

# **VEOSEKINDLUSTUS**

**ELEA seminar 01.12.2010**



**Ilmar Vissak  
Baltic Marine Underwiter  
RSA Estonia**

# Sisukord

Erinevad kindlustusliigid

Mis on veosekindlustus?

Kellele vajalik?

Miks?

Veoskindlustuse kaitse

Peamised välistused

Riskiasjaolud

Protsess müügist kahjuni

Lisaküsimused



# Erinevad kindlustusliigid

## Kaupade transportimises osalevad isikud

Koondnimetus – kaubaomanikud s.o.

- Kauba müüja
- Kauba ostja
- Kauba ostu-müügi vahendaja (trader)
- Kauba ostu-müügi finantseerija
- Oma kauba transport

# Erinevad kindlustusliigid

## Kaupade transportimises osalevad isikud

Koondnimetus – kaubaomanikud s.o.

- Kauba müüja
- Kauba ostja
- Kauba ostu-müügi vahendaja (trader)
- Kauba ostu-müügi finantseerija
- Oma kauba transport

Koondnimetus – kauba transpordi organiseerija s.o.

- Ekspedeerija
- Laevaagendid ja muud operaatorid

# Erinevad kindlustusliigid

## Kaupade transportimises osalevad isikud

Koondnimetus – kaubaomanikud s.o.

- Kauba müüja
- Kauba ostja
- Kauba ostu-müügi vahendaja (trader)
- Kauba ostu-müügi finantseerija
- Oma kauba transport

Koondnimetus – kauba transpordi organiseerija s.o.

- Ekspedeerija
- Laevaagendid ja muud operaatorid

Koondnimetus – kauba tegelik käsitleja s.o.

- Tegelik vedaja (maantee-, mere-, õhu-, raudteetransport)
- Stividor, ladustaja

## Erinevad kindlustusliigid

---

### **Veoketis osalevatele isikutele sobiv kindlustusliik**

Koondnimetus – kaubaomanikud

- Transport - veosekindlustus
- Ladustamine - varakindlustus
- Kombineeritud kindlustuskaitse – stock throughput policy

## Erinevad kindlustusliigid

### Veoketis osalevatele isikutele sobiv kindlustusliik

#### Koondnimetus – kaubaomanikud

- Transport - veosekindlustus
- Ladustamine - varakindlustus
- Kombineeritud kindlustuskaitse – stock throughput policy

#### Koondnimetus – transpordiettevõtte

- Ekspedeerija vastutuskindlustus
- Vedaja vastutuskindlustus
- Laopidaja vastutuskindlustus
- Stividiatori vastutuskindlustus
- P&I (Protection & Indemnity)

## Mis on veosekindlustus?

- Veosekindlustuse puhul on kindlustusobjektiks kaup (veos), mida transporditakse veovahendiga punktist A punkti B.
- Kindlustussumma määramise aluseks on veose väärtus lähtekohas, millele saab lisada muid veoga seotud kulusid ja oodatavat kasumit.
- Kindlustus on tavaliselt *all risks* põhimõttel, st katab kõik transpordi jooksul toimunud ootamatud ja ettenägematud kahjud. Mõnikord sõlmitakse kindlustus ka *named perils* põhimõttel, s.o kindlaksmääratud riskide vastu.



## Mis on veosekindlustus?

- Veosekindlustuse puhul on kindlustusobjektiks kaup (veos), mida transporditakse veovahendiga punktist A punkti B.
- Kindlustussumma määramise aluseks on veose väärtus lähtekohas, millele saab lisada muid veoga seotud kulusid ja oodatavat kasumit.
- Kindlustus on tavaliselt *all risks* põhimõttel, st katab kõik transpordi jooksul toimunud ootamatud ja ettenägematud kahjud. Mõnikord sõlmitakse kindlustus ka *named perils* põhimõttel, s.o kindlaksmääratud riskide vastu.
- Tuleb meeles pidada, et veosekindlustus
  - hüvitab veose füüsilisest kadumisest / kahjustumisest tekkinud varalise kahju, st tavapäraselt muud seonduvad kulud ei ole kaetud (nt turuosa kaotus, leppetrahvid jms.)
  - kaupa transporditakse veovahendiga, st nt pukseeritav või iseliikuv veos või ka veovahend tavaliselt kindlustusobjektiks ei ole
  - Kaup peab liikuma punktist A punkti B, st kindlustusobjektiks ei ole kaup, mida ei transpordita. Küll on aga kindlustatud tavapärased vaheladustamised ja mõnikord ka veoeelne või –järgne ladustamine teatud piirangutega.

## Kellele vajalik?

### **Kauba ostja või müüja**

Vajadus tuleneb müügilepingu tarnetingimusest (*Incoterm*), kus määratletakse kes ja mis hetkeni kauba kahjustumise / kadumise riski kannab.

### **Veose omanik (müüki ei toimu)**

Näiteks kolimine, messidel / näitustel osalemine

### **Müügitehingu finantseerija**

Näiteks pank kaitsmaks oma huvisid akredetiivi tehingute puhul.

### **Transpordiettevõtte**

Võib saada vastavad juhised oma kliendilt kindlustada veos kaubaomaniku kasuks. Veosekindlustuse vahendamine on tihti ka pakutavaks lisateenuseks.

## Miks?

**Veosekindlustus aitab vältida olukordi, kus kantakse kahju põhjusel, et vedaja ei ole kohustatud kahju hüvitama või tema vastutus on limiteeritud.**

- Vedajalt saab hüvitist nõuda, kui vedaja on kahju toimumise eest vastutav. On hulgaliselt juhtumeid, kus vedaja ei ole kohustatud kahju hüvitama.
- Isegi juhul, kui vedaja on kahju tekkimise eest vastutav, on vedaja vastutus limiteeritud ja näiteks suhteliselt kergete aga kallite veoste (nt elektroonika, kosmeetika, rõivad) puhul on vedaja poolt makstav hüvitis marginaalne võrreldes tegeliku kahjuga
- Vedaja vastutuskindlustus ei pruugi kahju hüvitada isegi juhul, kui vedaja on vastutav, nt autovedaja jääb ilma hüvitiseta, kui autojuht põhjustab liiklusõnnetuse joobes olekus.

**Vedaja või ekspedeerija vastutuskindlustus kaitseb transpordifirma huve, veosekindlustus seisab kaubaomanike huvide eest.**

# Miks?

- **Näide: Vedaja ei ole vastutav**

- Kaubaomanik tellis ekspedeerijalt veo kiiruskaamerate transpordiks Eestisse. Veos hävis laevas puhkenud tulekahju tõttu. Ekspedeerija ning alltöövõtu korras vedu teostanud autovedaja ei ole tekkinud kahju kohustatud hüvitama, kuna nad olid mõistlikult hoolikad veo organiseerimisel / teostamisel ja ei võinud tulekahju ette näha ja selle tagajärgi ära hoida. Veosekindlustuses on tulerisk kaetud ka kõige kitsama kattega lepingute puhul.

# Miks?

- **Näide: Vedaja ei ole vastutav**

- Kaubaomanik tellis ekspedeerijalt veo kiiruskaamerate transpordiks Eestisse. Veos hävis laevas puhkenud tulekahju tõttu. Ekspedeerija ning altöövõtu korras vedu teostanud autovedaja ei ole tekkinud kahju kohustatud hüvitama, kuna nad olid mõistlikult hoolikad veo organiseerimisel / teostamisel ja ei võinud tulekahju ette näha ja selle tagajärgi ära hoida. Veosekindlustuses on tulerisk kaetud ka kõige kitsama kattega lepingute puhul.

- **Näide: Vedaja vastutus on limiteeritud**

- Kauba ostja tellis arvutikaupade maanteeveo Eestisse. Kauba mahalaadimisel selgus, et osa kaupa on kadunud, kastid olid teekonna jooksul (tõenäoliselt vahelaos) avatud ja osad lap-topid välja võetud. Ekspedeerija hüvitas kahju, kohaldades autoveol kehtivat piirmäära 8,33 SDR kauba brutokaalu kohta. Hüvitise suuruseks kujunes 3000 krooni. Tegelik kadunud kaupade väärtus vastavalt kauba arvele oli 51 000 krooni. Veosekindlustus oleks kauba kahju hüvitanud vastavalt kauba arvele.

# Miks?

- **Näide: Vedaja ei ole vastutav**

- Kaubaomanik tellis ekspedeerijalt veo kiiruskaamerate transpordiks Eestisse. Veos hävis laevas puhkenud tulekahju tõttu. Ekspedeerija ning altöövõtu korras vedu teostanud autovedaja ei ole tekkinud kahju kohustatud hüvitama, kuna nad olid mõistlikult hoolikad veo organiseerimisel / teostamisel ja ei võinud tulekahju ette näha ja selle tagajärgi ära hoida. Veosekindlustuses on tulerisk kaetud ka kõige kitsama kattega lepingute puhul.

- **Näide: Vedaja vastutus on limiteeritud**

- Kauba ostja tellis arvutikaupade maanteeveo Eestisse. Kauba mahalaadimisel selgus, et osa kaupa on kadunud, kastid olid teekonna jooksul (tõenäoliselt vahelaos) avatud ja osad lap-topid välja võetud. Ekspedeerija hüvitas kahju, kohaldades autoveol kehtivat piirmäära 8,33 SDR kauba brutokaalu kohta. Hüvitise suuruseks kujunes 3000 krooni. Tegelik kadunud kaupade väärtus vastavalt kauba arvele oli 51 000 krooni. Veosekindlustus oleks kauba kahju hüvitanud vastavalt kauba arvele.

- **Näide: Vedaja vastutuskindlustusandja ei ole kohustatud kahju hüvitama**

- Kohalik autodiiler tellis autode veo sadamast diileri autoplatsile. Veok kaotas juhitavuse ja sõitis kraavi ning kõik treileril olnud autod said suuremal või väiksemal määral kahjustada. Juhil tuvastati alkoholihoove. Kuigi autovedal oli sõlmitud vedaja vastutuskindlustus, keeldus kindlustusandja kahju hüvitamast, kuna kindlustusvõtja töötaja põhjustas kahju joobeseisundis. Autodiileril tekkis nõudeõigus vedaja vastu, vedaja ei saa kohaldada ka kaalupiirangut, kuna joobeseisundis kahju tekitamine on käsitletav raske hooletusena, mille puhul piirmäärad ei rakendu.

## Veosekindlustuse kaitse

- **Koguriskikindlustus (*all risks*) vs nimetatud riskid (*named perils*)**
- Valdav osa veosekindlustuse lepingud sõlmitakse koguriski kindlustuse põhimõttel. See tähendab, et kindlustatud on kõik ootamatud ja ettenägematud kahjud veose transpordil v.a juhtumid, mis on välistatud. Kindlustusvõtja ei pea viitama kahju tekkimise põhjustele.
- Mõned veosed kindlustatakse tavaliselt nimetatud riskide põhimõttel. Näitena võiks tuua tekiveosed laeval, vanametall, kasutatud või pakkimata kaubad. Sellise variandi puhul on kindlustusvõtja kohustus tõendada, et kahju tekkis kindlustatud riski tulemusel, nt liiklusõnnetus, tulekahju vms. Nimetatud riskidel kindlustamine võib mõnel juhul olla ka kliendi soov, kuna reeglina on selline variant odavam.

# Veosekindlustuse kaitse

- **Koguriskikindlustus (*all risks*) vs nimetatud riskid (*named perils*)**

- Valdav osa veosekindlustuse lepingud sõlmitakse koguriski kindlustuse põhimõttel. See tähendab, et kindlustatud on kõik ootamatud ja ettenägematud kahjud veose transpordil v.a juhtumid, mis on välistatud. Kindlustusvõtja ei pea viitama kahju tekkimise põhjustele.
- Mõned veosed kindlustatakse tavaliselt nimetatud riskide põhimõttel. Näitena võiks tuua tekiveosed laeval, vanametall, kasutatud või pakkimata kaubad. Sellise variandi puhul on kindlustusvõtja kohustus tõendada, et kahju tekkis kindlustatud riski tulemusel, nt liiklusõnnetus, tulekahju vms. Nimetatud riskidel kindlustamine võib mõnel juhul olla ka kliendi soov, kuna reeglina on selline variant odavam.

- **Veosekindlustusklauslid**

- Kuna veosekindlustus on rahvusvaheline äri st sihtkoha riigi asjaosalised peavad aru saama lähtekoha riigis välja antud kindlustuslepingust ja vastupidi, siis kasutatakse rahvusvaheliselt aktsepteeritavaid veosekindlustuse klausleid, millest levinuimad on *International Underwriting Association of London* veosekindlustuse klauslid, levinud nimetusega *Institute Cargo Clauses*.
- 2009 aastal hakkas kehtima värskem versioon klauslitest, mis võrreldes eelmise versiooniga on kliendisõbralikumad ehk siis parema kindlustuskaitsega. Seega tuleks vaadata ka, millist versiooni pakutakse (01/01/2009 vs 1/1/82). Läbivaks jooneks uues versioonis on, et kindlustusvõtjat ei saa “karistada” asjade eest, mille üle tal puudub kontroll, samuti on selgemalt kirjeldatud peale- ja mahalaadimise kaitse.



## Koguriskikindlustus - *Institute Cargo Clauses (A)* ja analoogid

- Kindlustus hüvitab kõikidest riskidest tulenevad ootamatud ja ettenägematud kahjud transporditavale veosele v.a. juhtumid, mis on välistatud
- Kindlustuskaitse hakkab kehtima hetkest, kui veost hakatakse transpordivahendile laadima lähtekohas ja kehtib kuni hetkeni, kui veos on sihtkohas maha laaditud
- Kindlustus hõlmab ka veose peale- ja mahalaadimist, samuti tavapärase marsruudi jooksul toimuvaid ümberlaadimisi ja vaheladustamisi.
- Veo eelne ja veo järgne ladustamine ei ole kaetud

## Nimetatud riskid - *Institute Cargo Clauses (B) ja (C)* ja analoogid

- Kindlustus hüvitab kahjud, mis tulenevad või on põhjustatud loetletud riskidest, näiteks
  - tuli ja plahvatus
  - transpordivahendi kokkupõrge välise objektiga (liiklusõnnetus, laevaõnnetus)
  - laeva madalikule sõitmine, uppumine
  - raudtee vagunite rööbastel väljasõitmine
  - lasti üle parda heitmine laeva päästmiseks
- Muus osas on (B), (C) ja analoogid sarnased all risks klauslitega
- Lisaks põhikaitsele on võimalik juurde lisada lisariske, nt veose vargus või röövimine

## Spetsiifiliste lisariskide kaitse

- **General Average – üldine merekahju**
- Kui toimub mingi õnnetus, kus laev ja last satuvad hädaohtu (nt tulekahju, madalikule sõitmine) toimub laeva päästmine. Selle käigus võib nt osa lasti üle parda heita, võib toimuda laeva pukseerimine lähimasse sadamasse vms. Tekkinud kulutused kaetakse solidaarselt laevaomaniku ning laeval asuva lastiomanike poolt. Selle protseduuri nimetus on *General Average Adjustment* (alus – *York-Antwerp Rules*)
- Proportsiooni suurus arvestatakse lähtuvalt laeva ja lasti väärtusest. Selliste kulutuste jagamises (*General Average Contribution*) osalevad ka veoseomanikud, kelle kaup ei saanud kannatada. Kaupa ei vabastata enne, kui on kantud vastav summa deposiitarvele või esitatud aktsepteeritav garantii. Veosekindlustus katab sellise kahju.

## Spetsiifiliste lisariskide kaitse

- **General Average – üldine merekahju**
- Kui toimub mingi õnnetus, kus laev ja last satuvad hädaohtu (nt tulekahju, madalikule sõitmine) toimub laeva päästmine. Selle käigus võib nt osa lasti üle parda heita, võib toimuda laeva pukseerimine lähimasse sadamasse vms. Tekkinud kulutused kaetakse solidaarselt laevaomaniku ning laeval asuva lastiomanike poolt. Selle protseduuri nimetus on *General Average Adjustment* (alus – *York-Antwerp Rules*)
- Proportsiooni suurus arvestatakse lähtuvalt laeva ja lasti väärtusest. Selliste kulutuste jagamises (*General Average Contribution*) osalevad ka veoseomanikud, kelle kaup ei saanud kannatada. Kaupa ei vabastata enne, kui on kantud vastav summa deposiitarvele või esitatud aktsepteeritav garantii. Veosekindlustus katab sellise kahju.
- **Sõja- ja streigiriskid (*Institute War and Strikes Clauses*)**
- Sõja- ning streigiriskid on tavapäraselt kindlustuskaitstes välistatud. Siiski on vastavad riskid võimalik lisatasu eest lisada. Tasu suurus oleneb regioonist, kus on veo algus või lõpp või mida veos läbib.
- Sõjariskid kehtivad tavapäraselt ainult mere- või õhustranspordi puhul. Maismaatranspordile reeglina sõjariskide kaitset ei pakuta.
- Streigiriskide kaitse sisaldab ka kaitset terroristide eest. Siiski tasub meeles pidada, et kaitse hõlmab ainult streikijate / terroristide poolt otseselt veosele tekitatud kahju, mitte nt seda, et veos ei saa teatud hetkel streigi tõttu liikuma vms.

# Peamised välistused

- **Kindlustusvõtja tegevusest lähtuvad välistused**

- Kindlustusvõtja peab käituma nii nagu ta käituks kui tal kindlustust ei oleks, st valmistama veose piisavalt ette ohutuks transpordiks ja olema mõistlikult hoolikas kogu veoprotsessi korraldamises.
- Näiteks ei pea kindlustus hüvitama kahju, kui selle tekkimise põhjuseks on veose ebapiisav pakend.
- Hüvitama ei pea, kui transpordivahend ei vasta nõuetele.
- Hüvitama ei pea, kui kindlustusvõtja rikub lepingus sätestatud kohustusi.
- Tuleb rõhutada, et välistusi saab rakendada siis, kui esineb põhjuslik seos ja kui kindlustusvõtjal oli reaalne kontroll asjaolude üle. Näiteks ei ole kindlustusvõtjal tavapäraselt kontrolli veovahendi sobilikkuse osas, samuti ei pruugi ta olla teadlik nt ebapiisavast pakendist.

# Peamised välistused

## • Kindlustusvõtja tegevusest lähtuvad välistused

- Kindlustusvõtja peab käituma nii nagu ta käituks kui tal kindlustust ei oleks, st valmistama veose piisavalt ette ohutuks transpordiks ja olema mõistlikult hoolikas kogu veoprotsessi korraldamises.
- Näiteks ei pea kindlustus hüvitama kahju, kui selle tekkimise põhjuseks on veose ebapiisav pakend.
- Hüvitama ei pea, kui transpordivahend ei vasta nõuetele.
- Hüvitama ei pea, kui kindlustusvõtja rikub lepingus sätestatud kohustusi.
- Tuleb rõhutada, et välistusi saab rakendada siis, kui esineb põhjuslik seos ja kui kindlustusvõtjal oli reaalne kontroll asjaolude üle. Näiteks ei ole kindlustusvõtjal tavapäraselt kontrolli veovahendi sobilikkuse osas, samuti ei pruugi ta olla teadlik nt ebapiisavast pakendist.

## • Veetavast kaubast lähtuvad välistused

Kahju ei pea hüvitama, kui see on põhjustatud näiteks:

- veosele iseloomulikest omadustest, nt omadus teatud temperatuuril külmuda, aurustuda vms.
- tavapärane mahu või kaalu kaotus, kulumine lekkimine vms.
- elektrooniline või mehaaniline rike, kui see ei ole põhjustatud transpordiõnnetusest

# Peamised välistused

- **Üldised välistused**

- Sõda, riigipööre, sundvõõrandamine, arest ja sarnased juhtumid.
- Streikijad, terroristid, töörahutused jms.
- Tuumaenergia kasutamisega või muud radioaktiivse saastega või materjalidega seotud juhtumid.
- Arvutitarkvara rikkest tekkinud kahjud.
- Keskkonnasaaste.
- Rahalised nõuded, mis ei ole tingitud otsesest varalisest kahjust, nt leppetrahvid, turuosakaotus vms.
- Kahjud, millest kindlustusvõtja oli või oleks pidanud olema teadlik või kahjud mis on tekkinud enne kindlustuse kehtivuse algust.

# Peamised välistused

- **Üldised välistused**

- Sõda, riigipööre, sundvõõrandamine, arest ja sarnased juhtumid.
- Streikijad, terroristid, töörahutused jms.
- Tuumaenergia kasutamisega või muud radioaktiivse saastega või materjalidega seotud juhtumid.
- Arvutitarkvara rikkest tekkinud kahjud.
- Keskkonnasaaste.
- Rahalised nõuded, mis ei ole tingitud otsesest varalisest kahjust, nt leppetrahvid, turuosakaotus vms.
- Kahjud, millest kindlustusvõtja oli või oleks pidanud olema teadlik või kahjud mis on tekkinud enne kindlustuse kehtivuse algust.

- **Kahju peab olema ootamatu ja ettenägematu**

- Kui veos on pakkimata, ei saa katta kahju, mis on tekkinud veose kriimustamisest, muljumisest või sarnastest juhtumitest transpordi jooksul
- Kui veost veetakse lahtise transpordivahendiga (laeva dekk, autotreiler vms) ei saa hüvitist nt vihmast tekkinud kahju hüvitamiseks
- Kui veost veetakse ilma temperatuuri reguleeriva ja hoidva seadmeta transpordiruumis, ei saa hüvitist küsida, kui veos on näiteks üles sulanud või ära külmunud.



# Riskiasjaolud

## Kuidas kujuneb kindlustusmakse

- Oodatav kahjusuhe st lihtsustatult hüvitised / maksed (teenitud preemiad, ettemakstud preemiad, makstud kahjud, kahjude reserv, kahjukäsitluskulud)
- Oodatav kulusuhe (otsesed müügikulud sh maaklerite, agentide, edasimüüjate tasud, administratiivkulud)
- Oodatav kasum (mida ootavad kindlustusseltsilt omanikud)

## Kahjusuhte kujunemist saab mõjutada riskide valikuga

- Millisest kliendigrupist ollakse huvitatud?
- Milliste veoste kindlustamisest soovitakse hoiduda?
- Millised regioonid on eelistatud?
- Kui laia kindlustuskaitset ollakse valmis pakkuma?

## Kulusuhte kujunemine

- Milliseid müügikanaleid kasutatakse?
- Kui automatiseeritud on protsess?
- Ühekordsed poliisid vs raamlepingud



## Mida hinnatakse veose kindlustamisel

- **VEOS** – millistele ohtudele on kindlustatav veos kõige avatum transpordi jooksul? Mõned kaubad on nt väga “vargustundlikud”, teised kergesti purunevad, kolmandad kiiresti riknevad jne. Veose iseloom on kõige põhilisem riski hindamise kriteerium, teised riskiasjaolud kas suurendavad või vähendavad riski.
- **MARSRUUT** – milline on veo lähtekoht, sihtkoht, milliseid regioone veos oma teekonnal läbib, kas, kui palju ja kus toimub ümberlaadimisi ja vaheladustamisi? On selge, et mida lühem on teekond ja mida vähem erinevaid operatsioone marsruudi jooksul toimub, seda väiksem on tõenäosus, et midagi juhtub.
- **VEOVIIS** – millist transpordiliiki kasutatakse, kuidas on veos pakendatud, kas on tegemist konteinertranspordiga, kas on tegemist osakoormaga? Üldistavalt võib öelda, et veost transporditakse kõige efektiivsemal moel, siiski ei pruugi kõige kuluefektiivsem viis olla kõige ohutum. Seega võib odavam transpordikulu tuua kaasa kallima kindlustusmaks. Aga ei pruugi.
- **KINDLUSTUSKAITSE** – mida laiem kindlustuskaitse antakse, seda suurem on kindlustushüvitise maksamise tõenäosus ja seda kallim on tariif. Tavapärane dilemma teemal kallis ja hea vs odav ja halb

## Mida hinnatakse veose kindlustamisel

- **NUMBRID** – kas kindlustatakse üks konkreetne veos või terve aasta veoste maht? Kui suur on rahaline käive? Mitu veost perioodi jooksul toimub? Kui suur on maksimaalne risk? Kui suur on omavastutus? Riski mõttes on parem, kui on palju väikeseid riske ja kehvem, kui on üks suur risk.
- **KLIENDI ROLL** – kes on kindlustusvõtja veoprotsessis? Kas kliendiks on kauba ostja või müüja, kellel on nõudeõigus transpordifirma vastu või on kindlustusvõtjaks veose tegelik vedaja, kelle vastu regressiõigus puudub? Vedajale pakutav kindlustus on tõenäoliselt kõrgema tariifiga, kui kaubaomanikule pakutav kindlustus.
- **KAHJUSTATISTIKA** – milline on kliendi kahjustatistika? Kas on tegemist mõne üksiku kahjuga pika perioodi jooksul või on tegemist regulaarse suure kahjusagedusega? Pole vist vaja pikemalt selgitada, et hea kahjustatistika tulemuseks on ka väiksem kindlustusmakse.
- **MUUD ASJAOLUD** – milline on kliendi taust, kuidas on protsessid korraldatud, kas on rakendatud kahjuennetusmeetmeid? Mis aastaajaga on tegemist? Milline on lähte või sihtriigi seadusandlus? Asjaolusid, mida hinnata on tegelikult äärmiselt palju. Tuleb leida kompromiss, et liigpõhjalik riskihindamine ei takistaks äri ja et liiga leebe riskihindamine ei tooks sisse pikaajalist kahjumit.

# Protsess müügist kahjuni

## KINDLUSTUSE MÜÜK

- Kui kiiresti saab pakkumise, kui lihtne on leping sõlmida?
- Kas eelistada ühekordset lepingut või raamlepingut?
- Kui automatiseeritud on protsess, kas vahendaja saab ise pakkumise teha / lepingu sõlmida?

## ADMINISTREERIMINE

- Raamlepingute puhul on väga erinevaid versioone. Lihtsaim on kokkulepitud aastane maht ja ühekordne deklareerimine. Keerulisim iga veose eraldi deklareerimine. Ja palju variante vahepeal.
- Millised on maksetingimused?

## KAHJU KÄSITLEMINE

- Kui kiire on kahjukäsitletus? Milliseid dokumente nõutakse?
- Kuidas on kindlustusselts võimeline kahju käsitlema välismaal?
- Milline on seltsi kahjukäsitletusrenomee? Kas pigem on venitustaktika ja hüvitamisest keeldumise võimaluste otsimine või nn kiirmenetlus?

# Protsess müügist kahjuni

- **Mida teha kahju avastamisel**

- *Veose vastuvõtmisel vedajalt*
- kontrolli veose välist seisundit ja kaubakohtade arvu vastavust saatedokumentidega

- *Kahju avastamisel*

- püüa kahju edasist suurenemist ära hoida
- tee vastav märge saatedokumentidesse või koosta kahjuakt koos vedaja esindajaga
- tee vedajale koheselt teade kahjustuste kohta edasise nõudeõiguse tagamiseks
- teavita esimesel võimalusel kindlustusandjat ja tegutse vastavalt saadud juhistele

- *Dokumentatsioon*

- kauba arved ja / või ostu-müügi lepingud, pakkumised vms.
- veose saatelehed, pakkelehed, *Bill of Lading*,
- kahjuteated ja muu esitatud / saadud informatsioon veo ja kahjujuhtumiga seoses
- politsei tõend, tolliakt, kulutusi tõendavad dokumendid, kokkuvõtvalt kogu oluline informatsioon seoses konkreetse veo ja kahjujuhtumiga

**Küsimused?**

