

Tájékoztató a szállítással kapcsolatos biztosításokról

A MABISZ Tájékoztató nem mintaszabályzat, csak segítséget ad biztosítási fogalmak értelmezéséhez. Jelen tájékoztató általánosan foglalkozik a szállítással kapcsolatos biztosításokkal, az egyes biztosítók biztosítási feltételei a jogszabály által meghatározott körben eltérhetnek. Bármely konkrét kérdésben teljes eligazítást csak az adott biztosítónál érvényesen megkötött vagy javasolt szerződés feltételeinek ismerete nyújt.

Lezárva: 2017. 04. 13.

Előszó

Tisztelt Ügyfelünk! Tisztelt Leendő Ügyfelünk!

A **szállítványozás** az árutovábbítás folyamatának megszervezése, melynek célja, hogy a küldemény a lehető legbiztonságosabban és megfelelő időben jusson el a rendeltetési helyére.

A szállítványozási folyamat olykor hosszú, többlépcsős, az áru mindenképpen helyváltoztatáson esik át a fuvarozás során. A folyamatban sok „szereplő” is részt vehet, így például a szállítványozók, fuvarozók, kikötők, raktárak, biztosítók, stb. Az árut esetenként többször is átrakják, különböző raktárakban tárolják. Mindez előidézheti az áru sérülését és akár elveszését is. A folyamatra az is jellemző, hogy az áru tulajdonosa nem kísérheti végig az árut az útján. A szállítványozás során felmerülő különböző kockázatok jelentős része biztosítással fedezhető.

A Polgári Törvénykönyv (Ptk.) meghatározza a **biztosítás** fogalmát. „A biztosítási szerződés alapján a biztosító köteles a szerződésben meghatározott kockázatokra fedezetet nyújtani, és a kockázatviselés kezdetét követően bekövetkező biztosítási esemény bekövetkezése esetén a szerződésben meghatározott szolgáltatást teljesíteni; a biztosítóval szerződő fél díj fizetésére köteles.”

De vajon ismerjük-e pontosan a témához tartozó alapfogalmakat, mint például a szállítványbiztosítás, a felelősségbiztosítás, önrészesedés, kártérítési limit, mentesülések és kizárások, fedezetigazolás? Hogyan lehet biztosítást kötni? Milyen típusú biztosítást kössön az ügyfél? Mi a teendő kár esetén? Melyek a fedezetigazolás tartalmi elemei? Melyek a biztosított kötelezettségei?

A szállítvány védelme az áru tulajdonosának, a szállítványozónak, a fuvarozónak egyaránt érdeke. A szállítványozási folyamat során bekövetkezett károk megtérítésére, a szerződéssel vagy szerződésen kívül esetlegesen okozott károkért felelős fuvarozó, szállítványozó kártérítési kötelezettségének átvállalására szolgál a biztosítási védelem a szállítványbiztosítás vagy/és felelősségbiztosítás keretében.

Fontos kérdés annak tisztázása, hogy mi a szállítványbiztosítás és a felelősségbiztosítás fogalma, melyik, milyen kockázatokra nyújt fedezetet?

A **szállítványbiztosítás** a vagyonbiztosítás egyik formája. Ebben az esetben a biztosító arra vállal kötelezettséget, hogy kártérítést fizet a biztosított részére a fuvarozási folyamattal együtt járó véletlen, váratlan veszélyek, baleset által a biztosított vagyontárgyban (áruban) okozott károkért a szerződési feltételek alapján. A szállítványbiztosítás a szállított áru biztosítására szolgál. A nemzetközi szállítványbiztosítást a Magyarország határait átlépő szállítványokra kötik, a belföldi szállítványbiztosítás az ország határain belüli árutovábbítási folyamathoz kapcsolódik. Mindkét esetben a szerződő fél olyan vállalkozás (pl. az áru tulajdonosa), amely az áru állagának megóvásában érdekelt.

Beszélhetünk továbbá **szállítványozói és fuvarozói felelősségbiztosításról** is. A Ptk. szerint „A felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított módon és mértékben mentesítse őt olyan kár megtérülése alól, amelyért jogszabály szerint felelős.” A fuvarozói felelősségbiztosításnál a szerződő/biztosított a fuvarozó, a szállítványozói felelősségbiztosításnál a szállítványozó. A biztosító ezeknél a felelősségbiztosításoknál a fuvarozó, szállítványozó felelősségét vállalja át. A biztosítási szerződés alapján a biztosító a fuvarozó, szállítványozó helyett teljesíti a kártérítési kötelezettséget a szerződéses partnernek, ill. 3. félnek

szerződésen kívül az okozott, véletlenszerűen bekövetkező kárért, mint például az áru fuvarozás közbeni megrongálódása.

A nemzetközi közúti áru fuvarozási felelősségbiztosítás az un. **CMR** biztosítás, amelynek során a fuvarozói kártérítési kötelezettség a Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről Szóló Egyezmény alapján áll fenn.

Ez a tájékoztató a szállítással kapcsolatos biztosításokról szól, a legfontosabb tudnivalókat tartalmazza.

Mielőtt aláírja a biztosítási szerződést, tekintse át az abban szereplő feltételeket, a biztosított és a biztosító jogait, kötelezettségeit.

A MABISZ kiemelten fontos feladatának tekinti az ügyfelek, leendő ügyfelek korrekt tájékoztatását. Reméljük a tájékoztatóban szereplő ismeretek segítségével lesznek szállítmánybiztosítási ügyeinek kezelésében. Ha további kérdése van biztosításával kapcsolatban kérjük, keresse fel biztosítóját.

I. A fuvarozási tevékenység felelősségi, jogi kérdései – avagy meddig terjed a fuvarozó felelőssége?

a./ Belföldön végzett fuvarozási tevékenység esetén

A fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó arra vállal kötelezettséget, hogy a küldeményt rendeltetési helyére továbbítja, és a címzettnek kiszolgáltatja.

Míg a nemzetközi fuvarozás körében teljesen általános gyakorlat az áru fuvarozói felelősségbiztosítás meglétének igazolását megkövetelni, a belföldi áruszállítás körében ez még nem általános. Ebből adódóan a belföldi fuvarozást végzők nem elhanyagolható része felelősségbiztosítási szerződés nélkül végzi tevékenységét. Holott a belföldi fuvarozásban résztvevők felelőssége adott esetben még tágabb körű is a megbízóval szemben annál, mint amit a nemzetközi áru fuvarozásban vállalniuk kellene.

A fuvarozási szerződést a jelenlegi (2014. március 15-étől hatályos) és a korábbi Polgári Törvénykönyv (Ptk.) is külön fejezetben tárgyalja.

A korábbi Ptk. (1959. évi IV. tv.) - igaz tágan, de mégis - meghatározta azt a kört, amelyért a fuvarozó felelősséggel tartozik. Amellett, hogy kimondta, hogy a fuvarozó felelős azért a kárért, amely a küldemény átvételétől a kiszolgáltatásig terjedő idő alatt a küldemény teljes vagy részleges elveszéséből, megsemmisüléséből vagy megsérüléséből keletkezett, egyúttal kimentési lehetőséget is biztosított a fuvarozó számára. Például abban az esetben, ha a kárt a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan esemény okozta, vagy a kár a küldemény belső tulajdonságára volt visszavezethető.

A hatályos Ptk. (2013. évi V. tv.) a fuvarozó felelősségét tárgyaló rendelkezései között nincs a felelősség körét meghatározó fentihez hasonló rendelkezés. Ezek a rendelkezések ugyanis egy külön jogszabályban, a későbbiekben bemutatandó 120/2016. (VI.7.) Kormányrendeletben kerültek meghatározásra. Az új Ptk. kifejezetten tiltja (semmisnek nyilvánítja) minden, a fuvarozó felelősségét kizáró, vagy korlátozó kikötés alkalmazását (még akkor is, ha az a fuvarozó által súlyos gondatlansággal okozott károkra vonatkozik).

A Ptk. emellett meghatározza azt is, hogy a fuvarozó mikortól felel a rábízott küldeményért. A törvény rendelkezése szerint a fuvarozó a fuvarlevél aláírásával igazolja, hogy a küldemény és csomagolása az átvételkor külsőleg jó állapotban volt.

Ennek feltétele, hogy a fuvarlevél legalább az alábbi adatokat tartalmazza:

- a küldemény átvételének helyét és idejét,
- a feladó, a címzett és a fuvarozó nevét és címét,
- a kiszolgáltatás helyét,
- a küldemény megnevezését, csomagolási módját, veszélyességének megjelölését.

Fuvarozó a saját felelősségét csak a fuvarlevélbe tett fenntartással korlátozhatja. Ha ez elmarad, akkor gyakorlatilag az áru jó állapotban történt átvételét elismerte (és ezzel nyilván a későbbiekben sem hivatkozhat arra, hogy az árut sérülten, illetve sérült csomagolásban vette át).

Ahogy fentebb említettük, 2016 július 1-jei hatálybalépéssel a Ptk. mellett külön kormányrendelet is szabályozza a közúti áruszállításra vonatkozó szerződéseket. (Ez a közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 120/2016. (VI.7.) Kormányrendelet.)

A kormányrendelet részletesen szabályozza többek között:

- fuvarozási szerződés tartalmát,
- az árukísérő okmányokat,
- az áru átvételét, kiszolgáltatását,
- a rakodást,
- az állásidőt,
- a különleges feltételekkel fuvarozható árukra vonatkozó szabályokat,
- több fuvarozó közreműködését.

A kormányrendelet 14-20. §-ai – kiegészítve a Ptk. rendelkezéseit – részletesen meghatározzák a fuvarozó felelősségét is.

A rendelet szerint a fuvarozó felel:

- a tehergépjármű késedelmes kiállításáért,
- az áru késedelmes kiszolgáltatásáért,
- a fuvarozásra átvett áruban az átvétel és kiszolgáltatás közti időben keletkezett kárért, teljes vagy részleges elveszéséért, sérüléséért.

A kormányrendelet 15. §-a részletesen meghatározza azokat az okokat, amelyek esetén a fuvarozó mentesülhet a kártérítés alól. Általános rendelkezésként a fuvarozó mentesül a felelősség alól, amennyiben az elveszést, megsérülést, vagy késedelmet a rendelkezésre jogosult felróható magatartása, utasítása, az áru sajátos hibája, vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem látott előre és nem is kellett előre látnia.

Ezen túlmenően mentesül a fuvarozó a felelősség alól, ha a kár „különleges veszélyből” ered. A kormányrendelet ezeknek az eseteknek a körét is tételesen meghatározza. Ilyen például a nyitott, ponyvával nem fedett járművek használata, ha abban kifejezetten megállapodtak a felek, az áru sajátos természete, vagy állapota, a csomagos hiánya, hiányossága, vagy például az árudarabok nem megfelelő megjelölése, számozása.

A kormányrendelet a fuvarozó kártérítési kötelezettségét is maximálja. E tekintetben visszahivatkozik a következő fejezetben részletesen ismertetendő ún. CMR egyezmény (Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló genfi egyezmény) korlátozására. Vagyis a kártérítés felső határa a belföldi árutovábbítás esetén is az egyezmény 23. cikkében írt mérték (a hiányzó bruttó súly minden kilogrammjá után 8,33 SDR), kivéve azokat az eseteket, amelyeket az egyezmény 23. cikke említ.

Ahogy a fentiekben említettük a belföldön végzett fuvarozásra a nemzetközi árufuvarozásra kötött felelősségbiztosítási szerződések (CMR szerződések) nem nyújtanak fedezetet, a belföldi fuvarozás során okozott károkra Belföldi Közúti Árutovábbítási Felelősségbiztosítási Szerződés (BÁF) köthető.

b./ Nemzetközi viszonylatban végzett fuvarozási tevékenység esetén

A fuvarozó nemzetközi áruszállításban fennálló felelőssége részben hasonló ahhoz, amelyet a belföldi áruszállításban vállalnia kell. Ennek háttérszabályait is alapvetően a Ptk. határozza meg, amelyeket a belföldi áruszállítás kapcsán az előző részben ismertettünk. Azonban a nemzetközi áruszállítás során

fennálló felelősségre külön jogszabályi előírások is érvényesek, amelyek a belföldi áruszállításnál bővebb felelősségvállalást eredményeznek a fuvarozó számára.

A külön jogszabályi előírás alapja a „Nemzetközi Árufuvarozási Szerződésről” szóló Genfben, 1956-ban kötött egyezmény (CMR egyezmény), amelyhez Magyarország 1970-ban csatlakozott. (Az Egyezmény rendelkezéseit az 1971. évi 3. törvényerejű rendelettel hirdették ki Magyarországon, azóta része a CMR egyezmény (továbbiakban: Egyezmény) a magyar jogyagnak.) Az Egyezmény létrehozásának egyik célja kifejezetten az volt, hogy a fuvarozó felelősségét egységesen szabályozza, és a fuvarozók felelőssége ne legyen különböző az egyes országok szabályai szerint. Az eltérő jogrendszerek és szabályok miatti eltérő felelősség a megbízók számára átláthatatlan helyzetet eredményezne, és nyilvánvalóan megbénítaná a nemzetközi áruforgalmat.

Az Egyezmény főszabálya az, hogy a fuvarozó felelősséget kell, hogy vállaljon az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsemmisülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be.

Az Egyezmény meghatározza azokat az eseteket is, amikor a fuvarozó mentesülhet a felelősség alól. Így nem kell kártérítést fizetnie a fuvarozónak, ha az elveszést, a megsérülést vagy a késedelmet

- a rendelkezésre jogosult vétkessége,
- a rendelkezésre jogosultnak a fuvarozó vétkességére vissza nem vezethető utasítása,
- az áru sajátos hibája,
- vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el.

Ugyancsak a fuvarozó mentesülését eredményezi, ha az elveszés, vagy megsemmisülés az alábbi „különleges veszélyből” ered:

- nyitott és ponyvával nem fedett járművek használata, ha azok használatában kifejezetten megállapodtak és ezt a fuvarlevélbe bejegyezték,
- a csomagolás hiánya vagy hiányossága, olyan áruk esetében, amelyek csomagolatlan, vagy nem megfelelően csomagolt állapotban természetüknél fogva elveszésnek vagy megsérülésnek vannak kitéve,
- az áru kezelése, felrakása, elhelyezése vagy lerakása, ha azt a feladó vagy a címzett, illetve a feladó, vagy a címzett nevében eljáró személyek végezték,
- bizonyos áruk természete, melynél fogva azok részleges vagy teljes elveszésnek vagy megsérülésnek vannak kitéve, különösképpen törés, rozsdás, önmagában bekövetkező belső romlás, beszáradás, csorgás, rendes apadás vagy férges, illetve rágcsálók kártevése következtében,
- az árudarabok elégtelen vagy nem megfelelő megjelölése, illetve számozása,
- élőállatok fuvarozása.

Az Egyezmény szerint viszont a felelősséget kizáró, illetve korlátozó rendelkezésekre nem hivatkozhat a fuvarozó akkor, ha a kárt az ő szándékossága, vagy súlyos gondatlansága okozta.

Elveszettnek kell az árut tekinteni, ha a megállapodás szerinti határidőt követő 30 napon belül, vagy az átvételtől számított 60 napon belül nem szolgáltatják ki.

Az Egyezmény azt is rögzíti, hogy milyen mértékig kell helyt állnia a fuvarozónak a keletkezett kárért. Ebben a vonatkozásban az alap az az érték, amellyel az áru a felvétel helyén és időpontjában rendelkezett.

Az Egyezmény azonban felállít egy komoly korlátozást is, amely nem teszi úgymond korlátlaná a fuvarozó felelősségét, függetlenül attól, hogy milyen fajtájú és milyen értékű árut szállít. Az egyezmény szerint ugyanis a kártérítés összege nem lehet több mint a hiányzó vagy sérült áru bruttó súlyának minden kilogrammjára után 8,33 SDR. (Az SDR nemzetközi áruforgalomban használt elszámoló egység, értéke kb. 1,176 EUR) Ezt a korlátozást nem túl szabatosan „súlykorlátként” is

emlegetik a fuvarozásban érintettek, és általános érvényű, úgymond generális szabályként használják a piaci szereplők.

A fentiekben ismertetett felelősségi szabályok nem érvényesek azokra a „nemzetközi áru fuvarozásokra”, ahol a fuvarozó saját országán kívül olyan szállítást végez, amely esetében az áru átvételének és kiszolgáltatásának helye ugyanazon országban van. Ezek a szállítások ugyanis nem tartoznak a CMR egyezmény hatálya alá, ezekre speciális rendelkezések érvényesek, amelyekről a következő részben lesz szó.

A magyar biztosítók által kínált nemzetközi közúti áru fuvarozói felelősségbiztosítások átveszik a CMR egyezmény rendelkezéseit, a szerződések szabályai az Egyezményre épülnek, így aki ilyen felelősségbiztosítási szerződést köt, biztos lehet abban, hogy a CMR egyezmény által megkövetelt eseményekre vonatkozó fedezettel fog rendelkezni a nemzetközi áruszállítás során.

c./ Kabotázs fuvarfeladat esetén

A kabotázs fogalma a francia cabotage szóból ered, és szállítási vagy fuvarozási tevékenységet jelöl egy adott ország területének két pontja között, amelyet az adott országban nem honos gazdasági szereplők végeznek.

Eredetileg hajózási kifejezés volt, és mint ilyen a tengeri államok saját kikötői közötti, illetve a nemzetközi folyamok egy államhoz tartozó szakaszán zajló forgalomra vonatkozott. A kabotázs megnevezést ezen kívül már régóta használják a szárazföldi és egy ideje a légiforgalomra is.

Az úgynevezett kabotázusra, azaz egy tagállamon belül egy másik tagállamban honos fuvarozó által végzett szállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabályokat az 1993. október 25-i 3118/93/EGK tanácsi rendelet rögzítette. A gyakorlatban, másik tagállamban honos fuvarozók szolgáltatásáról van szó, akik egy nemzetközi út során a fogadó államban tartózkodván ahelyett, hogy üresen térnének haza, a határ elérése előtt fuvarozást végeznek az adott államban. A 3118/93/EGK rendelet lehetővé teszi, hogy a valamely tagállam által kibocsátott közösségi engedéllyel rendelkező vállalkozások más tagállamokon belül közúti áru fuvarozási szolgáltatást nyújtsanak, azzal a feltétellel, hogy a szolgáltatás időszakos jellegű.

Miután a Bizottság egy értelmező közlemény révén (2005. január 26.) megkísérelte pontosítani a kabotázs ideiglenes jellegét, a 2009. október 21-i 1072/2009/EK rendelet (8. cikk (2) bekezdése) elhagyta az általános kabotázs fogalmát, és bevezette az egymást követő kabotázsműveletek korlátozóbb formuláját (amely szerint legfeljebb három kabotázsműveletet lehet végrehajtani a fogadó országba irányuló nemzetközi fuvarozást követő hét napban). A kabotázusra vonatkozó rendelkezések 2010. május 14-étől alkalmazandók.

A kabotázs korlátozása 2009. május 1-jével szűnt meg. Ettől az időponttól kezdve a hazai fuvarozó vállalkozások bizonyos feltételek mellett végezhetnek kabotázs tevékenységet egy másik tagállam területén, és ezzel egyidejűleg az Európai Unió más tagállamában honos vállalkozások is végezhetnek belső fuvarozást hazánk területén. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a hatályos uniós szabályok szerint 2009. május 1-jétől a magyar fuvarozók a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatásai feltételeinek meghatározásáról szóló 3118/93/EGK számú tanácsi rendeletben foglaltak, valamint a tagállamokban hatályban lévő jogszabályok szerint végezhetnek kabotázs tevékenységet az Európai Unió bármely tagállamában, ideiglenes jelleggel. Sok problémát okozott és okoz jelenleg is a rendelettel kapcsolatban, hogy a tagállamok eltérően értelmezik az „ideiglenes jelleg” fogalmát, ugyanakkor számtalan példát találunk arra is, hogy a tagállamok saját belső szabályrendszerükben igyekeznek – különböző eszközökkel – korlátot szabni a külhonos vállalkozások piacszerzésének.

Az Európai Bizottság dolgozik a közúti fuvarozás szabályozásának – ezen belül többek között a kabotázs szabályozásának – pontosításán és felülvizsgálatán, melynek kapcsán az általános törekvés az, hogy a kabotázs műveletek tekintetében két fontos momentum valósuljon meg:

- kabotázs művelet csak nemzetközi fuvarfeladat teljesítésével összefüggésben legyen végezhető,
- 7 naptári napon belül 3 kabotázs fuvar elvégzésére legyen lehetőség.

Egységes Európai Unió szabályrendszer kialakításáig és hatályba lépéséig azok a hazai vállalkozások, akik az Európai Unió valamely tagállamában kabotázs fuvarozást kívánnak végezni, kénytelenek alkalmazkodni az adott tagállam saját előírásaihoz. Az egyes tagállamokra vonatkozó speciális kabotázs előírások a teljesség igénye nélkül az alábbiak:

Ausztriában a kabotázs tevékenységet az osztrák áru fuvarozási törvény 7.cikk, 2. bekezdés (2) FLG 593/1995 szabályozza (módosítva 153/2006, FLG II 132/2007). A tevékenység ún. „kontroll lap” alapján végezhető, melyet az osztrák Közlekedési, Innovációs és Technológiai Minisztérium ad ki. A kontroll lapokat évi 60 napra adják ki, úgy, hogy a kabotázs tevékenység ezen belül csak 30 napra engedélyezett. Egy vállalkozás egy adott 60 napos időszakra korlátlan (járművei szerinti) számban igényelhet kontroll lapokat. Az engedélyes tehergépjárműnek egy naptári hónapban egyszer el kell hagyni Ausztria területét. A kontroll lap kizárólag Közösségi Engedéllyel együtt érvényes, és az érvényességi időszakon belül kizárólag az engedélyes vállalkozás használhatja fel. A kontroll lap ára 15,30 EUR.

Belgium 2009. augusztus 19-i hatálybalépéssel királyi rendeletben szabályozta a kabotázs végzését. A rendelet az EK szerződés 306. cikkére tekintettel nem vonatkozik a holland és a luxemburgi honos fuvarozókra. A rendelet szerint közvetlenül nemzetközi fuvarfeladathoz kapcsolódó lerakodást követően 7 naptári napon belül 3 alkalommal végezhető kabotázs szállítás. Hollandiában és Luxemburgban a kabotázs tevékenység szabadon végezhető.

Egyelőre Szlovákiában sincs belső szabályozás, a tevékenység a 3118/93/EGK rendelet, és a Bizottság értelmező közleményében foglaltaknak megfelelően végezhető. Csehországban az 513/1991. számú cseh áru fuvarozási törvény szerint kabotázs tevékenység Közösségi engedély birtokában, Európai Unió képesítésű járművezetővel (nem Európai Unió járművezető esetén EEC 881/92. szabály szerinti képesítési igazolás), nemzetközi fuvarfeladat elvégzését közvetlenül követően, ideiglenes jelleggel (mennyiségi és időbeli korlátozás nélkül) végezhető.

Finnországban a kabotázs tevékenység a 3118/93/EGK rendelet, és a Bizottság értelmező közleményében foglaltaknak megfelelően, a módosított jogszabály, az Act on commercial transports on road 21.7.2006/693. alapján végezhető. A módosítás szerint egy 7 napos időszak alatt 3 kabotázs műveletet lehet végezni, ha a fuvarfeladat közvetlenül kapcsolódik egy Finnországba irányuló nemzetközi fuvarfeladathoz, ideiglenes jellegű, és a belépést a határvámhivatal, kompjegy vagy más hiteles dokumentum igazolja. Lényeges szempont, hogy Finnországban minden egyes lerakást egy önálló fuvarfeladatnak tekintenek, tehát aki egy járművel egy időpontban három lerakós fuvar teljesít, az mindhárom, 7 napra szóló kabotázs-műveletét kimerítette.

Bár előreláthatólag Franciaország is alkalmazni fogja az egységes Európai Unió szabályozás alapelveit, jelenleg francia területen legfeljebb egymást követő 30 napon keresztül végezhető kabotázs tevékenység, ezt követően a járműnek el kell hagynia az ország területét. 12 hónapra vetítve azonban a tevékenység időtartama nem haladhatja meg a 45 napot.

Lengyelországban nincs belső szabályozás, a tevékenység a 3118/93/EGK rendelet szerint – a fuvarozó honossága szerinti tagállam közlekedési hatósága által kiadott kabotázs-engedély birtokában – végezhető.

Németországban kabotázs tevékenység Közösségi Engedély birtokában, nemzetközi fuvarfeladathoz kapcsolódóan az első teljes vagy részleges lerakodást követő 7 napos időszak alatt 3 alkalommal végezhető, ugyanazon tehergépjárművel. Az ellenőrzések érdekében a járművön kell tartani – és ellenőrzéskor be kell mutatni – a Közösségi Engedélyt, illetve a fuvarlevelet. A kabotázs tevékenységre vonatkozó jogszabály: BAG. [Bundesgesetzblatt Jahrgang 2008. Teil I. Nr. 17, ausgegeben zu Bonn, am 13 mai 2008. Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr].

Olaszországban az érvényes belső szabályozás szerint az adott nemzetközi fuvarfeladat teljesítését követő 7 napon belül 2 kabotázs művelet engedélyezett. A második kabotázs művelet lerakásának legkésőbb a nemzetközi fuvarfeladat befejezését követő hetedik napon meg kell történnie.

Portugáliában a 2009. június 5-én hatályba lépett új szabályozás szerint kabotázs tevékenység csak nemzetközi fuvarfeladathoz kapcsolódóan végezhető, ugyanazon gépjárművel az ország területén belüli lerakodást követő 7 napon belül maximum 3 alkalommal. Ha a jármű nemzetközi fuvarfeladat teljesítése során Portugália területén kívül rakodik le, úgy az ország határán történő belépést követő 3 napon belül – de így is a lerakodástól számított 7 napon belül – egyetlen kabotázs fuvar végezhető.

A spanyol szabályozás már az Európai Unió által tervezett egységes előírások irányelvei szerint szabályozza a kabotázs tevékenységet. (FOM/2181/2008. számú rendelet) Az előírások szerint nemzetközi fuvarfeladathoz kapcsolódóan a lerakást követő 7 napon belül 3 kabotázs művelet, illetve üresen történő belépést követő 3 napon belül 1 kabotázs művelet engedélyezett. Ez utóbbi esetben a kabotázs művelet akkor engedélyezett, ha más Európai Uniós tagállamba történő nemzetközi fuvarfeladat teljesítését (lerakodást) követő 7 napon belül a szállítójármű belépett Spanyolország területére. Az előírások szerint tehát a kabotázs tevékenység alapfeltétele a szállítójármű Spanyolország területén történő tartózkodásának ideiglenes jellege.

Svédországban kabotázs tevékenység csak közvetlen svédországi export és/vagy importtevékenység után végezhető, az üres járművel be és kilépők nem végezhetnek kabotázs tevékenységet. A kabotázs kizárólag alkalmi (eseti) lehet, tiltott ugyanazon ügyfél (címzett) részére az ismétlődő, vagy rendszeres kabotázs fuvar. Kabotázs fuvarozást kizárólag közösségi engedély birtokában lehet végezni, mértéke egy 30 napos perióduson belül nem haladhatja meg a 10 napot. A szabályok az egységes Európai Uniós szabályozás bevezetését követően változhatnak.

Szlovéniában kabotázs-tevékenység abban az esetben végezhető, ha a fuvarfeladat speciális körülményeiből, vagy nagyságrendjéből adódóan a szállítás szlovén fuvar kapacitással önmagában nem megoldható. A kabotázs fuvarozásra vonatkozó engedélyt a fuvarozó honossága szerinti állam közlekedési hatóságától kell igényelni.

A fuvarozó tehát a közös háttérrendelet, valamint az országonként eltérő jogszabályok betartása mellett a fuvarokmányokra, valamint azok pontos tartalmára, az országokba történő be- és kilépési határidőkre, valamint a fuvarfeladatok számára és gyakoriságára köteles figyelni. Ezek szerint az ellenőrzések érdekében a járművön kell tartani – és ellenőrzéskor be kell mutatni – a Közösségi Engedélyt, illetve a fuvarlevelet, vagy egyéb olyan okmányt, melyből a nemzetközi fuvarfeladat, vagy a kabotázs műveletek tekintetében az alábbi adatok pontosan megállapíthatók:

- a feladó, és a fuvarozó megnevezése, címe és aláírása,
- a címzett megnevezése, címe, továbbá az áru kiszolgáltatásának dátuma és ezzel összefüggésben a címzett aláírása is,
- az áru felvételének helye és ideje, valamint a rendeltetés helye, bruttó súlya vagy egyéb mértékegysége,
- az áru és a csomagolás leírása, (veszélyes áru esetén az általánosan elismert, jelzés) valamint a darabszám, a különleges jelzések és sorszámok,
- a gépes jármű és a pótkocsi rendszáma.

II. Milyen szempontok alapján kössünk fuvarozói felelősségbiztosítást?

A fuvarozókat felelősség terheli, hogy a megbízó által rájuk bízott árut épségben leszállítsák. Ugyanakkor szállítás során előfordulhat, hogy a rakomány megsérül. A fuvarozói felelősségbiztosítás védelmet nyújt a véletlenül, váratlanul bekövetkezett károk anyagi következményeinek enyhítésére, melyek az áru fuvarozói tevékenység teljesítése során következtek be. Mint minden felelősségbiztosítás esetén, a fuvarozói felelősség biztosításnál is a biztosító a biztosított (ebben az esetben a fuvarozó) által okozott károkat téríti meg. A biztosító azt vállalja, hogy a szerződési feltételek szerint a fuvarozó helyett teljesíti azt a kártérítési kötelezettséget, amely a fuvarozói minőségben terheli a biztosítottat és a jogszabályok alapján a fuvarozott áruban keletkezett sérülés vagy elvesztés miatt a megbízóval szemben fennáll.

A fuvarozói felelősségbiztosítás megkötésénél az alábbi szempontokat érdemes figyelembe venni:

- Meg kell határozni, hogy mely tevékenységre igényelünk fedezetet, ebben az esetben ez a fuvarozói tevékenység.

- Meg kell határozni, hogy milyen típusú felelősségbiztosítási fedezetet igényelünk, lehet CMR nemzetközi közúti áru fuvarozói felelősségbiztosítás vagy BÁF belföldi közúti áru fuvarozói felelősségbiztosítás.
- Ellenőrizni kell, hogy a biztosítás kiterjed-e a fuvarozó alvállalkozóira, vagy egyéb közreműködőkre. Ha a fuvarozónak vannak alvállalkozói vagy más közreműködők, és a biztosítás nem terjed ki rájuk, akkor a fedezet kiterjesztését kell kérni a biztosítótól.
- Meg kell határozni a kártérítési limiteket biztosítási eseményenként és biztosítási időszakonként. A biztosító a kártérítési limitig téríti meg a károkat. A káreseményenkénti limit felső határát úgy célszerű megállapítani, hogy lehetőség szerint fedezetet nyújtson akár a teljes szállítmány megsemmisülése esetén is a fuvarozót terhelő kártérítés összegére. A szerződésben az adott biztosítási időszak (pl. egy év) kártérítési limitjét is meg kell határozni. A biztosító által a biztosítási évben bekövetkezett károkra káreseményenként összesen kifizetett kártérítés nem haladhatja meg az éves összes limitet.
- Meg kell határozni az önrész mértékét, mert a kártérítés ennek figyelembevételével kerül meghatározásra.
- Át kell tekinteni a kizárásokat és a biztosító mentesülésének eseteit, amikor nem fizet a biztosító, ne akkor érje meglepetés a fuvarozót, amikor a kár bekövetkezett.
- A biztosítói díj a szerződés fontos része. A díjképzés alapja lehet a forgalom (pl. fuvardíjbevételek vagy a szállítandó áru mennyisége), de meghatározható fix díj is járművenként. Az átalánydíj rendszerű biztosítási díj esetén a fuvarszközök száma, jellege kerül figyelembevételre.

További szempontok a biztosításkötésnél:

- **Szállított áruk köre**

Alapvetően meghatározza a kockázat mértékét. Vizsgálata azért fontos, mert ez dönti el, hogy milyen kockázatokat kell viselni, milyen feltételeket, egyedi záradékokat szükséges a szerződés részeként beépíteni. Más a kockázata az üvegárunak, a fagyasztott húsnak vagy az ömlesztett gabonának.

Példának okán: veszélyes áruk esetében az ADR (Közúti szállításra vonatkozó szabályzat (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route)) osztályba sorolását kell ismernünk.

- **Csomagolás**

A csomagolást meghatározzák a szállított áru tulajdonságai, sajátosságai. A csomagolásra vonatkozóan konkrét csomagolási előírások vannak áruosztályonként meghatározva.

A csomagolás módja és minősége alapján következtetni lehet arra, hogy a küldemény a fuvarozás és rakodás folyamán biztonságosan kezelhető lesz-e.

Például vannak olyan áruk, amelyek speciális elbánást igényelnek, ezeknél a biztosító alkalmazhat egyedi előírásokat.

Az áru természetéből eredő károkra a biztosítási fedezet nem terjed ki.

- **Fuvarszköz**

A szállítás módja, a szállítóeszközök meghatározása rendkívül fontos a kockázatfelmérés szempontjából is.

Az áru természetének megfelelő jármű használatának előírása alapfeltétel. A biztosítók a kockázat elbírálásakor, annak csökkentésére egyéb feltételeket is szabhatnak.

Például: Hűtött és fagyasztott (temperált térben szállított) áruk esetében nem terjed ki a biztosítási fedezet arra az esetre, ha gépjárművön nem működött, vagy nem kielégítően működött a hőmérsékletregisztráló berendezés (thermoscript).

- **Fuvarozó**

Igen körültekintő vizsgálatot igénylő lényeges elem a fuvarozó vállalkozó vagy társaság kockázatának megítélése.

A fuvarozó elbírálásakor fontos szempont lehet:

- a vállalkozás adatai (mikor kezdte a tevékenységét, cégvezetés, kapcsolati háló),
- a korábbi szerződések, előzmények,
- a biztosítási igény felmérése (elvárásoknak megfelelő flotta),
- kárstatisztika.

- **Útvonal / területi hatály**

Meghatározó a kockázat elbírálása szempontjából a fuvarozó tevékenységének a földrajzi területe.

Fontos! Ne halassa a fuvarozó a biztosításkötést az utolsó percre az indulás előtt. A nem kellő körültekintéssel megkötött szerződés esetén nehezebb tisztázni az esetlegesen felmerülő kérdéseket, ha mégis bekövetkezik a káresemény.

III. A biztosítási szerződéssel kapcsolatos főbb információk

a./ A biztosítási szerződés tartalmának főbb elemei

A biztosítási szerződésnek tartalmaznia kell:

- a biztosítási esemény meghatározását valamint az alkalmazott kizárásokat,
- a biztosítási esemény bejelentésének módját, határidejét,
- a díjfizetésre, és a szerződő félnek, a biztosítottak, a kedvezményezettnek a szerződésből eredő jogaira és kötelezettségeire, azok teljesítésének módjára, idejére, teljesítésük elmaradásának következményeire vonatkozó rendelkezéseket,
- a biztosító szolgáltatásának megjelölését, a teljesítés módját, idejét, külön feltételeit, a biztosító mentesülésének vagy szolgáltatása korlátozásának feltételeit,
- értékkövetés esetén annak részletes szabályait,
- a szerződés megszűnése esetére a szerződő fél, a biztosított, a kedvezményezett jogait és a biztosító kötelezettségeit,
- a biztosítási szerződés felmondásának feltételeit,
- az egyes igények elévülési idejét,
- a személyes adatok kezelésére vonatkozó szabályokat,
- a biztosító címét, adatait,
- a biztosítás tartamát és a biztosítási időszakot,
- a kockázatviselés kezdetét,
- a szerződésre alkalmazandó jog meghatározását.

b./ Önrész fogalma, mértéke

Önrésznek nevezzük azt a biztosítási szerződésben meghatározott összeget, amit a biztosított kár bekövetkezése esetén magára vállal a kárból. Fuvarfelelősségi biztosítások esetében az

önrészesedés mértéke általában százalékos mértékű, mely mellett minimális fix összeg is meghatározásra kerül. A biztosítási díj minden esetben függ az önrész mértékétől: minél kisebb az önrész, annál magasabb a biztosítási díj, illetve minél nagyobb a biztosított által vállalt önrész, annál alacsonyabb a biztosítás díja.

Az önrésznek két fajtája kerül a biztosítási piacon alkalmazásra: levonásos önrészesedés, valamint eléréses önrészesedés. Ez utóbbit a fuvarfelelősségi módozatok esetében nem alkalmazzák.

A levonásos önrész a kártérítési összegből levonásra kerül. Amennyiben a kár összege nem éri el az önrész mértékét, a biztosító nem téríti meg a kárt.

Az eléréses önrész a kisebb károk kiszűrésére szolgál, minimális térítendő kárösszeg meghatározásával. Ha a kár összege az eléréses önrész alatt marad, a biztosító nem téríti meg a kárt, amennyiben viszont meghaladja azt, akkor - levonás nélkül - megtéríti a teljes kárt.

c./ A biztosított kötelezettségei

Az általános biztosítási gyakorlat szerint a biztosítók a szerződő/biztosítottak részére a következő kötelezettségeket írják elő.

Bizonyos kötelezettségek megszegése, mulasztása esetén a biztosító mentesülhet szolgáltatási kötelezettsége alól, vagy az is előfordulhat, hogy a biztosító szolgáltatási kötelezettsége nem áll be!

1. Közlési kötelezettség

A szerződő /biztosított a biztosítási szerződés megkötésekor (biztosítási ajánlat megtételekor) köteles a biztosítás elvállalása szempontjából minden lényeges körülményt a biztosítóval közölni – a biztosító kockázatelbíráló adatlapon és a biztosítási ajánlaton feltett kérdéseire a valóságnak megfelelően és hiánytalanul válaszolni.

Az egyes biztosítók egyedileg határozzák meg a kockázatvállalásuk szempontjából lényegesnek tartott, elvárt és közlendő információk körét, de lényeges körülményeknek minősülnek különösen:

- a fuvarozott áruféleségek köre, ezen belül a jövedéki és elektronikai áruféleségek aránya,
- a főbb szállítási irányok, ezek százalékos megoszlása,
- a szállításban részt vevő járművek darabszáma, felépítményének típusa, teherbírása, felszereltsége (GPS, riasztó, stb.), rendszáma (beleértve a vontatót és a pótkocsit is. Amennyiben a szerződés tartalmaz bérvontatásra vonatkozó záradékot a pótkocsik rendszámát nem kell közölni.)
- a korábbi évek káralakulása (bekövetkezett károk darabszáma, oka, mértéke, kifizetett és még ki nem fizetett károk összege).

2. Változás-bejelentési kötelezettség

A szerződő /biztosított köteles a közlési kötelezettség körébe vont, lényeges körülmények megváltozását a biztosító feltételei szerint megszabott határidőn belül írásban bejelenteni, így különösen, ha

- újabb gépjárműveket állít üzembe, vagy von ki használatból,
- a biztosítási ajánlaton, illetve a kockázatelbíráló adatlapon szereplő adatok és körülmények megváltoznak (pl. a fuvarozott áruk köre, a szállítások területi hatálya, stb.).

Amennyiben a változások a biztosító kockázatvállalásának jelentős növekedését eredményezik, akkor a biztosító a tudomásszerzéstől számított 15 napon belül írásban javaslatot tehet a szerződés módosítására, vagy a biztosítási szerződést 30 napos felmondási idővel felmondhatja.

3. Kármegelőzési kötelezettség

A szerződő /biztosított köteles a károk megelőzése érdekében az adott helyzetben általában elvárható intézkedéseket megtenni. Köteles mindenkor betartani a hatályos jogszabályokat, szabványokat és hatósági határozatokat, a szállításra használt járművek megfelelő műszaki állapotáról, karbantartásáról gondoskodni, a szállított áruk kezelésének, szállításának vonatkozó előírásait betartani, valamint a már felismert veszélyhelyzetben a veszélyt elhárítani és eleget tenni a biztosító által kért kármegelőzési intézkedéseknek.

4. Kárenyhítési kötelezettség

A szerződő /biztosított - a biztosító előírásai és a káresemény bekövetkezésekor adott utasításai szerint, ezek hiányában az adott helyzetben általában elvárható magatartás követelményei szerint - kötelesek minden szükséges intézkedést megtenni a kár enyhítése érdekében.

5. Kárbejelentési kötelezettség

A szerződő /biztosított köteles a biztosítónak – haladéktalanul, de legkésőbb a szerződés feltételeiben meghatározott időtartamon belül - bejelenteni a tudomására jutott biztosítási eseményt, vagy ha olyan körülményről szerez tudomást, amely kárigényre, szolgáltatási igényre adhat alapot.

d./ Mentességek és kizárások

Az egyes biztosítók biztosítási feltételei minden esetben kitérnek azon körülményekre, amelyek vonatkozásában a biztosító mentesül szolgáltatási kötelezettsége alól és összefoglalóan részletezik azokat az eseteket, kockázatokat, amelyekre a biztosítási fedezet nem terjed ki. A mentességek és kizárások alábbiakban feltüntetett esetei a viszontbiztosítási gyakorlatot, a nemzetközi kártapasztalatokat és az általánosságban a biztosítóknál jelenleg alkalmazott biztosítási feltételeket tükrözik. Az egyes biztosítók konkrét biztosítási feltételei eltérnek, ezért adott esetben mindenkor a megkötött szerződés feltételei az irányadóak.

Mentesülések

Az általános biztosítási gyakorlat szerint a biztosító mentesül a szolgáltatási kötelezettsége alól, ha a szerződő/biztosított:

1. A kárt jogellenesen, szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartással okozta.

Súlyosan gondatlan magatartásnak minősül – jellemzően – ha:

- a kárért felelős személy a kárt ittas vagy bódító hatású szer hatása alatt lévő állapotban okozta,
- a biztosított engedély nélkül vagy hatáskörének, feladatkörének túllépésével végzett tevékenysége során vagy a jogszabályoktól, kötelező érvényű szabványoktól, műszaki előírásoktól, a megrendelő írásbeli utasításaitól és feltételeitől való tudatos eltéréssel vagy más tudatos kötelezettségzegéssel okozta a kárt,

- a biztosított a jogszabályokban, egyéb kötelező rendelkezésekben megkívánt személyi és tárgyi feltételek hiányában folytatja tevékenységét és ez a tény a károkozásban közrehatott,
 - a bíróság jogerős határozata, jogszabály, szerződés (pl. munkaszerződés, kollektív szerződés) vagy munkáltatói rendelkezés (pl. fegyelmi határozat) állapítja meg a súlyos vagy tudatos gondatlanság tényét.
2. A közlésre és a változás bejelentésére irányuló kötelezettségeit megsérti, kivéve, ha a szerződő fél, vagy a biztosított bizonyítja, hogy a be nem jelentett körülmény nem hatott közre a biztosítási esemény bekövetkezésében.
3. Szándékosan vagy súlyosan gondatlan magatartással nem tesz eleget – kárenyhítési vagy kármegelőzési kötelezettségének, így különösen, ha:
- a biztosított azonos károkozási körülményekkel visszatérően okozott kárt, és a biztosító felhívása ellenére a károkozási körülményt nem szüntette meg, noha az megszüntethető lett volna,
 - a biztosítottat a biztosító vagy harmadik személy írásban a kár bekövetkezésének fennálló veszélyére figyelmeztette, és a kár ezután a szükséges intézkedés hiányában következett be,
 - káresemény bekövetkezésekor a biztosító írásban utasítást adott a kár enyhítése érdekében szükséges intézkedések megtételére, de a biztosított ennek nem tett eleget.
4. Kárbejelentési kötelezettségeit nem teljesíti és emiatt lényeges körülmények, így pl. a biztosítási esemény bekövetkezése, annak ideje és oka, a keletkezett kár mértéke és a biztosító szolgáltatását befolyásoló körülmények kideríthetetlenekké válnak.

Kizárások

Bár a kizárások köre biztosítónként más-más tartalommal kerül meghatározásra, a biztosítási fedezet jellemzően nem terjed ki:

- az ún. politikai kockázatokból eredő károkra: (pl. háború, sztrájk, polgári zavargások, tüntetés, hatósági intézkedések, terrorcselekmények stb.),
- radioaktív, vagy ionizáló sugárzással összefüggésben bekövetkező károkra,
- a biztosított részéről elkerülhetetlen veszélyek, mint pl. természeti csapások (földrengés, villámcsapás, stb.) kárait,
- az egyes áruféleségek sajátos tulajdonságával (pl. fagyás, olvadás, befűledés, penészesedés, stb.) vagy bizonyos szállítási módokkal sajátosan összefüggő kockázatokból (pl. nyitott szállítóeszköz esetén nedvesedés, jégeső, stb.) eredő károkra,
- a szállítással ill. az áru károsodásával kapcsolatos következményi károkra (pl. szezonális termékek késedelmes kiszolgáltatása miatt felmerülő költségek és veszteségek, a sérült áru javítása utáni minőségromlása, névleges értékcsökkenés, környezetszennyezés, stb.),
- mindazon kockázatokra és esetekre ahol a fuvarozó felelőssége nem igazolható (pl. sértetlen csomagoláson belüli hiány- és árukárok, stb.),
- külön, erre vonatkozó megállapodás hiányában a különös kárveszélyt jelentő, vagy a biztosító feltételei alapján speciálisnak minősülő, alábbiakban nevesített áruféleségek szállításának kockázataira:

Ilyenek lehetnek:

- szórakoztató elektronikai, számítástechnikai, híradás- és fototechnikai termékek, készülékek, ezek alkatrészei, részegységei,
- nemesfémek (vert és veretlen, megmunkált és megmunkálatlan formában is), ékszerek, drágakövek, bankjegyek, minden fajtájú értékpapír, értékcikkek, okmányok és okiratok,

- muzeális és művészeti értéket képviselő vagyontárgyak, műtárgyak, művészeti alkotások, régiségek,
- dohányáru, égetett szesz, kávé, édesség,
- élőállat,
- túlméretes és túlsúlyos nehézárúk,
- gépjárművek, önjáró munkagépek,
- költözési ingóságok, holttestek, postai küldemények.

A biztosítási feltételek szabályozhatják a fuvarozások lebonyolításának módját (általánosan vagy meghatározott áruféleségek esetében), így a kizárások kiterjedhetnek a szállítási folyamat lebonyolításának bizonyos – biztosító által el nem fogadott, részletezett eseteire is.

e./ Adatkezeléssel kapcsolatos tudnivalók

A biztosítási szerződés létrejöttekor a biztosító köteles tájékoztatni ügyfeleit azon adatainak kezelési, felhasználási szabályairól, melynek részleteit a biztosítási feltételek vagy az ennek mellékletét képező „ügyféltájékoztató” tartalmazza – és amelyek megismeréséről a szerződő a biztosítási szerződés aláírásakor nyilatkozni tartozik.

A biztosító tájékoztatójának ki kell térnie arra is, hogy a biztosítási szerződés létrejöttével és fenntartásával, a biztosítási szolgáltatás teljesítésével kapcsolatban - az adatvédelmi szabályok megtartásával a biztosítóról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény (Bit.) rendelkezései szerint - mely szervezetek részére adhatja át ügyfelei biztosítási titoknak minősülő adatait.

Biztosítási titok minden olyan – minősített adatot nem tartalmazó –, a biztosító, viszontbiztosító, a biztosításközvetítő, a biztosítási szaktanácsadó rendelkezésére álló adat, amely a biztosító, a viszontbiztosító, a biztosításközvetítő, a biztosítási szaktanácsadó egyes ügyfeleinek (ideértve a károsultat is) személyi körülményeire, vagyoni helyzetére, illetve gazdálkodására vagy a biztosítóval, illetve a viszontbiztosítóval kötött szerződéseire vonatkozik.

Biztosítási titoknak minősülnek:

- a biztosító ügyfelének személyi adatai,
- a biztosított vagyontárgy és annak értéke,
- a biztosítási összeg,
- élet-, baleset-, betegség- és felelősségbiztosítási szerződés esetén az egészségi állapottal összefüggő adatok,
- a kifizetett biztosítási összeg mértéke és a kifizetés ideje, továbbá
- a biztosítási szerződéssel, létrejöttével, nyilvántartásával, a szolgáltatással összefüggő összes lényeges tény és körülmény.

Biztosítási titok csak akkor adható ki harmadik személynek, ha

- a biztosító ügyfele vagy annak törvényes képviselője a kiszolgáltatható biztosítási titokkört pontosan megjelölve, erre vonatkozóan írásban felmentést ad,
- a Bit. alapján a titoktartási kötelezettség nem áll fenn.

A fentiek alapján különösen fontos megjegyeznünk, hogy a fuvarozói vállalkozások szerződéseire vonatkozó adatot azok megbízói felé, a biztosító csak a szerződő írásos meghatalmazása esetén adhat ki.

A biztosítási titok megtartásának kötelezettsége nem áll fenn, például:

- a feladatkörében eljáró Felügyelettel,

- a folyamatban lévő büntetőeljárás keretében eljáró nyomozó hatósággal és ügyészséggel, továbbá az általuk kirendelt szakértővel,
- büntetőügyben, polgári ügyben, valamint a csődeljárás, illetve a felszámolási eljárás ügyében eljáró bírósággal, a bíróság által kirendelt szakértővel, továbbá a végrehajtási ügyben eljáró önálló bírósági végrehajtóval,
- a feladatkörében eljáró nemzetbiztonsági szolgálattal szemben.

f./ A kár megtérítésének általános irányelvei

Kárigények elbírálása, kártérítés fizetése

A biztosítottnak a biztosítási esemény bekövetkezését a biztosítási szerződésben megállapított határidőben, általában a tudomására jutást követően haladéktalanul, de legkésőbb a felfedezéstől számított néhány (többnyire 2) munkanapon belül be kell jelentenie a biztosítónak, valamint a szükséges felvilágosítást megadni, és lehetővé tenni a bejelentés és felvilágosítások tartalmának ellenőrzését.

A kárbejelentésnek tartalmaznia kell a káresemény bekövetkezésének időpontját, helyét, rövid leírását, a kár megállapított vagy becsült nagyságát, a károsult adatait, az esetlegesen indult hatósági eljárás számát, az eljáró hatóság megnevezését, határozatát, valamint a kárral kapcsolatos valamennyi lényeges tény, vagy körülményt, továbbá a biztosított saját felelősségével kapcsolatos nyilatkozatát.

A biztosítottnak minden, a káresemény bekövetkezését, okát és mértékét igazoló okmányt (fuvarlevelet, szállítójegyet vagy azok másolatát, áruszámla másolatot, rendőrségi feljelentés másolatát, kárszámlát, a károsultakkal folytatott lényeges levelezést, stb.) a biztosító rendelkezésére kell bocsátania, amelyből az igényjogosult személye, valamint a káreset bekövetkezte megállapítható.

Kártérítési összeg folyósítása

A biztosító a biztosítási szolgáltatást attól az időponttól számított 30 napon belül teljesíti, amikor a kártérítési igény elbírálásához szükséges valamennyi irat rendelkezésre áll.

Szállítványbiztosítás (vagyonbiztosítás) esetén a kártérítési összeg a biztosítottnak kerül kifizetésre. Felelősségbiztosítási szerződés esetén a biztosító a károsult részére teljesíti a biztosítási szolgáltatást. A biztosított csak annyiban követelheti, hogy a biztosító neki teljesítsen, amennyiben a károsult követelését ő egyenlítettte ki.

A biztosító visszakövetelheti a biztosítottól a kifizetett kártérítési összeget, ha a biztosított, illetőleg az a személy, akinek magatartásáért a biztosított felelősséggel tartozik, a kárt szándékosan vagy súlyosan gondatlan magatartásával okozta, kivéve, ha a biztosított bizonyítja, hogy a károkozó magatartás nem volt jogellenes.

IV. Fedezetigazolások tartalmi elemei

A jelenlegi szállítványozási és szállítványbiztosítási gyakorlatban nagyon fontos szerepe van a fedezetigazolásoknak.

A szállítványozók minden esetben kérik érvényes fedezetigazolás bemutatását az általuk megbízott fuvarozótól, enélkül a fuvarozók nem kapják meg az adott fuvarmegbízást.

A szállítványozóknak is kell rendelkezni fedezetigazolással, hiszen tőlük is kérik, kérhetik egy adott megbízással kapcsolatban.

Az is gyakorlattá vált, hogy a szállítványozók rendszeresen kérik a fuvarozó biztosítójától, hogy igazolja vissza a fedezet és az igazolás érvényességét. Ezért fontos, hogy a fuvarozó mindig naprakészen rendelkezzen érvényes fedezetigazolással a biztosítójától.

Ezen fedezetigazolások lényeges tartalmi elemei:

- **CMR fedezet igazolás:**
 - Cégnév
 - Cím
 - Szerződésszám
 - Biztosítási fedezetbe vont járművek rendszámai (Lényeges, hogy a vontató és a pótkocsi rendszáma is, kivétel bérvontatás esetén. A legtöbb biztosítónál nem érvényes a fedezet abban az esetben, ha a pótkocsi rendszáma nincsen bejelentve!)
 - Kártérítési limit szállításonként és évente összesen
 - Díjrendezettség (Ez is nagyon fontos eleme a fedezetigazolásnak, enélkül a szállítványozók sokszor nem fogadják el.)
 - Fontosabb kizárások, korlátozások

- **Fedezetigazolás szállítványozói felelősségbiztosításhoz:**
 - Cégnév
 - Cím
 - Szerződésszám
 - Kártérítési limit káreseményenként és évente összesen
 - Díjrendezettség
 - Fontosabb kizárások, korlátozások

Arra minden esetben a fuvarozónak, szállítványozónak kell odafigyelnie, hogy rendelkezzen érvényes fedezetigazolással.

Fuvarozók esetén arra is nagyon oda kell figyelni, hogy minden általa használt jármű, szerelvény (vontató, tehergépkocsi, pótkocsi) legyen bejelentve, mert csak azokra érvényes a fedezet.

A gyakorlatban nagyon sok eset igazolja a fedezetigazolások fontosságát. Napi gyakorlattá vált, hogy a belföldi és külföldi szállítványozók egyaránt kérnek visszaigazolást a fuvarozók és szállítványozók biztosítási fedezetéről, illetőleg a fedezetigazolás valóságáról.

Sajnos időnként előfordulnak olyan esetek, amikor a szállítványozók ill. fuvarozók – különböző indokoktól vezérelve – meghamisítják a fedezetigazolásukat. Az előbb említett gyakorlat miatt, azonban ezekre nagyon hamar fény derül. A szállítványozó hozzájut az információhoz, nem adja ki a fuvarmegbízást a fuvarozó részére, sőt még a biztosító is hivatalból feljelentést tesz a hamisító ellen.

V. Mi a teendő kár esetén?

A szerződőnek/biztosítottnak káresemény bekövetkezte után a III/f. pontban leírtak szerint meg kell kezdenie a biztosítóhoz történő kárbejelentést.

A kárbejelentés történhet:

- személyesen
- telefonon
- online
- faxon
- levélben

A kárbejelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

- szerződés kötvényszámát,
- károsult(ak) nevét, lakcímét (székhelyét),
- a kár mértékét – amennyiben ismert –, bekövetkezésének helyét, időpontját,
- a káresemény részletes leírását,
- a káreseményben érintett jármű (szerelvény) rendszámát,
- a szerződő/biztosított felelősségének elismerésére vagy elutasítására vonatkozó nyilatkozatát, indokolással.

A Bit. vonatkozó előírása szerint a biztosító a biztosítási szerződési feltételekben köteles meghatározni, hogy biztosítási esemény esetén milyen szolgáltatásokat, milyen okirat bemutatása ellenében teljesít. A biztosító a szolgáltatása teljesítéséhez csak olyan okirat bemutatását kérheti, amely a biztosítási esemény bekövetkezésének igazolásához, illetve a teljesítendő szolgáltatás mértékének meghatározásához szükséges.

Általában a Szerződő/Biztosított részéről az alábbi dokumentumokat kéri a biztosító:

- hiánytalanul kitöltött kárbejelentő dokumentumot,
- fuvarlevelet,
- gyűjtőárak esetén rakományjegyzéket,
- káreseményben érintett jármű (szerelvény) forgalmi engedélyeinek másolatát,
- áruszámlát, kereskedelmi számlát, javítási számlát,
- tételesen megbontott, összegszerű kárigényt, a felmerülés devizanemében,
- a károsulttal folytatott valamennyi levelezés másolatát,
- a kárbiztosi jelentést (amennyiben ilyen készült),
- a járművezető meghallgatási jegyzőkönyvét,
- a fuvarfeladatra vonatkozó belső utasítást,
- a szállított áru nem megfelelő hőmérsékleten tartásával összefüggésbe hozható károk esetén a thermográfot (thermoscriptet) és/vagy hűtőlapot,
- a maradvány áru hasznosításának vagy megsemmisítésének igazolását,
- ténymegállapító jegyzőkönyvet,
- jogátruházó, joglemondó nyilatkozatot,
- lopás, rablás, közlekedési baleset esetén a rendőrségi feljelentést/igazolást és az eljárást lezáró határozatot,
- fuvarozási megbízást,
- RoRo/RoLa kár esetén a visszkereset eredményes lefolytatásához szükséges dokumentumokat és okmányokat,
- fotókat a károsodott vagyontárgyról, amennyiben készültek,
- mindazokat az iratokat, amelyek a biztosítási esemény, a szolgáltatásra való jogosultság és a szolgáltatás összegének megállapításához szükségesek.

A károsult az igényét a biztosítóval szemben közvetlenül nem érvényesítheti.

A biztosított haladéktalanul köteles értesíteni a biztosítót, ha tudomására jut, hogy a rendelkezésre jogosult egyáltalán nem, illetve csak érték-csökkentve hajlandó átvenni az árut.

A biztosított köteles a rakomány címzettjével közösen ténymegállapító jegyzőkönyvet felvenni, vagy a ténymegállapítást rögzíteni a fuvarlevélen.

A biztosított csak a biztosító előzetes értesítésével folytathat egyeztetést a károsulttal és amennyiben a biztosító igényt tart rá, köteles lehetővé tenni számára, hogy a képviselője a tárgyaláson részt vegyen.

Ha a károsult a fuvarozási szerződés nem megfelelő teljesítése miatt kárigényét bíróság előtt perben vagy peren kívüli eljárásban érvényesíti, a biztosított az ellene indult eljárásról köteles a biztosítót értesíteni.

VI. Mi a teendő akkor, ha a fuvarozandó árura nem terjed ki a fuvarozó felelőssége?

Ilyen esetben a fuvarozónak tájékoztatnia kell ügyfelét (pl. írásban) arról, hogy az adott árura nem terjed ki a fuvarozói felelősségbiztosítási fedezete és egyben javasolnia kell, hogy kössön rá szállítmánybiztosítást.

Ha a fuvarozónak, különböző okok miatt mégis fontos, hogy a fuvarozói felelősségbiztosítása kiterjedjen erre az árura is, akkor felkeresi a biztosítóját, hogy akár pótdíj és külön feltételek mellett nyújtson fedezetet ezen árura is.

Ha a fuvarozó egy nagy értékű áru elfuvarozása előtt észleli, hogy a fuvarozandó árura nem terjed ki a fuvarozói felelőssége, akkor még mindig dönthet arról, hogy vállalja-e a fuvarát a saját kockázatára vagy szállítmánybiztosítást köt rá. Utóbbi esetben figyelnie kell arra, hogy a szállítmánybiztosítónak regresszálsági joga van a fuvarozó felé, ezért ha teljeskörű védelmet szeretne, akkor célszerű kérnie egy olyan ajánlatot, melyben bizonyos feltételek és pótdíj mellett a szállítmánybiztosító lemond a regresszálsági jogáról is.

VII. Szállítmánybiztosítás, mint biztosítási alternatíva

A szállítmánybiztosítás lehetőséget nyújt az áru tulajdonosának arra, hogy áruját akár teljes mértékben megvédje a szállítás közben bekövetkező károktól.

Úgy belföldi, mint nemzetközi szállítások esetében köthető az árura összkockázatú, azaz all risks típusú vagy megnevezett kockázatokra vonatkozó szállítmánybiztosítás.

Mivel a CMR fuvarozói felelősségbiztosítás bizonyos káreseményekre (vis major, egy másik közlekedő gépjármű által okozott kár) nem nyújt fedezetet, ezért célszerű az ügyfélnek minél szélesebb fedezetű szállítmánybiztosítást kötni az árujára.

Nagy értékű és viszonylag kis tömegű áruk esetén, a fuvarozónak írásban szükséges felhívnia ügyfelének a figyelmét arra, hogy az áru jellege és tömege miatt, egy esetleges káresemény esetén a CMR fuvarozói felelősségbiztosítása csak igen csekély mértékű kártérítésre (8,33 SDR/bruttó kg.) nyújt fedezetet, ezért fokozottan javasolt az árutulajdonosnak a szállítmánybiztosítás megkötése.

A legtöbb biztosítótársaságnál a következő szállítmánybiztosításokra lehet biztosítást kötni:

- egyedi szállítmánybiztosítás (egy útra szóló),
- éves elszámolásos keretbiztosítás,
- meghatározott biztosítási összegre és időtartamra szóló keretbiztosítás (résszállításokra).

A biztosítóknál lehetőség van arra, hogy az árut/szállítmányt összkockázatú fedezetre (más néven: ALL RISKS vagy "A" záradék) biztosítsák, mely feltétel majdnem minden olyan kockázatot/veszélyt/káreseményt fedez, mely az árut, a biztosítás tartama alatt érheti.

A belföldi szállítmánybiztosítási feltételek, biztosítónként eltérőek, de a nemzetközi szállítmánybiztosítási feltételek esetében, minden biztosító az 1963-as vagy az 1980-as londoni feltételeket alkalmazza, esetleg kisebb-nagyobb változtatásokkal.