali prizna svojo obveznost izplačila odškodnine.

Dokumentiranje odškodninskega zahtevka. Predlagatelj odškodninskega zahtevka mora zavarovalnici dokazati, da je upravičen do odškodnine iz sklenjenega zavarovanja (zavarovalni interes) in da je škoda nastala: na zavarovalni relaciji, med trajanjem zavarovanja, kot posledica ene izmed zavarovalnih nevarnosti (rizikov) v zapisani višini in obsegu. Odškodninskemu zahtevku mora priložiti naslednje dokumente:

- originalno zavarovalno polico,
- originalne prevozne dokumente,
- protest ladjarjev in kontradiktorni zapisnik o škodi, havarijski certifikat,
- po potrebi še zapisnik sodnega izvedenca, zapisnik sanitarnih, tržnih in veterinarskih organov ipd.,
- dokazila o vrednosti pošiljke in o višini zavarovalnih stroškov,
- dokazilo o višini nastale škode in stroškov.

Višina odškodnine. Ob škodi ugotavlja zavarovalnica dejansko vrednost blaga (fakturna vrednost, če te ni, tržna vrednost na dan in v kraju odpreme blaga). Če pri tem zavarovalnica ugotovi, da je dejanska vrednost večja od vrednosti, ki jo je zavarovanec prijavil v zavarovanje, tedaj plača zavarovalnica škodo v ustreznem razmerju (podzavarovanje).

Enako načelo velja tudi za stroške, ki jih je zavarovanec prijavil v zavarovanje (prevozni, carinski zavarovalni stroški ipd.). Odškodnina pa v nobenem primeru ne more presežati zavarovalne vrednosti razen za stroške reševanja, stroške izvedencev in havarijskih komisarjev ter prispevke v generalno havarijo. Če se zavarovanec in zavarovalnica ne zedinita o ugotovitvi in ocenitvi škode, se to prepusti izvedencu.

Izplačilo odškodnine. Zavarovalnica mora izplačati odškodnino v 30 dneh od dneva, ko je prejela vse dokumente, ki jih potrebuje za likvidacijo škodnega primera, in je priznala svojo obveznost izplačila odškodnine.

Ostala določila. Zavarovalnica ni dolžna prevzeti poškodovanih ali uničenih stvari. Za-varovančeva pravica do odškodnine na podlagi zavarovalne pogodbe zastara v rokih, kot to določajo splošni predpisi.

2. Posebni pogoji

K polici priključeni posebni pogoji (klavzule) imajo prednost pred splošnimi pogoji; v samo polico vpisani pogoji pa imajo prednost pred priključenimi klavzulami in splošnimi pogoji, če so si vsebinsko različni.

Posebni pogoji za zavarovanje blaga med prevozom za osnovne rizike. Po teh posebnih pogojih so krite poškodbe ali izguba blaga, nastale kot posledica:

- višje sile, elementarne nesreče, neurja, požara in eksplozije,
- prometne nesreče prevoznega sredstva ali pomorske nezgode,
- neizročitve, tatvine dela pošiljke ali cele pošiljke pri kopenskih prevozi, vlomne tatvine blaga v ladijskih skladiščih ter neizročitve in tatvine celih tovorkov pri prevozi blaga na krovu ladje,
- dejanja generalne havarije,
- odplavljanja celih tovorkov s krova ladje,
- izgube celih tovorkov pri natovarjanju, pretovarjanju in raztovarjanju pošilk v prevozi na obalni plovbi in notranjih vodah Slovenije.

Posebni pogoji za zavarovanje blaga med prevozom proti vsem rizikom. Po teh pogojih krije zavarovalnica vse rizike izgube ali poškodbe zavarovanega predmeta, vendar v nobenem primeru niso kriti izguba, poškodba ali stroški, ki bi nastali neposredno zaradi okvare in naravnih lastnosti blaga (ki so lahko predmet zavarovanja specialnih rizikov po posebnih pogojih), zaradi zakasnitve potovanja, skritih napak predmeta ali običajne izgube na blagu med prevozi. Morebitno škodo plača zavarovalnica brez odbitka (franšize).

Klavzula o nadomestitvi. V primeru delne izgube ali delne škode na delu ali delih zavarovanega stroja, ki je nastala zaradi enega izmed zavarovalnih rizikov, odškodnina ne more presegati zneska stroškov nadomestitve ali popravila tega dela ali delov, vključno s stroški dodatnega prevoza in montaže, vendar pa zavarovalnica ne povrne stroškov carine, če niso bili posebej zavarovani. V nobenem primeru pa odškodnina ne more preseči zavarovane vrednosti celega stroja.

Klavzula pri nadomestitvi pri rabljenih strojih. V primeru nastale škode povrne zavarovalnica denar v razmerju med zavarovano vrednostjo in vrednostjo zavarovanega stroja, ko je bil nov.

17. LITERATURA

- Pavlin Matjaž: Kakšne so razlike, Interno gradivo Slovenica, 2001
- Zapiski predavanj – mag. Milan Jelenc
- Dr. Ratko Zelenika: Mednarodna špedicija, Ekonomski Fakulteti, Rijeka 1996
- Dr. Ratko Zelenika: Špeditorsko pravo, Ekonomski Fakulteti, Rijeka 1993
- Žvikart, B.: Mednarodna špedicija, Maribor, 2001,
- Rudman, B.: Incoterms 2000, Ljubljana, 2001,
- Košir F.: Carinski postopek, Ljubljana 1996,
- Gajić Jovan: mednarodna blagovna menjava, interna literatura
- Jakomin L.: Kaj moram vedeti o cestnem prometu – priročnik, Portorož, 1996,
- Zelenika R.: Strokovne org. za mednarodno špedicijo, Rijeka, 1980,
- Pavliha M.: Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu, Ljubljana, 2004.