

Mr. MAJDA PRIJON
Dr. JURAJ MADARIĆ
Višja pomorska in prometna šola
Piran

Sigurnost prometa
Prethodno priopćenje
UDK:368.2:338.48
Primljeno: 29.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

ZAVAROVANJE V TURISTIČNIH PREVOZIH

SAŽETAK

U radu se daje pregled kretanja stranih turista u Jugoslaviji i komentiraju podaci o prometnim nesrećama u cestovnom prometu u nas i u izabranim zemljama svijeta. U nastavku obrazlažu se mogućnosti raznih vidova osiguranja stranih turista kod naših osiguravajućih zavoda i ističu pogodnosti koje mogu koristiti strani turisti u slučaju prometnih i drugih nezgoda.

1. UVOD

Storitvene dejavnosti postajajo vse pomembnejši dejavnik ekonomskega razvoja države. Njihovo učinkovito delovanje v procesu družbene reprodukcije izkoriščajo predvsem države v razvoju, ki so vključene v mednarodno delitev dela. S prilivi nevidnega izvoza (izvoza storitev) zmanjšujejo ali celo odpravljajo deficit trgovinske oz. plačilne bilance, kar zmanjšuje ekonomsko odvisnost od tujine, da pri tem ostaja neokrnjena gospodarska rast države.

Z rastjo individualnega standarda prebivalcev in ozko povezavo s prostim časom nastaja in se razvija potreba za potovanji. Zadovoljujemo jo s storitvami gostinstva in turizma, ki se v narodnem gospodarstvu turističnih dežel oblikujejo v gospodarsko dejavnost. Izvedeno iz potrebe po menjavi mesta bivanja ljudi zaradi razvedrila nastaja in se razvija potreba po prevozu, naj je to javni ali zasebni, in potreba po varnosti na poti.

Turisti su na poti izpostavljeni večji možnosti in verjetnosti uresničitve nevarnostnih dogodkov, kot so npr. prometne nesreče, in škodi, ki bi jo zaradi tega utrpeli. Če se zavedajo nevarnosti, jo bodo želeli in hoteli odpraviti vsaj v njeni negativni gospodarski posledici; potrebo po gospodarski varnosti bodo zadovoljevali z zavarovanjem.

Z zavarovalno storitvijo pridobi zavarovalec gospodarsko varnost z obljubo zavarovalnice, da bo povrnila nastalo škodo v slučaju uresničitve zavarovalnih nevarnostnih dogodkov.

Povezane s prevozom v funkciji turizma so možne predvsem naslednje vrste zavarovanja:

- odgovornostno zavarovanje lastnikov in uporabnikov motornih vozil,
- zavarovanje vozil – kasko zavarovanje,
- nezgodno zavarovanje potnikov v javnem prometu in
- odgovornostno zavarovanje potnikov v javnem prometu.

Najpomembnejši vrsti zavarovanja sta zavarovanje avtomobilске odgovornosti in avtomobilskega kaska. To pa zato, ker tuji turisti najbolj uporabljajo osebne avtomobile; ker je številčnost nevarnostnih objektov najpomembnejša lastnost nevarnostnih skupin, zajetje zavarovanj tujih osebnih avtomobilov in njihovih potnikov lahko prispeva k zboljšanju izravnavanja nevarnosti in učinkovitejšemu gospodarjenju zavarovalnic.

2. POMEN STORITVENIH DEJAVNOSTI (TURIZMA, TRANSPORTA IN ZAVAROVANJA) V NARODNEM GOSPODARSTVU JUGOSLAVIJE

Produktivno delo ustvarja blaginjo in je zgodovinska kategorija. Zato je potrebno za vsako obliko družbene proizvodnje definirati formalne kriterije, ki ga določajo. Na sedanji stopnji družbene reprodukcije so prej neproduktivne dejavnosti močno povezane z reprodukcijskim procesom, da povzamejo lastnosti produktivnega dela. To velja predvsem za mejne gospodarske dejavnosti (turizem, transport, bančništvo, zavarovanje ...)[1].

Iz empiričnih raziskav Ronald K. Shelp [2] ugotavlja vse večji pomen storitvenih dejavnosti za ekonomski razvoj države in za porast blaginje prebivalcev:

- Storitvene dejavnosti povečujejo možnosti zaposlovanja, zaradi počasnejše rasti produktivnosti v teh dejavnostih v primerjavi z rastjo produktivnosti v kmetijstvu in industriji.
- Kot produktivne storitve so udeležene pri ustvarjanju družbenega bruto proizvoda in narodnega dohodka.
- Storitvene dejavnosti imajo pomembno vlogo pri pokrivanju deficita zunanje-trgovinskih bilanc. Tega se najbolj zavedajo države v razvoju, saj z izvozom razvitih držav in odvisnost uvoza opreme, tehnologije in know-how-a od izvoza po neugodnih pogojih.

Države z izrazito storitvenim gospodarskim sistemom bi bile tiste, ki bi imele v tem sektorju družbene reprodukcije zaposleno več kot polovico delovne sile, oz., kjer bi storitvene dejavnosti ustvarjale več kot polovico družbenega bruto-proizvoda.

Razvoj zavarovanja v narodnem gospodarstvu je ozko povezan z rastjo dohodka na prebivalca. Njegov delež v DBP se giblje od 1% v manj razvitih državah do 5% v industrijsko razvitih državah.

Omenjene splošno uporabljene kriterije v svetu lahko uporabimo za oceno pomembnosti storitvenih dejavnosti v Jugoslaviji.

Tabela 1. Delež zaposlenih v gospodarskih in negospodarskih dejavnostih, v sektorju storitev, v gostinstvu in turizmu, prometu in zvezah in zavarovanju imovine in oseb od skupno zaposlenih v Jugoslaviji 1987.g.

v 000		
Opis	Zaposleni	%
Skupaj zaposleni	6.866	100
Gospodarske dejavnosti	5.721	83,32
Negospodarske dejavnosti	1.145	16,68
Storitvene dejavnosti	2.916	42,47
Promet in zveze	453	6,60
Gostinstvo in turizem	274	3,99
Zavarovanje imovine in oseb	18,7	0,27

Vira: SGJ-88, str. 135-136 (obdelala avtorja).

Tabela 2. Družbeni proizvod in materialni stroški 1987.

Opis	DBP	%	DP	%	v 10 ⁹ YUD	
					ND	%
Gospodarske dejavnosti skupaj	196.594	100,00	49.154	100,00	43.526	100,00
Storitvene dejavnosti	23.478	22,02	16.057	32,67	16.563	38,05
Promet in zveze	6.241	5,85	3.351	6,82	2.635	6,05
Gostinstvo in turizem	2.909	2,73	1.565	3,18	1.422	3,27
Zavarovalstvo	1.291	1,21				2,97

Vira: SGJ-88 in Podaci o poslovanju zajednica osiguranja i zajednica reosiguranja u 1987.g., Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd, april 1988. (obdelala avtorja).

Tabela 3. Bilanca odnosov s tujino – tekoče transakcije

Opis	v 10 ⁹ YUD		
	1984.	1985.	1986.
Izvoz blaga in storitev	1.703,8	2.637,5	3.762,7
Izvoz blaga	1.279,7	1.972,5	2.274,1
Izvoz storitev	424,1	665,0	1.038,6
Saldo blaga in storitev	159,9	136,0	167,1
Uvoz blaga in storitev	1.863,6	2.773,8	3.929,8
Uvoz blaga	1.496,7	2.269,8	3.108,2
Uvoz storitev	154,9	197,6	324,3
Dvignjena efektivna iz deviznih računov	212,0	306,4	497,3

Vir: SGJ-88, str. 162-163

Iz tabel lahko sklepamo:

V Jugoslaviji je cca 42% vseh delavcev zaposlenih v storitvenih dejavnostih. Čeprav je delež zaposlenih v tem sektorju relativno visok, ne bi mogli trditi, da je naš gospodarski sistem storitveno usmerjen.

Storitvene dejavnosti so namreč udeležene v DBP s samo 22%. Njihov delež je nekoliko višji v DP (32,67%) in v ND (38,05%). Ocenjeno po deležu zavarovanja v DBP (1,21%) spada Jugoslavija med manj razvite države.

Jugoslavija je storitveno usmerjena predvsem zaradi izvoza storitev, ki predstavljajo 1/4 izvoza blaga in storitev, medtem ko so storitve v uvozu blaga in storitev prisotne z 1/10. To pa pomeni, da cca 20% uvoza blaga pokrivamo z izvozom storitev.

3. PREVOZNA DEJAVNOST V FUNKCIJI TURIZMA S STALIŠČA ZAVAROVANJA

Z razvojem družbe se spreminjajo in razvijajo potrebe, zato so potrebe zgodovinska kategorija. Definiramo jih s psihofizičnim občutkom pomanjkanja nečesa in z njim povezano hotenje, da se to pomanjkanje odpravi. [3]

Pretekla civilizacija dela, za katero je značilna nizka produktivnost in s tem povezano skromnejše zadovoljevanje družbenih, skupnih in prav posebno individualnih potreb, se je razvila v civilizacijo prostega časa, za katero je značilna porast dohodka na prebivalca oz. porast individualnega standarda prebivalcev. Nastajajo potrebe za kvalitetnejšim življenjem. Ena izmed oblik izkoriščanja prostega časa so turistična potovanja.

Prevoz je sredstvo za premostitev prostorskih razdalj pri doseganju ciljev turističnih potovanj.

3.1. Gibanje turistov s stališča zavarovanja

Turizem razumemo kot menjavo mesta bivanja ljudi zaradi razvedrila, zabave, kulturnih potreb in podobnega. Potrebe turistov zadovoljujemo z različnimi materialnimi in nematerialnimi storitvami, združenimi v gospodarsko dejavnost, ki

Tabela 4. Tuji turisti v SFRJ

Leto	Prihodi v 000	Prenočitve v 000	Povprečni dnevi bivanja
1985.	8.436	50.816	6,02
1986.	8.464	51.400	6,07
1987.	8.907	52.299	5,87

Vir: SGJ-88, str. 104 (obdelala avtorja)

Tabela 5. Tuji turisti v SFRJ VI – IX 1986.g.

Namen prihoda	%
Počitek in razvedrilo	87,5
Zdravstveni razlogi	2,8
Poslovno	2,9
V tranzitu	4,5
Krožna potovanja	–
Drugi razlogi	2,3
Motiv prihoda	
Naravne lepote	53,5
Kulturne in zgodovinske znamenitosti	4,5
Spoznavanje domačinov	6,8
Varnost bivanja	–
Ugodne cene turističnih storitev	4,2
Drugi motivi	16,5

Vir: SGJ-88, str. 352

predstavlja pomemben delež v narodnem gospodarstvu zlasti v izrazito turističnih deželah.

Nič manj pomembne niso storitve drugih gospodarskih dejavnosti, da se ustvari prijetno bivanje turistom in ekonomsko korist gospodarstvu. Kakšne so možnosti zavarovanja, lahko ugotovimo iz naslednjih podatkov (tabele 4 i 5).

Vsako leto se zaradi prihodov turistov poveča število ljudi na ozemlju Jugoslavije za cca 36%. Iz stališča zavarovanja, čeprav gre za kratkotrajno povečanje prebivalcev, to omogoča in dovoljuje povečanje številčnosti nevarnostnih objektov v ustreznih nevarnostnih skupinah, ki jih oblikujejo zavarovalnice zaradi izravnavanja nevarnosti. Številčnost nevarnostnih objektov je bistvena lastnost nevarnostne skupine, ker omogoča uveljavljanje zakona velikega števila. "Zavarovanje je edina gospodarska dejavnost, katere bistvo izvira iz uveljavljanja zakona velikega števila." [4]

Turisti se zadržujejo v naši državi približno 6 dni na leto. Iz namenov in motivov prihoda turistov pa lahko predvidevamo njihovo obnašanje in prostorsko premeščanje, kar so vsekakor koristne informacije pri ugotavljanju pogostosti in ostrine morebitnih škodnih dogodkov.

3.2. Prevoz turistov s stališča zavarovanja

Potreba po prevozu je izvedena iz potrebe po premostitvi prostorskih razdalj med krajem bivanja in območji privlačnih

paravnih in kulturnih dobrin. Za kvaliteto prevozne storitve pri turističnih potovanjih so pomembni predvsem dejavniki kot so udobnost, fleksibilnost, dostopnost in varnost. Višina stroškov prevoza je skorajda nepomembna, saj predstavlja manjši delež v primerjavi s skupnimi stroški turističnega potovanja. Zato turisti

Tabela 6. Tuji turisti v SFRJ VI – IX 1986.g. (struktura)

Način prevoza	%
Osebnih avtomobilov	65,0
Avtobusi	11,0
Motorna kolesa	1,3
Letala	18,9
Železnica	2,7
Ladje	0,5
Ostalo	0,6

Vir: SGJ-88, str. 352

izbirajo tak način prevoza, ki najbolj učinkovito zadovoljuje potrebe po prevozu.

Cestna vozila so v največjem deležu (77,3%) prisotna v strukturi načina prevoza turistov. Med njimi so najbolj priljubljene osebnih avtomobili zaradi kvalitete prevoza. Omogočajo prevoz od vrat do vrat s skorajda neomejeno frekvenco, ker jo določajo potniki sami. Potovanja so udobna ob sprejemljivih prevoznih stroških. Varnost potnikov, zaradi pogostosti prometnih nesreč, pa je manjša v primerjavi z drugimi načini prevoza.

Prometne nesreče na splošno predstavljajo veliko breme vsaki družbi zaradi izgub človeških življenj in telesnih poškodb ter gmotnih škod. S stališča zavarovanja so prometne nesreče uresničitelje nevarnostnih dogodkov na izjemno majhnem številu nevarnostnih objektov (prevozna sredstva, potniki) glede na skupno število nevarnostnih objektov povezanih v nevarnostne skupine.

4. PROMETNE NESREČE V CESTNEM PREVOZU V JUGOSLAVIJI

“Stroški zaradi prometnih nesreč so dosegli pomembno višino v primerjavi z DBP. Glede na tendenco porasta prevozne dejavnosti lahko pričakujemo, da bodo ti stroški proporcionalno rastle z DBP, če ne bomo učinkovito ukrepali pri preprečevanju porasta prometnih nesreč. Fouracre in Jacobs (1976) sta ugotovila, da so stroški prometnih nesreč v deželah v razvoju visoki, kljub nižji stopnji motorizacije, zaradi velike pogostosti smrtnih primerov v cestnih prometnih nesrečah.”[5]

Iz števila mrtvih zaradi prometnih nesreč v cestnem prevozu glede na število motornih vozil na 10000 oseb lahko ocenimo stopnjo varnosti prometa na cestah v SFRJ v primerjavi z izbranimi deželami. Pri tem moramo kazalec smrtnih primerov koregirati

Tabela 7. Cestne prometne nesreč v izbranih deželah [6]

Dežela	Leto	Motorna vozila na 10.000 oseb	Smrtni primeri na 10.000 oseb	Smrtni primeri na 10.000 vozilo/km
Avstralija	1979.	5.004	2,33	3,1
Irska	1980.	1.640	1,64	2,8
Francija	1981.	4.267	2,29	4,4
V. Britanija	1981.	3.064	1,05	2,1
Japonska	1981.	3.358	0,74	2,3
N. Zelandija	1981.	5.002	2,10	4,0
Južna Afrika	1981.	1.563	3,74	17,0
ZDA	1981.	6.812	2,12	2,0
ZR Nemčija	1981.	4.088	1,91	3,6

Vir: IRF, World Road Statistics, 1983.

Tabela 8. Osnovni podatki varnosti prometa na cestah v SFRJ

O p i s	1987.
Število prebivalcev sredi leta (v 000)	23.411
Registrirana cestna motorna vozila	3.871.844
Število motornih vozil na 10.000 prebivalcev	1.654
Prometne nesreče s ponesrečenimi osebami	45.531
- skupaj	3.946
- mrtvih	41.585
Nesreče na 1.000 motornih vozil	11,8
Poškodovane osebe	65.728
- skupaj	4.526
- mrtvih	61.202
- poškodovanih	1,4
Ponesrečene osebe na 1 prometno nesrečo	28,1
Ponesrečene osebe na 10.000 prebivalcev	1,93
Mrtve osebe na 10.000 prebivalcev	

Vir: SGJ-88, str. 311 (obdelala avtorja)

rati s številom motornih vozil na 10000 oseb, ki je v Jugoslaviji za 2,33-krat manjše kot je povprečje v izbranih deželah.

Pri izenačenju števila motornih vozil na 10000 prebivalcev s povprečjem izbranih dežel, bi bilo na cestah v SFRJ 4,5 mrtvih oseb na 10000 prebivalcev.

Višino škode zaradi cestnih prometnih nesreč, ki bremenijo našo družbo, lahko ocenimo na osnovi višine izplačanih odškodnih jugoslovanskih zavarovalnic v razmerju z DBP. Ta kazalec pa moramo koregirati, saj je dejanska škoda lahko samo njegov mnogokratnik, kajti:

- Upoštevane so samo odškodnine iz naslova kaska in obveznega zavarovanja odgovornosti cestnih vozil, ne pa vse izplačane odškodnine (nezgodna zavarovanja) zaradi prometnih nesreč za vse načine transporta, in to največ do maksimalne višine zavarovalnega jamstva.
- Velik del izgub bremeni neposredno in posredno tako družbo (odsotnost z dela, zdravstveno, invalidsko in pokojninsko zavarovanje, druge gmotne škode) kot posameznike (izpad dohodka, zdravljenje, zmanjšanje premoženja).
- V Jugoslaviji so nižje vrednoti človeško življenje v primerjavi z drugimi državami, posebno z industrijsko razvitimi.

Tabela 9. Ocena izgub zaradi prometnih nesreč v 1987.

O p i s	v mlrd YUD	% DBP
Družbeni bruto proizvod	106.594	100
Izplačane škode skupaj	191,6	0,18
- zavarovanje vozil kasko	95,1	0,09
- obvezno zavarovanje odgovornosti	96,5	0,09

Vir: SGJ-88 in Podaci o poslovanju zajednice osiguranja i reosiguranja... (obdelala avtorja)

5. ZAVAROVANJE TUJIH TURISTOV V PREVOZU PRI JUGOSLOVANSKIH ZAVAROVALNICAH

S prevencijo je možno vsaj delno odpraviti možnosti in verjetnosti uresničitve prometnih nesreč, z represijo pa uresničitev nevarnostnih dogodkov. Prometnih nesreč ne moremo preprečiti v celoti, saj nastajajo zaradi velikega števila nepredvidljivih vzrokov in tudi ne bi bilo ekonomsko smotno. Zato pa z zavarovanjem odpravljamo gospodarsko škodo, ki nastaja zaradi prometnih nesreč.

Tuji turisti so zajeti v zavarovanje pri naših zavarovalnicah kot nevarnostni objekti pri zavarovanju odgovornosti javnega prevoznika za smrt in telesno poškodbo potnikov ter pri obveznem nezgodnem zavarovanju potnikov v javnem prevozu. Prostoovolj-

no lahko še sklenejo zavarovalno pogodbo za zavarovanje avtomobilskega kaska in obveznega odgovornostnega zavarovanja imetnikov in uporabnikov motornih vozil.

5.1. Zavarovanje odgovornosti javnega prevoznika za smrt in telesno poškodbo potnikov

Javni prevozniki so zakonsko odgovorni za smrt in telesne poškodbe potnikov v času opravljanja prevoza. Sami ne bi zmogli bremena odškodnin kot posledice uresničitve nevarnostnih dogodkov, zato prevažajo nevarnost na zavarovalnico in tako si pribijajo gospodarsko varnost. Zavarovalnica jim zagotavlja, da bo prevzela izplačilo odškodnin za škode, ki so nastale kot posledica zavarovanih rizikov.

Zavarovani so javni prevozniki ne pa potniki, čeprav so ti, ob morebitni uresničitvi škodnih dogodkov in škodi, upravičeni do odškodnin.

5.2. Nezgodno zavarovanje potnikov v javnem prevozu

Nezgodno zavarovanje potnikov je obvezno, kadar le-ti uporabljajo javni prevoz. Ob pogoju, da ima potnik vozovnico, zavarovalnica jamči za škode zaradi nezgod na odhodni, vmesni in končni postaji ter v prevozu. Običajno se potnik zaradi neobveščenosti takega zavarovanja ne zaveda, čeprav je v ceni prevoza obračunana zavarovalna premija. Javni prevoznik to premijo posreduje zavarovalnici in v primeru nezgode vloži odškodninski zahtevek. Zavarovalno razmerje pa nastane med potnikom in zavarovalnico.

Tuji potniki so zajeti v nezgodno zavarovanje potnikov v primeru, ko potujejo z jugoslovanskimi javnimi prevoznimi sredstvi. Za zavarovalnico so manj pomembni, ker je njihovo število majhno, pa tudi potovanja so kratkotrajna.

5.3. Zavarovanje avtomobilskega kaska

Iz statističnih podatkov lahko razberemo, da tuji turisti najraje uporabljajo za svoja potovanja cestna vozila (77,3%), kjer so najbolj udeleženi osebni avtomobili (65%). V Jugoslavijo je vstopilo leta 1987 10.176.000 osebnih avtomobilov s tujo registracijo [7], kjer so vključeni tudi turisti.

Pri prestopu jugoslovanske meje se tuji turisti lahko odločijo, da bodo kasko zavarovali svoje prevozno sredstvo, kar je oblika neobveznega zavarovanja. Za njih veljajo isti pogoji zavarovanja kot za domačine, saj so povezani pri posameznih zavarovalnicah v isto nevarnostno skupino.

V zavarovalnih pogojih avtomobilskega kaska je določeno, da bo zavarovalnica izplačala odškodnino za škodo, ki bi nastala na avtomobilu zaradi uresničitve zavarovanih rizikov.

Zavarovalnici je v interesu pridobivanje čimvečjega števila nevarnostnih objektov, ki ji omogočajo, da jih na samosvoj način poveže in organizira v nevarnostno skupino zaradi izravnavanja nevarnosti. Nevarnostni objekti pa so v svojem bistvu tako nehomogeni, da ne prenesejo shematiziranega zavarovalnog varstva, ampak zahtevajo individualizacijo, ki ji sledi individualizacija in diferenciacija premij.

Za tuje turiste bo privlačno tako zavarovanje, ki mu omogoča, da sam oblikuje zavarovalno jamstvo, premija pa mora biti vsaj ekvivalent ocenjene nevarnosti.

5.4. Zavarovanje avtomobilske odgovornosti

Z razvojem avtomobilizma je postalo obvezno odgovornostno zavarovanje imetnikov in uporabnikov motornih vozil. Tuji turisti so zato že zavarovani v svoji domovini in uveljavljajo tako

zavarovanje preko sistema zelene in plave karte tudi na območjih dežel članic.

Pri odgovornostnem zavarovanju imetnikov in uporabnikov motornih vozil se zavarovalnice zavezujejo povrniti škode, ki so posledica uveljavljanja odškodninskih zahtevkov na podlagi civilnega prava za osebne in materialne škode. Dodatno k temu je možno zavarovati še voznika in druge osebe v motornem vozilu za škodo zaradi telesnih poškodb.

Množica tujih turistov, enako kot pri kasko zavarovanju, omogoča povečanje zavarovalnega zajetja posameznim zavarovalnicam, torej povečanje številčnosti nevarnostnih objektov v nevarnostni skupini in s tem boljše izravnanje nevarnosti.

Tuji turisti se bodo odločali za zavarovanje pri naših zavarovalnicah le, če bo tako zavarovanje za njih ugodno. Višina premije za enako gospodarsko varnost naj bi bila dovolj nizek izdatek v primerjavi z obračunom malusa pri matični zavarovalnici v primeru uporabe njene police.

6. PREDNOSTI ZAVAROVALNEGA ZAJETJA TUJINI TURISTOV PRI AVTOMOBILSKI ODGOVORNOSTI IN AVTOMOBILSKEM KASKU

6.1. Povečanje številčnosti nevarnostnih objektov v nevarnostnih skupinah

V zavarovanju je ustvarjanje gospodarske varnosti cilj in izravnavanje nevarnosti sredstvo za ta cilj. Izravnavanje nevarnosti je možno le v množici nevarnostnih objektov, ki jih v ta namen zavarovalnica povezuje v nevarnostno skupino. Nevarnostni objekti morajo izpolnjevati določene pogoje, da bi nevarnostna skupina imela lastnosti, kot so: skupnost škode, istovrsnost nevarnosti, homogenost, neodvisnost in številčnost nevarnostnih objektov.[8]

Najpomembnejša lastnost nevarnostne skupine je številčnost nevarnostnih objektov, ki istočasno delno odpravlja pomanjkljivosti drugih lastnosti. Če je dovolj veliko število prizadetih nevarnostnih objektov zaradi uresničitve nevarnostnih dogodkov, se začneja uveljavljati zakon velikega števila in s tem zakonitost škodnega procesa, iz katerega zavarovalnice izvedejo instrumentarij izravnavanja nevarnosti. Prizadeti nevarnostni objekti pa so izjeme v množici nevarnostnih objektov povezanih v nevarnostno skupino. Zboljšanje izravnavanja nevarnosti zmanjšuje tehnično premijo, zaradi potrebnih nižjih varnostnih rezerv, in s tem ceno zavarovanja.

Zavarovanje avtomobilske odgovornosti je obvezno za vse lastnike oz. uporabnike motornih vozil, zato se število nevarnostnih objektov lahko povečuje res samo z zajetjem tujih. Zavarovanje avtomobilskega kaska ni obvezno. Povečanje njihovega števila pa enako vpliva na izboljšanje izravnavanja nevarnosti.

Skupna škoda nevarnostne skupine je porazdeljena tako na tuje kot na domače nevarnostne objekte v obliki individualizirane in diferencirane nevarnostne premije, ki pa ni proporcionalna glede na trajanje zavarovalnega jamstva, ampak višja.

6.2. Priliv zavarovalnih premij

Zavarovalnica je samostojni gospodarski subjekt, zato si prizadeva, da bi njeno poslovanje bilo učinkovito. Tuji zavarovalci ji ne omogočajo samo boljšega izravnavanja nevarnosti in večje konkurenčne sposobnosti na zavarovalnem trgu, temveč dodaten priliv sredstev za fond preventive, za nabavo sredstev za delo in za skupni dohodek delovnih skupnosti.

Po Marxu se škode, nastale zaradi stihije narave in nesrečnih slučajev, nadomeščajo iz novoustvarjene vrednosti.[9] Zavarovalci oddelijo sredstva za zavarovanje avtomobilske

Tabela 10. Delitev zavarovalne premije avtomobilskega kaska in avtomobilske odgovornosti v SFRJ 1987.

Opis	v mlrd YUD			
	Kasko (YUD)	Struktura %	Odgovornost (YUD)	Struktura %
Tehnična premija	93,7	85,73	111,4	85,50
Fond preventive	1,6	1,46	1,7	1,30
Del prem. za skupni doh. DS	12,9	11,81	15,9	12,20
Del prem. za nabavo sredstev za delo	1,1	1,00	1,3	1,00
S k u p a j	109,3	100,00	130,3	100,00

Vir: Podaci o poslovanju zajednica osiguranja i reosiguranja u 1987. (obdelala avtorja).

Tabela 11. Delež zavarovalnih premij avtomobilske odgovornosti in avtomobilskega kaska v narodnem dohotku 1987.

Opis	v mlrd YUD	
	YUD	%
Narodni dohodek	43.526	100,00
Skupaj premija	239,6	0,55
Avtomobilska odgovornost	130,3	0,30
Avtomobilski kasko	109,3	0,25

Vir: SGJ-88 in Podaci o poslovanju zajednica osiguranja i reosiguranja... (obdelala avtorja).

odgovornosti in avtomobilskega kaska iz individualnega dohodka. Tako se oblikujejo zavarovalni fond, ki so namenjeni nadomestitvi škod.

Pri zajemanju tujih zavarovanj se novoustvarjena vrednost v tujini priliva v naše narodno gospodarstvo, pri izplačilu škod pa se sredstva ponovno vračajo v tujino ali pa so usmerjena v zavarovalno reprodukcijo.

Prednosti zavarovanja avtomobilskega kaska in avtomobilske odgovornosti so lahko tudi pomanjkljivosti. Vse je odvisno od zakonitosti škodnih procesov nevarnostnih podskupin, ki jih oblikujejo tuji nevarnostni objekti. Če je priliv premij višji ali vsaj enak izplačanim škodam, potem je zajemanje tujcev ekonomsko smotno, v obratnem slučaju je še vedno ugodno, če se sredstva odškodnin usmerjajo domačo zavarovalno reprodukcijo. Pri večjem odlivu sredstev v tujino pa so taka zavarovanja vprašljiva. Sicer pa vsaka zavarovalnica zase preverja upravičenost zavarovalnega zajetja tujih nevarnostnih objektov, kar bi bilo potrebno preveriti tudi z narodno-gospodarskega stališča.

7. SKLEP

Zavarovalno zajetje tujih turistov v prevozu je potrebno oblikovati ločeno od domačih na takih izhodiščih, ki so koristna za naše gospodarstvo in učinkovita za tujce.

Praviloma imajo tuji turisti, ki prihajajo iz gospodarsko razvitejših dežel, visoko razvito zavarovalno zavest v primerjavi z zavarovalno zavestjo v Jugoslaviji. Kaj hitro so sposobni ugotoviti prednosti in pomanjkljivosti zavarovalnih storitev. Za njih je predvsem pomembno višina premije glede na gospodarsko varnost, postopek in hitrost reševanja odškodninskih zahtevkov in morebitni prihranki pri izdatkih zavarovanja, vse v primerjavi z matično deželo.

Naše zavarovalnice morajo predvsem ugotoviti, kdaj je zavarovanje tujcev v prevozu koristno tako za njih kot za narodno gospodarstvo v celoti.

Tujci so udeleženi z nevarnostnimi premijami v skupni škodi nevarnostnih skupin enako kot so domačini. Da bi se ugotovila smotrnost takega zavarovanja, je potrebno ugotoviti njihov delež v premiji in njihov delež v dejanskih škodah. Zato je potrebno ločeno spremljati škodne procese nevarnostnih podskupin s tujim elementom, da se ugotovi višina nevarnostne premije, ki bi morala biti vsaj približni ekvivalent ocenjenih nevarnosti. Skratka, mora se izenačiti premijske prilive z odlivi odškodnin.

Z jasnimi ekonomskimi izhodišči lahko zavarovalnice pristopijo k vključevanju tujcev v lastne portfelje. Morebitne porabnike se seznani z riziki, s katerimi se soočajo, in z zavarovalnimi storitvami, s katerimi take rizike lahko obvladujejo v obliki pridobivanja gospodarske varnosti.

Možnosti zavarovalnega zajetja tujih turistov v prevozu obstajajo. Potrebno jih je samo v celoti izkoristiti, da bi zavarovalne storitve tujcem postale del nevidnega izvoza.

SUMMARY

INSURANCE IN TRAVEL ARRANGEMENTS

This paper provides a review of trends reported for foreign tourists volumes in Yugoslavia and comments on the data on road traffic accidents in our country and some other selected countries in the world. The paper further deals with discussion of possibilities of different insurance of foreign tourists with our insurance companies and reiterates the favourable terms to be used by foreign tourists in case of road traffic accidents and other accidents.

LITERATURA

- [1] O. DURJAVA: Politična ekonomija, Marksistična knjižnica, Založba Obzorja, Maribor, 1985, pp. 017 in 018.
- [2] R. K. SHELPI: Services in the Economies of the Developing Countries, The Insurance Industry in Economic Development, Bernard Wasow and Raymond D. Hill Editors, New York, 1986, pp. 3 - 28.
- [3] O. DURJAVA: op. cit., p. 013.
- [4] J. BONCELJ: Zavarovalna ekonomika, EPOK, Založba Obzorja Maribor, 1983, p. 13.
- [5] P. C. STUBBS, W. J. TYSON and M. O. DALVI: Transport Economics, George Allen & Unwin, London, 1984, p. 113.
- [6] Ibidem, p. 114.
- [7] SGJ - 88, p. 310.
- [8] J. BONCELJ, op. cit. pp. 77 - 78.
- [9] K. MARX: Kapital I, II, III (II. knj.), Prosveta, Beograd, 1979, p. 851.