

Uloga špeditera u transportnom osiguranju robe

Debeljuh, Maja

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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:119:828543>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-14**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Maja Debeljuh

ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2019.

Zagreb, 28. ožujka 2019.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 5105

Pristupnik: **Maja Debeljuh (0135246056)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Uloga špeditera u transportnom osiguranju robe**

Opis zadatka:

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

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE

FREIGHT FORWARDER'S ROLE IN THE CARGO INSURANCE

Mentor: izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Studentica: Maja Debeljuh

JMBAG: 0135246056

Zagreb, srpanj 2019.

SAŽETAK

Zadatak špeditera je dopremanje robe do krajnje destinacije u ispravnom stanju i u određenom vremenskom roku, a kako bi se zaštitili od gubitka ili oštećenja robe tijekom transporta, nalogodavatelji često traže upravo uslugu transportnog osiguranja robe. Poslove u svezi s transportnim osiguranjem robe u pravilu prepuštaju špediteru budući da se špediter primarno bavi organizacijom prijevoza pa su mu dobro poznati rizici kojima je roba tijekom prijevoza izložena, kao i sama tehnika sklapanja ugovora o osiguranju i postupka likvidacije štete. U radu je analizirana problematika transportnog osiguranja robe i prikazan praktični primjer poslova špeditera u svezi transportnog osiguranja robe.

KLJUČNE RIJEČI: transportno osiguranje robe, špediter, rizik, polica osiguranja, naknada štete

SUMMARY

The task of the freight forwarder is delivering the goods to the final destination at the right time and in the proper condition. To protect themselves from loss or damage of goods during transport, customers often require cargo insurance. Actions related to cargo insurance are generally left to forwarder 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. This work analyzes the issues of cargo insurance and shows a practical example of freight forwarder's task related to cargo insurance.

KEYWORDS: cargo insurance, freight forwarder, risk, insurance policy, indemnity

Sadržaj

1. UVOD	1
2. RAZVOJ OSIGURANJA ROBE U TRANSPORTU	3
3. VRSTE RIZIKA U TRANSPORTU ROBE	6
3.1. Transportni rizici	6
3.2. Rizici zbog bilo kojeg uzroka	8
3.3. Ratni i politički rizici	8
4. SPECIFIČNOSTI TRANSPORTNOG OSIGURANJA U RAZLIČITIM PROMETNIM GRANAMA	10
4.1. Pomorsko osiguranje robe	10
4.1.1. Vrste ugovora o osiguranju	11
4.1.2. Osiguranje robe prema institutskim klauzulama (Institute Cargo Clauses)	12
4.1.2.1. Institutna klauzula A	13
4.1.2.2. Institutna klauzula B	17
4.1.2.3. Institutna klauzula C	18
4.2. Ne pomorsko osiguranje robe	18
4.2.1. Kopнено transportno osiguranje robe	19
4.2.1.1. Osiguranje robe u međunarodnom prijevozu (međunarodni kargo)	19
4.2.1.2. Osiguranje robe u domaćem prijevozu (domaći kargo)	20
4.2.2. Zračno transportno osiguranje robe	20
4.3. Incoterms 2010	20
5. ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE	26
5.1. Ugovor o osiguranju	26
5.1.1. Pojam ugovora o osiguranju	26
5.1.2. Elementi ugovora o osiguranju	27
5.1.2.1. Predmet osiguranja	27

5.1.2.2.	Iznos osiguranja	28
5.1.2.3.	Interes osiguranja	28
5.1.2.4.	Osigurani slučaj	28
5.1.2.5.	Osigurani rizici.....	28
5.1.2.6.	Premija osiguranja	29
5.1.3.	Prijava osiguranja	29
5.2.	Isprave o osiguranju.....	30
5.2.1.	Polica osiguranja	30
5.2.2.	List pokrića.....	31
5.2.3.	Druge isprave o osiguranju	32
5.3.	Podjela transportnog osiguranja robe	32
5.4.	Osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete na robi	33
6.	PRAKTIČNI PRIMJER OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM TRANSPORTU	35
7.	ZAKLJUČAK	38
	POPIS LITERATURE	40
	POPIS SLIKA	41
	POPIS TABLICA.....	42
	PRILOZI.....	43

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je uloga špeditera u transportnom osiguranju robe. Transportno osiguranje robe predstavlja jedan od glavnih poslova s kojima se špediteri susreću pri organizaciji otpreme, dopreme i provoza robe.

Potreba za osiguranjem robe javila se još u davno doba s ciljem da se otklone negativne posljedice štetnih događaja koji mogu nastupiti uslijed putovanja i manipulacije robom. Da bi se izbjegao rizik od gubitka ili oštećenja robe tijekom transporta, nalogodavatelji često traže od špeditera uslugu osiguranja robe, a špediteri, koji su zaduženi da roba stigne do cilja u zadanom vremenskom roku i u ispravnom stanju, sklapanjem ugovora o osiguranju oslobađaju nalogodavatelja od brige.

Cilj ovog završnog rada je definirati transportno osiguranje robe, naglasiti njegovu važnost, kako u domaćem tako i u međunarodnom transportu, te opisati način njegova provođenja. Također, u radu je opisana i objašnjena specifičnost rizika kojima je roba izložena u transportu, kao i raspoloživi oblici pokrića.

Rad je podijeljen u 7 cjelina i to:

1. UVOD
2. RAZVOJ OSIGURANJA ROBE U TRANSPORTU
3. VRSTE RIZIKA U TRANSPORTU ROBE
4. SPECIFIČNOSTI TRANSPORTNOG OSIGURANJA U RAZLIČITIM PROMETNIM GRANAMA
5. ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE
6. PRAKTIČNI PRIMJER OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM TRANSPORTU
7. ZAKLJUČAK

Drugo poglavlje odnosi se na povijest osiguranja robe koja seže sve od stare Kine, preko Mediterana, do Engleske i naposljetku cijelog svijeta.

Treće poglavlje odnosi se na rizike koji su obuhvaćeni osiguranjem, a koji se dijele na 3 osnovne skupine: transportni rizici, rizici zbog bilo kojeg uzroka te ratni i politički rizici.

U četvrtom poglavlju opisane su specifičnosti transportnog osiguranja u različitim prometnim granama odnosno objašnjene su glavne karakteristike i razlike između pomorskog osiguranja, u čijem se sustavu primjenjuju standardizirane ugovorne klauzule, i ne pomorskog osiguranja koje se zasniva na pomorskom osiguranju uz pokoje različitosti. Također,

pojašnjena su i pravila za tumačenje trgovinskih termina pod nazivom INCOTERMS 2010 koja reguliraju obveze između kupca i prodavatelja, posebno glede prijelaza rizika i troškova.

Peto poglavlje odnosi se na ulogu koju špediter ima u osiguranju robe, opisan je način kako se provodi osiguranje robe te su objašnjeni osnovni pojmovi i elementi koji se pojavljuju u ugovoru o osiguranju kojeg špediter sklapa na zahtjev nalogodavatelja.

U šestom je poglavlju naveden primjer osiguranja robe u cestovnom prometu kod kojeg je opisano na koji je način potrebno postupiti ukoliko dođe do oštećenja robe prilikom transporta i koju je sve dokumentaciju potrebno priložiti kako bi se osiguraniku isplatila šteta.

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

Na samom kraju nalazi se popis literature, slika i tablica te prilozi koji su priloženi u svrhu još boljeg razumijevanja zadane teme.

2. RAZVOJ OSIGURANJA ROBE U TRANSPORTU

Kako bi se obranili od elementarnih i drugih nepogoda koje bi rezultirale gubitkom ili oštećenjem robe u transportu, ljudi su još od davnina počeli pristupati organiziranoj pomoći u vidu osiguranja. Djelatnost osiguranja mijenjala se i neprestano razvijala kroz povijest na način da je sve počelo od zaštite ljudi, a kasnije se 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.¹

Povjesničari navode da su čak 3000 godina pr. Krista kineski trgovci u prijevozu robe rijekom Yangtze na opasnim mjestima teret prekrivali u više manjih brodica i tako dijelili rizik na više manjih, a vlasnici uspješno prevezene robe bili su dužni dati svoj dio robe onim trgovcima koji su pretrpjeli štetu. Ocjenjuje se da je to prvi pojavni oblik raspodjele rizika, jer sva roba nije istovremeno bila izložena istim rizicima. Slična se raspodjela rizika obavljala i između babilonskih trgovaca - sudionika karavana pri prijenosu robe pustinjom oko 2250. godine pr. Krista. Prema odredbama Hamurabijevog zakonika, sudionici karavana bili su dužni solidarno snositi štetu koju bi pojedini od njih pretrpio zbog napada pustinjskih razbojnika ili pljačke.

Pravno i praktično iskustvo istočnih naroda preneseno je s vremenom i na obalu Mediterana, pa je početak solidarnog snošenja šteta u prijevozu roba vezan uz običaje drevnih kultura istočnog Mediterana i općenito uz razvoj pomorske plovidbe. Pomorsko-pravni institut *zajednička havarija* primjenjivao se čak 900 godina pr. Krista u naseobinama Levanta i otoka Rodosa. Osnovno načelo tog instituta bilo je da se, ako se radi olakšavanja broda u more baci teret i ako je to učinjeno u interesu svih, šteta nadoknadi doprinosima svih. To je načelo osnova i suvremenog instituta zajedničke havarije (engl. *general average*) za sve žrtve i troškove koji se priznaju kao zajednička havarija. Ipak, zanimljivo je da rimsko pravo, kao izvor nebrojivih pravnih instituta, nije poznavalo institut osiguranja u suvremenom smislu.

Kasniji razvoj pomorske trgovine iziskivao je formiranje i uvođenje u praksu učinkovitijih oblika pokrivanja rizika pa je u tom pogledu, kao prethodnica osiguranja, osobito značenje imao institut *pomorskog zajma*, a poslije i *simulirana kupoprodaja broda i*

¹ Poslovni dnevnik. Preuzeto sa: <http://www.poslovni.hr/leksikon/funkcije-osiguranja-407> [Pristupljeno: lipanj 2019.]

tereta. Pomorski zajam je pravni posao prema kojemu je brodaru odobran zajam za izvršenje pomorskog pothvata, koji nije trebalo vratiti u slučaju ako je brod propao, a koji je trebalo vratiti i to s velikim kamatama (čak i do 60%) u slučaju uspješnog završetka pothvata. Ukinuo se 1236. godine zbog visokih kamata, a zamijenio ga je pravni posao *simulirana kupoprodaja broda i tereta* u kojem bi stranka koja bi preuzela rizik u pokriće tobože prije početka putovanja kupovala brod i robu uz obvezu isplate kupoprodajne cijene ako brod odnosno roba ne stignu na odredište. Prodavatelj broda odnosno robe prilikom sklapanja ugovora davao bi određenu svotu novaca tobožnjem kupcu, koja se nikad nije vraćala. U tom su poslu sadržani osnovni elementi osiguranja: osigurljiv interes, preuzimanje snošenja rizika od jedne stranke koja nije vlasnik robe, uz istodobnu obvezu druge da plati određenu svotu novca kao cijenu rizika. Zbog toga se taj oblik pokrivanja rizika pomorske plovidbe uzima kao pravi preteča suvremenog instituta osiguranja.²

Smatra se da osiguranje kao djelatnost u suvremenom smislu svoje početke bilježi tek u 14. stoljeću u talijanskoj regiji Lombardiji o čemu svjedoči prvi sačuvani ugovor o osiguranju iz 1377. godine, pronađen u đenovskom notarskom arhivu. U ugovoru je naglašeno da bi trgovac uzimao zajam kojim bi financirao prekomorski posao i ne bi ga vraćao ako bi roba za vrijeme putovanja propala. Iz Italije je osiguranje prešlo u tada sve važnije pomorske zemlje svijeta.³

Za utemeljenje i razvoj osiguranja u Engleskoj najzaslužniji su trgovci iz hanzeatskih gradova i doseljeni trgovci iz Lombardije koji su tijekom vremena postali glavni vanjskotrgovački poduzetnici i nositelji posla osiguranja u Engleskoj. Djelovali su na području današnjeg londonskog Cityja u ulici koja je nazvana Lombard Street. Osobite se zasluge za razvoj pomorskog osiguranja u Engleskoj pripisuje Edwardu Lloydu u čijoj su se kavani skupljali trgovci i pomorci i u drugoj polovici 17. stoljeća sklapali poslovi osiguranja. Prvi su osiguratelji bili individualni trgovci (fizičke osobe), a utemeljena je praksa da u snošenju nekog rizika sudjeluje više osiguratelja tj. pojedinaca (*underwriters*, kasnije *insurer*).

U povijesnom razvoju prava osiguranja posebnu pažnju zavređuje doprinos Dubrovnika koji je u 16. stoljeću bio jedan od najvažnijih trgovačkih centara. Najpoznatiji je i općepriznato vrijedan povijesni spomenik pomorskog osiguranja Zakon o pomorskom osiguranju (lat. *Ordo super assecuratoribus*) donesen 1568. godine. U njemu je propisana forma ugovora o osiguranju, utvrđen je način kontrole rada osiguravatelja, ograničena je

² Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 35-37

³ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 236

visina premije osiguranja, regulirana je obveza osiguravatelja da osiguraniku nadoknadi štetu te mu je dato pravo da, ako posumnja i dokaže prijevaru, traži od osiguranika nepošteno prisvojenu razliku uvećanu za 20% na ime kamata. Ugovor o osiguranju morao se sastaviti i napisati pred dubrovački notarom ili kancelarom i registrirati u njihovom uredu.

Dubrovački zakon prestao se primjenjivati 1811. godine kada je Napoleon i na Dubrovnik proširio francusko pravo *Code de Commerce* iz 1807. godine. Taj francuski trgovački zakonik označava početak suvremene kodifikacije prava pomorskog osiguranja. Od modernih kodifikacija pomorskog osiguranja, posebno valja isteći engleski *Marine Insurance Act* iz 1906. godine (MIA, 1906.). Za povijest pomorskog osiguranja osobitu pravno - spomeničku vrijednost imaju i standardne pomorske police koje su sadržavale uvjete osiguranja: *Lloyd's S.G. Policy Form* (1779.) i *Police d'Assurance Maritime d'Anvers* (1859.)⁴

⁴ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 37-40

3. VRSTE RIZIKA U TRANSPORTU ROBE

Pod pojmom *rizik* podrazumijeva se budući neizvjesni događaj nastao nezavisno od isključive volje osiguranika koji može, ako se ostvari, prouzročiti gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta.⁵

Rizik koji je obuhvaćen osiguranjem (osigurani rizik) mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika. Pri zaključivanju ugovora o osiguranju ugovaratelj osiguranja dužan je prijaviti osiguratelju sve okolnosti koje su od značenja za ocjenu rizika, a koje su mu poznate ili mu nisu mogle ostati nepoznate.⁶

Osigurani se rizici s obzirom na uzroke nastanka štete mogu svrstati u tri glavne skupine:

- 1) Transportni rizici
- 2) Rizici zbog bilo kojeg uzroka
- 3) Ratni i politički rizici.⁷

3.1. Transportni rizici

Transportni rizici su usko vezani uz prijevoz i opasnosti koje iz toga proizlaze. U smislu štetnih posljedica djeluju na robu ili prijevozno sredstvo, a najčešće na oboje. U kategoriju transportnih rizika spadaju:

a) **Osnovni transportni rizici** koji uključuju:

- prometne nezgode odnosno nesreće (sudar vozila, iskliznuće prijevoznog sredstva s prijevoznog puta, prevrnuće, udar u nepokretni predmet, pad zrakoplova i sl.)
- elementarne nepogode (oluja, prolom oblaka, poplava, snježne mećave, lavina, zaleđivanje dijelova mora, rijeka i jezera, kanala, klizanje tla, potres, grom, odronjavanje tla i sl.)
- požar i eksploziju u prijevoznom sredstvu osim zbog samozapaljenja robe (koji mogu biti prouzročeni izvana npr. udarom groma ili unutar samog prijevoznog

⁵ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 153

⁶ Zakon o obveznim odnosima NN br.35/05 i 41/08. Preuzeto sa: http://www.propisi.hr/files/File/Ivana%20VI/ZOO%20-%20procisceni%20tekst%20_2_.pdf [Pristupljeno: svibanj 2019.]

⁷ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 216

sredstva npr. zapaljenje električnih instalacija, eksplozijom kotlova pod tlakom i dr.)⁸

b) **Dopunski transportni rizici** jesu rizici koji su vezani uz samo svojstvo robe koja je u prijevozu, a mogu se razvrstati u tri osnovne grupe:

- **krađa i neisporuka** - redovito se zajedno osiguravaju jer jedino tako ne staju praznine u pokriću
- **manipulativni rizici** - obuhvaćaju štete koje mogu nastati nepravilnim ukrcavanjem, iskrcavanjem i prekrcavanjem tereta. Tu spadaju:
 - lom robe
 - oštećenje ambalaže
 - curenje i rasipanje sadržaja
 - udubljenje ili razne ogrebotine
 - štete zbog dodira ili udara u drugi predmet pri tovaranju robe i sl.
- **dopunski rizici koji nisu obuhvaćeni pojmom „svi rizici“** - kod takvih rizika uzrok nastanak štete potječe iz samog osiguranog predmeta, zbog njegove unutrašnje mane ili prirodnog svojstva, ili do štete dolazi unatoč normalnim okolnostima odvijanja prijevoza. 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.). Osiguravaju se rizici od:
 - odbijanja
 - zagrijavanja i/ili znojenja i /ili samozapaljenja
 - curenja, rasipanja, manjka
 - onečišćenja ili gubitka boje
 - hrđe i oksidacije
 - kvara i sl.⁹

⁸ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 251

⁹ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 156-160

3.2. Rizici zbog bilo kojeg uzroka

Rizici zbog bilo kojeg uzroka (eng. *AAR – Against All Risks*) uključuju štete koje ne pokriva osiguranje transportnih rizika. Predstavljaju one rizike koji su vezani uz samo svojstvo robe, a uzrok štete potječe izvana. Osiguravaju se rizici od:

- napuhavanja konzervi
- oštećenja etiketa
- stvrđivanja cementa
- loma unutarnjih dijelova
- uginuća i loma nogu živih životinja
- smrzavanja ili povišenja temperature
- oksidacija i korozija
- brodsko i kontejnersko znojenje
- rđa i sl.¹⁰

3.3. Ratni i politički rizici

Ratni i politički rizici jesu rizici do kojih dolazi zbog neprijateljstva među pojedinim zemljama ili zbog izvanrednih događaja tj. stanja unutar neke zemlje. Osiguravaju se najčešće u pomorskom i zračnom prometu dok u kopnenom prometu nema potrebe za njihovim ugovaranjem, osim ako ne postoji baš neposredna konkretna ratna opasnost. Premija za pokriće spomenutih rizika dosta je velika.¹¹

Ratni rizik, u smislu uzroka štete, podrazumijeva ratnim činom uzrokovan događaj, koji ima za posljedicu uništenje ili oštećenje osiguranog predmeta. U ratne rizike spadaju štete zbog:

- zarobljavanja
- zapljena
- zadržavanja
- ratnih operacija i ratnih oružja
- bomba, mina, torpeda, raketa i sl.

¹⁰ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 216

¹¹ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 252

Političkim rizicima smatraju se događaji nastali zbog akata državnih organa u mirno doba koji imaju za posljedicu gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. U političke rizike spadaju:

- neredi
- nasilja
- građanski nemiri
- štrajkovi
- terorizam i sl.

Osiguranje ratnih i političkih rizika vrši se posebnim policama koje pokrivaju te rizike klauzulama Instituta londonskih osiguratelja.¹²

¹² Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 162-163

4. SPECIFIČNOSTI TRANSPORTNOG OSIGURANJA U RAZLIČITIM PROMETNIM GRANAMA

Transportno osiguranje označava granu osiguranja u okviru koje se osiguravaju imovinski interesi izloženi transportnim rizicima kako na moru, unutrašnjim vodama, kopnu i zraku, bilo kao pojedinačnog prometa bilo u kombinaciji više njih.

Prema grani prometa transportno se osiguranje dijeli na:

- a) pomorsko
- b) unutrašnje plovidbe
- c) željezničko
- d) cestovno
- e) zračno

Ipak, podjela transportnog osiguranja prema grani prometa danas gubi na značenju zahvaljujući razvoju integralnog transporta. Transportni lanac, u tradicionalnoj formi rascjepkan na više međusobno nezavisnih prijevoznih faza, suvremena tehnologija transporta integrira u jedinstven prijevozno-tehnološki proces.

Na osiguranje stvari, koje se osim morem prevoze i drugim granama prometa, primjenjuje se jedinstven sustav osiguranja i to sustav pomorskog osiguranja. Zbog toga je najjednostavnija podjela transportnog osiguranja robe na:

- a) pomorsko osiguranje robe
- b) ne pomorsko osiguranje robe¹³

4.1. Pomorsko osiguranje robe

Pomorsko osiguranje robe obuhvaća osiguranje robe u pomorskom prijevozu, kao i za vrijeme prijevoza kopnom koji prethodi ili slijedi pomorskom prijevozu, uključujući i usputna uskladištenja (multimodalni prijevozi). Na ta se osiguranja primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika o ugovoru o pomorskom osiguranju, a pošto se sustav pomorskog osiguranja primjenjuje na sve ostale grane prometa, odredbe se primjenjuju i na njih.¹⁴

Ugovor o osiguranju robe u pomorskom prijevozu podvrsta je ugovora o pomorskom osiguranju. Kako se pod predmetom osiguranja razumijevaju stvari u prijevozu, govori se još i

¹³ Ibid., p. 27-29

¹⁴ Ibid., p. 275-276

o osiguranju karga pa se ovo osiguranje naziva i **kargo osiguranje** (engl. *Marine Cargo Insurance*), a pomorska polica za osiguranje robe **pomorska kargo polica** (engl. *Marine Cargo Policy*) (prilog 1).¹⁵

Pomorska kargo polica osiguranja je isprava o sklopljenom ugovoru o pomorskom osiguranju i nije vrijednosni papir, a njezino specifično pravno svojstvo osigurava joj značajnu pravnu i ekonomsku funkciju u odvijanju međunarodne trgovine.¹⁶

4.1.1. Vrste ugovora o osiguranju

Dvije su osnovne vrste ugovora o pomorskom osiguranju:

- a) Pojedinačni ugovor o osiguranju
- b) Opći (generalni) ugovor o osiguranju.

Pojedinačnim ugovorima osiguravaju se pojedine, ugovorom točno određene pošiljke robe koje se prevoze na određenoj relaciji, a osiguranje se sklapa na temelju ponude za osiguranje ili privremene prijave koju osiguratelju dostavlja ugovaratelj osiguranja.

Opći su ugovori oni kojima se osigurava veći broj pošiljaka koje se uzastopce otpremaju i koje su u ugovoru označene samo u općim crtama. Postoji više vrsta općih ugovora o osiguranju robe, tri najčešće primjenjiva oblika su:

- Otpisna (flotantna) polica (*Floating Policy*). Njome se osigurava veći broj pošiljaka na njihovu ukupnu vrijednost. Poslije otpreme svake pojedine pošiljke, od ukupno osigurane svote otpisuje se njezina vrijednost, sve dok se ukupno osigurana svota ne iscrpi.
- Otvoreno pokriće (*Open Cover*). Njime se unaprijed osiguravaju sve pošiljke koje se prevoze u određenom razdoblju. Osiguranik prilikom prijave pojedine pošiljke osiguratelju postavlja i zahtjev u pogledu širine pokrića i vrijednosti na koju se pošiljka osigurava. 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 prijaviti osiguratelju pojedinu pošiljku u osiguranje, ugovorom o

¹⁵ Ibid., p. 275

¹⁶ Ibid., p. 133

otvorenom pokriću predviđen je način na koji će se utvrditi širina pokrića i osigurana vrijednost.

- Generalna (opća) polica. To je najčešće primjenjivan oblik općeg ugovora za osiguranje robe u domaćem prijevozu kojim su pokrivenne sve pošiljke koje se prevoze ili prenose na rizik osiguranika. Prijevozi koji se obavljaju na temelju međunarodne prijevozne isprave nisu pokriveni tom policom.¹⁷

4.1.2. Osiguranje robe prema institutskim klauzulama (Institute Cargo Clauses)

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 tzv. institutske klauzule, koje je 1982. publicirao Institute of London Underwriters (*Institute Cargo Clauses*) kao izmjenu za već zastarjele odredbe Lloydove S.G. police, a danas se koriste izmijenjene kargo klauzule objavljene 2009. godine. Novom revizijom te su klauzule prilagođene promjenama u suvremenoj tehnologiji prijevoza i pojavama novih opasnosti. Njihova primjena počiva na ugovoru stranaka. Institutске klauzule sastavni su dio ugovora te na taj način postaju mjerodavne za utvrđivanje prava i obveza stranaka iz ugovora.

Institutske klauzule za osiguranje robe mogu se prema namjeni podijeliti na:

- Opće - namijenjene za osiguranje svih vrsta roba, poznate su pod već spomenutim nazivom *Institute Cargo Clauses* i dijele se na klauzule A, B i C ovisno o širini pokrića, odnosno trima odredbama:
 1. Klauzule o osiguranim rizicima
 2. Opće klauzule o isključenim štetama
 3. Klauzule o isključenju ratnih rizika.

To su kompleti od po 19 klauzula raspoređenih u 8 skupina s „Napomenom“ na kraju kompleta.

- Posebne - namijenjene za osiguranje pojedinih vrsta roba i poznate su pod nazivom *Institute Trade Clauses*.¹⁸

¹⁷ Ibid., p. 111-113

¹⁸ Ibid., p. 291-297

4.1.2.1. Institutska klauzula A

Prema klauzuli A osigurani su *svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta*. Skupine koje sadrže klauzule su sljedeće:

Osigurani rizici i šteta

Ova skupina sadrži sljedeće odredbe:

1. Klauzula o osiguranim rizicima (*Risk Covered*). Ta klauzula pokriva sve rizike gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta osim šteta isključenih prema klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta.
2. Klauzula o zajedničkoj havariji (*General Average Clause*). Ta klauzula pokriva zajedničku havariju i nagrade za spašavanja, obračunate u skladu s odredbama ugovora o prijevozu, mjerodavnim pravom ili praksom, nastale da bi se izbjegla šteta ili su s njom u svezi, osim zbog onih uzroka koji su isključeni ovim osiguranjem.
3. Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje (*Both to Blame Collision Clause*). Prema ovoj klauzuli osiguranje se propisuje i na odštetu osiguranika koji mora platiti za dio odgovornosti na osnovi ove klauzule.

Isključenja iz osiguranja

Ova skupina (*Exclusions*) sadrži sljedeće odredbe:

4. Opća klauzula o isključenjima iz osiguranja (*General Exclusions Clause*). Ta klauzula izričito navodi štete isključene iz osiguranja:
 - a) štete nastale namjernim postupkom osiguranika
 - b) normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta
 - c) nedovoljno ili neodgovarajuće pakiranje ili nepripremljenost osiguranog predmeta podrazumijevajući pod tim i slaganje robe u kontejner
 - d) gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutarnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta
 - e) štete zbog zakašnjenja, pa i onda ako su nastali zbog osiguranog rizika, financijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, broдача, poslovođe ili poduzetnika broда
 - f) gubici, oštećenja ili troškovi prouzročeni insolvenциjom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane broдовlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, broдача, poslovođe ili poduzetnika broда kada je osiguraniku u vrijeme ukrcaja osiguranog predmeta na broд bilo poznato ili mu je prema redovnom tijeku stvari u poslovanju trebalo biti poznato, da ta insolvenциja ili

neizvršavanje financijskih obveza može onemogućiti normalno odvijanje osiguranog putovanja

- g) gubici, oštećenja ili troškovi nastali zbog ili proizašli iz uporabe svakog oružja ili naprave koja koristi atomsku ili nuklearnu fiziju i/ili fuziju drugog oružja sličnog djelovanja.

5. Klauzula o isključenim štetama zbog nesposobnosti broda za plovidbu. Isključenje prema ovoj klauzuli primjenjuje se ako je:

- a) osiguraniku u vrijeme ukrcaja bilo poznato da brod nije sposoban za plovidbu ili da nije prikladan za siguran prijevoz osiguranog predmeta
- b) kontejner ili drugo prijevozno sredstvo neprikladno za siguran prijevoz osiguranog predmeta, a ukrcaj je obavljen prije stupanja na snagu ovog osiguranja ili ga je obavio osiguranik ili njegovi zaposlenici kojima je takva neprikladnost bila poznata u vrijeme ukrcaja.

6. Klauzula o isključenju ratnih rizika (*War Exclusion Clause*). Prema toj klauzuli isključuje se šteta nastala zbog:

- a) rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih borbi koje zbog toga nastanu, kao i bilo kojeg drugog neprijateljskog čina od bilo koje strane
- b) zarobljavanja, zaplijene, izopćenja, ograničenja ili zadržavanja s njihovim posljedicama ili pokušajima, zaostalih mina, torpeda, bombi ili drugog ratnog oružja.

7. Klauzula o isključenju rizika štrajka (*Strikes Exclusion Clause*). Prema njoj se isključuju štete koje 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, štete koju prouzroče teroristi ili bilo koje osobe koje djeluju s političkim, ideološkim ili religijskim pobudama.

Trajanje osiguranja

Ta skupina sadrži tri klauzule:

8. Klauzula o prijevozu (*Transit Clause*). Ona sadrži četiri slučaja prestanka osiguranja:

- a) kada završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u krajnje skladište ili ugovoreno skladišno mjesto
- b) kada završi iskrcavanje s vozila ili drugog prijevoznog sredstva u bilo koje drugo skladište ili skladišno mjesto, bilo za uskladištenje izvan uobičajenog tijeka prijevoza ili za dostavu ili razdiobu

- c) kada osiguranik ili njegovi zaposlenici odaberu za uporabu bilo koje vozilo ili prijevozno sredstvo ili kontejner za uskladištenje izvan uobičajenog tijeka prijevoza
 - d) kada prođe rok od 60 dana otkad je osigurani predmet iskrcan s pomorskog broda u krajnjoj iskrcajnoj luci
9. Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu. Osiguranje prestaje ako se zbog okolnosti izvan volje osiguranika ugovor o prijevozu završi u nekoj drugoj luci ili mjestu prije odredišta navedenog u ugovoru. 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. Klauzula 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.

Odštetni zahtjevi

Ta skupina sadrži četiri klauzule:

11. Klauzula o osigurljivom interesu koja govori o uvjetima osiguranja. Prema toj klauzuli osiguranik mora imati opravdani materijalni interes u trenutku nastanka osiguranog slučaja da bi dobio naknadu iz osiguranja. Osiguranik će dobiti odštetu i u slučaju ako je šteta nastala prije sklapanja ugovora o osiguranju ako to osiguranik nije znao.
12. Klauzula o troškovima otpreme koja definira slučaj prekida osiguranog putovanja zbog ostvarenja osiguranih rizika, odnosno ako je putovanje zbog nastupa osiguranog rizika završilo u nekoj drugoj luci ili mjestu od onog predviđenog ugovorom. Osiguratelj će u takvom slučaju nadoknaditi osiguraniku svaki dodatni trošak koji nastane zbog iskrcaja, uskladištenja ili daljnje otpreme osigurane robe do odredišta predviđenog ugovorom o osiguranju.
13. Klauzula o izvedenom potpunom gubitku prema kojoj se predviđaju dva slučaja izvedenog potpunog gubitka u osiguranju robe i to:
- a) kad je roba napuštena jer je stvarni gubitak očit
 - b) kad bi troškovi popravka, dovođenja u ispravno stanje i troškovi otpreme osiguranog predmeta do odredišta iznosili više od njegove vrijednosti koju bi imao na odredištu.
14. Klauzula o osiguranju na dodatnu svotu. Osigurava se, osim nabavne vrijednosti robe i to posebnim policama, na uvećanu vrijednost i tada se uzima da ugovorenu vrijednost

osiguranog predmeta čini zbroj svote osigurane ovim ugovorom i svih dodatno osiguranih svota ako one pokrivaju konkretno nastalu štetu. U slučaju štete naknada se obračunava razmjerno, odnosu između osiguranog iznosa i njegove police i zbroja osiguranih iznosa po svim policama kojima je roba osigurana protiv istih rizika.

Korist od osiguranja

15. Klauzula korist od osiguranja u kojoj je naglašeno da ovo osiguranje pokriva isključivo osiguranika, odnosno da se osiguranje ne proteže i da se njime ni na koji način ne mogu koristiti prijevoznici, skladištari i ostale treće osobe iako oni bili odgovorni za nastanak štete.

Smanjenje šteta

Ova skupina sadrži dvije pravno interesantne klauzule i to:

16. Klauzula o dužnostima osiguranika koja sadrži tri važne odredbe:

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

17. Klauzula o odricanju od prava na naknadu prema kojoj poduzimanje mjera od strane osiguranika ili osiguratelja radi spašavanja, zaštite ili popravka osiguranog predmeta neće imati značenje odricanja od prava na naknadu ili prihvata napuštanja, a neće ni na koji način ići na štetu jedne ili druge stranke.

Izbjegavanje zakašnjenja

18. Klauzula o razboritoj hitnosti (*Reasonable Dispatch Clause*). Prema njoj se osiguranje pruža uz uvjet da osiguranik djeluje s „razboritom hitnošću“ u svim slučajevima kad je to moguće kako bi se izbjegao nastup osiguranog slučaja ili umanjile njegove štetne posljedice.

Primjena prava i prakse

19. Klauzula o primjeni engleskog prava i prakse (*English Law and Practice Clause*). Prema njoj se ugovara primjena engleskog prava i prakse osim ako je riječ o obveznoj primjeni nekog drugog prava.

Napomena (Note)

Na kraju općih institutskih klauzula nalazi se „Napomena“ koja glasi: “Osiguranici, čim saznaju za slučaj na koji se prema uvjetima ovog osiguranja primjenjuje načelo „roba ostaje osigurana“, moraju o tome neodgodivo obavijestiti osiguratelja jer je pravo na takvo pokriće uvjetovano ispunjenjem ove obveze. (...)”¹⁹

4.1.2.2. Institutka klauzula B

Prema klauzuli B osigurani su *samo oni rizici koji su izrijeком navedeni u osiguranim rizicima*. Razlike u odnosu na institutsku klauzulu A nalaze se u sljedećim klauzulama:

1. Klauzula o osiguranim rizicima. Njome se pokrivaju, osim izuzetaka u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta, sljedeći rizici:
 - a) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati:
 - 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 luci pribježišta
 - potresu, vulkanskoj erupciji ili udaru groma.
 - b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta zbog:
 - žrtvovanja u zajedničkoj havariji
 - izbacivanja tereta u more ili otplovljenja
 - prodora morske, jezerske, ili riječne vode u brod, drugo plovilo, spremište, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja.
 - c) Potpuni gubitak svakog koleta padom s palube ili u vrijeme ukrcanja i iskrcaja robe.
2. Opća klauzula o isključenim štetama, prema kojoj se, u odnosu na istu klauzulu u institutskim klauzulama A, iz osiguranja isključuju namjerno oštećenje ili namjerno

¹⁹ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 285-290

potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem jedne osobe ili skupine osoba.

6. Klauzula o isključenju ratnih rizika, prema kojoj se, u odnosu na istu klauzulu u institutskim klauzulama A, iz osiguranja isključuje rizik piraterija.²⁰

4.1.2.3. Institutka klauzula C

Prema klauzuli C osigurani su *samo oni rizici koji su izrijekom navedeni u osiguranim rizicima*. Razlike u odnosu na institutsku klauzulu A nalaze se u sljedećim klauzulama:

2. Klauzula o osiguranim rizicima. Njome se pokrivaju, osim izuzetaka u klauzulama 4, 5, 6 i 7 ovih uvjeta, sljedeći rizici:

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

- 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 luci pribježišta.

b) Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta zbog:

- žrtvovanja u zajedničkoj havariji
- izbacivanja tereta u more ili otplovljenja.

4. Opća klauzula o isključenim štetama i 6. Klauzula o isključenju ratnih rizika su u potpunosti identične kao i u institutskoj klauzuli B.²¹

4.2. Ne pomorsko osiguranje robe

U ne pomorsko osiguranje ubrajamo:

- kopneno transportno osiguranje robe (željeznički i cestovni promet)
- zračno transportno osiguranje robe (zračni promet)

Već je spomenuto da se na osiguranje stvari koje se osim morem prevoze i drugim granama prometa danas primjenjuje jedinstven sustav osiguranja i to sustav pomorskog

²⁰ Ibid., p. 290-291

²¹ Ibid., p. 291-292

osiguranja. Ipak, osiguranje ne pomorskih grana prometa ima i neke specifičnosti pa se nekada mogu koristiti odredbe Zakona o obveznim odnosima, nekad Zakona o osiguranju, a katkad i specifične odredbe *lex specialis*.

Kod ne pomorskih osiguranja osiguravaju se osnovni transportni rizici i „svi rizici“, dok se ratni i politički rizici ne osiguravaju.²²

4.2.1. Kopneno transportno osiguranje robe

4.2.1.1. Osiguranje robe u međunarodnom prijevozu (međunarodni kargo)

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 određene luke do neke kopnene točke). Posebice u suvremenom multimodalnom 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, primjenjuju pravila pomorskog osiguranja. 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“.

Osiguranje robe u međunarodnom kopnenom transportu provodi se:

- općim ugovorima o osiguranju, ili
- pojedinačnim ugovorima o osiguranju

Kao opći ugovor javlja se *otvoreno pokriće (Open Cover)*, dok se za osiguranje pojedinačnih pošiljaka primjenjuju posebni uvjeti osiguranja: *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu – Osnovni rizici* i *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu – Svi rizici*.²³

²² Ibid., p. 295

²³ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 465-466

4.2.1.2. Osiguranje robe u domaćem prijevozu (domaći kargo)

Osiguranje robe u domaćem kopnenom transportu provodi se:

- općim ugovorima o osiguranju, ili
- pojedinačnim ugovorima o osiguranju

Kao opći ugovor javlja se *generalna polica*, dok se za osiguranje pojedinačnih pošiljaka primjenjuju posebni uvjeti osiguranja: *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu – Osnovni rizici* i *Opći uvjeti za osiguranje robe u prijevozu – Svi rizici*.²⁴

4.2.2. Zračno transportno osiguranje robe

Osiguranje u zračnom prometu zakonski je uređeno odredbama *Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (ZOSOZP)*, donesenog 1998. godine, izmijenjenog i nadopunjenog 2008. i 2009. godine.

Pod osiguranjem robe u zračnom prijevozu razumijeva se osiguranje robe za vrijeme prijevoza zrakoplovom od jednog aerodroma do drugog. Najpoznatiji su standardni uvjeti i u ovom osiguranju engleske institutske klauzule. Rizici zbog kojih se ugovara osiguranje jesu:

- transportni rizici – osiguravaju se prema *Institute Cargo Clauses (Air) (excluding sendings by post)*
- ratni rizici - osiguravaju se prema *Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by post)*
- rizici štrajka – osiguravaju se prema *Institute Strikes Clauses (Air Cargo)*

Institutske klauzule za osiguranje robe u zračnom prijevozu potpune su zbirke ugovornih odredaba (klauzula), koje se sadržajno oslanjaju na *Institute Cargo Clauses (A)*, institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika.²⁵

4.3. Incoterms 2010

U odnosima iz kupoprodaje ne postoji dužnost ugovornih strana na sklapanje ugovora o osiguranju robe za vrijeme prijevoza, ako to nije posebno među strankama ugovoreno. Prema tome, kada jedan prijevoznik, otpremnik ili skladištar sklapa ugovor o osiguranju robe, ne čine to za vlastiti račun nego za račun vlasnika robe. Sklapanjem ugovora o osiguranju

²⁴ Ibid., p. 470

²⁵ Ibid., p. 479-484

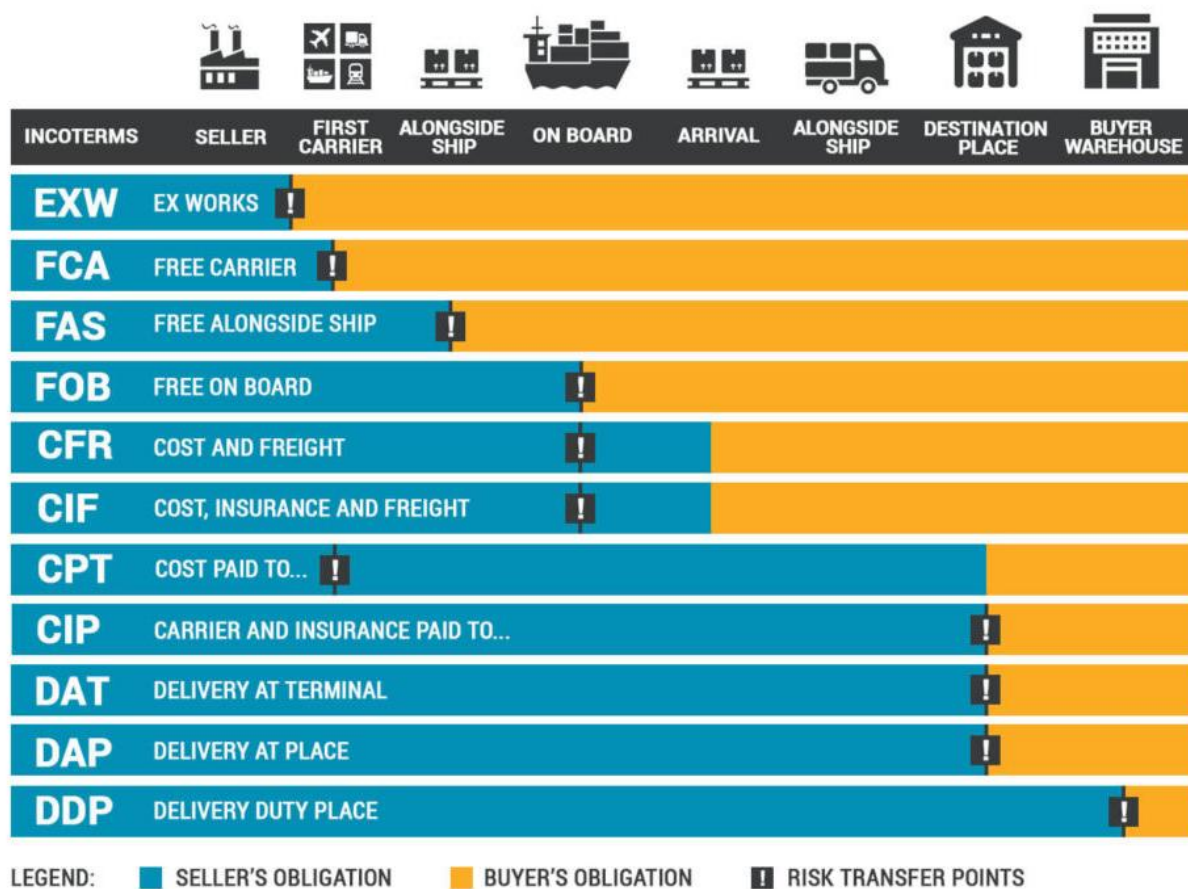
robe stranke zaštićuju vlastiti imovinski interes da roba za vrijeme prijevoza slučajno ne propadne ili se ne ošteti. Na taj se način objekt prodaje javlja kao *osigurani predmet*.

U međunarodnim je trgovačkim odnosima uobičajeno da se međusobna prava i obveze stranaka, osobito pitanje predaje robe, prijelaza rizika, dužnosti podmirenja pojedinih troškova, te dužnosti izvršenja niza radnji u vezi s prijevozom, osiguranjem, uvozno-izvoznim i carinskim formalnostima, reguliraju tako da stranke ugovore primjenu određenog međunarodno prepoznatljivog trgovačkog termina. Najpoznatija zbirka pravila za tumačenje trgovinskih termina jest zbirka *INCOTERMS* koju je donijela Međunarodna trgovačka komora. Prva su pravila donesena 1936. godine te su se više puta izmjenjivala. Najnovije izmijenjena pravila su iz 2010. godine i još su uvijek na snazi pod nazivom *INCOTERMS 2010*. Ona se sastoje od 11 termina razvrstanih u dvije skupine ovisno o vrsti transporta na:

- termine za svaki način transporta (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)
- termine za transport morem i unutarnjim vodama (FAS, FOB, CFR, CIF),

ili razvrstanih u četiri osnovne skupine prema početnim slovima E, F, C i D kratica engleskih naziva pojedinih termina. Svakim se ugovornim terminom u fazi ispunjenja ugovora utvrđuje jedna točka (*critical point*) koja znači liniju razgraničenja u odnosima stranaka. Prijelaz rizika i plaćanje troškova prema *INCOTERMS 2010*. prikazani su na slici 1.

INCOTERMS 2010



Slika 1. Podjela troškova i rizika između prodavatelja i kupca prema INCOTERMS 2010

Izvor: <https://fbabee.com/incoterms/> (pristupljeno: lipanj 2019.)

U nastavku je analiziran svaki pojedini termin opisujući njegova temeljna ugovorna obilježja, posebice sa stajališta interesa za osiguranje.

4.3.1. Skupina „E“

Prva skupina se odnosi na obvezu prodavatelja da snosi troškove i rizik sve dok ne isporuči robu, tj. stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama, tvornicama, skladištima itd. U prvoj „E“ skupini nalazi se samo jedan termin EXW.

- 1. EXW (Ex Works; Franko tvornica - ugovoreno mjesto).** Taj termin predstavlja minimalne obveze za prodavatelja, on se oslobađa svoje obveze onog trenutka kada stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama ili drugom imenovanom mjestu. Prodavatelj nema obvezu ukrcaja i izvoznog carinjenja. Kupac ovdje snosi sve

troškove i rizik gubitka ili oštećenja od onoga trenutka kada mu je roba stavljena na raspolaganje, pa od toga trenutka on ima interes za osiguranje.

4.3.2. Skupina „F“

Druga skupina ukazuje na to da prodavatelj snosi trošak i rizik sve dok ne isporuči robu do prijevoznika ili do luke ukrcaja. Drugoj „F“ skupini pripadaju tri termina, FCA, FAS i FOB.

2. **FCA (Franco Carrier; Franko prijevoznik – ugovoreno mjesto).** Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu na mjesto koje je imenovao kupac, izvozno ocarinjenu. Do predaje robe prijevozniku na ugovorenom mjestu, trošak i rizik gubitka ili oštećenja robe su na prodavatelju, a od toga trenutka na kupcu. Kupac sklapa ugovor o prijevozu robe do odredišta. Ako se utovar i istovar robe obavljaju u prostorijama prodavatelja, on odgovara za rizik oštećenja tijekom tih radnji.
3. **FAS (Free Alongside Ship; Franko uz bok broda – ukrcajna luka).** Prodavatelj se oslobađa obveze kada postavi 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 i sklapa ugovor o prijevozu robe morem.
4. **FOB (Free on Bord; Franko brod - ugovorena ukrcajna luka).** Prodavatelj se oslobađa obveze kada robu postavi preko ograde broda u imenovanoj luci ukrcaja, odnosno kada robu stvarno ukrca na brod. Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje. Nakon što se roba ukrca na brod, svi troškovi i rizici su na kupcu uključujući i trošak poravnanja tereta na palubi broda. Također, kupac sklapa ugovor o prijevozu robe morem.

4.3.3. Skupina „C“

Treća skupina ukazuje na to da je troškove prijevoza do mjesta odredišta platio prodavatelj, dok je kupac snosio rizik od trenutka kada je roba ukrcana na brod odnosno predana prvom prijevozniku. Trećoj „C“ skupini pripadaju sljedeći termini: CFR, CIF, CPT i CIP.

5. **CFR (Cost and Freight; Trošak i vozarina - ugovorena odredišna luka).** Prodavatelj se oslobađa rizika za gubitak ili oštećenje robe kada je roba stvarno

ukrcana na brod. Obavlja izvozno carinjenje robe, sklapa ugovor o prijevoz do određene luke te snosi troškove i vozarinu do luke odredišta.

- 6. CIF (Cost, Insurance, Freight; Trošak, osiguranje i vozarina – ugovorena odredišna luka).** Prodavatelj se oslobađa rizika za gubitak ili oštećenje robe kada je roba stvarno ukrcana na brod. Obavlja izvozno carinjenje robe, sklapa ugovor o prijevoz do određene luke te snosi troškove i vozarinu do luke odredišta. Specifičnost ovog termina je da *osiguranje robe provodi prodavatelj* usprkos tome što rizik ukrcanjem robe na brod prelazi na kupca, to je njegova ugovorna obveza.
- 7. CPT (Carriage paid to; Vozarina plaćena do – ugovoreno odredišno mjesto).** Prodavatelj se oslobađa rizika za gubitak ili oštećenje robe kada preda robu prvom prijevozniku. Troškove i vozarinu snosi prodavatelj sve do mjesta odredišta, ima obvezu izvoznog carinjenja no nema obvezu osigurati robu.
- 8. CIP (Carriage and Insurance paid to; Vozarina i osiguranje plaćeni do – ugovoreno odredišno mjesto).** Prodavatelj se oslobađa rizika za gubitak ili oštećenje robe kada preda robu prvom prijevozniku. Troškove i vozarinu snosi prodavatelj sve do mjesta odredišta te ima obvezu izvoznog carinjenja. Specifičnost ovog termina je da *osiguranje robe provodi prodavatelj* usprkos tome što rizik predajom robe prvom prijevozniku prelazi na kupca.

4.3.4. Skupina „D“

Četvrta skupina ukazuje na prispjeće robe u određenu zemlju odredišta na trošak i rizik prodavatelja. Četvrtoj „D“ skupini pripadaju termini: DAT, DAP i DDP.

- 9. DAT (Delivered at Terminal; Isporučeno na ugovoreni terminal).** Prodavatelj snosi rizike i troškove dok ne stavi robu na raspolaganje na ugovorenome terminalu u ugovorenoj odredišnoj luci ili mjestu. U tom trenutku prelazi rizik s prodavatelja na kupca, što znači i interes za osiguranje. Izvozne je formalnosti dužan obaviti prodavatelj, a uvozne, kao i plaćanje carine, kupac.
- 10. DAP (Delivered at Place; Isporučeno na ugovoreno mjesto).** Prodavatelj snosi rizike i troškove dok ne stavi robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u mjestu odredišta. U tom trenutku prelazi rizik s prodavatelja na kupca, što znači i interes za osiguranje. Prodavatelj pribavlja ugovor o prijevozu robe i obavlja izvozne formalnosti.

11. DDP (Delivered duty paid; Isporučeno ocarinjeno – ugovoreno odredišno mjesto). Prodavatelj snosi rizike i troškove dok ne stavi robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u mjestu odredišta. Ovaj termin podrazumijeva maksimalnu obvezu prodavatelja jer robu mora još izvezno i uvezno ocariniti, platiti sve dodatne troškove za uvoz te pribaviti kupcu prijevozne i druge isprave.²⁶

²⁶ Ibid., p. 283-287

5. ULOGA ŠPEDITERA U TRANSPORTNOM OSIGURANJU ROBE

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. Važno je napomenuti da špediter nije obvezan osigurati robu u prijevozu, već to čini samo na izričit zahtjev komitenta, dan u dispoziciji. Ukoliko komitent nije naveo protiv kojih rizika treba osigurati robu, špediter je obvezan osigurati samo osnovne transportne rizike.

Kod osiguranja robe, špediter ne naplaćuje od komitenta nikakvu naknadu za svoj angažman jer 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 koja se u praksi kreće do 5 posto obračunatog iznosa premije osiguranja.²⁷

5.1. Ugovor o osiguranju

Jedan od najvažnijih špediterskih poslova je sklapanje ugovora o osiguranju robe pri čemu špediter najčešće nastupa u svoje ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja, odnosno nastupa kao *komisionar*. To znači da je špediter zapravo punomoćnik svojega nalogodavatelja, pa kao takav nema posebnih obveza i prava iz sklopljenoga ugovora već stvarne obveze i prava imaju osiguranik (nalogodavatelj) i osiguravatelj. Špediter može sklapati ugovor o transportnom osiguranju i kao *agent*, odnosno u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja, te kao *samostalni gospodarstvenik*, odnosno u svoje ime i za svoj račun.²⁸

5.1.1. Pojam ugovora o osiguranju

Cilj sklapanja svakog ugovora o osiguranju jest otkloniti negativne posljedice štetnih događaja, prebaciti rizik, opasnost na osiguratelja.

Ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, dok se

²⁷ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 215

²⁸ Zelenika R. *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005., p. 567

ugovaratelj osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja. Dakle, u pravnim odnosima osiguranja javlja se više osoba:

- osiguratelj - društvo za osiguranje
- ugovaratelj osiguranja - poslovna osoba koja u svoje ime sklapa ugovor s osigurateljem
- osiguranik - osoba ovlaštena od osiguratelja potraživati osigurninu
- korisnik osiguranja - osoba kojoj je osiguratelj dužan isplatiti osigurninu (javlja se kod osiguranja za račun treće osobe).²⁹

Ugovor o osiguranju robe se sklapa na temelju ponude za osiguranje ili privremene prijave koju osiguratelju dostavlja ugovaratelj osiguranja. U ponudi odnosno prijavi ugovaratelj osiguranja prijavljuje osiguratelju okolnosti koje su značajne za ocjenu težine rizika. Osiguratelj na temelju tako dobivenih podataka procjenjuje rizik i određuje premiju osiguranja prema svojoj tarifi. Ugovor o osiguranju se sklapa prije početka putovanja, a za svako sklopljeno osiguranje izdaje se posebna polica osiguranja.³⁰

5.1.2. 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 jesu:

- a) Predmet osiguranja
- b) Iznos osiguranja
- c) Interes osiguranja
- d) Osigurani slučaj
- e) Osigurani rizici
- f) Premija osiguranja

5.1.2.1. Predmet osiguranja

Predmetom osiguranja nazivamo ono u povodu čega se sklapa sam ugovor o osiguranju, odnosno u vezi s čim se može ostvariti osigurani rizik. Osigurani predmet mora

²⁹ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 246-247

³⁰ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 111

biti označen u ugovoru, odnosno polici osiguranja na način koji omogućuje utvrđivanje njegova identiteta.³¹

5.1.2.2. Iznos osiguranja

Iznos osiguranja (osigurana vrijednost, osigurani iznos) je najveći iznos odštete koji je osiguratelj dužan isplatiti osiguraniku ukoliko do štete dođe uslijed nastupa osiguranog slučaja. Iznos osiguranja načelno bi trebao biti jednak stvarnoj vrijednosti robe.³²

Potrebno je razlikovati iznos osiguranja te osigurninu koja je zapravo naknada iz osiguranja, odnosno novčani iznos koji se isplaćuje osiguraniku ako nastupi osigurani slučaj.³³

5.1.2.3. Interes osiguranja

Objekt interesa osiguranja je neka ekonomska vrijednost koju neka osoba, subjekt interesa, želi sačuvati od propasti ili oštećenja, te je baš radi toga i osigurava. Takva osoba ima opravdani, novčani interes da ne nastupi osigurani slučaj jer bi inače pretrpjela neki materijalni gubitak.³⁴

5.1.2.4. Osigurani slučaj

Osigurani slučaj je ugovorom o osiguranju unaprijed predviđeni događaj čijom realizacijom nastaje šteta na predmetu osiguranja, a koji stvara obvezu osiguratelju da nastalu štetu nadoknadi osiguraniku, tj. da isplati odštetu. Nastupom osiguranog slučaja javljaju se dvije osnovne štete: gubitak ili oštećenje robe.³⁵

5.1.2.5. Osigurani rizici

Pod pojmom rizika podrazumijeva se mogućnost realizacije štetnog događaja. Osigurani rizici se s obzirom na uzroke nastanka štete mogu svrstati u tri glavne skupine:

- Transportni rizici (prometna nesreća, elementarne nepogode, eksplozija u prijevoznom sredstvu osim zbog samozapaljenja robe, vlaga, lom robe i ambalaže, deformiranje, curenje, rasipanje, hrđa i sl.)

³¹ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 250

³² Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 216

³³ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 255

³⁴ Ibid., p. 253

³⁵ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 216

- Rizici zbog bilo kojeg uzroka (napuhavanje konzervi, oštećenje etiketa, stvrdnjavanje cementa, lom unutarnjih dijelova, uginuće i lom nogu živih životinja, smrzavanje ili povišenje temperature i sl.)
- Ratni i politički rizici (zarobljavanje, zapljena, zadržavanje, ratne operacije, neredi, građanski nemiri, štrajkovi, terorizam i sl.³⁶)

5.1.2.6. Premija osiguranja

Premija osiguranja je naknada koju osiguratelj naplaćuje na ime svoje obveze plaćanja odštete osiguraniku, ukoliko dođe do štete na osiguranoj robi. Zaključenjem ugovora o osiguranju, osiguranik preuzima obvezu plaćanja premije osiguratelju. Visina premije raste proporcionalno s povećanjem rizika, a zavisi o:

- iznosu osiguranja,
- trajanju osiguranja,
- osiguranim rizicima,
- svojstvima osiguranog predmeta,
- načinu prijevoza i pakiranja,
- prijevoznom putu,
- franšizi,
- izboru prijevoznika,
- aktualnim uvjetima na tržištu osiguranja.³⁷

5.1.3. Prijava osiguranja

Prijava osiguranja je pisani zahtjev osiguratelju za zaključenje ugovora o osiguranju, odnosno nalog za osiguranje. Prijavu osiguranja u pravilu podnosi špediter, u ime i za račun nalogodavatelja. Špediteri koji stalno osiguravaju robu u prijevozu u pravilu s osigurateljima imaju zaključene ugovore o poslovnoj suradnji te imaju određen broj blanco obrazaca prijave osiguranja. Prijava treba sadržavati sve podatke potrebne za osiguranje robe:

- naziv i sjedište osiguranika,
- opis robe i ambalaže,
- masa i broj koleta,

³⁶ Ibid., p. 216-217

³⁷ Ibid., p. 217

- nadnevak otpreme,
- prijevozni put,
- vrsta i oznaka prijevoznog sredstva,
- iznos osiguranja,
- osigurani rizici.³⁸

5.2. Isprave o osiguranju

Sklapanje ugovora o osiguranju redovito prati izdavanje neke od uobičajenih isprava o osiguranju, a te su isprave:

1. polica osiguranja
2. list pokrića i
3. druge isprave o osiguranju

5.2.1. Polica osiguranja

Polica osiguranja je dokument koji izdaje osiguratelj na temelju prijave osiguranja, a kojim se potvrđuje da je sklopljen ugovor o osiguranju. U polici moraju biti navedeni:

- ugovorne stranke, odnosno osigurana stvar
- rizik obuhvaćen osiguranjem
- trajanje osiguranja i vrijeme pokrića
- iznos osiguranja ili da je osiguranje neograničeno
- premija ili doprinos (ulog)
- nadnevak izdavanja police
- potpis ugovorenih stranaka³⁹

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

³⁸ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 216-219

³⁹ Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 256-257

- generalna polica osiguranja – primjenjuje se kad osiguranik stalno otprema veće količine robe, tako da polica pokriva sve otpremene pošiljke do određenog iznosa, za određeno vremensko razdoblje, a premija se obračunava u ukupnom iznosu, za to razdoblje.

Za osiguranje robe u ne pomorskom prijevozu, osiguratelji izdaju vlastite police osiguranja te se osiguravaju osnovni transportni rizici ili svi rizici.

Za osiguranje robe u pomorskom prijevozu, sve do 1982. godine, primjenjivala se Lloydova S.G. polica (*S.G. Policy Form*), najstarija polica osiguranja broda i robe u pomorskom prijevozu. Tekst police sadržavao je odredbe o pokriću transportnih, ratnih i političkih rizika. S vremenom je S.G. polica, zbog neodgovarajućeg i zastarjelog sadržaja u uvjetima osiguranja, često bila nadopunjavana te je na koncu, nakon više od 200 godina uporabe, napokon izbačena iz primjene i zamijenjena „novom“ Pomorskom policom osiguranja („*New*“ *Marine Policy Form – Form MAR*) koja je odgovarala suvremenim potrebama. Pomorska polica osiguranja objavljena je sa novim institutskim klauzulama, a osim u pomorskom prijevozu ona se može koristiti i za osiguranje robe u ne pomorskom prijevozu.⁴⁰

5.2.2. List pokrića

List pokrića je isprava o osiguranju odnosno pisani dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju koja se izdaje kada nisu poznati svi elementi ugovora o osiguranju i kada ugovaratelj osiguranja hitno treba potvrdu o postojanju ugovora. List pokrića sadrži samo najosnovnije podatke o sklopljenom osiguranju i može služiti kao privremena zamjena za policu osiguranja. Ispostavljanjem police osiguranja list pokrića gubi valjanost što znači da je privremenog karaktera.⁴¹

⁴⁰ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 219-221

⁴¹ Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga HANFA. Preuzeto sa: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx/?fileId=39205> [Pristupljeno: srpanj 2019.]

5.2.3. Druge isprave o osiguranju

Druge isprave o osiguranju također se izdaju privremeno i one su dokaz o postojanju i sadržaju ugovora. Te isprave nemaju pravna svojstva police i nisu prenosive. Neke od takvih isprava jesu:

- predugovor o osiguranju,
- potvrda o sklopljenom ugovoru o osiguranju,
- certifikat osiguranja (skraćeni oblik police osiguranja).⁴²

5.3. Podjela transportnog osiguranja robe

Osiguratelji dijele transportno osiguranje robe u dvije osnovne skupine:

1. domaći kargo
2. međunarodni kargo.

Pod domaćim kargom općenito se razumijeva osiguranje robe u prijevozu kod kojega se polazno i odredišno mjesto nalazi unutar državnih granica. To može biti i prijevoz robe koji prethodi njenom izvozu ili slijedi uvozu ako je ugovorom o prijevozu obuhvaćena samo domaća relacija.

Pod međunarodnim se kargom podrazumijeva pošiljka koja:

- a) prelazi državnu granicu ili kad
- b) pošiljku prate carinski dokumenti ili
- c) se prevozi po međunarodnoj prijevoznoj ispravi ili
- d) faktura pošiljke glasi na stranu valutu.

Međunarodni kargo obuhvaća tri osnovne skupine osiguranja:

1. Osiguranje uvoznog karga. Sklapanje ugovora vrši se preko „prijave“ ili „ponude“ koje sadrže sve bitne elemente za sklapanje ugovora o osiguranju: vrstu robe, vrstu prijevoznog sredstva i način prijevoza, transportnu relaciju, način pakiranja i druge okolnosti od utjecaja. Osiguratelj obično izdaje potvrdu, a rjeđe policu osiguranja.

⁴² Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016., p. 260-261

2. Osiguranje izvoznog karga. Sklapanje ugovora vrši se preko „prijave“ ili „ponude“ koje sadrže sve spomenute bitne elemente za sklapanje ugovora o osiguranju. Osiguratelj izdaje:
 - policu osiguranja na engleskom jeziku (ako je riječ o pomorskom kargu)
 - vlastitu policu na engleskom ili nekom drugom stranom jeziku (ako je riječ o ostalim granama prometa tj. ne pomorskim granama).
3. Osiguranje tranzitnog karga ili robe u reeksportu. U ovoj vrsti osiguranja primjenjuju se odgovarajuće vrste ugovora, odnosno polica osiguranja, ovisno o interesu tj. pokriću. Takvo se osiguranje provodi u slučajevima:
 - reeksporta, kada se uvezena inozemna roba koja je smještena u slobodnim carinskim skladištima izvozi
 - privremenog izvoza
 - povremenog uvoza
 - transporta inozemne opreme izravno na gradilišta u inozemstvu na kojemu rade naše organizacije za inozemnog naručitelja.⁴³

5.4. Osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete na robi

Prijevoznicima svih grana prometa u interesu je osiguranje vlastite odgovornosti u funkciji prijevoznog poduzetnika i nositelja odgovornosti za uredno izvršenje ugovora o prijevozu. Potreba za osiguranjem odgovornosti prijevoznika postoji neovisno o tome što se roba redovito osigurava. To znači da svaki prijevoz robe redovito prate dva ugovora o osiguranju: osiguranje robe i osiguranje odgovornosti prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Premda su ti ugovori vezani za isti objekt prijevoza, radi se o pravno samostalnim poslovima među kojima nema nikakve pravne veze.

Prema tome, prijevoznik se ne oslobađa dužnosti popravka štete bez obzira što je oštećeni ostvario naknadu štete iz osiguranja robe u prijevozu. Isplatom takve naknade, pravo na naknadu štete od odgovornog prijevoznika umjesto osiguranika (korisnika prijevoza) stječe osiguratelj robe koji regresnim tužbama nastoji od prijevoznika, u granicama njihove odgovornosti, ostvariti isplaćeni iznos. To je razlog zbog čega interes prijevoznika za

⁴³ Ibid., p. 272-274

osiguranje od odgovornosti ne prestaje činjenicom što je korisnik prijevoza sklopio ugovor o osiguranju robe za vrijeme prijevoza.⁴⁴

⁴⁴ Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012., p. 472-473

6. PRAKTIČNI PRIMJER OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM TRANSPORTU

Praktični primjer osiguranja robe u ovom radu odnosi se na osiguranje robe u cestovnom prijevozu uključujući i manipulacije u skladištu poduzeća koje je zatražilo osiguranje robe.

Spomenuto je poduzeće kod osiguravajućeg društva „Allianz Zagreb d.d.“ ugovorilo kratkoročnu **policu za osiguranje robe u prijevozu** (Prilog 2) u trajanju od jedne godine. S obzirom da je poduzeće htjelo osigurati veliki broj pošiljaka robe u domaćem prijevozu odnosno na teritoriju Republike Hrvatske, ugovorena je generalna polica i to sa širinom pokrića „svi rizici“. Podaci koji su navedeni u polici prikazani su u tablici 1.

Tablica 1. Parametri police za osiguranje robe u prijevozu

VRSTA POLICE	Generalna polica
OSIGURANIK	XY
POČETAK OSIGURANJA	01.01.2018.
ZAVRŠETAK OSIGURANJA	01.01.2019.
BROJ POLICE	1550-XXXXXXXX
OSIGURANI RIZICI	Svi rizici
VRSTA ROBE	Razna roba
TERITORIJALNO POKRIĆE	Republika Hrvatska
SVOTA OSIGURANJA PO KOLETU	10.000,00 KN
SVOTA OSIGURANJA PO ŠTETNOM DOGAĐAJU	1.500.000,00 KN
GODIŠNJI LIMIT POKRIĆA	1.500.000,00 KN
SVOTA OSIGURANJA PO SKLADIŠTU	1.500.000,00 KN
PREMIJA OSIGURANJA PO KOLETU	14,14 KN
OSNOVICA ZA OBRAČUN	92.000
INTEGRALNA FRANŠIZA	800,00 KN

Dana 07.11.2018. godine, prilikom istovara kamina u skladištu, namijenjenog za daljnju otpremu do krajnjeg kupca iz Hvara, došlo je do oštećenja navedenog kamina zbog čega je trebalo podnijeti odštetni zahtjev odnosno prijaviti štetu.

Nakon nastanka štete, osiguranik je dužan odmah o tomu izvijestiti osiguratelja te poduzeti mjere za sprječavanje daljnjeg oštećivanja osiguranog predmeta. Također, potrebno je i sastaviti **zapisnik** (Prilog 3) u kojem se ukratko objašnjava:

- kada, kako i gdje je došlo do štete,
- koja je roba oštećena,
- ime ovlaštene osobe za sastavljanje zapisnika te
- datum i mjesto izrade zapisnika.

Pri podnošenju **odštetnog zahtjeva** (Prilog 4), osiguranik je dužan prezentirati osiguratelju sve podatke i dokumentaciju temeljem kojih se mogu utvrditi sve okolnosti štetnog događaja, kao i veličina štete. Podaci koji su se naveli u ovom odštetnom zahtjevu jesu:

- angažirani špediter,
- uvoznik,
- primatelj,
- referent,
- vrsta i težina pošiljke,
- ime ovlaštene osobe koja je sastavila zapisnik,
- datum dolaska, prekrcaja i iskrcaja,
- broj računa,
- vrijednost pošiljke,
- osiguratelj i broj police,
- protest,
- rezultat protesta te posebne napomene.

U ovom slučaju, uz odštetni zahtjev koji je poslan osiguratelju priloženi su sljedeći dokumenti:

- polica za osiguranje robe u prijevozu,
- zapisnik o utvrđivanju štete, potvrđen od ovlaštene osobe,
- faktura odnosno **račun robe** (Prilog 5).

Temeljem zaključenog ugovora o osiguranju, na odštetni zahtjev osiguranika, osiguratelj će, u ovom slučaju Allianz Zagreb d.d., provesti postupak likvidacije štete kako bi utvrdio da li su ispunjeni svi uvjeti za realizaciju prava osiguranika glede isplate odštete. Osiguratelj je dužan isplatiti odštetu ukoliko su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- postoji uzročna veza između osiguranih rizika i nastale štete, tj. šteta je nastala zbog realizacije nekog od rizika pokrivenih osiguranjem,

- osiguranik nije kriv za nastalu štetu, odnosno do štete nije došlo namjerno ili grubom nepažnjom osiguranika,
- ispunjeni su svi uvjeti utvrđeni ugovorom o osiguranju.⁴⁵

⁴⁵ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., p. 222-223

7. ZAKLJUČAK

Rizici koji mogu dovesti do oštećenja robe prilikom transporta su mnogobrojni, a kako bi se osiguranje moglo što lakše provoditi i ugovarati ti su rizici podijeljeni na: *transportne rizike*, koji su usko vezani za transport i opasnosti koje iz toga proizlaze, zatim *rizike zbog bilo kojeg uzroka*, koji su vezani uz samo svojstvo robe, a uzrok štete potječe izvana, te naposljetku *ratne i političke rizike* do kojih dolazi zbog neprijateljstva među zemljama ili zbog stanja unutar neke zemlje.

Što se tiče podjele transportnog osiguranja prema grani prometa, ona danas gubi na značenju zahvaljujući razvoju integralnog transporta pa se najčešće govori o pomorskom i ne pomorskom osiguranju robe iako je primjena pravila pomorskog osiguranja proširena na sve ostale grane transporta, a pomorsko osiguranje smatra se temeljem svih ostalih osiguranja. Kako je prijevoz robe glavna karika u odvijanju trgovine, vrlo je bitno precizno odrediti kada će rizik na prijevoznom putu snositi kupac, a kada prodavatelj pa je upravo zbog toga u odvijanju suvremene trgovine neizbježna uporaba termina iz zbirke INCOTERMS 2010.

Cilj svakog špeditera je dopremanje robe do krajnje destinacije u ispravnom stanju i u određenom vremenskom roku. Kako bi se nalogodavatelji oslobodili od brige hoće li im roba stići bez oštećenja, često od špeditera zahtijevaju uslugu osiguranja robe, pri čemu moraju detaljno navesti okolnosti koje su značajne za ocjenu težine rizika. Kada špediter dobije od nalogodavatelja zahtjev za osiguranjem robe on je dužan ispuniti prijavu osiguranja i naposljetku sklopiti ugovor o osiguranju robe pri čemu nastupa ili kao komisionar, ili agent, ili pak samostalni gospodarstvenik, ovisno o tome u čije ime i za račun koga nastupa. Ugovor o osiguranju se sklapa prije početka putovanja, a za svako sklopljeno osiguranje izdaje se posebna polica osiguranja. Za špeditere koji su ujedno i prijevoznici, vrlo je bitno razlikovati osiguranje robe i osiguranje odgovornosti prijevoznika za stvari primljene na prijevoz. Potreba za osiguranjem odgovornosti prijevoznika postoji neovisno o tome što se roba redovito osigurava jer se prijevoznik ne oslobađa dužnosti popravka štete bez obzira što je oštećeni ostvario naknadu štete iz osiguranja robe u prijevozu.

U prikazanom primjeru transportnog osiguranja robe, došlo je do realizacije nastanka štetnog događaja pri čemu je dužnost špeditera bila da štetu odmah prijavi osiguratelju te da poduzme mjere za sprječavanje daljnjeg oštećivanja osiguranog predmeta. Kada se za to pobrinuo, sastavio je zapisnik i podnio odštetni zahtjev kako bi od osiguratelja, Allianz Zagreb d.d., dobio isplatu odštete. Zbog ugovorene police osiguranja, cjelokupan materijalni

gubitak nadoknadio je osiguratelj novčanim iznosom kojim je procijenjena oštećena roba, pri čemu nalogodavatelj nije pretrpio nikakav novčani gubitak.

POPIS LITERATURE

KNJIGE:

1. Pavić D. *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja*, Split: Književni krug, 2012.
2. Vasilj A, Činčurak Erceg B. *Prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera, Osijek, 2016.
3. Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Zelenika R. *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005.

INTERNET IZVORI:

1. Poslovni dnevnik. Preuzeto sa:<http://www.poslovni.hr/leksikon/funkcije-osiguranja-407> [Pristupljeno: lipanj 2019.]
2. Zakon o obveznim odnosima NN br.35/05 i 41/08. Preuzeto sa: http://www.propisi.hr/files/File/Ivana%20VI/ZOO%20-%20procisceni%20tekst%20_2_.pdf [Pristupljeno: svibanj 2019.]
3. Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga HANFA. Preuzeto sa: <https://www.hanfa.hr/getfile.ashx/?fileId=39205> [Pristupljeno: srpanj 2019.]

POPIS SLIKA



Slika 1. Podjela troškova i rizika između prodavatelja i kupca prema INCOTERMS 2010 ... 22

POPIS TABLICA

Tablica 1. Parametri police za osiguranje robe u prijevozu	35
--	----

PRILOZI

Prilog 1. Pomorska kargo polica

 BAOVIET INSURANCE Head Office: 20 Hai Ba Trung St, Hanoi, Vietnam Tel: (84-4) 933 4163 Fax: (84-4) 933 4164 ISO 9001:2000			ORIGINAL
Tel: 048264922, 8246971 Fax: 048257339 CARGO INSURANCE POLICY No. VP.D18.HX.08.HD257			
THIS POLICY OF INSURANCE witnesses that in consideration of a premium, as agreed, being paid to BAOVIET Insurance by the Assured for own account or the Assignee or others, the Insurer makes insurance on the following goods, subject to the General Conditions of Marine Cargo Insurance as printed overleaf and the condition and/or clauses as specified hereinafter or annexed hereto or written hereon:			
NAME OF ASSURED IMPORTADORA VALENCIA S.L. VALENCIA SPAIN			
Name and/or No. of Vessel/Flight : NAN FENG CHAN 4620E	Documentary Credit (L/C) No. 0615314679800 REF NUMBER EXP 3/21		
B/L No. 8PHVLC410848	Contract No. 01/PNHE/2008		
From : HAIPHONG PORT IN VIETNAM	To: VALENCIA PORT, SPAIN		
Sailing on or about:	15/03/2008		
Subject Matter Insured: 424 BUNDLES = 83,718 PCS BAMBOO BASKETS NW: 5,512 KGS. GW: 6,360 KGS IN 01X40' GP CONTAINER			
Sum Insured: 110% CIF: USD 23 195.30	Premium	VAT	
Premium Rate:	Total Amount:		
Conditions or special coverage COVERING INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) (1.1.82) PLUS SRCC, WITHOUT FRANCHISE. CLAIMS MUST BE PAYABLE IN TO THE ORDER OF APPLICANT, STATING AGENT'S COMPANY REPRESENTATIVE IN SPAIN			
In the event of loss or damage apply for survey to MACDREWS S.A. DOCTOR JUAN JOSE DOMINE No1-4 46011 VALENCIA SPAIN TEL: (34)-96 3241400; FAX: (34)- 96 3241401 Claim payable in VALENCIA SPAIN By BAOVIET INSURANCE COPORATION			
Issued in Ha Noi on 15/03/2008 BAOVIET INSURANCE CORPORATION HEAD OFFICE			
 Phạm Anh Tuấn			
In case of loss or damage please refer to the "IMPORTANT" notice printed on the back hereof and act accordingly			

Prilog 2. Polica osiguranja

Allianz Zagreb d.d.



POLICA OSIGURANJA U POMORSTVU, ZRAKOPLOVSTVU I TRANSPORTU BROJ 1550-██████████

POLICA ZA OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

Obnova police broj 1550-██████████

UGOVARATELJ: ██████████

OSIGURANIK: ██████████

ADRESA ZA DOSTAVU POŠTE: ██████████



Adresa za dostavu pošte će se primjenjivati za daljnju pisanu komunikaciju vezanu uz sve ugovorene proizvode.

Osiguranje je ugovoreno kao KRATKOROČNO te počinje 01.01.2018 i traje do 01.01.2019.

Osiguranje je zaključeno na temelju sljedećih uvjeta i klauzula koji su sastavni dio ovog ugovora: Klauzula o plaćanju premije (KLPAT088). Uvjeti za osiguranje robe u prijevozu - "svi rizici" (250-0317).

Redni broj	Predmet osiguranja	Osnovica za obračun	Premijska stopa	Premija osig. HRK
1	GENERALNA POLICA: ŠIRINA POKRIČA - SVI RIZICI, TERITORIJALNO POKRIČE - HRVATSKA, SVOTA OSIGURANJA/POŠILJKA: 10.000,00 HRK, SVOTA OSIGURANJA: 1.500.000,00 KN, GODIŠNJI LIMIT POKRIČA: 1.500.000,00 HRK, INTEGRALNA FRANŠIZA - 800,00 KN, PRIJENOS UNUTAR 500M - DA, VRSTA ROBE U PRIJEVOZU - OSTALO - RAZNA ROBA			
1.1	OSIGURANJE ROBE - CESTOVNI PRIJEVOZ - GEN.			1.300.000,00
Doplaci/Popusti:				
Godišnja premija osiguranja ukupno:				1.300.000,00

Premija za vrijeme od 01.01.2018. do 01.01.2019., u iznosu 1.300.000,00 HRK plaća se 12 rata, u ratama i to odmah 108.337,00 HRK, a ostatak u 11 jedanke(ih) rate(a) u iznosu od 108.333,00 HRK koje dopijevaju na naplatu 20.02.18, 20.03.18, 20.04.18, 20.05.18, 20.06.18, 20.07.18, 20.08.18, 20.09.18, 20.10.18, 20.11.18, 20.12.18.

Temeljem članka 40. stavka 1. točke a) Zakona o porezu na dodanu vrijednost, PDV se ne obračunava. U slučaju spora mjesno je nadležan sud u Zagrebu.

Posebne napomene: ŠTETE ĆE SE LIKVIDIRATI BEZ ODBITKA PROCIJENJENOG OSTATKA VRIJEDNOSTI. PO OPĆEM PROTOKOLU ROBA JE U VLASNIŠTVU ALLIANZA DO ISPLATE ODŠTETE.

NA KRAJU OSIGURATELJNOG RAZDOBLJA PROVODI SE KONAČNI OBRAČUN PREMIJE (PAT) POKRIČE SE ODNOSI NA KARGO + MANIPULACIJA U SKLADIŠTU (PREMA UVJETIMA: 101-0910 OPĆI UVJETI ZA OSIGURANJE IMOVINE, KLAUZULA ZA OSIGURANJE ZALIHA ROBE OD FIZIČKOG OŠTEĆENJA (KLZALR))

SVOTA OSIGURANJA: 10.000,00 KN PO KOLETU/PO ŠTETNOM DOGAĐAJU
SVOTA OSIGURANJA PO ŠTETNOM DOGAĐAJU: 1.500.000,00 KN
GODIŠNJI AGREGATNI LIMIT: 1.500.000,00 KN
SVOTA OSIGURANJA PO SKLADIŠTU: 1.500.000,00 KN (ZAJEDNIČKI LIMIT S KARGOM)
PREMIJA OSIGURANJA IZNOSI 14,14 KN PO KOLETU
OSNOVICA ZA OBRAČUN (PLAN PREVEZENIH KOLETA U 2017.): 92.000

U SLUČAJU DA JE VRIJEDNOST POŠILJKE VEĆA OD UGOVORENE PO POLICI PRIMJENJUJE SE PODOSIGURANJE, ODNOSNO ŠTETA SE ISPLAĆUJE SAMO U OMJERU PREMA STVARNOJ VRIJEDNOSTI POŠILJKE.

IZJAVA UGOVARATELJA OSIGURANJA:

Opis predmeta osiguranja odgovara činjeničnom stanju. Upoznat sam sa značenjem ponude pri sklapanju Ugovora o osiguranju. Primio sam navedene uvjete i klauzule prema kojima Osiguratelj ispunjava svoju obvezu predugovornog informiranja i obveze iz propisa o zaštiti osobnih podataka. Prihvaćam da osiguratelj ima pravo na ispravak računskih (i drugih) grešaka zastupnika. Sve informacije o korištenju mojih osobnih podataka dostupne su na www.allianz.hr.

Sklapanjem ovog Ugovora, potvrđujem da sam suglasan da se na ugovor o osiguranju primjenjuje hrvatsko pravo.

PODRUŽNICA ZAGREB ██████████

Ugovaratelj osiguranja ██████████



Datum izdavanja police: 10.01.2018

Prilog 3. Zapisnik

ZAPISNIK

Dana 07.11.2018. prilikom istovara u skladištu došlo je do oštećenja robe [REDACTED]:

- **KAMIN PLAMEN MAESTRAL N KREM, 1 KOM**

Roba nije za daljnji transport te ostaje na skladištu.

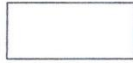
Skladištar:

[REDACTED]

Kukuzovac, 07.11.2018.

Prilog 4. Odštetni zahtjev

Allianz Zagreb d.d.



PRIJAVA ŠTETE NA ROBI U PRIJEVOZU	
Špediter i broj pozicije/zaključka: [REDACTED]	
Na zahtjev: [REDACTED]	Referent: [REDACTED]
Vrsta pošiljke: KAMIN	Težina (kg): 80
Prijevozno sredstvo:	Ime ili reg. oznaka [REDACTED]
Broj kontejnera:	
Datum dolaska: 07.11.2018.	Prekrcaj/pretovar: 07.11.2018.
Datum iskrcaja/istovara pošiljke: 07.11.2018.	
Datum smještaja u primateljevo skladište:	
Uvoznik: [REDACTED], VARAŽDIN	
Primatelj: [REDACTED], HVAR	
Račun br.: 1042-[REDACTED]	
Vrijednost pošiljke prema računu: 1.864,40 KN + PDV	
Teretnica/tovarni list br.:	Izvornik ili kopija:
Primjedba na teretnici/tovarnom listu:	
Pregled zatražen:	Pregled obavljen:
KOD PREDAJE	KOD PREDAJE
Mjesto obavljanja pregleda:	
Protestno pismo (protest) upućen (kome, kada i kojega sadržaja):	
Zapisnik o šteti	
Rezultat protesta:	
Zapisnik i oštećena roba dostavljena na skladište Lagermax AED Croatia.	
Osiguratelj, broj police i datum njezina ispostavljanja:	
Allianz, 1550-[REDACTED]	
Izvoran naziv pošiljke:	
<ul style="list-style-type: none"> KAMIN PLAMEN MAESTRAL N KREM, 1 KOM 	
Markacija (oznake) na robi:	
Posebne napomene: Nije moguće utvrditi da li je šteta nastala krivnjom prijevoznika	

Allianz Zagreb d.d.
PRIMLJENO
07-01-2019
UR. BROJ

T0708-01

Potpis podnosioca prijave

[REDACTED]

Prilog 5. Račun robe

[REDACTED] d.o.o. Varaždin
 IBAN: HR [REDACTED] HR [REDACTED]
 HR [REDACTED] HR [REDACTED]
 HR [REDACTED]
 TEL: [REDACTED] FAX: [REDACTED]
 email: [REDACTED] web: [REDACTED]

Datum: 04.12.2018 u 15:24:26 sati
 Datum isporuke: 04.12.2018
 Dospijeće: 04.12.2018
 Mjesto izdavanja: Varaždin

OIB: [REDACTED]
 Telefon: [REDACTED]
 Fax: [REDACTED]
 E-mail: [REDACTED]

ALLIANZ

Ulazni br.: 932	12. 12. 2018	M. troška: 251
Kont.: Rehek		Odobrio:

[REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED]
 HRVATSKA

Račun-Otpremnica (551) broj: 1042 [REDACTED]

Plaćanje: FAK Virmansko plaćanje Fiskalni način plaćanja: Transakcijski račun
 Skladište: 01 VELEPRODAJA Ref broj: Vezni broj:
 Šif. partnera: 800138 Org. jedinica: 1 FRIGO

Rbr	Šifra i naziv artikla	JMJ	Količina	Cijena	Rabat %	Cijena s PDV rabatom oznaka	Iznos
1	290865 KAMIN PLAMEN MAESTRAL N KREM	KOM	1,000	2.360,000	21,00	1.864,400	2.360,00
						Iznos:	2.360,00
			Rabat: 495,60			Ukupno s rabatom:	1.864,40
						Osnovica PDV:	1.864,40
						Iznos PDV:	466,10
Ukupno za platiti (Kn):							2.330,50

Oznaka	PDV%	Osnovica:	PDV:
25	25,00%	1864,40	466,10

Slovima: dvijetisućetrstotrideset kn i pedeset lp

Poziv na broj: 01 1042 [REDACTED]



Potpisom ovog dokumenta stranka potvrđuje da je uz robu primila za svaki uređaj upute za uporabu na hrvatskom jeziku, jamstveni list, obavijest o proizvodu (deklaracija), certifikacijski znak (C znak), izjave o sukladnosti (sukladne zahtjevima pravilnika i zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocijeni sukladnosti). Stranka svojim potpisom prilikom preuzimanja robe potvrđuje da je robu pregledala i preuzela u ispravnom stanju (odnosi se na vanjska oštećenja). Molimo Vas da gore navedeni iznos uplatite na gore navedene brojeve žiro-računa. Nakon isteka roka plaćanja zaračunavamo zakonski zateznu kamatu. Robu je moguće podići po evidentiranju uplate na gore navedenim žiro-računima.

Izradio: [REDACTED] Preuzeo: [REDACTED] Direktor: [REDACTED]



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.

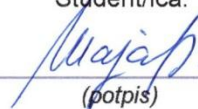
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

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

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

U Zagrebu, 26.6.2019 _____

Student/ica:



(potpis)