

Poslovi špedicije u transportnom osiguranju robe u cestovnom prometu

Grgas, Matija

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:784139>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-30**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Matija Grgas

POSLOVI ŠPEDICIJE U TRANSPORTNOM
OSIGURANJU ROBE U CESTOVNOM
PROMETU

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

Zagreb, 24. travnja 2017.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Špedicija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3914

Pristupnik: **Matija Grgas (0135234011)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Poslovi špedicije u transportnom osiguranju robe u cestovnom prometu**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u transportnom osiguranju robe u cestovnom prometu. Opisati i objasniti specifičnosti rizika kojima je izložena roba u odvijanju međunarodnog prijevoza i prekrcajnih manipulacija u cestovnom prometu. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera iz prakse.

Zadatak uručen pristupniku: 28. travnja 2017.

Mentor:



doc. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**POSLOVI ŠPEDICIJE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU
ROBE U CESTOVNOM PROMETU
FREIGHT FORWARDING OPERATIONS IN ROAD
TRANSPORT CARGO INSURANCE**

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Matija Grgas

JMBAG: 0135234011

Zagreb, rujan 2017.

SAŽETAK

Transportno osiguranje podrazumijeva granu osiguranja u okviru kojeg se osiguravaju imovinski interesi izloženi prijevoznim i drugim transportnim rizicima, a obuhvaća osiguranje plovniha objekata i letjelica, osiguranje robe i drugih stvari u prijevozu morem, unutarnjim vodama, kopnom i zrakom, samo jednom vrstom prometa ili u kombinaciji više njih, kao i osiguranje odgovornosti brodarka i prijevoznika. Prema grani prometa transportno se osiguranje dijeli na pomorsko i unutarnje plovidbe, te na ne pomorsko osiguranje u koje se ubraja željezničko, cestovno i zračno transportno osiguranje. Transportno osiguranje, kao jedan od bitnijih špediterskih poslova, je posao u kojem treba voditi računa o poslovima međušpeditera, vrstama rizika, štete i naknadi štete te o ugovoru o osiguranju. Poslove u svezi s osiguranjem robe korisnici prijevoza u pravilu prepuštaju špediteru, budući da se špediter primarno bavi organizacijom prijevoza, te su mu stoga dobro poznati rizici kojima je roba tijekom prijevoza izložena, kao i sama tehnika zaključivanja ugovora o osiguranju i postupka likvidacije štete.

KLJUČNE RIJEČI: transport, osiguranje, špediter, rizik, polica osiguranja

SUMMARY

Transport insurance is a branch of insurance within which property interests exposed to transport and other transport risks are secured. Transport insurance includes watercraft and aircraft insurance, insurance of goods and other belongings transported by seaway, inland waterway, land and air transport, goods transported by only one type of transport or in a combination of more types of transport, as well as the liability insurance of the shipping company and carrier. Transport insurance is divided into seaway and inland waterway insurance and non-waterway insurance, which contains rail, road and air transport insurance. Transport insurance is one of the most important jobs for a forwarder and it is necessary to take subcontractors jobs, types of risk and damage, compensation for damage and insurance contracts into account. Actions related to the insurance of goods are generally left for forwarder by transport users since the forwarder is primarily dealing with the organization of transport and so the risks to which the goods are exposed are well known to him, as well as the technique of concluding insurance contracts and the process of liquidation of the damage.

KEYWORDS: transport, insurance, forwarder, risk, insurance policy

Sadržaj

1. UVOD	1
2. POJAM I RAZVOJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA	2
3. VRSTE TRANSPORTNOG OSIGURANJA	3
3.1. Predmet i tržište osiguranja	4
3.1.1. Kargo osiguranje	4
3.1.2. Kasko osiguranje.....	5
3.1.3. Osiguranje od odgovornosti prijevoznika	6
3.2. Osiguranje prema grani prometa	7
3.2.1. Pomorsko osiguranje.....	8
3.2.2. Ne pomorsko osiguranje	13
3.3. Polica osiguranja.....	14
4. RIZICI U TRANSPORTU ROBE	16
4.1. Elementi rizika.....	16
4.2. Vrste rizika	17
4.2.1. Osnovni rizici.....	17
4.2.2. Dopunski rizici.....	17
4.2.3. Osiguranje rizika koji nisu obuhvaćeni pojmom „svi rizici“	18
4.2.4. Ratni, politički rizici i rizici štrajka	18
5. ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE	20
6. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE NA PRIMJERU TRANSPORTNOG OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PROMETU	23
7. ZAKLJUČAK	25
POPIS LITERATURE	26
POPIS SLIKA	27
POPIS TABLICA.....	28
PRILOZI.....	29

1. UVOD

Tema završnog rada su poslovi špedicije u transportnom osiguranju robe u cestovnom prometu. Transportno osiguranje je jedna od najvažnijih djelatnosti iz područja osiguranja koja se spominje još i u razdoblju prije nove ere. Za vrijeme transporta, imovina (prijevozno sredstvo i roba), je u ne prekidnoj opasnosti, izložena raznim vrstama rizika od prirodnih sila, tehničkih nedostataka i mana, pa do ljudskih grešaka koje su produkt ne znanja, nemarnosti, nehata i sl. Špediteri kao pravne ili fizičke osobe se isključivo i u obliku stalnog zanimanja u cilju oslobađanja brige svojeg nalogodavatelja, pomoću prijevoznika, bave organizacijom cjelokupnog posla što se tiče dopreme, otpreme tj. prijevoza robe. Pri tome najviše vode računa oko osiguranja robe koja mora doći do ugovorenog odredišta po svim pravilima struke. Sva međunarodna pravila su određena i dokumentima koji su potrebni špediteru za nesmetano odvijanje posla prema Incoterms-u koja su detaljno objašnjena u nastavku završnog rada.

Cilj završnog rada je opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u transportnom osiguranju robe. Također, u radu je opisana i objašnjena specifičnost rizika kojima je roba izložena u odvijanju međunarodnog prijevoza i prekrcajnih manipulacija u cestovnom prometu, kao i oblici pokrića i vrste klauzula u pomorskom prometu.

U poglavlju *Pojam i razvoj transportnog osiguranja* objašnjava se pojam transportnog osiguranja te njegovi počeci korištenja koji se pojavljuju u doba prije Krista.

U sljedećem poglavlju, *Vrste transportnog osiguranja*, prikazuje se osnovna podjela transportnog osiguranja, predmet koji obuhvaća, vrstu prijevoza kao i tržište osiguranja.

U poglavlju *Rizici u transportu robe* nastoje se objasniti opasnosti kojima su izložena prijevozna sredstva i roba za vrijeme prijevoza te osnovna podjela elemenata i vrsta rizika koji postoji.

U sljedećem poglavlju, *Uloga špeditera u transportnom osiguranju robe*, definira se osnovna funkcija špeditera i nastoji se prikazati osnovni poslovi u svezi s osiguranjem robe u transportu.

Zatim slijedi poglavlje *Prikaz poslova špedicije na primjeru transportnog osiguranja robe u cestovnom prijevozu*. Prikazuje se praktičan primjer osiguranja robe koji obuhvaća djelom međunarodni pomorski i cestovni prijevoz robe kontejnerom.

Rad završava zaključkom u kojem se navode spoznaje do kojih se došlo tijekom izrade rada.

2. POJAM I RAZVOJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA

Transportno osiguranje je prva vrsta osiguranja koja se spominje još u dobra prije Krista. Temeljni zakon sadržavao je odredbu da štete koje nastaju izbacivanjem tereta u more, za spašavanje broda i ostale imovine, moraju snositi svi učesnici u dotičnom pomorskom poduhvatu. Odredbe temeljnog zakona prihvatili su Grci i Rimljani, a unesene su u moderne zakone prilagođene tadašnjem vremenu. Najstariji primitivni oblici transportnog osiguranja i snošenja rizika na rijekama potiču iz Kine oko 3000 godina prije Krista, odnosno Babilona prije više od 2000 godina prije Krista. Da bi lakše svladavali teškoće transporta rijekom Yangce, kineski trgovci su se udruživali i sklapali dogovore da robu rasporede po svim čamcima, tako da ni jedan trgovac u svom čamcu nije imao svu robu, nego samo jedan dio. Na odredištu je svaki trgovac uzimao svoju robu iz svih čamaca koji su stigli. U slučaju nezgode, gubitak je predstavljao samo dio robe koji se nalazio na tom čamcu.¹

U starom Rimu se umjesto rizika ili zajedničkog snošenja rizika javlja prenošenje rizika. Ovo je regulirano ugovorom o Pomorskom zajmu. Brodar je uzimao samo zajam za brod i opremanje broda, uključujući i nabavku robe, ugovarajući da će, ukoliko poduhvat uspije, vratiti zajam sa visokom kamatom, a ako brod na putovanju potone nema obvezu platiti zajam. Početkom XIV. stoljeća u Italiji se javljaju prvi ugovori o pomorskom osiguranju. Pojedini trgovci broda ili robe prihvatili su u osiguranje veći broj dijelova broda i robe i na taj način kod sebe djelomično izjednačavali rizik.

Smatra se da je najstariji ugovor o pomorskom osiguranju u Dubrovniku zabilježen 1395., a najstariji zakon o osiguranju na svijetu dubrovački pomorski zakon o osiguranju iz 1568. godine.² U njemu je propisana forma ugovora o osiguranju, utvrđen je način kontrole rada osiguravatelja, ograničena visina premije, određen je limit pokrića koji svaki osiguravatelj može pružiti, regulirana je obveza osiguravatelja da osiguraniku nadoknadi štetu, ali mu je dato pravo da ako posumnja u prijevaru, traži od osiguranika da na sudu položi određen iznos kao garanciju. Ukoliko je osiguratelj u roku tri mjeseca uspio dokazati prijevaru, osiguranik bi bio dužan da mu vrati cjelokupan iznos naknade, uvećan za 20% kamate.

S razvojem trgovine na kopnu i moru, razvijalo se i transportno osiguranje. Moderni sistem pomorskog osiguranja vezan je za londonski „Lloyd’s“. On predstavlja sinonim organizacije za osiguranje i reosiguranje. Ova vodeća osiguravajuća kuća u svijetu je izradila niz pravila i normi po kojima se provodi cjelokupno pomorsko osiguranje u svijetu. Svoj povijesni razvoj „Lloyd’s“ je počeo 1687. godine u Londonu, kada je Edward Lloyd otvorio „Lloyd’s Coffee House“ u kojem su se okupljali trgovci, mornari, vlasnici brodova i drugi zainteresirani za pomorski transport.³ S vremenom su stekli reputaciju kao mjesto za dobivanje najpouzdanijih informacija u vezi brodova i pomorskog transporta, te tako počinju sklapati poslove o zaključivanju pomorskog osiguranja. Kao jedan od najznačajnijih događaja koji je potresao i nanio veliku štetu „Lloyd’s“ kompaniji je potonuće „Titanika“ 1912. godine. Danas, poslije nekoliko desetljeća bavljenja osiguranjem pomorskog transporta, zračnih letova i dr., „Lloyd’s“ direktno ili indirektno zapošljava oko 60 000 ljudi, a više od 6% svjetskog reosiguranja plasira se preko ove kompanije.⁴

¹ <http://thismatter.com/money/insurance/insurance-history.htm> (pristupljeno: srpanj 2017.)

² http://www.atlant.hr/5povijest_dubrova%C4%8Dkog_pomorstva.php (pristupljeno: srpanj 2017.)

³ <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history> (pristupljeno: srpanj 2017.)

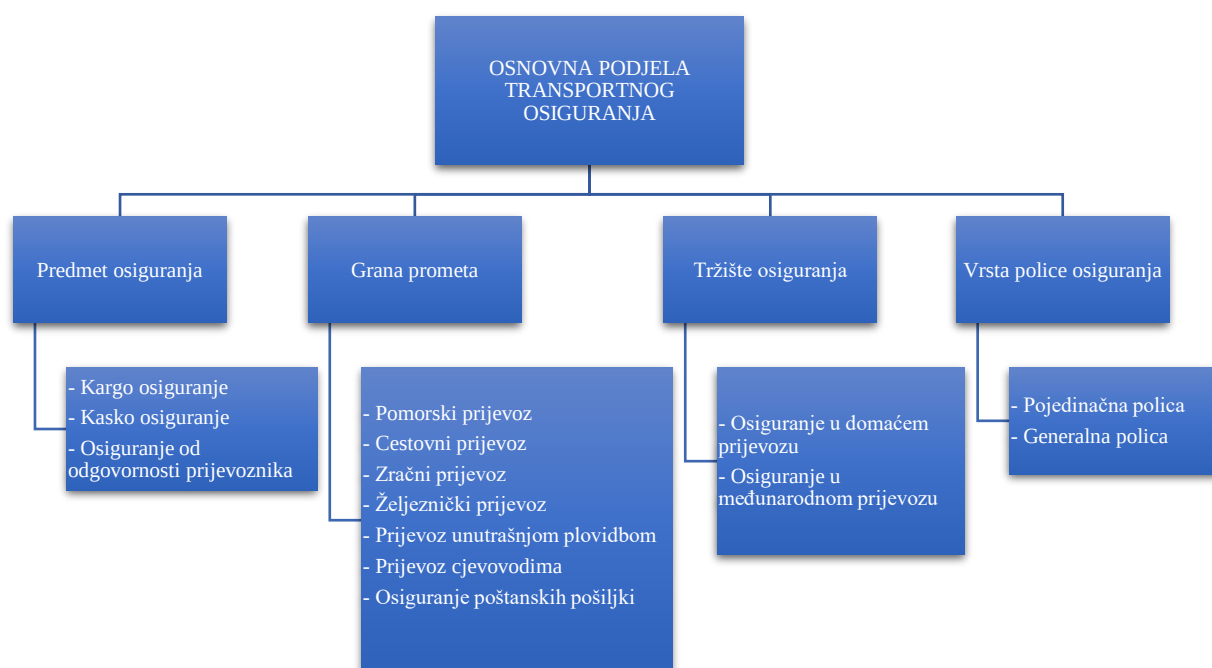
⁴ <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history> (pristupljeno: srpanj 2017.)

3. VRSTE TRANSPORTNOG OSIGURANJA

Pod pojmom osiguranje podrazumijeva se gospodarska djelatnost u kojoj se zainteresiranima pruža ekonomska zaštita od različitih opasnosti što ugrožavaju njihovu imovinu ili tjelesni integritet. Ta se zaštita ostvaruje sklapanjem ugovora o osiguranju. Predmet osiguranja mogu biti osobe, stvari (nekretnine, pokretnine) ili interesi iz pravnih odnosa.⁵

Pod pojmom transportno osiguranje podrazumijeva se grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju imovinski interesi izloženi prijevoznim i drugim transportnim rizicima, a obuhvaća osiguranje plovnih objekata i letjelica, osiguranje robe i drugih stvari u prijevozu morem, unutarnjim vodama, kopnom i zrakom, samo jednom vrstom prometa ili u kombinaciji više njih, kao i osiguranje odgovornosti brodara i prijevoznika.⁶

Transportno se osiguranje razvrstava s obzirom na sljedeće kriterije (Slika 1):



Slika 1. Podjela transportnog osiguranja
Izvor: Autor

⁵ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

⁶ Ibid

3.1. Predmet i tržište osiguranja

3.1.1. Kargo osiguranje

Osiguranje robe u prijevozu postala je nužnost i potreba jer je roba za vrijeme transporta stalno izložena rizicima. Na dugim putovanjima, kao i za vrijeme pretovara i skladištenja moguć je nastanak štetnog događaja, a umanjiti posljedice takvih događaja mogu se ugovaranjem odgovarajućeg transportnog osiguranja.

Kargo osiguranje (osiguranje robe za vrijeme transporta) podrazumijeva osiguranje robe koja je za vrijeme transporta izložena različitim rizicima. Ono pokriva fizička oštećenja, uništenja ili krađu robe tijekom prijevoza s jednim ili više transportnih sredstava na osiguranoj relaciji. Smatra se da je roba u prijevozu od trenutka kada zbog utovara na transportno sredstvo prijeđe prag skladišta pošiljatelja do trenutka kada prijeđe prag skladišta primatelja.⁷

3.1.1.1. Osiguranje robe u domaćem prijevozu

Osiguranje robe u domaćem prijevozu podrazumijeva da je roba u prijevozu unutar granica Republike Hrvatske. Ovim osiguranjem roba je osigurana za vrijeme prijevoza uključujući i usputna zadržavanja, pretovar i usputno skladištenje.

Osnovno osigurateljevo pokriće podrazumijeva osiguranje od sljedećih rizika:

- prometne nezgode,
- požara, eksplozije transportnog sredstva,
- elementarne nepogode,
- provalne krađe,
- više sile i
- razbojničkog napada.⁸

Uz osiguranje od osnovnih opasnosti moguće je ugovoriti i posebne dopunske rizike koji ovise o vrsti robe u prijevozu i manipulativnim rizicima. Opseg pokrića ugovara se ovisno o vrsti robe i prijevoznog sredstva koje može biti:

- kopneno prijevozno sredstvo (cestovno ili željezničko),
- zračno prijevozno sredstvo i
- pomorsko prijevozno sredstvo.⁹

Postoji mogućnost i osiguranja osjetljive robe od tzv. specijalnih opasnosti.

3.1.1.2. Osiguranje robe u međunarodnom osiguranju

Osiguranje robe u međunarodnom prijevozu podrazumijeva prijevoz pošiljki kojima je mjesto otpreme ili uputno mjesto izvan granica Republike Hrvatske, ili koje prati međunarodna prijevozna isprava ili carinska deklaracija.

⁷ <http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu> (Pristupljeno: srpanj 2017.)

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

Osiguranjem robe u međunarodnom prijevozu pokriven je gubitak i/ili oštećenje robe do kojeg dođe za vrijeme prijevoza zbog:

- prometne nezgode prijevoznog sredstva,
- požara ili eksplozije,
- elementarne nepogode,
- ne isporuke cijelih pošiljaka,
- krađe (djelomične ili potpune),
- manipulativnih oštećenja,
- pokisnuća i sl.¹⁰

3.1.2. Kasko osiguranje

Kasko osiguranje podrazumijeva osiguranje kod svih transportnih sredstava.

U slučaju automobilske kasko, ono se dijeli na potpuno i na djelomično kasko osiguranje.

Potpuno kasko osiguranje pokriva štete koje u nastale u slučaju:

- uništenja ili oštećenja vozila u prometnoj nezgodi kada se Vi odgovorni ili suodgovorni za nezgodu,
- oštećenja vozila bez vašeg znanja,
- krađe,
- vremenske nepogode (oluje, tuče, poplave, udare groma i sl.),
- pada ili udara nekog predmeta,
- manifestacije ili demonstracije,
- požara, eksplozije, i dr.

Premija kasko osiguranja ovisi o:

- vrijednosti vozila (njegova cijena),
- marki vozila,
- starosti vozila,
- snazi motora,
- ostvarenom bonusu,
- spolu i dobi osiguranika,
- ugovorenoj franšizi i
- načinu plaćanja premije.

Djelomično kasko osiguranje ugovara se uz nižu premiju osiguranja u odnosu na puno kasko osiguranje i pokriva dio rizika iz punog kasko osiguranja. Doplatkom uz kasko osiguranje vozila možete osigurati

- vozača i putnike o posljedica nesretnog slučaja i
- osobnu prtljagu na svotu koju Vi odaberete.¹¹

U skladu s odredbama Zakona na premiju automobilske kasko plaća se porez od 10%.

¹⁰ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

¹¹ <http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu> (pristupljeno: srpanj 2017.)

Kod kasko osiguranja plovila (brodica i jahti) pokrivena su fizička oštećenja, djelomični ili potpuni gubitak plovila, troškovi spašavanja i drugi troškovi vezani uz osigurani rizik (npr. troškovi utvrđivanja i likvidacije štete, troškovi pregleda trupa nakon nasukavanja i sl.).

Predmet osiguranja su motorne brodice, gliseri, jahte i jedrilice, i to trup plovila s obveznom opremom, pogonskim motorom i/ili jedrima, te dodatnom opremom.

Kasko osiguranje brodova u domaćoj i međunarodnoj plovidbi obuhvaća:

- pomorski kasko i
- riječno jezerski kasko.

Ovisno o širini pokrića osigurani su:

- djelomični gubitak plovila,
- potpuni gubitak plovila,
- oštećenje plovila,
- nagrade za spašavanje,
- osigurateljevi troškovi spašavanja i
- troškovi pregleda i likvidacije štete.

Osigurateljevo pokriće se može proširiti i na osiguranje:

- troškova izvlačenja potopljenog plovila,
- plovila za vrijeme prijevoza kopnom,
- plovila koja se koriste u komercijalne svrhe (čarter i sl.),
- plovila za vrijeme jedriličarskih regata ili natjecanja,
- proširenja granica plovidbe,
- predmeta za lov i ribolov,
- inventara i posebne opreme.¹²

Specifičnost kod osiguranja brodova i drugih plovila je ta da osiguranje uključuje i: brodske pogonske mašine od rizika loma koji nije posljedica dotrajalosti, zamora materijala ili neodržavanja.

3.1.3. Osiguranje od odgovornosti prijevoznika

Osiguranje od odgovornosti podrazumijeva osiguranje vozača od odgovornosti za štete nanijete robi primljenoj na prijevoz, osiguranje od odgovornosti vlasnika vozila za štete nanijete trećim osobama i dr. Ugovaranjem ove vrste osiguranja, štiti se od mogućih financijskih obveza koje nije moguće predvidjeti, a koji mogu ugroziti poslovanje tvrtke.

3.1.3.1. Osiguranje od opće odgovornosti

Osiguranje od opće odgovornosti je vrsta osiguranja kojem oštećeni nije u nikakvom ugovornom odnosu s osiguranikom. Tvrtka svojim aktivnostima iz poslovanja može ugroziti

¹² <http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu> (pristupljeno: srpanj 2017.)

zdravlje, život i oštetiti materijalnu imovinu drugih osoba. Ponekad i samo posjedovanje određene imovine može predstavljati određen rizik, kao npr. kada neki predmet sa zgrade ili dio zgrade padne po slučajnom prolazniku i nanese mu štetu. Kako bi se zaštitili od ovakvih i sličnih situacija ugovara se osiguranje od opće odgovornosti prema trećim osobama.

Ovim osiguranjem osiguravaju se slučajevi koji su za posljedicu imali smrt, ozljede tijela ili zdravlja te oštećenje ili uništenje stvari treće osobe, a koji su proizašli iz građanskopravne, izvan ugovorne odgovornosti tvrtke i to do ugovorene svote osiguranja. U tu odgovornost spada cijeli niz mogućih štetnih događaja proizašlih iz posjedovanja stvari, objekata, strojeva, ali i štete koje trećim osobama namjerno prouzroče djelatnici.¹³

3.1.3.2. Osiguranje od profesionalne odgovornosti

Osiguranje od profesionalne odgovornosti postaje potreba i obveza u sve većem broju djelatnosti. Kod ove vrste osiguranja postoji obveza za naknadu štete samo ako je došlo do profesionalnog propusta osiguranika u izvršenju obveza temeljem zaključenog ugovora o izvršenju određenog posla.

Važno je naglasiti da:

- ovo osiguranje omogućuje oštećenome da odštetni zahtjev uputi izravno osiguratelju, a osiguraniku da ga izvršenje zakonske obveze naknade štete materijalno ne ugrožava i ne remeti njegovo redovito poslovanje,
- je predmet ovog osiguranja odgovornost osiguranika zbog stručnih pogrešaka pri obavljanju registrirane djelatnosti osiguranika i kod njega zaposlenih osoba,
- osiguranje od profesionalne odgovornosti, za razliku od osiguranja od opće odgovornosti, pokriva čisto imovinsku štetu koja nije nastala ni na osobama ni na stvarima, već kao posljedica profesionalnih propusta,
- obveza naknade štete od strane osiguratelja nastaje onda kada je došlo do profesionalnog propusta ili pogreške osiguranika i kod njega zaposlenih osoba za vrijeme trajanja ugovora o osiguranju,
- je jamstvo osiguratelja za pojedinačni osigurani slučaj određeno visinom iznosa osiguranja koji se prvenstveno veže za iznos propisan posebnim zakonom za određenu djelatnost.¹⁴

Ovo osiguranje moguće je za mnoge djelatnosti, a jedno od njih je i špediter.

3.2. Osiguranje prema grani prometa

Prema grani prometa transportno se osiguranje dijeli na pomorsko i unutarnje plovidbe, te na ne pomorsko osiguranje u koje ubrajamo željezničko, cestovno i zračno transportno osiguranje. Osiguranje u željezničkom i cestovnom prometu označuje se pojmom kopneno transportno osiguranje pod kojim se razumijeva osiguranje robe u kopnenom prijevozu (cestom ili željeznicom) i osiguranje cestovnog prijevoznika od odgovornosti za robu primljenu na prijevoz.

¹³ <http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu> (pristupljeno: srpanj 2017.)

¹⁴ <http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu> (pristupljeno: srpanj 2017.)

Podjela transportnog osiguranja prema grani prometa danas gubi na značenju zahvaljujući razvoju integralnog transporta. Transportni lanac u tradicionalnoj formi je rascjepkan na više međusobno neovisnih prijevoznih faza te se zbog toga na osiguranje stvari koje se osim morem prevoze i drugim granama prometa danas primjenjuje jedinstven sustav osiguranja, i to sustav pomorskog osiguranja. Taj se sustav u nas na odgovarajući način primjenjuje i na prijevoze u unutarnjoj i zračnoj plovidbi kao i na prijevoze kopnom. Suvremeno pomorsko osiguranje na taj način poprima obilježje općeg transportnog osiguranja. Na taj način gotovo za sva transportna osiguranja vrijedi jedinstven pravni sustav, sadržan u odredbama Pomorskog zakonika. Iznimka su kasko osiguranja kopnenih i zračnih transportnih sredstava, pa se tako odredbe o osiguranju brodova ne primjenjuju na osiguranje zrakoplova, nego za njihovo osiguranje postoje posebne norme u Zakonu o obveznim i stvarno pravnim odnosima u zračnom prometu. Kopnena se transportna sredstva (cestovna i željeznička vozila) nikad nisu ni osiguravala u okviru transportnog osiguranja nego u okviru klasičnog osiguranja imovine. Isto vrijedi i za osiguranje putnika u prometu, koje se nikad nije ubrajalo u transportno osiguranje nego u osiguranje osoba.¹⁵

3.2.1. Pomorsko osiguranje

Pomorsko osiguranje robe obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna skladištenja. Ti se prijevozi mogu odvijati unutar granica državnog teritorija ili izvan njega, pa razlikujemo osiguranje u domaćem i međunarodnom prijevozu.

Na ta se osiguranja primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju. Te odredbe se na odgovarajući način primjenjuju i na osiguranje robe u prijevozu unutarnjim plovnim vodama i kopnenom prijevozu, te na osiguranje robe u zračnom prijevozu.

U osiguranju robe, kao i u pomorskom osiguranju općenito, primjenjuju se standardizirane ugovorne klauzule. Njihova primjena omogućuje da se pokriće prilagodi zahtjevima i specifičnostima pojedinog slučaja. Najpoznatije su takozvane institutske klauzule, koje je 1982. objavio Institute of London Underwriters (Institute Cargo Clauses)¹⁶. Primjena institutskih klauzula počiva na autonomiji volje ugovornih strana. Pri sklapanju ugovora njihova se primjena ugovara posebnom odredbom u polici ili ugovoru o osiguranju. Time institutske klauzule postaju sastavni dio ugovora i mjerodavne su za utvrđivanje prava i obveza stranaka.

3.2.1.1. Institutska klauzula A

Klauzula A pruža pokriće svih rizika osim onih izričito isključenih iz osiguranja, a to su: klauzule rizika, opće klauzule o izuzećima i klauzule izuzeća ratnih rizika.

Prvoj skupini pripadaju pokriveni rizici:¹⁷

1. Klauzula o osiguranim rizicima

¹⁵ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

¹⁶ U nastavku teksta: I.C.C.

¹⁷ J. Bendeković, Z. Aržek: *Transport i osiguranje*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2008.

- svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta su pokriveni osim štete isključene prema drugoj skupini.

2. Klausula generalne havarije

- zajednička havarija i nagrade za spašavanje koji nestanu u namjeri da se izbjegne šteta ili su u vezi s njom su pokriveni osim onih uzroka koji su isključeni ovim osiguranjem.

3. Klausula o sudaru zbog obostrane krivnje

- osiguranje se propisuje i na odštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi ove klauzule.

4. Opća klauzula o isključenim štetama:

- štete nastale namjernim postupkom osiguranika,
- normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta,
- nedovoljno ili neodgovarajuće pakiranje ili nepripremljenost osiguranog predmeta odnosno slaganje robe u kontejner,
- gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutarnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta,
- šteta zbog zakašnjenja, pa i onda ako su nastali zbog osiguranog rizika,
- gubitak, oštećenje ili trošak prouzročeni insolvencijom ili neizvršavanjem finansijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodarka, poslovođe ili poduzetnika broda,
- štete prouzročene upotrebom atomske ili nuklearne fuzije ili drugog oružja sličnog djelovanja u ratne svrhe.

5. Klausula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu:

- nesposobnost broda ili drugog plovila za plovidbu,
- neprikladnosti broda, drugog plovila, vozila ili kontejnera za siguran prijevoz osiguranog predmeta.

6. Klausula o izuzeću ratnih rizika:

- rat, građanski rat, revolucija, pobune, ustanka ili građanskih borbi koje zbog toga nastanu kao i svakog drugog neprijateljskog čina od bilo koje strane, zarobljavanja, zapljene, zatvaranja, ograničenja ili zadržavanja s njihovim posljedicama ili pokušajima, zaostalih mina, bombi ili drugog ratnog oružja.

7. Klausula o isključenju rizika štrajka

- šteta koju su prouzročili štrajkači, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim borbama kao i štete koje su posljedice tih događaja, šteta koju prouzroče teroristi ili bilo koje osobe koje djeluju s političkim motivom.

8. Klausula o prijevozu :

- vrijeme putovanja robe od trenutka kada roba napusti skladište ili mjesto uskladištenja, a završava isporukom robe u skladište primatelja ili nekom drugom mjestu u odredištu ili istekom roka od 60 dana nakon završetka iskrcanja osigurane robe,

- uređuje pojavu kada roba prije prestanka osiguranja bude iskrcana s pomorskog broda i otpremljena na drugo odredište, u tom slučaju osiguranje prestaje u trenutku kada počinje prijevoz do novog odredišta,
- predviđa da osiguranje ostaje i dalje na snazi i za vrijeme zakašnjenja prijevoza, ako je do zakašnjenja došlo nezavisno od volje stranaka.

9. Klausula o prestanku ugovora o prijevozu:

- situacija u kojoj se zbog okolnosti i neovisno o volji osiguranika ugovor o prijevozu završi u nekoj drugoj luci ili mjestu prije odredišta navedenog u ugovoru, tada prestaje vrijediti ugovor o osiguranju,
- ako osiguranik zatraži produženje ugovora o osiguranju uz plaćanje dopunske premije, osiguranje se produžuje i traje dok se roba ne preda i isporuči u mjestu u kojem završava prijevoz unutar roka od 60 dana nakon što je roba stigla u to mjesto.

10. Klausula o promjeni putovanja:

- u slučaju promjene mjesta odredišta od strane osiguranika, osiguranje ostaje i dalje na snazi uz uvjet da osiguranik o tome odmah izvijesti osiguratelji i plati odgovarajuću premiju osiguranja.

11. Klausula o troškovima otpreme:

- u slučaju prekida osiguranog putovanja zbog ostvarenja osiguranih rizika odnosno ako je putovanje zbog nastupa osiguranog rizika završilo u nekoj drugoj luci ili mjestu koje nije predviđeno ugovorom,
- u tom slučaju osiguratelj nadoknađuje osiguraniku svaki dodatni trošak koji nastaje zbog iskrcaja, uskladištenja ili daljnje otpreme osigurane robe od odredišta predviđenog u ugovoru o osiguranju.

12. Klausula o izvedenom potpunom gubitku:

- kad je roba napuštena jer je stvarni gubitak očigledan,
- kad troškovi popravka, dovođenja u ispravno stanje i troškovi opreme osiguranog predmeta do odredišta iznose više od njegove vrijednosti koju bi imao na odredištu.

13. Klausula o osiguranju na dodatnu svotu:

- ona se koristi u osiguranje na nabavnu vrijednost kada se roba osigura posebnim policama na uvećanu vrijednost,
- u tom se slučaju uzima da ugovorenu vrijednost osiguranog predmeta čini zbroj svote osigurane osim ugovorom i svih dodatno osiguranih svota ako pokrivaju nastalu štetu,
- naknada štete obračunava se razmjerno odnosu osigurane svote iz ovog ugovora prema ukupno osiguranoj svoti.

14. Klausula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba:

- ovim osiguranjem ne mogu se koristiti vozači, skladištari i ostale treće osobe, što znači da osobe odgovorne za štetu nastale na robi ne mogu imati koristi od činjenice da je provedeno osiguranje te robe čime se potvrđuje opće načelo obveznog prava da sklapanjem ugovora o osiguranju ne prestaje obvezno pravni odnos odgovornosti trećih osoba za štetu.

15. Klausula o dužnostima osiguranika:

- osiguranici, njihovi službenici ili zastupnici su dužni poduzeti razborite mjere radi sprečavanja ili smanjenja šteta,
- osiguranici su dužni na pogodan način osigurati i sačuvati sva regresna prava prema vozarima, čuvarima i ostalim trećim osobama,
- osiguratelj će osim štete nadoknaditi osiguraniku svaki odgovarajući trošak koji je u vezi s poduzetim mjerama radi sprečavanja ili smanjenja šteta.

16. Klausula o odricanju od prava na naknadu:

- osiguranik ili osiguratelj će poduzeti mjere radi spašavanja zaštite ili popravka osiguranog predmeta, što ne znači da se odriču od prava na naknadu ili prihvata napuštanja i da ni na koji način ne ide na štetu jedne ili druge stranke.

17. Klausula o razboritoj hitnosti :

- obvezuje osiguranika na djelovanje s razboritom hitnošću u svim slučajevima kada je to moguće.

18. Klausula o primjeni engleskog prava i prakse:

- određuje ugovornu primjenu engleskog prava i prakse osiguranja na odnose iz osiguranja.¹⁸

3.2.1.2. Institutska klauzula B

Razlikuje se od klauzule A samo po sadržaju širine pokrića u ovim odredbama:

1. Klausula o osiguranim rizicima:¹⁹

a) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pisati:

- požaru ili eksploziji,
- nasukavanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila,
- prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila,
- sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,
- iskrcaju tereta u sklonišnoj luci,
- potresu, vulkanskoj erupciji ili udaru groma.

b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog:

- žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
- izbacivanja tereta u more ili oplovljenja,
- prodora morske, jezerske, ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja.

¹⁸ J. Bendeković, Z. Aržek: *Transport i osiguranje*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2008.

¹⁹ Ibid.

c) Potpuni gubitak svakog koleta nastao padom u more ili padom za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda ili drugog plovila.

2. Štete isključene iz osiguranja

a) opća klauzula o isključenim štetama:

- namjeno oštećenje,
- namjerno potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem jedne osobe ili grupe osoba,
- za pokriće ovog rizika potrebno je posebno ugovaranje klauzule o zlonamjernim štetama.

b) klauzula o oštećenju ratnih rizika:

- isključuje ratne rizike kao i odgovarajuća odredba u klauzuli A, no razlikuje se samo po pokriću rizika od piratstva.²⁰

3.2.1.3. *Institutska klauzula C*

Razlikuje se od klauzule A po sadržaju širine pokrića u ovim odredbama:

1. Klauzula o osiguranim rizicima:²¹

a) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pisati:

- požaru ili eksploziji,
- nasukavanju, naslanjanju na dno, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila,
- prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila,
- sudaru ili udaru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom,
- iskrcaju tereta u sklonišnoj luci.

b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog:

- žrtvovanja u zajedničkoj havariji,
- izbacivanja tereta u more.

2. Štete isključene iz osiguranja

- opća klauzula o isključenim štetama i klauzula o oštećenju ratnih rizika su potpuno identične klauzuli B.²²

²⁰ J. Bendeković, Z. Aržek: *Transport i osiguranje*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2008.

²¹ Ibid.

²² J. Bendeković, Z. Aržek: *Transport i osiguranje*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2008.

3.2.2. Ne pomorsko osiguranje

U ne pomorsko osiguranje ubrajamo kopneno transportno osiguranje (željeznički i cestovni promet) i zračno transportno osiguranje. Podjela transportnog osiguranja prema grani prometa danas gubi na značenju zahvaljujući razvoju integralnog transporta, zbog toga se na osiguranje stvari koje se osim mora prevoze i drugim granama prometa danas primjenjuje jedinstveni sustav osiguranja, i to sustav pomorskog osiguranja.

3.2.2.1. Kopneno transportno osiguranje

Osiguranje robe prema uvjetima za međunarodni kopneni transport provodi se u slučaju kada se prijevoz robe od početne do završne točke puta odvija kopnenim putem, bilo da se prevozi cestom, željeznicom ili kombinirano.

U vezi s osiguranjem stvari u kopnenom prijevozu kao važno se pitanje javlja primjena prava. Kopneni transport robe može prethoditi pomorskom prijevozu (prijevoz od jedne kopnene točke do ukrcajne luke) ili slijediti tom prijevozu (prijevoz od odredišne luke do neke kopnene točke). Posebice u suvremenom mješovitom (multimodanom) prijevozu, gdje se prijevoz robe odvija pomoću više grana prometa na temelju jedinstvene prijevozne isprave, uz postojanje jedinstvenog nositelja odgovornosti, kopneni prijevoz čini samo jedan segment ukupne prijevozne relacije. U takvim je situacijama tradicionalno rješenje prava pomorskog osiguranja da se na čitav prijevoz, od početne do završne točke puta, primjenjuje jedinstven pravni sustav i to pomorsko pravni. Drugim riječima, takvo se osiguranje tradicionalno tretira kao pomorsko osiguranje. Štoviše, primjena pravila pomorskog osiguranja proširena je i na ona osiguranja stvari u kopnenom prijevozu koja su „sklopljena prema policama ili uvjetima uobičajenim za pomorska osiguranja“.²³

Osiguranje robe u međunarodnom kopnenom transportu provodi se općim ili pojedinačnim ugovorima o osiguranju. Kao opći ugovor, kao i kod pomorskog osiguranja, javlja se otvoreno pokriće (eng. open cover). Usprkos postojanju općeg ugovora, osiguratelju se svaka pošiljka mora posebno prijaviti. Osim potrebnih pojedinosti o pošiljci, ugovaratelj osiguranja dostavlja osiguratelju i zahtjev o širini pokrića i visini osigurane svote. Policom osiguranja ugovaraju se odgovarajući uvjeti osiguranja. Ako ugovaratelj osiguranja propusti na vrijeme na vrijeme prijaviti osiguratelju pojedinu pošiljku u osiguranje, ugovorom o otvorenom pokriću predviđen je način na koji će se utvrditi širina pokrića i osigurana vrijednost. Kod pojedinačnih polica ugovaratelj osiguranja na vrijeme dostavlja osiguratelju sve potrebne podatke za izdavanje police.²⁴

3.2.2.2. Zračno transportno osiguranje

Pod pojmom zračnog transportnog osiguranja razumijeva se grana transportnog osiguranja u okviru koje se osiguravaju zrakoplovi (zrakoplovi za prijevoz putnika i tereta) i druge zračne letjelice (helikopteri, poljoprivredna avijacija, sportska avijacija, zračne

²³ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

²⁴ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

jedrilice, motorne jedrilice, zračni brodovi, slobodni baloni, mikro-laki avioni, itd.), njihova oprema, roba i druge pokretne stvari koje se prevoze zrakoplovom, odgovornost prema trećima i drugi interesi koji su izloženi rizicima zračne plovidbe ili su u vezi s obavljanjem zračne plovidbe. Skup pravnih normi kojima se uređuju odnosi iz ugovora o osiguranju u zračnom prometu obuhvaćeni su pojmom „pravo zračnog transportnog osiguranja“.²⁵

3.3. Polica osiguranja

Polica osiguranja je dokument koji izdaje osiguratelj na temelju prijave osiguranja, a kojim se potvrđuje sklopljeni ugovor o osiguranju. Polica osim podataka navedenih u prijavi osiguranja sadrži i obračun premije. S obzirom na način obračuna premije, razlikuju se dvije vrste polica:

- pojedinačna polica osiguranja primjenjuje se kad se svaka pošiljka pojedinačno osigurava, a premija se obračunava za svaku pošiljku posebno;
- generalna polica osiguranja primjenjuje se kad osiguranik stalno otprema veće količine roba, tako da polica pokriva sve otpremne pošiljke do određenog iznosa, za određeno vremensko razdoblje, a premija se obračunava u ukupnom iznosu, za to razdoblje.²⁶

Za osiguranje robe u ne pomorskom prijevozu (kopnenom i zrakoplovnom prijevozu, te u poštanskom prometu) osiguratelji izdaju vlastite police osiguranja. Osiguravaju se osnovni transportni rizici ili svi rizici, dok se ratni i politički rizici ne osiguravaju.

U osiguranju robe u pomorskom prijevozu, sve do 1982. godine, primjenjivala se Lloydova S.G. polica (eng. Lloyd's Ship and Goods Policy) koju su izdavale osiguravajuće tvrtke članice Sindikata Lloyd. Bitno obilježje Lloyd's S.G. police je to što je sadržavala uvjete osiguranja, koji su s vremenom sve manje mogli zadovoljiti potrebe poslovne prakse. Kako bi ispunili različite zahtjeve korisnika osiguranja, uvjetovane razvojem međunarodne trgovine, tržišta prijevoznih kapaciteta i tržišta osiguranja, njezin je sadržaj zbog toga pri sklapanju ugovora nadopunjavan i mijenjan posebnim odredbama – klauzulama, koje su s vremenom dobile standardizirani oblik (najpoznatije su Institute Clauses).²⁷, od kojih su najpoznatije:

- FPA (eng. Free of Particular Average), isključuje partikularnu havariju, a pokriva transportne rizike samo u slučaju potpunog gubitka osigurane pošiljke i doprinos u generalnoj havariji. Primjenjuje se u osiguranju roba kod kojih djelomične štete ne mogu biti od većeg značenja (masovni tereti koji se prevoze u rinfuzi: žitarice, rudače, sirova nafta...).
- WA (eng. With Average), pokriva transportne rizike i u slučajevima djelomičnih oštećenja. Primjenjuje se u osiguranju roba kod kojih i djelomična oštećenja mogu biti od većeg značaja.

²⁵ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

²⁶ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

²⁷ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

- AAR (eng. Against All Risks), osim transportnih rizika pokriva i posebne rizike kojima je roba izložena zbog svojih specifičnih svojstava.
- War & C.C. (eng. Civil Commotion), klauzule kojima se osiguravaju ratni i politički rizici.²⁸

U odnosu na osnovnu policu, institutske klauzule čine posebno ugovorne uglave, pa su one u primjeni imali prednost pred tekstem osnovne police. Slično tome, klauzule posebne namjene imale su prednost pred priloženim standardnim institutskim klauzulama.

Danas je u uporabi tzv. nova pomorska polica (eng. New Marine Policy Form). Tzv. nova pomorska polica počela se primjenjivati 1982. godine, odmah nakon S.G. police, u Engleskoj. Jednostavnija je oblika i ne sadrži, za razliku od S.G. police, uvjete osiguranja. U tome se ogleda bitna promjena u odnosu na prijašnje stanje. U primjeni nove police odgovarajući se sadržaj ugovornog odnosa postiže navođenjem u polici ugovorenih institutskih klauzula i posebnih ugovornih pogodbi. Nove institutske klauzule mogu se upotrebljavati i uz svaki drugi obrazac police slična oblika kao i nova engleska pomorska polica. Ta je okolnost omogućila da naši osiguratelji formuliraju vlastite obrasce pomorskih polica, uz koje primjenjuju nove institutske klauzule. Nova pomorska polica sadrži samo nekoliko odredaba: oznaku osiguratelja, njegovu izjavu o preuzimanju rizika u pokriće, prostor za potpis i pečat osiguratelja i klauzulu o ovlasti suda na ugovor. Polici je priložen i posebni dodatak koji sadrži elemente ugovora o osiguranju. U taj se dodatak unose ovi podaci: broj police, ime osiguranika, ime broda, oznaka putovanja ili vrijeme trajanja osiguranja, oznaka osiguranog predmeta, ugovorena vrijednost (ako je ugovorena), osigurana svota, premija osiguranja i ugovoreni uvjeti osiguranja.²⁹

²⁸ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

²⁹ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

4. RIZICI U TRANSPORTU ROBE

Rizik je jedan od bitnijih elemenata obaveznog odnosa iz osiguranja. U okviru tog odnosa pod pojmom rizika podrazumijeva buduću neizvjestan događaj nastao nezavisno od isključive volje osiguranika koji može, ako se ostari, prouzročiti gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj preuzima na sebe snošenje štetnih posljedica ostvarenja osiguranog rizika.

Pod transportnim rizicima podrazumijevaju se one opasnosti kojima su izložena prijevozna sredstva i roba za vrijeme prijevoza. Da bi rizik bio podoban za osiguranje, potrebno je da se ispune i sljedeći opći uvjeti:

- a) njegovo ostvarenje mora biti moguće, jer bez toga nije riječ o riziku pa se ne može ni osigurati; mogućnost njegova ostvarenja ne smije prestati postojati rije sklapanja ugovora,
- b) njegovo ostvarenje ne smije biti neizbježno,
- c) da je pravno dopušten, tj. da nije protivan pravilima pravnog poretka i pravilima morala.³⁰

4.1. Elementi rizika

Pojam rizik obilježavaju ovi bitni elementi:

- mora se raditi o događaju – pod događajem se razumijeva vanjski događaj odnosno nezgoda koja ima za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. Događaj mora biti neizvjestan i u pravilu buduću, tj. mora nastati nakon trenutka sklapanja ugovora. Sa stajališta odnosa iz osiguranja iz osiguranja bitna su dva elementa događaja: uzrok i posljedica. Posljedica je promjena postojećeg stanja izazvana uzrokom. Ta se promjena ogleda u uništenju ili pogoršanju stanja postojećeg materijalnog dobra osiguranika ili u sprječavanju njegova povećanja. Postojanje posljedice nastale djelovanjem određenog uzroka osnovna je pravna pretpostavka za ostvarivanje prava na naknadu štete iz osiguranja. Drugim riječima, ako nema štete nastale od ugovorom predviđenog rizika, nema ni obveze iz osiguranja.
- događaj mora biti buduću – rizik se mora ostvariti nakon trenutka stupanja ugovora na snagu ili nakon trenutka od kojeg prema ugovoru osiguratelj snosi rizik. Ostvarenje rizika u budućnosti jedna je od pretpostavki neizvjesnosti. Ako se rizik ostvario, on više nije neizvjestan.
- događaj mora biti neizvjestan – da bi rizik bio podoban za osiguranje, nužan je uvjet da je njegovo ostvarenje neizvjesno. Njegov nastup u odnosu na redovit tijek stvari mora biti izvanredan. Neizvjesnost znači nemogućnost da se u normalnim okolnostima unaprijed predvidi hoće li događaj uopće nastupiti ili kada će nastupiti. Ako se rizik ostvario, on više nije neizvjestan. Isto tako neizvjesnost

³⁰ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

mora postojati u vrijeme sklapanja ugovora. Kasnije promijene koje čine nastup događaja izvjesnim ne utječu na valjanost sklopljenog osiguranja.

- događaj mora biti neovisan o isključivoj volji osiguranika – pojmom rizik u poslu osiguranja nije obuhvaćen događaj koji je nastao isključivo voljom osiguranika. S njegova stajališta u tom se slučaju ne radi o neizvjesnom događaju, pa se prema tome ne radi ni o riziku.³¹

4.2. Vrste rizika

Za vrijeme transporta roba je izložena brojnim i raznovrsnim rizicima. Neki od njih su posljedica odvijanja transportnog procesa, dok su drugi rezultat radnji odnosno propusta stranaka i trećih osoba ili su u vezi sa svojstvima same robe. Svi rizici mogu se podijeliti u četiri osnovne grupe:

- osnovni rizici,
- dopunski rizici,
- dopunski rizici koji nisu obuhvaćeni pojmom „rizik“,
- ratni i politički rizici te rizici štrajka.

4.2.1. Osnovni rizici

Osnovni su rizici oni koji su svojstveni prijevozu svari. Osiguranje osnovnih rizika minimalan je standardizirani oblik osiguravajućeg pokrića. U njih se ubrajaju:

- prometne nezgode (sudar prijevoznih sredstava, prevrnuće, nasukavanje, potonuće, iskliznuće, rušenje, pad letjelica i sl.),
- elementarne nepogode (oluja, snježna lavine, poplavi, potresi i sl.),
- požar,
- eksplozija osiguranog predmeta npr. nekog opasnog tereta na brodu,
- razbojništvo – oduzimanje tuđe imovine upotrebom sile protiv neke osobe ili samo prijetnje silom, u namjeri protupravnog prisvajanja te imovine.

4.2.2. Dopunski rizici

Dopunski su rizici opasnosti kojima je podložna roba za vrijeme prijevoza, ali te opasnosti, za razliku od osnovnih rizika, nisu svojstvene prijevoznom pothvatu nego ovise o nizu drugih okolnosti, prije svega o svojstvima same robe. Moguće ih je podijeliti na:

- krađa i ne isporuka – redovito se zajedno osiguravaju jer jedino tako ne staju praznine u pokriću,
- manipulativni rizici – su rizici kojima je izložena roba za vrijeme rukovanja, ukrcaja, iskrcaja ili prekrcaja s jednog prijevoznog sredstva na drugo i sl. Manipulativni su rizici npr. lom robe, oštećenje ambalaže,

³¹ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

curenje i rasipanje sadržaja zbog oštećenja ambalaže, ogrebotine i udubljenja zbog udara u drugu robu ili vozilo i sl.

- ostali dopunski rizici – u ove rizike ubrajaju se oni dopunski transportni rizici kojima je zajednička karakteristika da je nastanak štete vezan za svojstvo same robe a njezin uzrok potječe izvana. U te rizike spadaju npr.: slatka voda, pokisnuće, dodir s drugom robom ili predmetom, hrđa, oksidacija i korozija, brodsko i kontejnersko znojenje, miris i dr. Uzrok pojave štete nastale od ovih rizika mora biti izvanredan vanjski uzrok, zbog toga su oni obuhvaćeni osiguranjem „svih rizika“. Ove rizike valja strogo razlikovati od rizika unutrašnje mane ili prirodnog svojstva robe – taj rizik djeluje iz samog osiguranja predmeta i zato nije pokriven osiguranjem „svih rizika“.³²

4.2.3. Osiguranje rizika koji nisu obuhvaćeni pojmom „svi rizici“

U okviru ovog osiguranja na temelju izričitih ugovornih odredbi mogu se osigurati i rizici koji nisu obuhvaćeni osiguranjem „svih rizika“. To su opasnosti kojima je izložena roba za vrijeme prijevoza a nemaju značajke rizika u smislu izvanrednih vanjskih događaja. Uzrok nastanak štete potječe iz samog osiguranog predmeta, zbog njegove unutrašnje mane ili prirodnog svojstva, ili do štete dolazi unatoč normalnim okolnostima odvijanja prijevoza. Zbog toga ti rizici nisu obuhvaćeni pojmom „rizik“. Neovisno o tome, ti rizici također nose u sebi određeni element neizvjesnosti, jer njihov nastup nije uvijek neizbježan i zbog toga predvidiv, niti se uvijek ostvaruju u istom opsegu. Različiti faktori mogu utjecati na smanjenje njihova negativnog učinka (odgovarajuće pakiranje, ispravno slaganje robe u prijevozno sredstvo, zračenje skladišta broda, povoljni vremenski uvjeti i sl.). Zbog toga je te rizike također moguće osigurati, što u poslovnoj praksi nije čest slučaj.³³

Te je rizike moguće osigurati navođenjem pojedinih rizika u polici osiguranja ili osiguranjem „svih gubitaka ili oštećenja“. Tako se, prema sporazumu stranaka, mogu provesti ova osiguranja: osiguranje rizika odbijanja, rizika zagrijavanja i/ili znojenja i/ili samozapaljenja, rizika curenja, rasipanja, manjka, rizika onečišćenja ili gubitka boje, rizika hrđe i oksidacije, rizika kvara, rizika zagađenja, itd.

4.2.4. Ratni, politički rizici i rizici štrajka

U osiguranje od ratnih rizika spadaju oštećenja ili gubitak robe uslijed rata, građanskog rata, revolucije, ustanka, pobune, zarobljavanja i sl. Ratni rizik u smislu uzroka štete podrazumijeva ranim činom uzrokovan događaj, koji ima za posljedicu uništenje ili oštećenje osiguranog predmeta. Ratni čin mora počiniti jedna zaraćena strana protiv druge u uvjetima ratnog stanja.

Političkim rizicima smatraju se događaji nastali zbog akata državnih organa u mirno doba koji imaju za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta (zapljena, zadržavanje, konfiskacija, eksproprijacija). Političkim rizikom smatra se i djelovanje terorista s političkim pobudama, što znači da se djelovanje terorista izvan oružanog sukoba država ne smatra ratnim rizikom.

³² Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

³³ Ibid.

Rizicima štrajka smatraju se postupci štrajkaša, radnika otpuštenih s posla ili osoba u radničkim nasiljima koji imaju za posljedicu fizičko oštećenje ili uništenje osiguranog predmeta.³⁴

³⁴ Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.

5. ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE

Špediteri se mogu definirati kao gospodarstvenici, pravne ili fizičke osobe koje se isključivo i u obliku stalnog zanimanja bave organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe svojih nalogodavatelja (uvoznika i izvoznika) pomoću prijevoznika te drugim poslovima koji su u vezi s otpremom, dopremom i prevozom robe.³⁵

Transportno osiguranje, kao jedan od bitnijih špediterskih poslova, je posao u kojem treba voditi računa o poslovima međušpeditera, vrstama rizika, štete i naknadi štete te o ugovoru o osiguranju.

Poslove u svezi s osiguranjem robe korisnici prijevoza u pravilu prepuštaju špediteru, budući da se špediter primarno bavi organizacijom prijevoza, te su mu stoga dobro poznati rizici kojima je roba tijekom prijevoza izložena, kao i sama tehnika zaključivanja ugovora o osiguranju i postupka likvidacije štete. Osim efektivnih troškova osiguranja, špediter pritom ne naplaćuje od komitenta nikakvu naknadu za svoj angažman, budući da je za to već nagrađen od strane osiguratelja. Naime, kod osiguranja robe špediter u odnosu prema osiguratelju nastupa kao njegov prodajni agent, te mu kao takvom pripada agentska provizija, tj. određen postupak od svake prodane police koji se u praksi kreće od 5 posto obračunskog iznosa premije osiguranja. Transportno osiguranje nije obavezno, no špediterova je obveza osigurati stvari samo ako je tako ugovoreno, odnosno samo kada to od njega izričito nalogodavatelj zahtijeva. U tom smislu komitent treba navesti vrijednost osiguranja, relaciju te osigurane rizike. Kada ugovorom nije određeno koje rizike treba obuhvatiti osiguranjem, špediter je obavezan osigurati stvari od uobičajenih rizika.³⁶

Prilikom sklapanja ugovora o transportnome osiguranju špediter nastupa u svoje ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja, a to znači da je špediter kao ugovaratelj osiguranja, u pravilu ugovaratelj međunarodnog kargo transportnog osiguranja, zapravo punomoćnik svojega nalogodavatelja, pa kao takav nema posebnih obveza i prava iz sklopljenoga ugovora o transportnome osiguranju, jer nastupa kao komisionar. Stvarne obveze i prava o transportnom osiguranju imaju osiguranik (izvoznik ili uvoznik, odnosno ona pravna ili fizička osoba koja ima izravan interes nad osiguranom stvari) i osiguratelj.³⁷

Kada se analizira uloga špeditera u transportnom osiguranju, treba imati na umu i činjenicu da špediter osigurava stvari prema izričitoj dispoziciji u vezi sa svakom pojedinom otpremom.

Špediter može sklapati ugovor o kargo transportnom osiguranju i kao agent, odnosno u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja, ali i kao samostalni gospodarstvenik, odnosno u svoje ime i za svoj račun ili u vlastito ime i za vlastiti račun (kada se javlja u funkciji operatora multimodalnog transporta ili kada s nalogodavateljem ugovori otpremu ili dopremu na osnovi forfaitne cijene).³⁸

Razboriti špediteri cijene važnost ugovaranja osiguranja sa svoje poslovanje. Oni su svjesni financijskog naprezanja ako su odgovorni za gubitak stranke. Svi špediteri imaju

³⁵ Ratko Zelenika, *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005.

³⁶ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010

³⁷ Ratko Zelenika, *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005.

³⁸ Ratko Zelenika, *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005.

ugovornu odgovornost za gubitak, bez obzira na to tko je odgovoran. Vrlo je bitno da špediter provjeri da li mu osiguranje pokriva pogreške, propuste i pravne odgovornosti. Optužbe i potraživanja u praksi najčešće padnu na špeditera pa je vrlo važan i odabir osiguranja od odgovornosti. Prilikom isporuke robe špediter mora voditi računa o više faktora. Vrlo bitno je dogovoriti paritet isporuke prema kojemu se dogovara daljnje osiguranje robe. Stranka odlučuje o cijeni osiguranja, pa isto tako i o INCOTERMS-u. Prema nalogu stranke (dispozicija za uvoz ili izvoz) špediter dogovara carinsko poslovanje, isto tako prijevoz i osiguranje robe. Najvažnija funkcija uspješne otpreme je da roba dođe do krajnje destinacije neoštećena i ispravna.³⁹

INCOTERMS (eng. International Commercial terms) su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina, koja uređuju pravno-ekonomske odnose između prodavatelja (izvoznika) i kupaca (uvoznika) u međunarodnoj trgovini glede prijenosa troškova i rizika pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu, a posredno se odnose i na prijevoznike, špeditere, luke i pristaništa, pomorske agente, carinske organe, poduzeća za ugovornu kontrolu kakvoće i količine robe u međunarodnom prometu, osiguravajuća društva i dr. INCOTERMS 2010 sastoji se od 11 pariteta koju su podijeljeni u dvije skupine ovisno o vrsti transporta, a to je na pomorski prijevoz i unutarnju plovidbu i na ostale oblike prijevoza.⁴⁰

- U prvoj (E) skupini nalazi se samo jedna klauzula – EXW (eng. „ex works“ – iz tvornice, „franko“ tvornica).
 - Prodavatelj se oslobađa svoje obveze da isporuči robu onog trenutka kada stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama. Prodavatelj nema obvezu ukrcaja i izvoznog carinjenja, te ne postoji obveza za osiguranjem robe. Kupac ovdje snosi sve troškove i rizik ukrcaja, te je sam dužan ugovoriti prijevozno sredstvo.⁴¹
- Drugoj (F) skupini pripadaju termini FCA, FAS i FOB
 - FCA (eng. franco carrier) – prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu na mjesto koje je imenovao kupac, ima obvezu obavljanja izvoznog carinjenja i nema obvezu osiguranja robe. Ako se isporuka obavlja u prostorijama prodavatelja onda on odgovara za rizik oštećenja tijekom utovara. Kupac mora sam nabaviti prijevozno sredstvo te snosi rizik utovara ako se isporuka obavlja izvan prostorija prodavatelja.
 - FAS (eng. free alongside ship) primjenjuje se samo na pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu uz bok broda u luci koju je imenovao kupac, obavlja izvoznu carinu, pribavlja sve potrebne dokumente i isprave u svom trošku te nema obvezu osiguranja robe. Kupac snosi sve troškove i rizike od postavljanja robe uz bok broda.
 - FOB (free on board) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu, odnosno kada ukrca robu na brod. Troškovi i rizici su na prodavatelju, sve dok robu ne ukrca na brod, te obavlja izvozno carinjenje. Svi troškovi i rizici nakon

³⁹ P.R Murphy: *Contemporary Logistics*, Pearson Education 2014.

⁴⁰ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

⁴¹ Ibid

ukrcaja su na kupcu koji ima i trošak poravnjanja tereta na palubi broda.⁴²

- Trećoj (C) skupini pripadaju sljedeći termini: CFR, CIF, CPT i CIP.
 - CFR (eng. cost and freight) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca robu na brod, troškove i vozarinu snosi sve do luke odredišta, obavlja izvoznju carinu i ne osigurava robu.
 - CIF (eng. cost, insurance, freight) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca robu na brod, troškovi i vozarina sve do luke iskrcaja, ima obveze izvoznog carinjenja i potrebno je minimalno osiguranje robe.
 - CPT (eng. carriage paid to) prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca robu na prijevozno sredstvo, troškove i vozarinu snosi prodavatelj sve do mjesta odredišta, ima obvezu izvoznog carinjenja no nema obvezu minimalno osigurati robu.
 - CIP (eng. carriage, insurance paid to) prodavatelj se oslobađa rizika kada robu ukrca na prijevozno sredstvo, trošak i vozarinu snosi prodavatelj sve do mjesta odredišta, ima obvezu izvoznog carinjenja i potrebno je minimalno osiguranje robe.⁴³
- Četvrtoj (D) skupini pripadaju: DAT, DAP i DDP.
 - DAT (eng. delivered at terminal) prodavatelj snosi rizike i troškove do isporuke robe, prodavatelj ima obvezu iskrcati robu i isporučiti ju na terminal koji je odredio kupac.
 - DAP (eng. delivered at place) prodavatelj snosi rizike i troškove dok roba nije isporučena, stavlja na raspolaganje robu kupca na prijevoznom sredstvu pripremljenu za iskrcaj na odredištu.
 - DDP (eng. delivered duty paid) prodavatelj snosi sve troškove i rizike, potrebno je uvozno cariniti, prodavatelj također stavlja robu na raspolaganje kupcu neistovarenu na prijevoznom sredstvu na odredištu koje je imenovao kupac.⁴⁴

⁴² Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

⁴³ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010

⁴⁴ Ibid.

6. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE NA PRIMJERU TRANSPORTNOG OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PROMETU

Praktični primjer osiguranja u ovom radu odnosi se na međunarodni pomorski i cestovni prijevoz robe kontejnerom. Pomorski prijevoz obuhvaća prijevoz robe od Japana preko Kine - Taiwana - Hong Konga – Singapura – Malezije - i stočne obale SAD (Atlantik) - Trsta do Rijeke, te se put od Rijeke do Rovinja odvija cestovnim prijevozom. U nastavku su (Tablica 1) prikazani potrebni podatci koje prijava i polica osiguranja, kao i odštetni zahtjev moraju sadržavati.

Tablica 1. Parametri police osiguranja

PRIMJER: Generalna polica (jednogodišnja)	
OSIGURANIK	XY
POČETAK OSIGURANJA	18.02.2016.
ISTEK OSIGURANJA	18.02.2017.
BROJ POLICE	P07-987656789
SVOTA OSIGURANJA	102.032,96 Eur
VRSTA ROBE	Pisaći pribor, školski i uredski pribor, periferna informatička oprema
PRIJEVOZNO SREDSTVO	20-stopni kontejner, brodom do Rijeke/ od Rijeke cestovni prijevoz kamionom
RELACIJA PRIJEVOZA	Tokyo – Rijeka – Rovinj
ADRESA	Rovinj
DATUM NASTANKA ŠTETE	Nepoznat
MJESTO NASTANKA ŠTETE	Nepoznat
PREDMET ŠTETE	Pisaći pribor
PRIJAVLJENA ŠTETA POLICIJI	Da
STAROST TERETA	Novo
BROJ KOLETA	315 kom
VRSTA PAKIRANJA ROBE	Kartonske kutije

Izvor: Izradio autor

Uobičajeni način sklapanja ugovora o osiguranju sastoji se u tome da osiguranik podnese osiguratelju prijavu osiguranja. Ukoliko prihvaća osiguranje robe temeljem primljene prijave, osiguratelj izdaje policu osiguranja čime potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen. Polica osiguranja (Prilog 1 i Prilog 2) je dokument koji izdaje osiguratelj na temelju prijave osiguranja, a kojim se potvrđuje sklopljeni ugovor o osiguranju.

U ovom primjeru radi se konkretno o polici sklopljenoj Generali osiguranjem u trajanju od jedne godine s početkom 18.02.2016. te završetkom 18.02.2017. godine. Predmet osiguranja su pisači pribor, školski i uredski pribor, te periferna informatička oprema. Kao širina pokrića obuhvaćeni su „svi rizici“. Iznos osiguranja je najveći iznos odštete koji je osiguratelj dužan isplatiti osiguraniku ukoliko dođe do štete uslijed nastupa osiguranog slučaja, on nam je poznat te iznosi 102.032,96 Eura.

Dana 10.08.2016. godine, prilikom zaprimanja robe od dobavljača, utvrđeno je nekoliko oštećenih kartona u kojima je falilo robe. U slučaju nastanka štete, osiguranik je dužan odmah o tomu izvijestiti osiguratelja. Pri podnošenju odštetnog zahtjeva (Prilog 3), osiguranik je dužan prezentirati osiguratelju sve podatke i dokumentaciju temeljem kojih se mogu utvrditi sve okolnosti štetnog događaja, kao i veličina štete.

Uz odštetni zahtjev potrebno je priložiti sljedeće dokumente:

- Polica osiguranja, odnosno list pokrića;
- Prijevozna isprava;
- Zapisnik o utvrđivanju štete, potvrđen od ovlaštene osobe;
- Faktura robe;
- Protest prijevozniku;
- Relevantna korespondencija s ostalim sudionicima u prijevozu;
- Drugi dokumenti koji mogu poslužiti u svrhu utvrđivanja okolnosti štetnog događaja.⁴⁵

U prilogu podnošenja odštetnog zahtjeva, dostavljen je i zapisnik sa detaljnim popisom robe koja fali (Prilog 4) i slike kartona iz kojih je ukradena roba. Prema zatečenom stanju robe prilikom zaprimanja robe pretpostavljeno je da je roba nestala u transportu. Utvrđeno je da je predmetna roba pisači pribor marke UNI: markeri, kemijske i roleri, u veličini iznosa od 115,32 Eura.

⁴⁵ Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

7. ZAKLJUČAK

Transportno osiguranje ima jednu od najznačajnijih uloga kako u domaćem tako i u međunarodnom prijevozu robe. Cilj svakom špediteru jest uspješno otpremiti robu da dođe do krajnje destinacije ne oštećena i u ispravnom stanju s obzirom na ugovoreni paritet isporuke, vrstu robe i ambalaže, prijevozni put i značajke prijevoznog puta.

Sastavni dio transportnog osiguranja je ugovor o osiguranju. Ovaj ugovor regulira sva prava i obveze u domaćem i u međunarodnom prijevozu. Ugovorom o osiguranju obavezuju se ugovorači osiguranja da po načelima osiguranja plaćaju određeni iznos, premiju osiguranja, i da, ukoliko dođe do osiguranog slučaja, osiguravatelj isplati osiguraniku ili nekom trećem licu naknadu odnosno ugovoreni iznos za nastalu štetu. Špediter, osoba koja se bavi organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe, nije obavezan osigurati robu u prijevozu no u pravilu poslove u svezi s osiguranjem robe prepuštaju se špediteru jer su mu dobro poznati rizici i mogućnost nastanka štete kojima je roba izložena prilikom samog prijevoza. Međutim roba prilikom transporta izložena je različitim kategorijama rizika koji se pokrivaju ugovaranjem transportnog osiguranja kako bi se zaštitio interes vlasnika robe od eventualnih štetnih događaja.

U prikazanom primjeru transportnog osiguranja robe, došlo je do realizacije nastanka štete odnosno određena roba nestala je u procesu transporta. Zbog ugovorene police osiguranja, cjelokupan materijalni gubitak nadoknadila je osiguravajuća kuća novčanim iznosom kojim je procijenjena nestala roba.

POPIS LITERATURE

KNJIGE:

1. Drago Pavić: *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.
2. J. Bendeković, Z. Aržek: *Transport i osiguranje*, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2008.
3. Č. Ivanković, R. Stanković, M. Šafran: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Ratko Zelenika, *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005.
5. P.R Murphy: *Contemporary Logistics*, Pearson Education 2014.

INTERNET IZVORI:

1. URL:<http://thismatter.com/money/insurance/insurance-history.htm>
(pristupljeno: srpanj 2017.)
2. URL:http://www.atlant.hr/5povijest_dubrova%C4%8Dkog_pomorstva.php
(pristupljeno: srpanj 2017.)
3. URL:<http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history>
(pristupljeno: srpanj 2017.)
4. URL:<http://Optimarisk.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu>
(pristupljeno: srpanj 2017.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Podjela transportnog osiguranja.....	3
---	---

POPIS TABLICA

Tablica 1. Parametri police osiguranja.....	23
---	----

PRILOZI

PRILOG 1. Polica osiguranja

Šifra zastupnika: *****
Zamjena pol. br.: *****
Ponuda br.: *****
Org.jed.: *****



Generali osiguranje d.d.
Ulica Grada Vukovara 284, 10000 Zagreb
OIB: 10840749604
Telefon:

POLICA broj P07 - 0000000000
Osiguranje robe u prijevozu

UGOVARATELJ: ***** OIB: *****
Adresa:

OSIGURANIK OIB: *****
Adresa: *****

Jednogodišnje osiguranje počinje **18.02.2016** i traje do **18.02.2017**

Osnovica za obračun: planirani godišnji promet u 2016. godini u iznosu od ukupno ***** kn. Godišnji agregatni limit: 1.500.000,00 kn. Minimalna depozitna premija: ***** kn.

Klauzula - Konačni obračun: Konačni obračun premije na kraju osigurateljnog razdoblja temeljem ostvarenog prometa i premijske stope navedene u ugovoru o osiguranju.

Rb	Vrsta osig.	Predmet osiguranja	Osigurana svota (kn)	Premija (kn)
----	-------------	--------------------	----------------------	--------------

Prilog polici sastavni je dio police. *****

PREMIJA: *****
DOPLACI I POPUSTI
UKUPNO ZA NAPLATU: *****

Sastavni dijelovi ugovora o osiguranju uz ovu policu su:

1. Informacije ugovaratelju pomorskih i transportnih osiguranja 106-0302
2. Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu 107-0105
3. Institute Cyber Attack Exclusion Clause, Cl. 380. 10/11/03
4. Electronic Date Recognition Endorsement - C (XLEDRC)
5. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause, Cl. 370. 10/11/03
6. Institute Replacement Clause, cl. 161. (1/1/34)
7. Sanction Limitation and Exclusion Clause 11/08/2010
8. Informacija o podnošenju pritužbe
9. Institute Classification Clause, Cl. 354. 01/01/2001

PDV nije zaračunan temeljem Članka 40 st. 1a Zakona o porezu na dodanu vrijednost.

Potpisom ove police, potvrđujem da sam prije sklapanja ugovora o osiguranju primio sve informacije te pripadajuće uvjete i klauzule osiguranja koje sam ugovorio, važeće u trenutku sklapanja ugovora o osiguranju. Sa sadržajem istih sam upoznat te iste prihvaćam u cijelosti.

Ugovaratelj potpisom police izjavljuje da su svi podaci točni i istiniti, te da je suglasan da će snositi sve posljedice davanja krivih podataka koji bi se eventualno utvrdili prilikom obrade štete.

Izjava za korištenje i obradu osobnih podataka

Potpisom ove police dajem pristanak, sukladno odredbama Zakona o zaštiti osobnih podataka, da se moji osobni podaci mogu koristiti u svrhe sklapanja i ispunjenja ugovora o osiguranju. Istodobno dajem izričitu suglasnost Generali osiguranju d.d. da u navedene svrhe poduzima sve radnje vezane uz obradu svih prikupljenih osobnih podataka (uključivo i davanje na korištenje drugim članicama Generali Grupe, odnosno drugim osobama u trajnijem poslovnom odnosu s Generali osiguranjem d.d.), i to za vrijeme trajanja ugovora o osiguranju i njegovih pravnih učinaka. Također, potpisom ove ponude potvrđujem da sam upoznat sa slučajevima prestanka obveze čuvanja osobnih i drugih povjerljivih podataka navedenim u Informacijama ugovaratelju osiguranja. Osiguratelj može prikupljati, obrađivati i koristiti moje osobne podatke u svrhu istraživanja o zadovoljstvu pružene usluge i u svrhe marketinga produkata članica Generali Grupe, sve dok se tome ne usprotivim.

Mjerodavno pravo

Ugovorne strane kao mjerodavno pravo suglasno ugovaraju pravo Republike Hrvatske.

U slučaju da ne plaćate originalnim računima molimo da u poziv na broj napišete 0007-102*****.

Generali osiguranje d.d.

Ugovaratelj

Glasom ponude

ZAGREB, 18.02.2016

GENERALI OSIGURANJE D.D., ULICA GRADA VUKOVARA 284, ZAGREB, Tel:01 / 46 00 400, Fax:01 / 46 00 600, IBAN:HR7623400091400206762

PRILOG 2. Prilog polici osiguranja



Prilog polici broj P07 - *****

Rb	Vrsta osig.	Predmet osiguranja	Osigurana svota (kn)	Osnovica za obračun premije (kn)	Premijska stopa %	Premija (kn)
1	07.01	Osiguranje robe u cestovnom i pomorskom prijevozu, Predmet osiguranja: pisači pribor, školski i uredski pribor, periferna informatička oprema. Širina pokriva: "svi rizici". Odbitna franšiza: bez primjene.	750.000	*****		*****
2	07.01	Relacije: međun. pomorski i cestovni prijevoz (pomorski Kina, Taiwan, Japan, Hong Kong, Singapur, Malezija, istočna obala SAD (Atlanik) - Trst, Rijeka, dalje cestovni za Rovinj).				
UKUPNO						*****

Premija za vrijeme od **18.02.2016** do **18.02.2017**
plaća se u slijedećim rokovima:

Rata	Iznos rate (kn)	Dospijeće
1		

ZAGREB, 18.02.2016

GENERALI OSIGURANJE D.D., ULICA GRADA VUKOVARA 284, ZAGREB, Tel:01 / 46 00 400, Fax:01 / 46 00 600, IBAN:HR7623400091400206762

PRILOG 3. Zahtjev za prijavu štete



0902332036

GENERALI
ranje

Prijava štete na robi u prijevozu

Generali osiguranje d.d. Generali osiguranje d.d. član je Generali Group
 Ulica grada Vukovara 284, 10 000 Zagreb Internet: www.generali.hr
 Telefon: 01/ 4600 400, Telefax: 01/ 4600 521 E-mail: stete@generali.hr

Za bržu obradu vaše štete, molimo priložite sljedeće dokumente:

(a) Kopija računa ili drugi dokaz o vrijednosti robe / popisa robe e) Protestno pismo prijevozniku
 (b) Kopija prijevozne isprave f) Ponuda cijene za trošak popravka
 (c) Zapisnik o utvrđivanju štete g) Račun za ukupan iznos štete
 (d) Kopija letaka prevoznika koja se odnosi na nastalu štetu h) Policijski zapisnik → *NAKUPNO ČETI DOSTAVITI*

Osiguranik

Osiguranik	Kontakt osoba
_____	_____
Adresa	_____
_____	_____
Telefon	Mobitel
_____	_____
Broj police	Svota osiguranja
Generalna P07 _____	102.032,96 Eur
Početak osiguranja	Istek osiguranja
18.02.2016 _____	18.02.2017 _____

Podaci o prijevozu

Naziv prijevoznika
 DHL GLOBAL FORWARDING JAPAN K.K.; 12F RIVERSIDE SUMIDA (MJP410); 1-19-9 TSUTSUMI-DORI; SUMIDA-KU TOKYO, JAPAN

Prijevozno sredstvo
 20 STOPNI KONTEJNER- POMORSKI TRANSPORT

Datum otpreme	Datum dopreme
23.06.2016.	08.08.2016.

Relacija prijevoza
 TOKYO (JAPAN) - RIJEKA (HRVATSKA) - ROVINJ (HRVATSKA)

Ime primatelja

Adresa

Podaci o šteti na robi

Datum nastanka štete	Datum nastanka štete nepoznat
_____	_____

Molimo opišite što se dogodilo

Dana 10.08.2016. god., je zaprimljena roba od dobavljača UNI MITSUBISHI PENCIL CO., LTD., Tokyo - Japan, po računu br.: _____ od 24.06.2016. god. Prilikom zaprimanja robe utvrđeno je nekoliko oštećenih kartona u kojima je falilo robe, utvrđeni manjak iznosi 115,32 Eur. U prilogu prijave dostavljamo zapisnik sa detaljnim popisom robe koja fali i slike kartona iz kojih je ukradena predmetna roba. Predmetna roba je pisači pribor marke UNI: markeri, kemijske, roleri.

Da li je šteta prijavljena policiji? ☒ Da ☐ Ne Broj prijave _____

Ako da, molim navesti _____

PRILOG 4. Zahtjev za refundiranje nastale štete



GENERALI OSIGURANJE d.d.
Ulica Grada Vukovara 284
10.000 ZAGREB

PREDMET: ZAHTJEV ZA REFUNDIRANJE NASTALE ŠTETE

Dana 10.08.2016. god., je zaprimljena roba od dobavljača UNI MITSUBISHI PENCIL CO., LTD., Tokyo - Japan, po računu br. [REDACTED] od 24.06.2016. god.
Robu su komisijski zaprimili [REDACTED] (voditelj skladišta) i [REDACTED] (skladištar-kontrolor), te prilikom zaprimanja je ustanovljen slijedeći manjak robe:

01. 35114 MARKER UNI USP-200 ZA TEKST FL.ROZI	17 KOM * 0,43 = 7,31
02. 22194 MARKER UNI PN-125 SUPER INK CRNI	6 KOM * 0,48 = 2,88
03. 25523 MINE ZA TEHNIČKU OLOVKU UNI UL05-102ND	48 KOM * 0,21 = 10,08
04. 5529 MARKER UNI PIN-03A ZA CD CRNI	24 KOM * 0,33 = 7,92
05. 2911 MARKER UNI PX-20 ŽUTI	12 KOM * 0,54 = 6,48
06. 12193 ROLER UNI UM-101ER(0.5) PLAVI S GUMICOM	1 KOM * 0,36 = 0,36
07. 10103 MARKER UNI PWB-202 CRNI	24 KOM * 0,50 = 12,00
08. 2931 MARKER UNI No.520F CRNI	24 KOM * 0,38 = 9,12
09. 2917 MARKER UNI PX-20 BIJELE	12 KOM * 0,54 = 6,48
10. 30302 KOREKTURNNA VRPCA UNI CLT-205	14 KOM * 0,72 = 10,08
11. 2619 KEMIJSKA OLOVKA UNI SN-101(0.7) PLAVA	60 KOM * 0,31 = 18,60
12. 2825 ROLER UNI UM-151(0.38) PLAVI	1 KOM * 0,49 = 0,49
13. 2860 KEMIJSKA OLOVKA UNI SD-102(0.7) PLAVA	48 KOM * 0,36 = 17,28
14. 8453 ROLER UNI UM-170(0.7) PLAVI	12 KOM * 0,21 = 2,52
15. 2618 KEMIJSKA OLOVKA UNI SN-101(0.7) CRNA	12 KOM * 0,31 = 3,72
UKUPNO EUR	115,32

Prema zatečenom stanju robe prilikom zaprimanja robe pretpostavka je da je roba nestala u transportu.

Nepobitno je utvrđen gore navedeni manjak od nepoznatog počinitelja, te tražimo nadoknadu štete.

Zahvaljujem sa štovanjem,



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

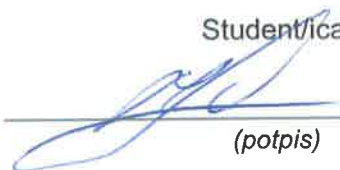
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **POSLOVI ŠPEDICIJE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE**

U CESTOVNOM PROMETU

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 4.9.2017 _____

Student/ica:


(potpis)