

Osiguranje robe u cestovnom prijevozu

Grabušić, Silvestar

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:642374>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-26**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Silvestar Grabušić

OSIGURANJE ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 3. travnja 2018.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4661

Pristupnik: **Silvestar Grabušić (0135243722)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Osiguranje robe u cestovnom prijevozu**

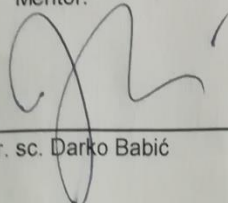
Opis zadatka:

Transportno osiguranje je vrlo kompleksni špediterski posao u kojem treba voditi računa o poslovima međušpeditera, ugovoru o osiguranju, vrstama štete itd.

Obveze osiguratelja mogu se podijeliti na one koje trebaju biti ispunjene u trenutku zaključenja ugovora, na one koje trebaju biti ispunjene za trajanja ugovora i na one koje trebaju biti ispunjene kada se ostvari osigurani slučaj (isplata štete ili isplata naknade iz osiguranja).

Zadatak završnog rada je prikazati specifičnosti transportnog osiguranje, poslove špeditera i njihove dužnosti prilikom obavljanja aktivnosti vezanih uz osiguranje robe u cestovnom prijevozu.

Mentor:



doc. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

OSIGURANJE ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU

INSURANCE OF GOODS IN ROAD TRANSPORT

Mentor: doc.dr.sc Darko Babić

Student: Silvestar Grabušić

JMBAG:0135243722

Zagreb, rujan 2018.

SAŽETAK:

Osiguranje robe u cestovnom prijevozu zahtjevan je dio špediterskog posla. Analizom se dobije uvid u postupak sklapanja takvog osiguranje, potrebnu dokumentaciju, sama uloga špeditera kao ugovaratelja osiguranja za svog komitenta ili nalogodavca te karakteristike osiguranja robe koje proizlaze iz ugovora o osiguranju.

Upravo je to i predmet rada, kao i analiza obveza koje moraju biti ispunjene za vrijeme trajanja ugovora i obveze koje nastaju nastupanjem osiguranog slučaja. Posebno je analizirana naknada štete iz ugovora te sva potrebna dokumentacija u vezi s tim. Usporedbom domaćeg i međunarodnog osiguranja robe dobije se uvid u sličnosti i razlike s kojima špediter mora biti upoznati jer se u većini slučajeva njegov posao ne ograničava samo na domaće transportno osiguranje. Naposljetku je dan zaključak cjelokupne analize provedenog istraživanja.

KLJUČNE RIJEČI:

Osiguranje robe u transportu, polica osiguranja, osigurani slučaj, premija osiguranja, naknada štete

SUMMARY:

Insurance of good in road transport is a challenging part of forwarder job. By analyzing the process we get an insight into conclusion off that kind of insutrance, necessary documentation, the role of forwader as the mediator for his principal, as well as the characteristics of insurance of goods which arise as a result of insurance contract.

This presicely is the subject of this work, as well as the analysis of obligations which must be fulfilled during the term of the contract and obligations which arise in case of occurrence of insured event. Indemnity is specifically analyzed as well as all of the necessary documentation that goes with it. By comparing domestic and internation insurance of goods we get an insight into differences and similarities between them with whom the forwarder has to be informed because in most cases the forwarder job is not limited to only domestic insurance of goods in transport. Finaly, the conclusion gives the overall analysis off he conducted research.

KEY WORDS

Insurance of goods in transport, insurance policy, insured event, insurance premium, indemnity

Sadržaj

1. UVOD.....	1
2. RAZVOJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA ROBE	3
2.1. Povijest i razvoj osiguranja u svijetu.....	3
2.2. Povijest i razvoj osiguranja u Hrvatskoj.....	4
3. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE VEZANE U TRANSPORTNO OSIGURANJE ROBE.....	6
3.1. Međunarodne konvencije – CMR transportno osiguranje.....	7
3.2. Zakon o osiguranju.....	7
3.3. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu	9
4. ISPRAVE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE.....	10
4.1. Elementi ugovora o osiguranju	10
4.1.1. Predmet osiguranja	11
4.1.2. Rizik osiguranja.....	11
4.1.3. Interes osiguranja.....	12
4.1.4. Osigurani slučaj	13
4.1.5. Svota osiguranja	13
4.1.6. Premija osiguranja	14
4.2. Polica osiguranja	15
4.2.1. Generalna polica	17
4.2.2. Pojedinačna polica	18
4.3. List pokrića	18
4.4. Certifikat osiguranja.....	19
5. ZNAČAJKE OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PROMETU.....	21
5.1. Trajanje ugovora o osiguranju	21
5.1.1. Ugovor na određeno vrijeme.....	21
5.1.2. Ugovor na neodređeno vrijeme	21
5.1.3. Ugovor sklopljen na dulje od pet godina	21
5.2. Načini prestanka ugovora o osiguranju	22
5.3. Naknada štete.....	23
5.4. Incoterms	28
5.4.1. Incoterms pravila za sve vrste prijevoza	28
5.4.2. Incoterms pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima	29

5.5. Franšiza i samopridržaj	30
6. USPOREDBA DOMAĆEG I MEĐUNARODNOG OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU	32
6.1. Analiza društava za osiguranje u Republici Hrvatskoj	33
6.2. Analiza društva za osiguranje u Europi.....	36
7. ZAKLJUČAK	39
POPIS LITERATURE.....	41
POPIS SLIKA.....	42
POPIS TABLICA.....	Error! Bookmark not defined.
POPIS GRAFIKONA.....	43

1. UVOD

Osiguranje robe u cestovnom prijevozu predstavlja jedan od poslova špeditera. Glavna karakteristika je da se konstantno mijenja pa se tako pojavljuju nove vrste osiguranja robe kao posljedica proširenja rizika od kojih se roba može osigurati. Za očekivati je, kako se pojavljuju novi oblici prijevoza u cestovnom prometa, da će doći i do promjena u način osiguravanja robe u prijevozu. Prema tome špediter u svoje ime ili u ime svog komitenta ugovara osiguranje robe s osigurateljem te iz toga proizlaze određene obveze za stranke iz ugovora o osiguranju na kojima se bazira cjelokupno osiguranje robe u cestovnom prijevozu.

Struktura rada je podijeljena u 7 cjelina i to:

1. UVOD
2. RAZVOJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA ROBE
3. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE VEZANE ZA TRANSPORTNO OSIGURANJE ROBE
4. ISPRAVE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE
5. ZNAČAJKE OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU
6. USPOREDBA DOMAĆEG I MEĐUNARODNOG OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU
7. ZAKLJUČAK

Drugo poglavlje odnosi se na povijesti osiguranje robe koje prikazuje razvoj transportnog osiguranja kroz povijest. Kako bih se analizirao utjecaj osiguranje robe u prometu potrebno je sagledati njegove početke, koji sežu sve od stare Kine, te srednjeg vijeka kako bi naposljetku nastalo moderno osiguranje robe kakvo danas poznajemo. Isto tako posebno će se sagledati razvoj osiguranja u Republici Hrvatskoj i svijetu.

Treće poglavlje odnosi se na osiguranje robe koju prati i zakonska regulativa koja se bazira i kojom je uređena djelatnost osiguranja, a to su brojni zakoni, pravilnici, podzakonski akti. U radu navesti će se najvažniji izvori osiguranja u domaćem i međunarodnom transportu. U domaćem prometu najvažniji su sljedeći izvori prava osiguranja: Zakon o osiguranju, Zakon o obveznim osiguranjima u prometu i Zakon o trgovačkim društvima. Uz ove domaće izvore rad sadrži i redoslijed primjene svakog od njih. Razne konvencije pripadaju u međunarodne izvore koji uz domaće čine cjelokupnu zakonsku regulativu u transportnom osiguranju.

U četvrtom poglavlju dane su isprave u transportnom osiguranje koje se temelje na zakonskoj regulativi. Izdaju se u skladu s sklopljenim ugovorom o osiguranju. Ugovor o osiguranju sadrži sve stranke koje sklapaju ugovor te elemente samog ugovora kojima su definirani rizici, svota, premija osiguranja itd. Kada stranke sklope ugovor o osiguranju izdaju se isprave o osiguranju od kojih su najvažnije navedene u radu. Same isprave se razmatraju prema njihovom sadržaj, podjeli i karakteristikama.

U petom poglavlju, kako bih se dobila jasna slika važno je sagledati neke značajke, a samim time i pojmove koji karakteriziraju osiguranje robe. Svaki sklopljeni ugovor o osiguranju određen je trajanjem i načinom njegovog prestanka. Također ima niz pojmova koji je potrebno sagledati koji su vezani s svotom osiguranja te pojam franšize i samopridržaja. Jako bitna značajka osiguranja je i naknada štete u slučaju da nastupi osigurani slučaj, odnosno sam način nadoknade štete. Ukratko će se spomenuti i incoterms pravila, odnosno njihovo značenje u osiguranju.

U šestom poglavlju usporedbom domaćeg i međunarodnog osiguranja uočavaju se jasne razlike koje se očituju u području na kojem se ugovara, odnosno mjestu polaska i odredišta robe (osiguranje unutar ili izvan Republike Hrvatske) ili dokumenata koji prate robu tijekom prijevoza. Također analizirati će se poslovanje društava za osiguranje u Hrvatskoj i Europi.

Na kraju će se zaključkom objediniti najvažnije stvari iznesene u radu te na temelju toga donesti objektivno mišljenje. Analizom je obuhvaćeno sadašnje i buduće stanje osiguranja robe u cestovnom prijevozu.

2. RAZVOJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA ROBE

U povijesti ljudi su bili izloženi raznim opasnostima tijekom transporta robe na određene udaljenosti. Te opasnosti su se razlikovale prema raznim elementarnim nepogodama odnosno vremenskim nepogodama koje utječu na gubitak ili oštećenje robe u transportu. Djelatnost osiguranja mijenjala se kroz povijest na način da je sve počelo od zaštite ljudi, a kasnije proširilo na razne gospodarske i druge djelatnosti.

Osiguranje tako ima tri funkcije:

1. Neposredna zaštita – sprečavanje ili suzbijanje već nastale štete
2. Posredna zaštita – naknada štete
3. Društveno – socijalna funkcija, odnosno zaštita čovjeka i njegove imovine

Današnje osiguranje bazira se na sklopljenom ugovoru o osiguranju, odnosno obvezu osiguranika da plaća određenu premiju osiguranja i obveze osiguratelja da mu isplati određenu svotu novaca ako nastupi osigurani slučaj. Osiguranje se danas dijeli na više zasebnih područja te se u radu daje naglasak na transportno osiguranje koje u sebi sadrži kargo osiguranje, odnosno osiguranje robe u transportu.

2.1. Povijest i razvoj osiguranja u svijetu

Početak osiguranja najviše je vezan u pomorski transport, ali kasnije u starom vijeku osiguravale su se karavane koje su putovale kroz pustinju na način da je svaki sudionik u prijevozu snosi određeni dio štete u slučaju da ona nastane. U staroj Kini se javila posebna vrsta osiguranja gdje bi se u slučaju nastanka štete svaki sudionik naknadio štetu na način da određeni dio svog tereta ustupi kao naknadu oštećenoj stranci.¹U Babilonu car Hamurabi donosi zakonik u kojem se mogu razaznati institucije slične osiguranju, ali one se ne mogu uzeti u obzir kada se sagledava moderni oblik transportnog osiguranja. I u drugim državama možemo pronaći tragove začetaka transportnog osiguranja pa tako u Indiji prijevoznici, koji su putovali raznim šumskim i besputnim krajolikom, su plaćali povišene kamatne stope na posuđenu glavnica. Slično starom Babilonu ni rimski zakoni nisu poznavali osiguranje u svom punom značenju. U pomorskom prometu brodari su pokrivali rizike na načina da pozajme novac koji bi u slučaju oštećenja ili gubitka robe iskoristili za nadoknadu štete. Međutim nedostatak je bio što su brodari bili obvezni vratiti posuđen novac u slučaju

¹ Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 235.

uspješno obavljenog posla i to uz velike kamate.² Početak suvremenog razvijanja osiguranja pojavljuje se u Italiji 1347. godine gdje je sklopljen prvi ugovor o osiguranju. Prethodno navedenom ugovoru može se vidjeti da se ugovor sklapao protiv rizika na tri načina i to stitutom havarije, pomorskim zajmom koji se održao iz rimskog razdoblja te udruživanjem prijevoznika. To je imalo neželjene posljedice jer su se, slično kao i kod rimskog prava, zajmovi vraćali s velikim kamatama. Kako bih se to spriječilo papa Grgur VII donosi dekret kojim se zabranjuje sklapanje takvih osiguranja.³ Nakon toga osiguranje se širi iz Italije na ostale države u Europi te prelazi u postojeće pomorske kodifikacije. U 19 stoljeću doneseni su kodificirani trgovački zakoni značajni za pomorsko osiguranje. Na kraju se osiguranje potpuno odvojilo u samostalni pravni odnos pri čemu je ono određeno različitim normama te zakonskim propisima koji omogućuju primjenu u praksi.

2.2. Povijest i razvoj osiguranja u Hrvatskoj

Osiguranje u Hrvatskoj pratilo je događanja u svijetu te je usporedno s njim za pomorski prijevoz, odnosno za gradove na obali pojavljuju kodificirane odredbe pomorskog osiguranja. Kako je Dubrovnik bio središte te velika trgovačka pomorska sila na području Jadrana i šire prvi akt u kojem se spominje pomorsko osiguranje je dubrovački Ordo super assecuraboribus iz 1562. godine i Guidon de la marine iz 1861. Kako Hrvatska u prošlosti nije bila jedinstvena država u današnjem smislu trgovački zakoni donosili su se za pojedine dijelove teritorija na kojem su i vrijedili. Hrvatskim trgovačkim zakonom određivali su se odnosi iz ugovora o osiguranju koji je donesen 1875. godine. Utjecaj Napoleonovih osvajanja mogu se vidjeti i osiguranju. Tako su se 1807. godine na području Dalmacije primjenjivale odredbe Code de commerce. S razvitkom osiguranja pojavilo se i prva organizacija za osiguranje „Croatia“ 1884. koju je osnovalo gradsko poglavarstvo. U početku ono je bilo zaduženo prvenstveno za osiguranje od požara, a kasnije se proširilo i na osiguranje od drugih slučajeva. U prvoj polovici 20. stoljeća počinje se baviti osiguranjem imovine, osoba, motornih vozila i transporta te pokriva cijelo Hrvatsko tržište. Nakratko mijenja i ime u Državni osiguravajući zavod, međutim 1970. godine vraćano je staro ime. Početkom devedesetih godina postaje dioničko društvo s većinskim državnim vlasništvom.⁴ Kako se organizacija širila osnivala je poslovnice u drugim gradovima te je pružala različite vrste osiguranja od kojih s vremenom i transportno osiguranje. Uvođenjem „temeljnice“

²Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 329 – 330.

³Vasilj A., Biljana Činčurak E., Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p 236.

⁴<http://www.crosig.hr/hr/o-nama/povijest/>

organizacija za osiguranje omogućuje ulaganje kapitala u poslove osiguranje koji bi donosili određenu dobit te s time unapređuje svoje poslovanje. Raspadom Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije Hrvatski ured za osiguranje zadužen je za nadzor svih osiguranja imovine u koju se ubraja i osiguranje robe. U moderno vrijeme osiguranje ima posebni pravni značaj te su odnosi iz osiguranja uređeni raznim zakonima, podzakonskim propisima i autonomnim pravom koji donose sami sudionici. Od zakona danas su najvažniji zakon o osiguranju i zakon o obveznim odnosima u osiguranju. Tu se može ubrajati i pomorski zakonik iako se on odnosi prvenstveno na pomorski promet, ali se adekvatno može primijeniti i na kopnene grane prometa. Razvitkom modernog osiguranja te proširenjem djelatnosti koje ono obuhvaća doneseni su kriteriji podijele osiguranja.⁵

Glavni kriteriji podijele osiguranja:

1. Organizacija osiguranja s obzirom na snošenje rizika (uzajamno ili preko osiguravajućih organizacija)
2. Obvezno osiguranje
3. Predmet osiguranja

Prvi kriterij znači da se osiguranje može organizirati na dva načina i to preko osiguravajućih organizacija ili se prijevoznici mogu međusobno dogovoriti odnosno između sebe dijele rizike od oštećenja ili gubitka u transportu. Drugi kriterij odnosi se na obvezno osiguranje koje se ugovara bez slobodne volje ugovornih strana te se uvijek mora sklopiti. Treći kriterij odnosi se na predmet osiguranja. Iz njega proizlaze razne vrste osiguranja, a posebice osiguranje pravnog odnosa.⁶

Podjela osiguranja prema predmetu osiguranja:

1. Imovinska osiguranja
2. Osobna osiguranja

Transportno osiguranje spada u posebnu kategoriju imovinskog osiguranja te se može podijeliti prema grani prometa i prema predmetu osiguranju. U ovoj podijeli se nalazi i osiguranja u cestovnom prometu te unutar podijele prema predmetu osiguranja i osiguranje robe ili kargo osiguranje.⁷

⁵Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 331.

⁶Ibid.

⁷Ibid., p. 332.

3. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE VEZANE ZA TRANSPORTNO OSIGURANJE ROBE

Transportno osiguranje robe karakteriziraju razne zakonske regulative koje se očituju u zakonima i međunarodnim konvencijama. Njima je regulirana djelatnost osiguranja u domaćem i međunarodnom transportu robe.

Prema tome imamo slijedeće pravne izvore:

1. Međunarodne konvencije
2. Zakon o osiguranju
3. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu
4. Zakon o trgovačkim društvima⁸

Kako bih određena osoba, pravna ili fizička, znala koji izvori imaju veće značenje navodi se način primjene izvora prava osiguranja:

- a) Međunarodne konvencija
- b) Kongentne zakonske odredbe i pravila morala
- c) Ugovor o osiguranju
- d) Opći uvjeti – standardne osigurateljne klauzule
- e) Dispozitivne zakonske odredbe o ugovoru o osiguranju
- f) Opće dispozitivne odredbe ZOO – a ugovornog/obveznog prava
- g) Posebni poslovni običaji
- h) Opći poslovni običaji
- i) Sudska i arbitražna praksa
- j) Pravna znanost⁹

⁸Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 241. - 242.

⁹Ibid.

3.1. Međunarodne konvencije – CMR transportno osiguranje

CMR osiguranje omogućuje prijevoznicima da unutar Europe na legalan način mogu prevoziti robu u skladu s konvencijom CMR – convention on the Contract for the International Carriage of Goods by road, odnosno međunarodna konvencija o prijevozu robe u cestovnom prometu. Također on omogućava prijevoznicima transport robe u države koje su ratificirale CMR konvenciju.¹⁰

Slično je osiguranju robe u prijevozu, međutim razlika je u tome da je ovo osiguranje obavezno dok je osiguranje robe u prijevozu preporučeno. Ovim osiguranjem pokrivaju se štete koje bi prijevoznik mogao pretrpjeti uslijed potpunog ili djelomičnog fizičkog gubitka ili oštećenja robe tijekom prijevoza te za kašnjenje u isporuci. Konkretno u nastavku navode se slučajeve koje obuhvaća.¹¹

CMR osiguranje pokriva slijedeće slučajeve:

1. Krađu
2. Nesreće, na cesti ili izvan nje
3. Prirodne katastrofe, u slučajevima da je roba oštećena potresom, poplavom, u požaru ili nekom drugom prirodnom katastrofom¹²

Osiguranje je namijenjeno pravnim i fizičkim osobama, odnosno osobama koje su ovlaštene i registrirane za obavljanje cestovnog prijevoza robe u unutarnjem ili međunarodnom prometu. Širina pokriva ovisi o potrebama osiguranika, a on se prema tome može odlučiti na pokriće samo određenih opasnosti ili na ukupno pokriće od svih rizika¹³

3.2. Zakon o osiguranju

Temeljni je zakon kojim je uređena djelatnost osiguranja u Republici Hrvatskoj. Obuhvaća razne slučajeve kojima se reguliraju pravne i fizičke osobe koje su subjekti osiguranja kao i razni drugi slučajevi u svezi s tim. Primjenjuje se na pravne osobe koje na području Republike Hrvatske obavljaju poslove osiguranja i reosiguranja. Osim ako ovim Zakonom nije drugačije određeno na obvezna osiguranja u prometu primjenjuju se odredbe Zakona o obveznim osiguranjima u prometu. Primjenjuje se i na društva za osiguranja, osim

¹⁰<https://www.insurancerevolution.co.uk/insurance/courier-insurance/cmr-insurance/>

¹¹Ibid

¹²Ibid

¹³Ibid

ako ovim zakonom nije drugačije propisano te i u slučaju da društvo za osiguranje obavlja poslove reosiguranja. U skladu s tim primjenjuju se odredbe Zakona vezane uz reosiguranje.¹⁴

Prema tome on uređuje slijedeće slučajeve:

- a) Uvjeti za osnivanje, poslovanje i prestanak društva za osiguranje te isto tako društva za reosiguranje i društva za uzajamno osiguranje
- b) Uvjete pod kojima navedena društva koja su iz trećih zemalja mogu obavljati poslove osiguranja i reosiguranja
- c) Nadzor društva za osiguranje i reosiguranje
- d) Obavljanje poslova zastupanja i posredovanja te uvjeti za osnivanje, poslovanje i prestanak obavljanja poslova osiguranja i reosiguranja
- e) Nadzor nad subjektima nadzora
- f) Stečaj društva za osiguranje i reosiguranja
- g) Zaštita potrošača
- h) Prekršajne odredbe
- i) Način izvještavanja EIOPA - e (Europsko nadzorno tijelo za osiguranje i mirovinsko osiguranje) i Europske komisije
- j) Poslovanje udruženja (pool) osiguranja¹⁵

Zakonom se određuju različiti poslovi osiguranja u koje se ubraja i osiguranje robe u prijevozu te pokriva sva oštećenja ili gubitak robe bez obzira na vrstu prijevoza te stoga vrijedi i za cestovni prijevoz robe. Društvo za osiguranje dobiva odobrenje za obavljanje poslova osiguranja i reosiguranja od strane agencije. Odobrenjem ima pravo obavljanja raznih poslova osiguranja u koje se ubraja transportno osiguranje.

Društvo za osiguranje može obavljati poslove osiguranje i reosiguranja i izvan teritorija Republike Hrvatske u skladu s slobodom pružanja usluga ako ispunjava uvjete određene propisima druge države članice Europske unije. Proces se sastoji od toga da društvo za osiguranje obavijesti državu članicu u kojoj želi obavljati poslove osiguranja i reosiguranja. Ako osiguranje ima dobar poslovni ugled te je financijski stabilno agencija će u određenom vremenskom roku tu obavijest proslijediti nadležnom državnom tijelo koje procjenjuje solventnost društva te posjeduje li minimalni potrebni kapital. Sličan proces će proći društva za osiguranje država članica EU koje žele poslovati u Republici Hrvatskoj kao i treće države.

¹⁴Zakon o osiguranju NN 30/15, čl.4

¹⁵Matijević B., Osiguranje, Instituti, zakonski tekstovi, EU regulativa, Libertin naknada d.o.o., Rijeka, 2017. p. 564.

3.3. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu

Iz ovog zakona može se izdvojiti osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila od šteta nanesene trećim osobama.¹⁶ Tu se podrazumijeva i svaka šteta koja je napravljena na robi kao predmet prijevoza. Oštećena osoba prema tome im pravo na temelju ovog zakona podnijeti odštetni zahtjev.¹⁷ Svako društvo za osiguranje dužno je sklopiti ugovor o osiguranju u skladu s ovim zakonom. Ono ne može odbiti ponudu za sklapanje ugovora ako ponuditelj (špediter ili osiguranik osobno) prihvaća uvjete pod kojima društvo za osiguranje provodi tu vrstu osiguranja. Međutim odnosi između stranaka iz ugovora o osiguranju nisu u potpunosti određeni ovim zakonom. Ako je ugovor o osiguranju sklopljen na jednu ili više godina nakon isteka tok roka prava i obveze iz ugovora o osiguranju produžuju se na trideset dana i to u slučaju da tri dana prije isteka roka ugovaratelj osiguranja (špediter) ne preda izjavu o prestanku ugovora osiguratelju. Nakon sklapanja ugovora postoji mogućnost da se u početnom roku (trideset dana) dogodi osigurani slučaj, a obveza ugovaratelja osiguranja u tom slučaju je isplatiti cijelu premiju osiguranja za sljedeću godinu osiguranja.¹⁸

Oštećena osoba iz ugovora o osiguranju može podnijeti odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju. U tom slučaju odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi inače na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao prigovoriti osiguraniku zbog ne pridržavanja svojih obveza iz istih.¹⁹

¹⁶Zakon o obveznim osiguranjima u prometu NN 76/13, čl. 2

¹⁷Ibid., čl. 3

¹⁸Ibid., čl. 8

¹⁹Ibid., čl. 13

4. ISPRAVE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE

Prije izdavanja isprava u osiguranju potrebno je sklopiti ugovor o osiguranju. On označuje obvezu osiguratelja da osiguraniku u slučaju nastupanja osiguranog slučaja isplati osigurninu, odnosno ugovorenu svotu novca, a osiguranik se obvezuje plaćati premiju osiguranju. Osiguratelj je pri tome društvo za osiguranje koje pruža usluge osiguranja dok je osiguranik osoba ovlaštena za potraživanje osigurnine. Špediter u osiguranju ima ulogu ugovaratelja osiguranja za svog komitenta koji je osiguranik.²⁰Prihvatanjem ponude sklopljen je ugovor o osiguranju, odnosno stranke se postigle dogovor oko svih bitnih dijelova osiguranja. Potpisom police osiguranja ugovor o osiguranju zaključen, a ono može biti sklopljeno pismeno i usmeno.²¹

Iz ugovora o osiguranju proizlaze sljedeće isprave:

1. Polica osiguranja
2. List pokrića
3. Certifikat osiguranja²²

4.1. Elementi ugovora o osiguranju

Definiranjem ugovora o osiguranju potrebno je navesti i njegove najvažnije elemente bez kojeg sklapanje ugovara ne bi bilo moguće.

Elementi ugovora o osiguranju su:

- a) Predmet osiguranja
- b) Rizik osiguranja
- c) Interes osiguranja
- d) Osigurani slučaj
- e) Svota osiguranja
- f) Premija osiguranja²³

²⁰Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 246.

²¹Ibid., p. 248.

²²Ibid.

²³Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p 250 - 256.

4.1.1. Predmet osiguranja

Temelj ugovora o osiguranju čini predmet osiguranja. Ovaj element je nužan kod sklapanja ugovora. Može se osigurati od raznih rizika te u slučaju nastupanja osiguranog slučaja ima pravo, prema ugovoru o osiguranju, tražiti naknadu štete odnosno osigurninu. Predmet osiguranja mora biti naveden u ugovoru.²⁴

4.1.2. Rizik osiguranja

Rizik označava mogućnost nastanka nego štetnog događaja, a njegovim nastupanjem ostvario se osigurani slučaj. Kod sklapanja ugovora o osiguranju ugovaratelj osiguranja odnosno špediter moram navesti sve moguće događaje na temelju kojih bi osiguratelj mogao procijeniti rizik od nastanka štete. S tim u vezi u transportu roba je izložena raznim rizicima od koji su navedeni najvažniji.²⁵

Transportni rizici prema vrsti:

1. Osnovni transportni rizici
2. Dopunski transportni rizici
3. Ratni i politički rizici

U osnovne transportne rizike ubrajaju se prometne nezgode, elementarne nepogode, požar i eksplozija u prijevoznom sredstvu, razbojstvo, provalna, krađa, djelomična krađa i ne isporuka robe. U prometne nezgode se podrazumijeva iskliznuće, prevrtanje, sudar s drugim prijevoznim sredstvom i slično. U elementarne nepogode obuhvaća se oluja, poplava, klizanje tla, potres, lavina i mnogi drugi. Požar i eksplozije mogu biti prouzročene izvana ili unutar prijevoznog sredstva. Dopunski rizici povezani su s samom robom. Tu se ubrajaju krađa, vlaga, oštećenje, curenje, rasipanje, hrđa, pokisnuće i slično. Ovdje se ubrajaju još i manipulativni rizici koji mogu nastati kod ukrcaja, iskrcaja ili prekrcaja robe, odnosno može nastati oštećenje robe, oštećenje ambalaže, curenja, razni udari i ogrebotine na predmetu kod manipulativnih operacija. Ratni i politički rizici odnose se rizike povezane s političkim ili ratnim stanje u jednoj državi ili između dvije i više država. U ratne rizike ubrajaju se zapljena, zarobljavanje, zadržavanje te štete od raznih vrsta oružja. Međutim kod cestovnog prometa rijetko se osigurava protiv ratnih rizika i to posebice na kratim udaljenostima jer je takvo

²⁴Ibid., p 250.

²⁵Ibid., p. 251. – 252.

osiguranje visoke vrijednosti. U političke rizike ubrajaju se neredi, nasilje, građanski nemiri, štrajkovi i slično.²⁶

Uz sve navedene rizike postoji i uvjet gdje su ,ako drugačije nije ugovoreno, osiguranjem pokriveni sljedeći rizici:

1. Potpuni gubitak osiguranog predmeta
2. Djelomičan gubitak ili oštećenje predmeta
3. Troškovi osiguranika kod spašavanja i izravni troškovi kod nastupanja osiguranog slučaja
4. Zajedničke havarije
5. Troškovi utvrđivanja i likvidacije štete pokrivena osiguranjem

Osim ako ugovorom o osiguranju nije drugačije navedeno kod osiguranja se ne mogu uzeti u obzir štete koje nastaju ne pažnjom osiguranika ili osobe za čije postupke odgovara osiguranik, ratni i politički rizici te nastupanje nuklearnih rizika.²⁷ Slika 1. Prikazuje rasipanje robe s teretnog vozila, odnosno jedan od dopunskih rizika.



Slika 1 Rasipanje robe s teretnog sredstva

Izvor: <https://www.theheritagegroup.info/business-insurance/insurance-products/motor-truck-cargo.html>

4.1.3. Interes osiguranja

Interes osiguranja je važan element ugovora o osiguranju koji sadrži pojmove kao što su objekt interesa, subjekt interesa, vrijednost osiguranog interesa i slično. Objekt interesa je neka vrijednost predmeta koju osoba u transportu želi osigurati od gubitka ili oštećenja. Interes osobe je da ne dođe do osiguranog slučaja, međutim osiguranjem predmeta transporta

²⁶Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 251. – 252.

²⁷Ibid., p. 252.

ima određenu sigurnost da njegov gubitak neće biti potpuni. Kako bi mogao ostvariti prava iz ugovora o osiguranju, osiguranik mora osiguratelju, dostaviti sve potrebne dokaze koji potvrđuju nastanak štete ili gubitka predmeta osiguranja. To može ostvariti fakturom, prijevoznom ispravom ili nekom drugom ispravom.²⁸

4.1.4. Osigurani slučaj

Osigurani slučaj predstavlja nastupanje osiguranog rizika, a on ima negativne posljedice za predmet osiguranja u smislu njegovog oštećenja ili gubitka. Bez ovog elementa nema obveze osiguratelja da isplati osigurninu. Obveza plaćanja osigurnine počinje nastupanjem osiguranog slučaja prouzročen osiguranim rizikom. Nastupom osiguranog slučaja u prometu u svezi s robom mogu nastati dvije štete, a to su gubitak ili oštećenje robe.²⁹

Kako bih se procijenila mogućnost nastanka konkretnog rizika te veličina premija osiguranja navedena su slijedeća načela koja omogućuju njihovo određivanje:

- a) Uzajamnost
- b) Statistika
- c) Zakonitost velikih brojeva
- d) Račun vjerojatnosti

Načelo uzajamnosti odnosi se na veliki broj predmeta osiguranja koji su izloženi istim rizicima, a tek se kod malog broja pojavljuje osigurani slučaj. Plaćanje premije osiguranja osiguraniku ne predstavlja veliki financijski izdatak. Načelo statistike analizom procjenjuje učestalost nastanka, veličinu i uzrok nastanka osiguranog rizika. Načelo zakonitosti velikih brojeva odnosi na pravilnost nastanka nekog osiguranog rizika ako se promatra veliki broja slučajeva. Načelo računa vjerojatnosti odnosi se na mogućnost nastanka određenog osiguranog rizika.³⁰

4.1.5. Svota osiguranja

Svota osiguranja nije isto što i osigurnina te je potrebno razlikovati ta dva pojma. Svota osiguranja određena je ugovor o osiguranju ili propisima te obveza osiguratelja (isplata) ne može biti veća od iznosa svote osiguranja.³¹ Iznos bi pri tome trebao biti isti stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u nekoj od novčanih valuta. Osiguratelj i špediter

²⁸Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 253.

²⁹Ibid., p. 253. – 254.

³⁰Ibid., p. 254.

³¹Ibid., p. 254. – 255.

sporazumno utvrđuju vrijednost osiguranog predmeta te se na taj način utvrđuje stvarna vrijednost osiguranog slučaja. Međutim svota osiguranja, u nekim slučajevima, može biti i manja i veća od stvarne vrijednost te tu dolazi do pojave nadosiguranja ili podsiguranja. To znači da u slučaju podosiguranja iznos svote osiguranja manji od stvarne vrijednost osiguranog predmeta, a u slučaju nadosiguranja iznos svote osiguranja veći od stvarne vrijednost osiguranog predmeta.³²

4.1.6. Premija osiguranja

Premija osiguranja predstavlja iznos koji plaća špediter, odnosno osoba za koju on ugovara osiguranje te time rizici u osiguranju prelaze na osiguratelju koji isplaćuje osigurninu u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja. Ovisno o visini rizika raste i visina premije osiguranja te se stoga može definirati kao cijena rizika. Plaćanje premije može se izvršiti odmah u cijelosti ili dospijeva na naplatu prema određenom roku u ugovoru o osiguranju. Osim o visini rizika, premija osiguranja ovisi i o vremenskom roku trajanja osiguranja pa ako je osiguranje sklopljeno na duže vrijeme postoji veća mogućnost da će se ostvariti osigurani rizik te se ovisno o tome povećava i premija osiguranja. Osiguratelj uzima u obzir i broj pokrivenih rizika što znači da ako osiguranje pokriva veći broj rizika postoji i veća mogućnost nastanka istog. Uz navedeno važno je i kakva vrsta robe se prevozi, odnosno koja je vjerojatnost da će doći do oštećenja robe s obzirom na njezino svojstvo. Tu posebno do izražaja dolazi roba osjetljiva u transportu koja zbog svojih svojstva lako lomljiva, osjetljiva na atmosferske uvjete i slično. Takva roba zahtjeva posebno pakiranja te o načinu pakiranja i stupanj sigurnosti koje takvo pakiranje pruža ovisi i premija osiguranja. Ako osiguranik snosi dio štete, odnosno ako ugovor o osiguranju sadrži franšizu, premija osiguranja se smanjuje. Izbor prijevoznika također utječe na visinu premije osiguranja. Cestovni prijevoznici koji imaju niže cijene tarifa često manje obraćaju pažnju na sigurnost robe u prijevozu te kod njih postoji veća opasnost od štete.³³ Ako osiguranik sam prevozi robu i svakodnevno je otprema i ovdje postoji pitanje na koji način se on odnosi prema zaštiti robe u prijevozu, a o tome je ovisna veličina premije osiguranja. Visina premije osiguranja ovisi i o zakonu ponude i potražnje odnosno ovisi o konkurentnosti na tržištu.³⁴

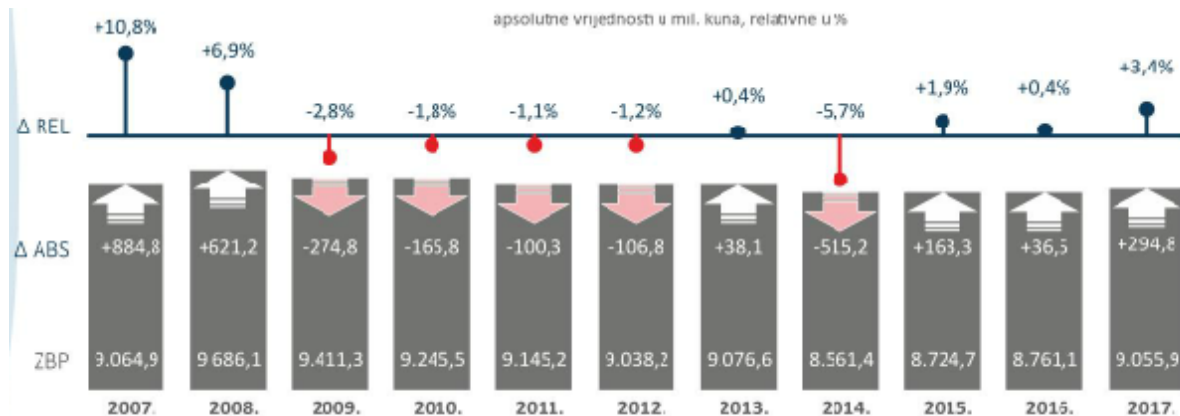
Slika 2 prikazuje statističke podatke rasta zaračunate bruto premije društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj od 2007. do 2017. U ovu statistiku uključena su životna i neživotna osiguranja. Bruto premija je naziv, koji se koristi i u drugim zemljama, za ukupnu

³²Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 333.

³³Ibid., p. 339.

³⁴Ibid.

premiju, po jednom ugovoru, ili za pojedinu vrstu ili grupu osiguranja, ili za cijelo poduzeće za osiguranje.³⁵ Neživotno osiguranja u koju spada i osiguranje robe 2017. godine činilo je 67,5% ili 6.115.709.596 miliona kuna od ukupne zaračunate bruto premije. Prema podacima jasno se vidi visok rast prije financijske krize 2008. godine od koje počinje negativan trend pada koji traje sve 2015. godine. kada počinje blagi porast.



Slika 2 Bruto premija osiguranja kroz godine
Izvor: <http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

4.2. Polica osiguranja

Polica osiguranja predstavlja pisanu potvrdu da je sklopljen ugovor o prijevozu. Obveza osiguratelja je da nakon sklapanja ugovora o osiguranju preda potpisanu policu osiguranja osiguraniku ili ugovaratelju osiguranja odnosno špediteru.³⁶ Polica osiguranja može se definirati na različite načine pa tako predstavlja pisanu potvrdu o sklopljenom ugovoru o osiguranju i dokaz da je ono sklopljeno. Predstavlja i obvezu osiguratelja iz ugovoru o osiguranju, a osiguraniku služi kao dokaz kojim može potvrditi svoju ulogu iz sklopljenog ugovora. Prema navedenom uz sve obveze osiguratelja i osiguranika polica osiguranja mora sadržavati nekoliko važnih podataka.³⁷

Polica osiguranja sadrži sljedeće podatke:

1. Ugovorne strane
2. Osiguranu stvar

³⁵<http://www.poslovni.hr/leksikon/bruto-premija-369>

³⁶Čedomir I., Staković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 219.

³⁷Vasilj A., Biljana Činčurak E., Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 256.

3. Rizik koji osiguranje obuhvaća
4. Trajanje osiguranja i vrijeme pokrića
5. Svota osiguranja
6. Premija osiguranja
7. Datum izdavanja police te potpis ugovornih stranaka³⁸

Polica osiguranja predstavlja instrument prijenosa prava na koji ima pravo samo osiguranik. On može ustupiti svoja prava iz ugovora o osiguranju u korist neke druge osobe. S obzirom na navedeno prava iz police osiguranja mogu se prenositi na nekoliko načina i prema tome postoje sljedeće vrste polica osiguranja:³⁹

- a) Na ime
- b) Po naredbi
- c) Na donositelja
- d) Za račun onog koga se tiče

Kod police osiguranja koja glasi na ime, osiguranik može ustupiti svoja prava cesijom koja predstavlja ovjerenu pisanu potvrdu kojom se prenose prava na drugog osiguranika.

Polica po naredbi prenosi se na način da na samoj polici osiguranja ovlaštena osoba izjavom prenose prava na neku drugu osobu. Pritom ta osoba može, a i ne mora biti navedena.⁴⁰S tim svezi možemo imati Puni i prazan (bjanko) indosament. Kod punog indosamenta navedena je osoba na koju se prenose prava, dok kod bjanko indosamenta nije naznačena osoba na koju se prenose prava.⁴¹ Slika 3 prikazuje primjer police osiguranja.

Transportno osiguranje imamo dvije vrste polica osiguranja:

1. Generalna polica
2. Pojedinačna polica⁴²

³⁸Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 344

³⁹Ibid.

⁴⁰Ibid.

⁴¹Ibid.

⁴²Ibid., p. 345.

 		中国人民财产保险股份有限公司 PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED 货物运输保险单 CARGO TRANSPORTATION INSURANCE POLICY	
北京2008奥运会保险合作伙伴 OFFICIAL INSURANCE PARTNER OF THE BEIJING 2008 OLYMPIC GAMES		印刷号(Printed No.) No:0700008425 保险单号(Policy No.) PYIE200844019330001384	
合同号(Contract No.)	NQ8049	信用证号(L/C No.)	803178
发票号(Invoice No.)	BE8106		
被保险人(Insured):			
中国人民财产保险股份有限公司(以下简称本公司)根据被保险人要求,以被保险人向本公司缴付约定的保险费为对价,按照本保险单列明条款承保下述货物运输保险,特订立本保险单。 This policy of insurance witnesses that PICC Property and Casualty Co.Ltd.(hereinafter called "the company") at the request of the insured and in consideration of the agreed premium paid to the company by the insured, undertakes to insure the undermentioned goods in transportation subject to the conditions of this policy as per the clauses printed below.			
标 记 MARKS & NOS.	包装及数量 QUANTITY 1363BALES	保险货物项目 GOODS BAMBOO CANES AND FLOWER STICKS	保险金额 AMOUNT INSURED USD20,735.13
总保险金额: US Dollars TWENTY THOUSAND SEVEN HUNDRED AND THIRTY FIVE AND CENTS THIRTEEN ONLY (USD20,735.13) Total Amount Insured: ONLY (USD20,735.13)			
保费 (Premium): AS ARRANGED	启运日期 (Sig.on or abt): May.15,2008		
装载运输工具 (Per Conveyance): XIE HANG 938 0408159/MSC KYOTO X820R			
自: HUANGPU,CHINA	经:	至: RAVENNA PORT	
承保险别 (Conditions): Covering All Risks as per Ocean Marine Cargo Clauses of The PICC Property and Casualty Company Limited dated 1/1/81. (WAREHOUSE TO WAREHOUSE CLAUSE IS INCLUDED) (RITIFIED AND ISSUED BY THE PEOPLE'S BANK OF CHINA(PBOC) DATED 1/1/95) And War Risks as per Ocean Marine Cargo Clause of The PICC Property and Casualty Company Limited dated 1/1/81. CLAIMS RECOVERABLE UNDER THIS INSURANCE SHALL BE PAYABLE IN ITALY IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE (I.O.P.)			
所保货物如发生保险单下可能引起索赔的损失,应立即通知本公司或下述代理人查勘。如有索赔,应向本公司提交正本保险单(本保险单共有 壹份正本)及有关文件。如一份正本已用于索赔,其余正本自动失效。 In the event of loss or damage which may result in a claim under this policy, immediate notice must be given to the company's agent as mentioned hereunder. Claims, if any one of the original policy which has been issued in one original(s) together with the relevant documents shall be surrendered to the company. If one of the original policy has been accomplished, the others to be void.			
GASTALDI INTERNATIONAL S.R.L. MURA SANTA CHIARA 1 I-16128 GENOVA, ITALY TELEPHONE: (39)3356999109 FAX: (39)0105309343 EMAIL: INFO@GASTALDI-INT.IT; A.CREDIT@GASTALDI-INT.IT; O.FIBLINGS@GASTALDI-INT.IT; A.RAVASIO@GASTALDI-INT.IT		保险人: 中国人民财产保险股份有限公司广州市分公司 Underwriter: PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED - GUANGZHOU BRANCH 电话(TEL): (020)83287888 传真(FAX): (020)83280888 地址(ADD): 广州市广州大道中303号人保大厦北塔9、10楼 GUANGZHOU AVENUE, GUANGZHOU, CHINA PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED GUANGZHOU BRANCH	
赔款偿付地点 Claim Payable at IN ITALY	授权人签字: Authorized Signature		
签发日期 (Issuing Date) May 14 2008	制单人: 赵翠霞 经办人: 杨佳		
核保人: 邓微	Authorized Signatory (2)		

Slika 3 Polica osiguranja

Izvor: <https://www.quora.com/What-is-import-export-documentation>

4.2.1. Generalna polica

Generalna polica sklapa se u slučaju kada osiguranik stalno otprema robu te mu je konstantno potrebno osiguranje. Špediter s osigurateljem sklapa ugovor na određeno razdoblje koje može biti na godinu dana te se odnosi na sve pošiljke u tom vremenskom razdoblju. Špediter se najčešće koristi ovakvom policom kod otpremanja robe za svog komitenta, odnosno na zahtjev komitent te u knjigu pokrića zapisuje svaku od pošiljaka koju otprema. Pri tome se za svaku pošiljku obračunava premija osiguranja i rizici od kojih se roba osigurava. Na osnovi podatak iz knjige pokrića obračunava se premija osiguranja za određeno razdoblje.

Prema širini pokrića generalne police mogu biti:

- a) Flotantne ili otpisne police
- b) Police stvarnog pokrića

Kod flotantne ili otpisne police postoji ograničenje u iznos do kojeg se mogu prijavljivati pošiljke jednu za drugom u određenom razdoblju. Police stvarnog pokrića omogućuju prijavljivanje svih pošiljaka koje su obuhvaćene uvjetima osiguranja i pri tome se ne uzima u obzir njihova vrijednost. Za oba dvije police vrijedi ograničenje u odgovornosti ovisno po pošiljci čime se izbjegava trenutno pokriće za pošiljke visoke vrijednosti.⁴³

4.2.2. Pojedinačna polica

Suprotno generalnoj polici, pojedinačna polica se sklapa za pojedinačne poslove kada osiguranik i osiguratelj nisu u stalnom odnosu. Tada se ugovor o osiguranju sklapa kada je to potrebno, odnosno kada se prijevoznik sprema otpremiti robu te ne postoji svakodnevna otprema robe u velikim količinama. Pojedinačna polica je dokaz da o sklopljenom ugovoru o prijevozu, a sadrži sve bitne elemente iz police osiguranja.⁴⁴

4.3. List pokrića

List pokrića predstavlja potvrdu koja zamjenjuje policu osiguranja te sadrži sve bitne elemente iz ugovora o osiguranju. Ipak ne sadrži sve elemente kao polica osiguranja te se kasnije list pokrića može zamijeniti policom osiguranja. Potpisuje se od strane oba dviju stranaka, točnije osiguratelja i osiguranika. Za sklapanje ugovora dovoljna je potpis od strane osiguratelja, a zasebno izjavom osiguranik potvrđuje svoju suglasnost. Kada se list pokrića zamjeni s policom osiguranja gubi na značenju te prestaje važiti. Sadrži sve bitne podatke kao i polica osiguranja od koji su u nastavku navedeni.

Listi pokrića sadrži slijedeće podatke:

- a) Ugovaratelj
- b) Osiguranik
- c) Trajanje osiguranja
- d) Predmet osiguranja
- e) Premija osiguranja

⁴³Čedomir I., Staković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. p. 219.

⁴⁴Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 347.

4.4. Certifikat osiguranja

Ova isprava se najviše koristi u Engleskoj te u nas ima minimalnu primjenu. Sadrži glavne podatke o uvjetima sklopljenog osiguranja. Može imati istu funkciju kao i list pokrića, odnosno u tom slučaju ima privremeni značaj i to kod pojedinačnih osiguranja. Certifikat osiguranja mogu izdati osiguratelj, zastupnici i posrednici osiguranja. On se redovito koristi u prometu. Karakterizira ga jednostavna forma te manji broj podatak u odnosu na policu osiguranja, a izdavanje police osiguranja gubi svoje značenje. Na slici 4 prikazan je primjer certifikata osiguranja.

5. ZNAČAJKE OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PROMETU

5.1. Trajanje ugovora o osiguranju

S obzirom na vremensko razdoblje trajanja imamo sljedeće ugovore o osiguranju:

- a) Ugovor na određeno vrijeme
- b) Ugovor na neodređeno vrijeme
- c) Ugovor sklopljen na dulje od pet godina

5.1.1. Ugovor na određeno vrijeme

Početak i kraj ugovor određuje se na način da se početak i kraj navedu u ugovora. Međutim ako nije ugovorno određeno početak trajanja osiguranja započinje istekom dana kada je sklopljen ugovor o osiguranju. Jednostavnije počinje istekom dvadesetčetvrtog sata dana na koji je sklopljen ugovor, a prestaje istekom dvadesetčetvrtog dana koji je u ugovoru naveden kao posljednji. Pri tome kako je već navedeno osiguranje ne počinje vrijediti odmah na dan sklapanja ugovora već istekom toga dana.⁴⁵

5.1.2. Ugovor na neodređeno vrijeme

Ugovorne strane ne određuju vrijeme trajanja ugovora, a ugovor može raskinuti bilo koja strana na dan kada dopijeva premija osiguranja. Međutim stranka koja želi raskinuti ugovor mora pisanim putem obavijestiti drugu stranku najkasnije tri mjeseca prije nego premija dođe na naplatu. U mnogim slučajevima ni jedna ugovorna strana ne želi raskinuti ugovor pa se on produljuje na neodređeni rok. Uobičajeno je da se rok produljuje za najmanje sljedeću godinu. Ipak stranke mogu raskinuti ugovor kada to žele, međutim uz uvjete koje će se dogovoriti između stranka.⁴⁶

5.1.3. Ugovor sklopljen na dulje od pet godina

Ugovor o osiguranju može biti sklopljen na više godina. Isto vrijeme trajanja osiguranja može biti višegodišnje, jednogodišnje i ispodgodišnje. Ispodgodišnje je uobičajeno kod sklapanja osiguranja za pošiljke u prijevozu. Ugovor sklopljen na dulje od pet godina

⁴⁵Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 261.

⁴⁶Ibid., p. 262.

može biti raskinuti nakon isteka toga roka. Stranka koja želi raskinuti ugovor mora pismeno dostaviti, drugoj stranci, izjavu o otkazu ugovora. Pri tome otkazni rok traje šest mjeseci.⁴⁷

5.2. Načini prestanka ugovora o osiguranju

Postoje razni načini na koje ugovor o osiguranju može prestati počevši od isteka ugovora. Kako je prethodno navedeno ugovor o osiguranju može biti sklopljen na kraće ili dulje vremensko razdoblje. Nakon isteka tog ugovorenog vremena prestaje važiti i ugovor o osiguranju.⁴⁸

Otkazom ugovora odnosi se na raskid ugovora o osiguranju od strane jedne od ugovornih stranaka. U slučaju da se ne ispune obveze iz ugovora može se zatražiti otkaz ugovora, međutim za to mora imat valjan razlog koji se nije mogao predvidjeti prije sklapanja ugovora o osiguranju. Svi slučajevi koji su se trebali uzeti u obzir prije nego je ugovor sklopljen ne mogu se uzeti u obzir.⁴⁹ Raskid ugovora nakon određenog vremenskog razdoblja navedeno je prethodno.

Sporazumni raskid ugovora o osiguranju još je jedan način raskida ugovora. Stranke iz ugovora o osiguranju suglasne su o raskidu te pisanim ili usmenim putem raskidaju ugovor čime prestaju sve obveze iz istog.⁵⁰

U slučaju propasti stvari dolazi do prestanka ugovora o osiguranju. Ovdje se javljaju dva slučajeve, odnosno nastupanje osiguranog slučaja ili propasti stvari od rizika koji ugovorom o osiguranju nije pokriven. Nastupanjem osiguranog slučaja osiguratelj ima obvezu isplate osigurnine, međutim ako roba propadne od rizika koji nije obuhvaćen ugovorom o osiguranju nema te obveze.⁵¹

Prestankom postojanja rizika i prodajom osigurane robe osiguranik nema više interes nad robom odnosno nema potrebe da osigura robu koja nije u njegovom vlasništvu ili koja je sigurno otpremljena na odredište.⁵²

Ugovor o osiguranju može prestati i stečajem osiguratelja. U slučaju stečaja ugovaratelja osiguranja svaka strana ima pravo u roku od tri mjeseca od pokretanja stečajnog postupka raskinuti ugovor. Stečajem osiguratelja, ugovor o osiguranju prestaje nakon trideset dana od otvaranja stečajnog postupka, a ovdje je važno napomenuti da je stečaj osiguratelja ne

⁴⁷Ibid., p. 261.

⁴⁸Ibid., p. 262.

⁴⁹<https://lider.media/arhiva/28422/>

⁵⁰Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 263.

⁵¹<http://institutzaoosiguranje.hr/>

⁵²⁵²Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016. P. 263.

utječe na valjanost ugovora o osiguranju.⁵³

U slučaju ne plaćanje premije osiguranja ugovor o osiguranju prestaje nakon trideset dana od kada je ugovaratelju osiguranja (špediteru) ili njegovom komitentu (osiguraniku ili korisniku osiguranja) uručeno pismo koje sadrži obavijest o dospelosti premije osiguranja. Rok vrijedi za trideset dana te ne može isteći prije toga roka. U slučaju da se dogodi osigurani slučaj, a osiguranik nije platio premiju osiguranja, osiguratelj može neplaćenu premiju iskoristiti kao kompenzaciju štete za iznos premije. Prema zakonu o obveznim odnosima osiguranje prestaje ako premija osiguranja nije plaćena u roku od godine dana od dospijeca. Isto tako osiguratelj nema obvezu isplate osigurarine ako ugovaratelj osiguranja ili druga zainteresirana strane ne isplati premiju osiguranja nakon sklopljenog ugovora o osiguranja, a prema ugovoru je dogovoreno da ima tu obvezu.⁵⁴

5.3. Naknada štete

Osiguranik ima prvo na naknadu štete od strane osiguratelja ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- 1) Osiguranik nije odgovoran za nastalu štetu
- 2) Ako postoji uzročna veza između rizika i nastale štete
- 3) Ugovorne odredbe koje uređuju međusobna prava i obveze između osiguratelja i osiguranika⁵⁵

Prvi uvjet odnosi se na pitanje je li osiguranik namjerno načinio štetu na robi. Ovdje se ubraja i slučaj u kojem je osiguranik svojom ne marnošću prouzročio štetu. U oba slučaja osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu. Osiguranik može nedovoljno dobro zaštititi robu te u transportu dolazi do oštećenja. Također često se dogodi da osiguranik ili njegov zastupnik (špediter) prouzroči štetu davanjem netočnih ili nedovoljno informacija o robi. Osiguratelj nije dužan platiti odštetu ni u slučaju nepravilnog ukrcanja te slaganje robe na prijevozno sredstvo. Osiguranik je odgovoran i za svoje osoblje, odnosno djelatnike te se svaka njihova krivnja direktno pripisuje osiguraniku.⁵⁶

Između rizika i nastale štete mora postojati jasan uzrok. Mora se jasno istražiti koji je stvaran uzrok štete. Ako se ostvario osigurani rizik postoji mogućnost da tom riziku prethodio

⁵³<http://elitaplus.hr/ugovor-o-osiguranju.htm#utjecaj>

⁵⁴Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 262.

⁵⁵Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 349.

⁵⁶Ibid., p. 350.

neki drugi rizik koji je stvaran uzročnik štete. Nastanak štete može se promatrati kroz dva načela⁵⁷:

- a) Načelo neposrednog uzroka
- b) Načelo daljeg, uzroka odnosno odlučujućeg uzroka

Razlika je u tome da se kod načela neposrednog uzroka uzima uzrok direktno odgovoran za nastanak štete dok se kod načela daljeg uzroka uzima u obzir bilo koji rizik koji predstavlja obvezu osiguratelja da nadoknadi štetu. Kod osiguranja uzima se načelo neposrednog uzroka jer se time svodi obveza osiguratelja da nadoknadi štetu do razumne granice. Također, to služi i da se jasno odredi uzrok štete i to iz razloga jer uzrok štete može biti niz povezanih uzroka koji naposljetku vode do pravog. Načela se mogu primijeniti i na cestovni promet pa tako u slučaju prometne nesreće može doći do oštećenja robe ili krađe, a javlja se kao posljedica prethodno uzroka. Sve to utječe na obvezu osiguratelja da nadoknadi štetu, odnosno isplati osigurninu i to posebice ako je direktni uzrok nesreće rizik od kojeg roba nije osigurana.⁵⁸

Osiguratelj ima obvezu isplatiti osigurninu u roku od mjesec dana ako je osiguranik postupio u skladu s svojim obvezama iz ugovora o osiguranju. Za naknadu štete mora se dostaviti odštetni zahtjev i sva potrebna dokumentacija. Nakon toga osiguratelj ima određeno vremensko razdoblje da se šteta odstrani. U slučaju da osiguratelj ne ispuni svoju obvezu osiguranik može svoja potraživanja tražiti preko suda. Međutim svaka tužba koja se podnosi nakon pet godina smatra se kao zastara.⁵⁹

Za likvidaciju štete moraju se priložiti sljedeći dokumenti:

- 1) Polica osiguranja
- 2) Faktura
- 3) Zapisnik o šteti
- 4) Prijevozna isprava⁶⁰

⁵⁷Ibid., p. 350.

⁵⁸Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 350.

⁵⁹Ibid.

⁶⁰<http://www.crosig.hr/hr/prijavite-stetu/>

Polica osiguranja mora biti izdana u originalu. Ako nije izdana prilažu se certifikat osiguranja ili neki drugi dokument. Zapisnik o šteti kod cestovnog prijevoza uvijek se izdaje u originalu, dok se prijevozna isprava, odnosno cestovni teretni list može izdati i duplikat.⁶¹Slike 5 i 6 prikazuju dokument za podnošenje odštetnog zahtjeva u cestovnom prometu i drugim granama prometa.

⁶¹Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 350.



**CROATIA®
OSIGURANJE**

S poštovanjem,
osigurala Croatia.

Prijava štete - osiguranje robe u prijevozu

Važno je da prijavu štete osiguranik podnese odmah po saznanju o nastanku štete. U trenutku prijave osiguranik u obrascu navodi podatke koji su mu poznati dok je nedostajuće podatke dužan prijaviti po saznanju. Pod moralnom i materijalnom odgovornošću potvrđujem da su navedeni odgovori i podaci točni.

PODACI O UGOVARATELJU OSIGURANJA

Ime/naziv _____

Broj police osiguranja _____

PODACI O OSIGURANIKU

Ime/naziv _____

Adresa _____

Kontakt osoba _____

Broj telefona _____

Broj faxesa _____

E-mail _____

TRENTNA LOKACIJA ROBE

Adresa _____

Kontakt osoba _____

Broj telefona _____

PODACI O POŠILJCI

Vrsta i opis robe _____

Vrijednost pošiljke _____

Datum nastanka štete _____

Paritet CIF CFR DDU FOB CIP

Drugo (molimo navesti) _____

Mjesto otpreme _____ Datum otpreme _____

Konačno odredište _____

PRIJEVOZ MOREM

Luka ukrcaja _____

Luka iskrcaja _____

Datum ukrcaja _____ Datum iskrcaja _____

Teretnica (B/L) br. _____

Ime broda _____

Brodar _____

Oznake kontejnera _____

Slika 5 Prijava štete u prijevozu - list 1

Izvor: <http://www.crosig.hr/hr/prijavite-stetu/>

PRIJEVOZ ZRAKOM

Tovarni list (MAWB/HAWB) br. _____

Datum izdavanja _____

Zračni prijevoznik _____

CESTOVNI PRIJEVOZ

Tovarni list (CMR)/otpremnicu br. _____

Datum izdavanja _____

Vozar _____

OSTALE VRSTE PRIJEVOZA

Tovarni list br. _____

Datum izdavanja _____

Vozar _____

PODACI O ŠTETI

Mjesto nastanka štete _____

Opis događaja _____

Procijenjeni iznos štete _____

OSTALODa li je na potvrdu o primitku robe u trenutku preuzimanja pošiljke unešena primjedba o stanju/oštećenju/gubitku robe DA NE

Ako nije, zašto? _____

Da li je vozaču upućen prigovor/zahjev za naknadu štete? DA NE

Ako nije, zašto? _____

Da li je predstavnik vozača pregledao robu? DA NE

Naziv/Ime vještaka koji je pregledao robu _____

PRILOŽENA DOKUMENTACIJA Polica osiguranja (original) Otpremna faktura Otpremna specifikacija (packing list) Tovarni list/Teretnica Zapisnik o šteti Potvrda o primitku robe

Ostalo (molimo navesti) _____

Potpisom prijave štete izjavljujem da sam upoznat s informacijom o zaštiti osobnih podataka, koja je sastavni dio ove prijave.

Mjesto i datum podnošenja prijave_____
Podnositelj prijave**Slika 6 Prijava štete u prijevozu - list 2***Izvor: <http://www.crosig.hr/hr/prijavite-stetu/>*

5.4. Incoterms 2010

Incoterms, odnosno skraćeno međunarodni trgovački termini (engl. International commercial terms) službena su pravila međunarodne trgovinske komore (ICC – International Chamber of commerce) za tumačenje trgovinskih termina.⁶² Ova pravila uređuju pravno ekonomske odnose između prodavatelja i kupca u međunarodnoj trgovini, posebice prijenos troškova i rizika pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu. Odnose se i na prijevoznike, špeditere, luke i pristaništa, pomorske agente, carinske organe, poduzeća za ugovornu kontrolu kakvoće i količine robe u međunarodnom te osiguravajuća društva.⁶³

Incoterms pravila prvi put su objavljena 1936. godine te su se od te godine nekoliko puta mijenjala. Kako se razvijala međunarodna trgovinska praksa bilo je potrebno mijenjati i ove termine, pa imamo sljedeća izdanja: 1953., 1967., 1980., 1990., 2000., te posljednje koje je izdano 2010. godine.⁶⁴

Incoterms 2010. godine dijeli se na dvije velike skupine s obzirom na vrstu prijevoza:

1. Incoterms pravila za sve vrste prijevoza
2. Incoterms pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima

5.4.1. Incoterms pravila za sve vrste prijevoza

Prema paritetu EXW (franco tvornica – imenovano mjesto) prodavatelj je izvršio svoju obvezu kada kupcu stavi na raspolaganje robu, u svojim prostorijama ili nekom imenovanom mjestu. Prodavatelj nema obvezu ukrcati robu ni obaviti izvozno carinjenje, a svi troškovi i rizik prelaze na kupca. Kod ovog pariteta prodavatelj nema obvezu osigurati robu.⁶⁵

Sljedeći paritet je FCA (franco tvornica – imenovano mjesto isporuke). Prema ovom paritetu prodavatelj snosi sav trošak i rizik do mjesta koje je imenovao kupac te ima obvezu izvozno ocariniti robu. Prodavatelj snosi rizik utovara ukoliko se on obavlja u prostorijama prodavatelja, a oslobođen je te obveze ukoliko se utovar obavlja na nekom drugom mjestu. Ovisno radi li se o jednom ili drugom slučaju sav rizik i trošak nakon toga prelazi na kupca. Ni prema ovom paritetu prodavatelj nema obvezu osigurati robu.⁶⁶

Paritet CPT (vozarina plaćena do – imenovano mjesto odredišta) znači obvezu

⁶²<http://www.zagrebsped.hr/incoterms.html>

⁶³Čedomir I., Staković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. p. 25.

⁶⁴<https://www.prometna-zona.com/incoterms/>

⁶⁵<http://www.eurostar.hr/incoterms-pariteti-spedicija-rijeka-intrastat-carinjenje/>

⁶⁶https://www.hrvatskiiizvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf

prodavatelja da dostavi robu kupcu na ugovorenom mjestu izvezno ocarinjenu. Prodavatelj ima obvezu snosi troškove do imenovanog odredišta i nije obvezan osigurati robu. Nakon što prodavatelj preda robu kupcu oslobođen je bilo kakve krivnje te sav rizik prelazi na kupca.⁶⁷

Prema CIP terminu (vozarina i osiguranje plaćeni do – imenovano mjesto odredišta) prodavatelj mora prevesti robu do ugovorenog mjesta, izvezno ocarinjenu te je predati prijevozniku ili nekoj drugoj osobi koje je odredio kupac. Prodavatelj pri tome snosi sav rizik i troškove do predaje te ima obvezu sklopiti ugovor o osiguranju i plaćati premiju osiguranja. Međutim takvim osiguranjem robe je zaštićena samo s minimalnim pokrićem. Kupac mora izričito napomenuti ako želi da se roba osigura s većim pokrićem i to u dogovoru s prodavateljem. Također kupac može dodatno osiguranje sam ugovoriti.⁶⁸

Paritet DAT (isporučeno na terminal) predstavlja obvezu prodavatelja da isporuči robu izvezno ocarinjenu, iskrcanu i stavljenju je na raspolaganje kupcu u imenovanom terminalu. Prodavatelj snosi rizik i trošak do isporuke robe.⁶⁹

Prema paritetu DAP (isporučeno na mjestu – imenovano mjesto odredišta) prodavatelj nema obvezu iskrcati robu kao u prethodnom paritetu. Međutim ima obvezu izvezno ocariniti robu te je staviti na raspolaganje kupcu u prijevoznom sredstvu u imenovanom mjestu odredišta.⁷⁰

Posljednji paritet iz ove skupine je DDP (Isporučeno ocarinjeno – imenovano mjesto odredišta. Ovaj paritet znači maksimalnu obvezu prodavatelja, odnosno ima obvezu staviti robu na raspolaganje kupcu, izvezno i uvezno ocarinjenu. Isto tako snosi i PDV ili druge poreze ukoliko je tako dogovoreno. Međutim nema obvezu sklapanja ugovora o osiguranju.⁷¹

5.4.2 Incoterms pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima

Kako bih se bolje razumjela incoterms pravila ukratko će se opisati i pariteti koji vrijede za pomorski i unutarnje plovne putove. Ovdje se spominju pariteti FAS, FOB, CFR I CIF. FAS paritet (franko uz bok broda – naznaka luke odredišta) predstavlja obvezu prodavatelja da isporuči robu uz bok broda, spremnu za istovar i izvezno ocarinjenu u dogovorenoj luci. Kod FOB (franko uz bok broda) paritet znači još i obvezu prodavatelja da ukrca robu na brod, a svi rizici i troškovi od tog trenutka prelaze na kupca. Prema paritetu CFR (cijena s vozarinom – naznaka luke) prodavatelj ima obvezu plaćati troškove transporta

⁶⁷<http://www.eurostar.hr/incoterms-pariteti-spedicija-rijeka-intrastat-carinjenje/>

⁶⁸Čedomir I., Staković R., Šafran M., Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. p. 35.

⁶⁹https://www.hrvatskiizvoznici.hr/Cms_Data/Contents/hiz/Folders/dokumenti/~contents/BGL2KREHASERPNEM/incoterms-oznake.pdf

⁷⁰Ibid.

⁷¹Ibid.

do naznačene odredišne luke. Međutim rizici prelaze s kupca na prodavatelja u trenutku prelaska ograde broda u luci otpreme. Kupac u ovom slučaju ugovara osiguranje. Na ovaj paritet nadovezuje se CIF (troškovi, osiguranje i vozarina – naznaka luke) koji uz sve navedenu u prethodnom paritetu označuje i obvezu prodavatelja da sklopi ugovor o osiguranju do luke odredišta.⁷²

5.5. Franšiza i samopridržaj

Ako osiguranik na bilo koji način sudjeluje odnosno pokriva dio štete to se smatra franšizom. Ovakav način osiguranja mijenja obveze osiguratelj i osiguranika. Osiguranik je tako odgovoran da i sam sudjeluje u pokrivanju određenog dijela štete. Tim se smanjuju ugovorne obveze odnosno smanjuje se odgovornost osiguratelja u slučaju štete, ali to rezultira i jeftinijom premijom osiguranja.⁷³

Imamo dvije vrste franšize:

- 1) Kvalitativna
- 2) Kvantitativna

Kod kvalitativne franšize u transportu se izbacuju određeni rizici te se osigurava roba od transportnih rizika raznih širina pokrića. To znači da se u ugovoru o osiguranju navode samo rizici od kojih je roba osigurana ili se navode rizici koji su isključeni. Na taj način je smanjena odgovornost osiguratelja iz ugovora o osiguranju.

Kod kvantitativne franšize odnosi se samo na određeni dio štete pa se na taj način smanjuju obveze osiguratelja. Taj dio štete može se ugovarati u obliku postotka ili apsolutnog iznosa. Ako se radi o nekom postotku taj se postotak odbija o svote osiguranja. Kod apsolutnog iznosa franšiza se ugovora samo kada je to tehnički opravdano ili kad je osiguranje zaključeno na stvarnu vrijednost predmeta, bez nadosiguranja ili podosiguranja, te pritom nije označena svota osiguranja.⁷⁴

Prema navedenom imamo integralnu i odbitnu franšizu kao način na koji se franšiza primjenjuje u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja. Integralna franšiza predstavlja obvezu osiguratelja da nadoknadi štetu u cijelosti u slučaju da je šteta prijeđe ugovorenu visinu franšize. Međutim ako je šteta u granicama visine franšize osiguratelj nema obveze naknade štete. Može biti ugovorena u postotku ili u nekom fiksnom iznosu. Odbitna franšiza uvijek

⁷²<http://www.eurostar.hr/incoterms-pariteti-spedicija-rijeka-intrastat-carinjenje/>

⁷³<http://franchising.hr/abc-fransiza/18/sto-je-to-fransiza/>

⁷⁴Vasilj A., Biljana Činčurak E, Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 265.

ograničava obvezu osiguratelja. Iznos franšize uvijek se odbija od štete i to ako je šteta veća od ugovorene odbitne franšize. U sklopu nje, javlja se i alternativna franšiza kod otpreme velike količine robe. Ugovara se prema pojedinom koletu određene pošiljke te se, u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja, bira ona koja je povoljnija za osiguranika.⁷⁵

Samopridržaj također predstavlja ograničenje obveze osiguratelja, međutim uz određenu razliku. Osnovna razlika između samopridržaja i franšize je u tome da se ugovoreni postotak primjenjuje na iznos štete dok kod franšize na svotu osiguranja. On je uvijek proporcionalan dijelu štete koju snosi osiguratelj i osiguranik.⁷⁶

⁷⁵Ibid

⁷⁶Ibid., p. 265 - 266.

6. USPOREDBA DOMAĆEG I MEĐUNARODNOG OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM PRIJEVOZU

Osiguranje robe u domaćem prijevozu obavlja se na teritoriju Republike Hrvatske i to prema ranije navedenoj generalnoj ili pojedinačnoj polici osiguranja na hrvatskom jeziku. Međunarodno osiguranje robe podrazumijeva otpremu robe u slijedećim slučajevima:

- 1) Kada roba prelazi državnu granicu
- 2) Kada robu prate carinski dokumenti
- 3) Ako se roba prevozi uz međunarodnu ispravu
- 4) Ako je faktura robe u stranoj valuti⁷⁷

S tim u vezi imamo tri vrste osiguranja u međunarodnog prijevozu:

- a) Osiguranje robe kod uvoza
- b) Osiguranje robe kod izvoza
- c) Osiguranje robe u tranzitu⁷⁸

Ovisno o širi pokrića ovise i uvjeti koje pružaju domaći osiguratelji. Kod procjene rizika uzimaju se u obzir vrsta robe, vrste prijevoznog sredstva i način prijevoza, relacija na kojoj se prevozi roba, način pakiranja i slično. Sklapanju ugovora o osiguranju prethodi prijava osiguranja koja sadrži sve bitne podatke potrebne za sklapanje ugovora o osiguranju. Kod uvoza najčešće se ne izdaje polica osiguranja.⁷⁹

Kod izvoza roba se osigurava tako da osiguranik ili njegov zastupnik (špediter) prethodno dostavi ponudu ili prijavu osiguranja pa tako predstavlja isti postupak kao i u domaćem osiguranju. Na temelju ponude osiguratelj će, s obzirom da se radi o cestovnom prijevozu, izdati vlastitu policu na engleskom ili nekom drugom jeziku. Polica osiguranja izdaje se u dva primjerka, s time da original zadržava osiguranik, a drugi primjerak osiguratelj. U matičnu knjigu izdanih polica upisuju se sve izdane police te su zabilježene na način da broj registra predstavlja i broj same police. Kod osiguranje robe u međunarodnom osiguranju izdaju se dvije vrste polica i to prenosive, odnosno po naredbi i neprenosive police. Izdavanjem više originala važnost ima samo onaj koji se prvi upotrijebi, a svi ostali gube na značaju. Na takvim kopijama piše „kopija ne prenosiva“ dok na originalu piše oznaka original. Ispravnost police posebice je značajna u slučaju plaćanja robe dokumentarnim

⁷⁷Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 352-353.

⁷⁸Ibid., p. 353.

⁷⁹Ibid.

akreditivom. Svi uneseni podaci iz police moraju odgovarati uvjetima akreditiva jer u suprotnom banka može odbiti plaćanje robe. Izvozna polica osiguranja, kao i u domaćem osiguranje, predstavlja obvezu osiguratelja o naknadi štete iz ugovora o osiguranju i dokaznu ispravu o sklopljenom ugovor o osiguranju. Može se prenositi na tri načina i to cesijom, indosiranjem ili ustupanjem police. Na temelju police osiguranik ima pravo zatražiti naknadu štete.⁸⁰

Roba se u tranzitu osigurava u različitim slučajevima. Primjer toga je roba koja je uvezena i smještene u carinsko skladište. Isto tako alati ili sredstva kojih u državi uvoza nema, pa ih je potrebno uvesti iz drugih zemalja. Privremeni uvoz predstavlja i roba kojoj je potrebna dorada, oplemenjivanje i slično, odnosno roba se u cijelosti ne proizvodi u jednoj zemlja te se kasnije vraća vlasniku.⁸¹

6.1. Analiza društava za osiguranje u Republici Hrvatskoj

Croatia osiguranje najveće je osiguravajuće društvu u Hrvatskoj te na temelju poslovnih izvješća možemo dobiti uvid koliki se postotak njihovog poslovanja odnosi na transportno osiguranje koje je u sklopu neživotnog osiguranja. Financijsko izvješće Croatia osiguranja, kada odbijemo porez, iznosi 150,9 miliona kuna dobiti. Zaračunata premija osiguranja iznosi 2.158 miliona kuna što znači i porast od 9 % u odnosu na prethodno razdoblje, dok ukupna premija također bilježi porast od 9% i iznosi 2.463 miliona kuna. Zaračunata premija neživotnog osiguranja bilježi porast od 11% u odnosu na prethodnu godinu.⁸²

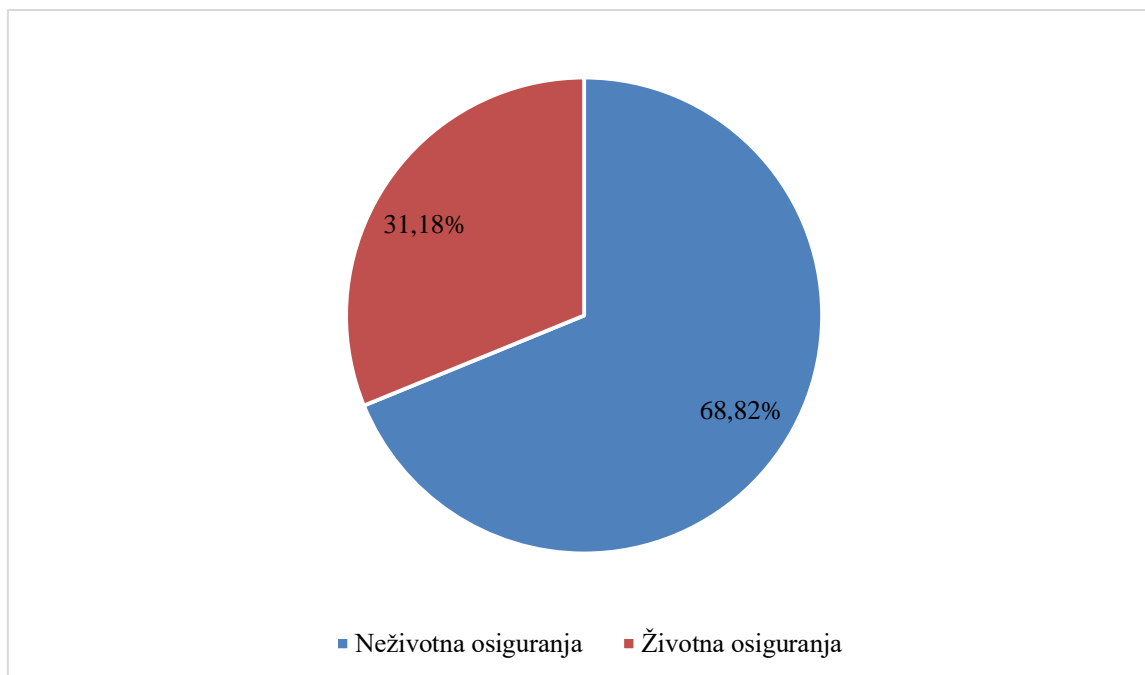
Prema podacima Hrvatskog ureda za osiguranje za srpnja 2018. godine društva za osiguranje zaračunala su ukupnu bruto premiju osiguranja u iznosu od 6.256 miliona kuna što predstavlja rast od 10.51% u odnosu na srpanj 2017. godine. Grafikonom je prikazano koliki postotak se odnosi na životna, a koliki na neživotna osiguranja. Na neživotna osiguranja otpada 68,82% dok na životna 31,18%.⁸³

⁸⁰Bendeković J., Aržek Z., Transport i osiguranje, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008., p. 353 - 354.

⁸¹Ibid., p. 354.

⁸²<http://www.crosig.hr/hr/investitori/godisnja-izvjesca/>

⁸³Ibid.



Grafikon 1 Odnos bruto premije osiguranja
 Izvor: <http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

Tablica 1 prikazuje statističke podatke Hrvatskog ureda za poslovanje o broj sklopljenih neživotnih osiguranja do srpnja 2018. godine. Iz podatak su izdvojena osiguravajuća društva koja su sklopila najveći broj osiguranja. Croatia osiguranje vodeće je osiguravajuće društvo s dvostruko više sklopljenih osiguranja u odnosu na ostale, dok najveći rast u odnosu na srpanj 2017. godine ima Jadransko osiguranje.⁸⁴

Tabela 1 Broj osiguranja po društvima za osiguranje

BROJ NEŽIVOTNIH OSIGURANJA					
Osiguratelj	VII./2017.	VII./2018.	Promjene u % 18/17	Udio 2017. u %	Udio 2018. u %
Croatia osiguranje d.d	1,483,576	1,563,539	+5,39	29,13	28,99
Jadransko osiguranje d.d..	561,555	630,170	+12,22	11,03	11,69
Euroherc osiguranje d.d.	894,065	989,074	+10,63	17,56	18,34

Izvor: <http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

⁸⁴<http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

Usporedbom pojedinih grana prometa iz tablice 2 dolazi se do zaključka da se u kopnenom prometu, u čiju podijelu ulazi i cestovni promet, sklapa najveći broj osiguranja i to 7,461 tisuća slopljenih osiguranja. Isto tako vidi se u porast u prijenosnoj premiji na kraju 2017. godine, odnosno čak dvostruku više u odnosu na sjećanj iste godine. Ostale grane prometa također bilježe porast u iznosu prijenosne premije. Ova vrsta premije osiguranja prenosi se za sljedeće poslovno razdoblje.⁸⁵

Tabela 2 Statistički podaci osiguranja robe u prijevozu za 2017. godinu

OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU				
	Broj osiguranja	Zaračunata bruto premija	Bruto iznos prijenosne premije 01.01.	Bruto iznos prijenosne premije 31.12
Pomorski promet	1,383	7,093,779	698,867	702,816
Avionski promet	877	1,098	46,619	120,403
Kopneni promet	7,461	13,399,538	1,435,978	2,792,283
Ostala osiguranja robe u prijevozu	6,234	10,872,543	2,182,790	1,474,483
Ukupno	15,955	32,463,863	4,364,254	5,090,346

Izvor: <https://www.hanfa.hr/publikacije/statistika/#section2>

Prema podacima iz tablice 3 pomorski promet bez obzira na mali broj šteta ima najveći iznos likvidirane štete. Razlog tome je velika količina robe koja se prevozi ovim načinom prijevoza. Slijedi ga kopneni promet s značajno manjim iznosom likvidirane štete iako je broj šteta znatno veći, a glavni razlog je manja količina robe koja se može prevesti čak i ako je ona visoke vrijednosti. Avonski promet glasi kao jedan od najsigurnijih načina prijevoza pa stoga ima i najmanji broj nesreća. Kada bi se nesreće u kopnenom prijevozu predočile na avionski prijevoz dobiju se podaci koji prikazuju da avionske nesreće imaju značajno veće financijske posljedice u odnosu na kopneni prijevoz.⁸⁶

⁸⁵<https://www.hanfa.hr/publikacije/statistika/#section2>

⁸⁶Ibid.

Tabela 3 Štete u osiguranju robe u prijevozu

Osiguranja robe	Broj šteta	Likvidirane štete bruto iznos u kunama
Pomorski promet	24	24,378.816
Avionski promet	6	129,257
Kopneni promet	1,300	3,095,650
Ostala osiguranja	1,813	4,759,658
Ukupno	3,143	32,362,576

Izvor: <https://www.hanfa.hr/publikacije/statistika/#section2>

6.2. Analiza društva za osiguranje u Europi

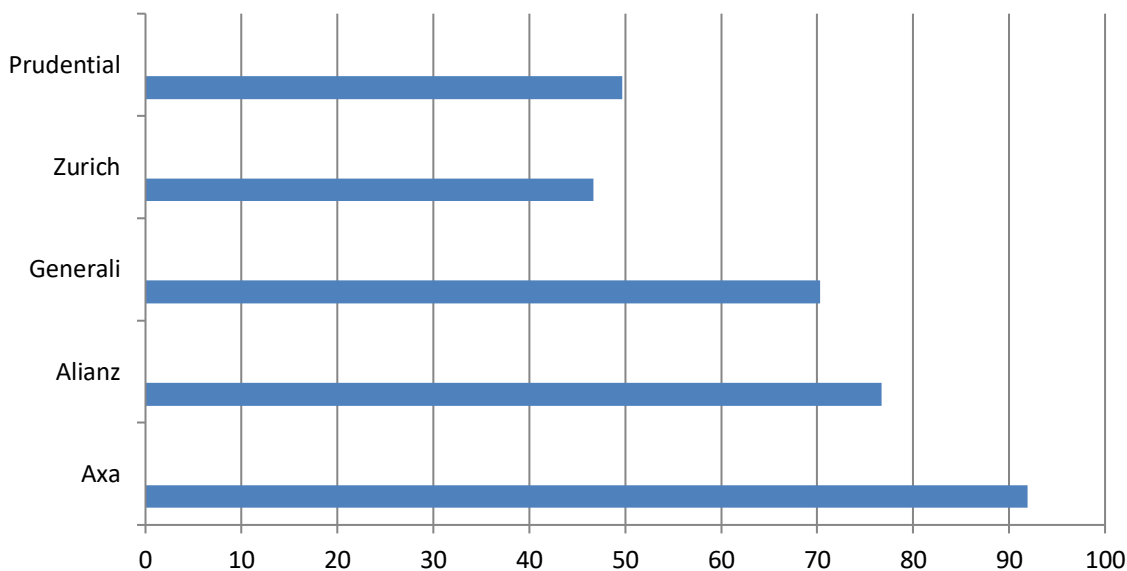
Analizom 2016. godine dolazi se do podataka o padu ukupnih premija osiguranja od 0,4%. Prethodno toj godini bilježen je godišnji rast od 3,3 % za prethodne tri godine. Analizom podataka dolazi se do rasta ukupne premije osiguranja za 5,7% 2016. godine. u odnosu na prethodnih deset godina. Tržište osiguravajućih usluga nije ravnomjerno raspoređeno u Europi pa su tako četiri najveća Europska tržišta, kada se govori o premiji osiguranja, Ujedinjeno Kraljevstvo, Francuska, Njemačka i Italija. Ove četiri države zaslužne su za 65,8% sklopljenih osiguranja s obzirom na premiju osiguranja. Ujedinjeno Kraljevstvo i Njemačka su tako u 2016. godini bilježili rast u ukupno izravno napisanih premija osiguranja od 0,5% odnosno 0,2%, dok su Francuska i Italija zabilježile pad od 0,1% odnosno 8,7%.⁸⁷ Izravno premije tako uzimaju sve premije osiguranja koje su upisane u knjigu osiguratelja u vrijeme kad je izdana policia osiguranja. One su pisane od strane osigurateljevih podružnica za sve vrste policia osiguranja te predstavljaju rast poslovanja osiguravajućeg društva za određeni period.⁸⁸

Grafikon 2 predstavlja bruto premije osiguranja koje osim izravne premije osiguranja sadrži i pretpostavljene premije osiguranja. Pretpostavljena premije osiguranja su one koje osiguravajuća podružnica primila od strane ovlaštenog državnog tijela. Posebno su izdvojena

⁸⁷<https://www.insuranceurope.eu/european-insurance-figures-2016-data>

⁸⁸<https://www.investopedia.com/terms/d/direct-premiums-written.asp>

osiguravajuća društva koja su ostvarila najveći broj bruto premija osiguranja u 2015. godini u milijardama eura. Tako je osiguravajuće društvo Axa vodeća u bruto premijama osiguranja u iznosu od 91,9 milijarda eura što znači rast od 6 milijarda eura.⁸⁹



Grafikon 2 Bruto premije osiguranja

Izvor: <https://www.statista.com/statistics/416188/leading-insurers-by-premiums-in-europe/>

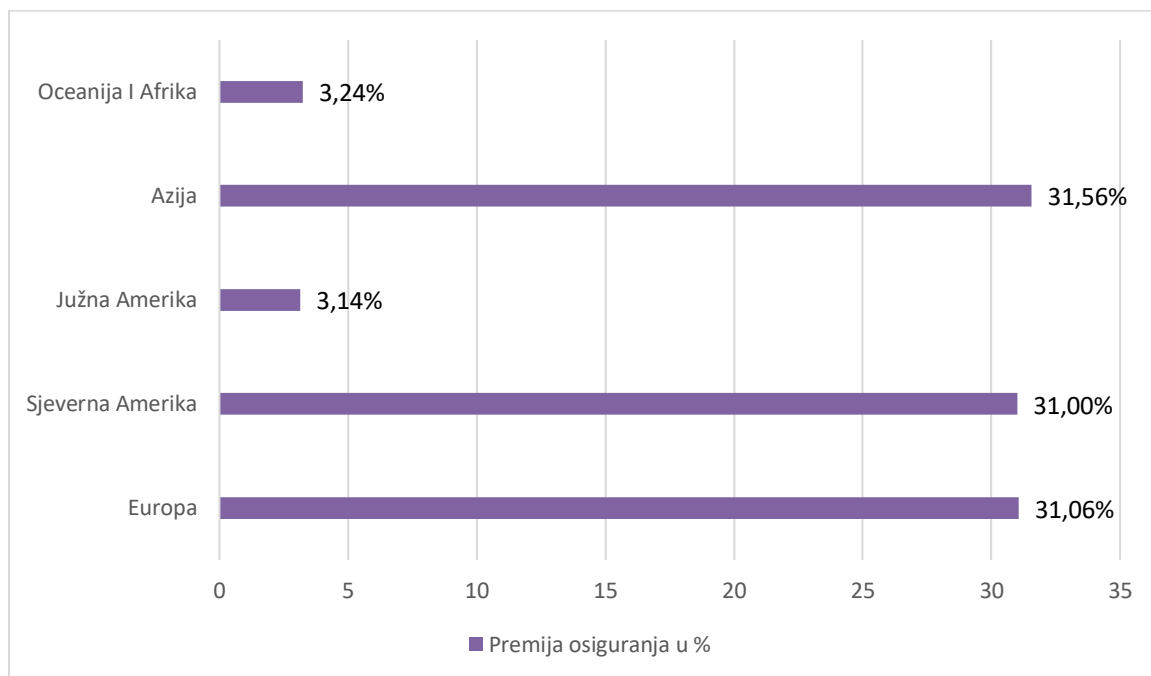
Većina zemalja u Europskoj uniji 2016. godine zabilježila je pad u broj društava za osiguranje. To se posebno osjetilo u Rumunjskoj (-11,4%), Belgiji (-10,3%) i Hrvatskoj (-8,7%). Razlika je samo u razdoblju pada pa tako Rumunjska bilježi pad od 2009. godine, Belgija od 2011. godine. Za razliku od navedenih zemalja, Irska i Poljska bilježe rast društava za osiguranje od 8,9 % i 7% u 2016. Godini. U istoj godini zabilježeno je 3500 aktivnih društava za osiguranje što predstavlja pad od 2,5% u odnosu na prošlu godinu. Njemačka kao najveće tržište također bilježi pad od 0,9% u 2016. godini na broj od 534 osiguravajuća društva. Drugo najveće tržište, Ujedinjeno Kraljevstvo, isto bilježi pad na 464 osiguravajuća društva.⁹⁰

Usporedi li se Europa s ostalim kontinentima dolazi se do zaključka da je Europa drugo najveće svjetsko tržište osiguranja na svijetu s udjelom od 31,06% u odnosu na ostatak svijeta. Ispred nje se nalazi azijsko tržište s tek nešto većim udjelom od 31,56%. Nakon toga slijedi Sjeverna Amerika s 31 %, dok na Južnu Ameriku, Oceaniju i Afriku otpada 6,38%.

⁸⁹<https://www.statista.com/statistics/416188/leading-insurers-by-premiums-in-europe/>

⁹⁰<https://www.insuranceeurope.eu/european-insurance-figures-2016-data>

Ako se podaci detaljnije promatraju dolazi se do podataka da Republika Hrvatska u ukupnoj svjetskoj premiji osiguranja sudjeluje s iznosom od 0,03% što je čini 66 zemljom po visini premije osiguranja. Značenje hrvatskog tržište osiguranja je oko 0,10% u europskom tržištu osiguranja.⁹¹



Grafikon 3 Struktura svjetske premije osiguranja u 2016. godini

Izvor: <http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

⁹¹<http://www.huo.hr/hrv/publikacije-i-statistika/4/>

7. ZAKLJUČAK

Promatra li se povijesni razvoj osiguranja u svijetu i Hrvatskoj jasno se vidi razlika i način kako se osiguranje mijenjalo kroz povijest. Od svojih početaka gdje su se prijevoznici međusobno udruživali te na taj način osigurali cijeli ili do robe u transportu pa do pojave modernih osiguravajućih društava. Društva za osiguranje konstantno se mijenjaju i prilagođavaju novim društvenim potrebama. To se kroz povijest vidi u proširenju rizika koje pokrivaju te u novim vrstama osiguranja.

Zakonska regulativa neophodna je za funkcioniranje društava za osiguranje i osiguranika. Navedeni zakoni usklađeni su s regulativama Europske unije te kao i ostali zakoni određuju pravnu odgovornost, načine poslovanja i osnivanja društava za osiguranje. Međutim zakone je potrebno konstantno mijenjati jer je osiguranje robe veoma dinamična djelatnost koju mora pratiti moderno zakonodavstvo.

Ugovaratelj osiguranja kao i osiguranik može biti sam špediter. On ugovara osiguranje u svoje ime ili za neku treću osobu. Pri tome mora biti pažljiv i odgovoran kako bih pravilno ispunio svoje obveze prema ugovoru o osiguranju. To se posebno odnosi na točnost podataka za koje je osobno odgovoran. Svaka pogreška špeditera može utjecati na poslovanje njegovog komitenta pa i izravno na poslovanje špeditera. Pa zbog toga osiguranje robe, kao jedan od poslova špeditera, predstavlja kompleksan i zahtjevan posao koji u sebi ima veliki financijski rizik, ali i dobit.

Važno je da svoje obveze iz ugovora o osiguranje osiguranik ispunjava u dogovorenom vremenskom roku. Svako kašnjenje u isplati premije osiguranja može imati negativne pravne posljedice za njega. Međutim ostvarenjem osiguranog rizika ima pravo na naknadu štete. Ovdje je špediter ponovno zadužen da kod prijave štete točno unese podatke. Osiguratelja isto prati obveza iz ugovora o osiguranju koju mora ispuniti.

Usporedbom domaćeg i međunarodnog osiguranja robe dolazi se do zaključka da razlike nisu velike. Međutim potrebno je koristiti posebno policu osiguranja tiskanu na engleskom ili nekom drugom jeziku. Polica osiguranja može se tiskati u nekoliko primjeraka u oba slučaja. Rizici, ali i obveze ostaju iste i u domaćem i međunarodnog osiguranju. Analizom društava za osiguranje u Hrvatskoj dolazi do zaključka o pozitivnom trendu rasta u zadnjoj godini, međutim njoj je prethodilo razdoblje negativnog rasta što znači da će tržište osiguranja trebati još neko vrijeme za potpuno oporavi. Također prema podacima se vidi naklonost osiguravajućih društava prema neživotnom osiguranju, međutim iako se osiguranje robe smatra neživotnih osiguranjem ono nema tako veliki značaj u poslovanju društava za

osiguranje u Hrvatskoj. U Europi posljedica krize vidljiva je u smanjenju broj osiguravajućih društava. Također najveći broj osiguravajućih društava nalazi se u nekoliko najvećih zemalja koja su gospodarski najrazvijenija. Gotovo sve države biježe pad u poslovanju, međutim kako se Europska unija polako oporavlja od ekonomske krize očekuje se rast u sljedećim godinama.

Iz svega navedenog jasno se vidi se opširan opseg posla špeditera u osiguranju robe. Špediter konstantno mora biti upoznat s zakonskom regulativom, svim promjenama unutar samog osiguranja te mora odgovorno ostvarivati svoje obveze jer svaka pogreška može uzrokovati negativne financijske rezultate, kako za njega, tako i za njegovog komitenta.

POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Vasilj A., Biljana Činčurak E, *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016.
2. Bendeković J., Aržek Z., *Transport i osiguranje*, Mikrorad d.o.o., Zagreb, 2008.
3. Čedomir I., Staković R., Šafran M., *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Matijević B, *Osiguranje, Instituti, zakonski tekstovi, EU regulativa*, Libertin naknada d.o.o., Rijeka 2017.

Internet izvori:

1. <https://www.insurancerevolution.co.uk/insurance/courier-insurance/cmr-insurance/>
2. <http://www.eurostar.hr/incoterms-pariteti-spedicija-rijeka-intrastat-carinjenje/>
3. <https://www.prometna-zona.com/incoterms/>
4. <http://institutzaosiguranje.hr/>
5. <https://www.investopedia.com/terms/d/direct-premiums-written.asp>
6. <https://www.statista.com/statistics/416188/leading-insurers-by-premiums-in-europe/>
7. <https://www.insuranceeurope.eu/european-insurance-figures-2016-data>
8. <http://www.crosig.hr/hr/o-nama/povijest/>
9. <https://lider.media/arhiva/28422/>
10. <http://elitaplus.hr/ugovor-o-osiguranju.htm#utjecaj>
11. <http://www.crosig.hr/hr/investitori/godisnja-izvjesca>
12. <http://franchising.hr/abc-fransiza/18/sto-je-to-fransiza/>
13. <http://www.poslovni.hr/leksikon/bruto-premija-369>
14. <http://www.crosig.hr/hr/prijavite-stetu/>
15. <http://www.zagrebsped.hr/incoterms.htm>
16. <https://www.hanfa.hr/publikacije/statistika/#section2>

Ostali izvori:

1. Zakon o osiguranju NN 30/15
2. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu NN 76/13

POPIS SLIKA

Slika 1 Rasipanje robe s teretnog sredstva.....	12
Slika 2 Bruto premija osiguranja kroz godine	15
Slika 3 Polica osiguranja.....	17
Slika 4 Certifikat osiguranja	20
Slika 5 Prijava štete u prijevozu - list 1	26
Slika 6 Prijava štete u prijevozu - list 2	27

POPIS TABLICA

Tabela 1 Broj osiguranja po društvima za osiguranje	34
Tabela 2 Statistički podaci osiguranja robe u prijevozu za 2017. godinu	35
Tabela 3 Štete u osiguranju robe u prijevozu	36

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1 Odnos bruto premije osiguranja	34
Grafikon 2 Bruto premije osiguranja.....	37
Grafikon 3 Struktura svjetske premije osiguranja u 2016. godini.....	38



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
objavljenju 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 **Osiguranje robe u cestovnom prijevozu**

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

U Zagrebu, 6.9.2018

Student/ica: Sebestian Čoprić
(potpis)