

Utjecaj transportnog osiguranja na razvoj aktivnosti prijevozne logistike

Pralas, Marko

Master's thesis / Diplomski rad

2021

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:507366>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-08**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

**UTJECAJ TRANSPORTNOG OSIGURANJA NA
AKTIVNOSTI PRIJEVOZNE LOGISTIKE**

**THE IMPACT OF TRANSPORT INSURANCE ON THE
DEVELOPMENT ACTIVITIES OF TRANSPORT LOGISTICS**

DIPLOMSKI RAD

Mentor: prof. dr. sc. Mario Šafran

Student: Marko Pralas

JMBAG: 0135238923

Zagreb, rujan 2021.

Zagreb, 30. kolovoza 2021.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Prijevozna logistika I**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 6564

Pristupnik: **Marko Pralas (0135238923)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Utjecaj transportnog osiguranja na razvoj aktivnosti prijevozne logistike**

Opis zadatka:

Zadovoljstvo korisnika prijevozne usluge vezano je i za premiju transportnog osiguranja te poštivanje hodograma obeštećenja u slučaju šteta na teretu i prijevoznom sredstvu.

U radu je potrebno sustavno analizirati postupke transportnog osiguranja, koje predstavlja potrebu i obavezu tijekom realizacije aktivnosti prijevozne logistike.

Prikazom studije slučaja dodatno treba pokazati mogućnosti razvoja postupaka osiguranja kod prijevoza tereta u svrhu unaprjeđenja pružanja prijevozne usluge.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

prof. dr. sc. Mario Šafran

SAŽETAK

Transportno osiguranje je grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju imovinski interesi izloženi prijevoznim i drugim transportnim rizicima. Ono je bitan faktor u svim poslovnim djelatnostima, a posebice u logističkim procesima prijevoza i osiguranja robe jer efikasno razrađena prijevozna logistika kvalificira tvrtke na konkurentno tržište te pruža učinkovitu logističku uslugu. Prilikom svake razmjene tereta važno je ugovoriti određeno osiguranje kako bi roba bila isporučena kupcu onakva kakvu je prijevoznik preuzeo od prodavatelja. Ukoliko dođe do štete, ugovaratelj osiguranja podnosi odštetni zahtjev, a osiguravajuće društvo pokreće proces likvidacije štete.

Ključne riječi: transportno osiguranje, prijevozna logistika, logistički procesi, odštetni zahtjev, likvidacija štete

SUMMARY

Transport insurance is a branch of insurance in which interests of goods exposed to transport risks are insured. It is an important factor in all business activities, especially in the logistics processes of transport and insurance of goods, because efficiently developed transport logistics qualifies companies to a competitive market and provides an efficient logistics service. During each exchange of cargo, it's important to arrange certain insurance so that products are delivered to the buyer as the carrier has taken over from the seller. If damage occurs, the policyholder submits a claim for damages, and the insurance company initiates the process of liquidation of the damage.

Key words: transport insurance, transport logistics, logistics service, liquidation of the damage

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POJAM I ZNAČAJKE TRANSPORTNOG OSIGURANJA.....	3
2.1. Osnovni elementi u osiguranju	4
2.1.1 Sudionici u osiguranju	6
2.1.2 Ugovor o osiguranju	8
2.2 Vrste transportnog osiguranja.....	8
2.2.1 Kargo osiguranje.....	9
2.2.3 Osiguranje od odgovornosti.....	13
3. PLANIRANJE PROCESA PRIJEVOZNE LOGISTIKE	15
3.1 Prijevozna logistika	16
3.2 Nositelji logističkih procesa	17
3.2.1 Faze kvalitetnih procesa	20
3.3 Pristupi i mogućnosti planiranja prijevoznih procesa.....	21
3.3.1 Outsourcing u organizaciji prijevoza.....	23
3.3.2 Odabir načina prijevoza.....	24
3.3.3 Prijevozno sredstvo.....	26
3.3.4 Organizacija kontinuiranih ruta prijevoza	27
4. PRIKAZ POSTUPKA OSIGURANJA TERETA TIJEKOM PRIJEVOZA.....	28
4.1. Incoterms pravila	28
4.2. Osiguranje robe u izvozu	31
4.3. Osiguranje robe u uvozu.....	32
4.4 Ekonomsko-pravna potreba za osiguranjem tereta tijekom prijevoza.....	32
5. ANALIZA AKTIVNOSTI NAMIRENJA ŠTETE NASTALE NA TERETU TIJEKOM TRANSPORTA.....	34
5.1 Potpuni gubitak.....	34
5.2 Djelomični gubitak	35
5.3 Postupak likvidacije štete	35
5.3.1 Prijava štetnog događaja.....	36
5.3.2 Postupak rješavanja štete	36
5.3.3 Isplata naknade za štetu	37
5.4. Postupak likvidacije štete – STUDIJA SLUČAJA.....	39
5.4.1 Prijava i zahtjev za naknadu štete.....	39
5.4.2 Polica osiguranja.....	42

5.4.3 Revizija likvidacija šteta tvrtke Prometnica u Adriatic osiguranju	44
6. ZAKLJUČAK	46
LITERATURA	47
POPIS SLIKA	50
POPIS TABLICA.....	51

1. UVOD

Još od davnina je postojala potreba za institutom osiguranja koji je danas neizostavan dio svakog poslovnog procesa. U globalizacijskom okruženju i jakoj svjetskoj trgovini te raznim vrstama prijevoza potrebno je osigurati moguće opasnosti i rizike koji ugrožavaju odvijanje trgovine. Osiguranje pruža mogućnost kontrole iznenadnih troškova izazvanih nesretnim slučajem i svođenje takvih troškova na minimalnu razinu. Kao takvo, transportno osiguranje bitno utječe na aktivnosti i procese prijevozne logistike stvarajući konkurentne usluge na tržištu. Prijevozna logistika nastoji optimizirati tijekom koordinacije kretanja robe od proizvodnje do prodaje.

Cilj ovog rada je analizirati institut transportnog osiguranja i njegove vrste te utvrditi sami značaj prijevozne logistike u poslovanju. Također, razradit će se segmenti logističkog procesa kao što su planiranje, implementacija i kontrola prijevoznih usluga kako bi se postigli organizacijski zadaci i ciljevi.

Tema diplomskog rada je utjecaj transportnog osiguranja na aktivnosti prijevozne logistike. Pri izradi rada korišteni su primarni izvori podataka dobiveni istraživanjem te sekundarni poput raspoložive literature i interneta. Najčešće korištene metode za izradu ovog diplomskog rada bile su metode analize i deskripcije. Ovaj rad sastoji se od šest međusobno povezanih cjelina:

1. Uvod,
2. Pojam i značajke transportnog osiguranja,
3. Planiranje procesa prijevozne logistike,
4. Prikaz postupka osiguranja tereta tijekom prijevoza,
5. Analiza aktivnosti namirenja štete nastale na teretu tijekom transporta i
6. Zaključak.

U drugom su poglavlju opisane karakteristike i značajke transportnog osiguranja te dane osnove o njegovim vrstama, kao i sudionicima u poslovima osiguranja.

Treće poglavlje obuhvaća čimbenike koji čine sastavni dio logističkih procesa. Prikazane su značajke prijevozne logistike, njeni ciljevi te pristupi i mogućnosti planiranja prijevoznih procesa.

U četvrtom poglavlju prikazan je proces postupka osiguranja tereta tijekom prijevoza. Opisane su formulirane klauzule koje se koriste u međunarodnoj razmjeni robe.

U petom poglavlju prikazana je analiza aktivnosti namirenja štete nastalih na teretu, odnosno postupak likvidacije šteta. Na primjeru jedne police osiguranja domaćeg osiguravajućeg društva predstavljen je iznos isplate šteta kroz petogodišnje razdoblje domaće tvrtke.

2. POJAM I ZNAČAJKE TRANSPORTNOG OSIGURANJA

Potreba za osiguranjem javila se već tri tisuće godina prije Krista kada su postojali primitivni oblici raspodjele rizika među trgovcima prije pomorskih pothvata.¹ Iako su takve djelatnosti donosile najviše prihoda onima koji su se time bavili, pomorski prijevoz nosio je sa sobom nepoznate rizike i moguće opasnosti koje su ugrožavale sigurnost ljudi i imovine na moru.

Usporedno s razvojem trgovinskih odnosa razvijao se i institut osiguranja koji je danas neizostavan dio svakodnevnog života. Pod pojmom osiguranje podrazumijevamo gospodarsku djelatnost u kojoj se zainteresiranima pruža ekonomska zaštita od različitih opasnosti koje ugrožavaju njihovu imovinu ili tjelesni integritet. Osiguranje smatramo jednim od najznačajnijih instituta gospodarske djelatnosti svake zemlje.

Transportno osiguranje je pak grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju imovinski interesi izloženi prijevoznim i drugim transportnim rizicima, a obuhvaća:

- osiguranje plovnih objekata i letjelica,
- osiguranje robe i drugih stvari u prijevozu morem, unutarnjim vodama, kopnom i zrakom, samo jednom vrstom prometa ili u kombinaciji više njih te
- osiguranje odgovornosti brodarka, prijevoznika i brodograditelja.²

Svaka grana prijevoza ima svoje specifične materijalne osnove i povijesni razvoj zbog čega transportno osiguranje dijelimo s obzirom na predmet osiguranja, na granu prometa i oblik organizacije.³

Prema grani prometa transportno se osiguranje dijeli na:

- Pomorsko,
- Unutarnje plovidbe,
- Željezničko,
- Cestovno i
- Zračno.

¹ Fortius Inter Parties portal. Preuzeto sa: <http://www.fortiusinterpartes.hr/hr/vise-o-osiguranju/osnovni-podaci-o-osiguranju/povijesni-razvoj-osiguranja/> (Pristupljeno: lipanj 2021.)

² Pavić D., Pomorsko imovinsko pravo. Split: Književni krug Split; 2006.

³ Pavić D., Pravo pomorskog osiguranja s osnovama kopnenog transportnog osiguranja. Zagreb: Narodne novine; 1997.

S obzirom na predmet osiguranja, transportno osiguranje se dijeli:

- Osiguranje robe (kargo)
- Osiguranje prijevoznih sredstava (kasko)
- Osiguranje odgovornosti prijevoznika

2.1. Osnovni elementi u osiguranju

Prema Zakonu o obveznim odnosima osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom koji mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika.⁴ Takav događaj za posljedicu ima štetu na osiguranom predmetu. Iz toga zaključujemo sljedeće uvjete:

- Nastup štetnog događaja mora biti neizvjestan, što znači da šteta može nastati u nekom vremenskom razbolju, ali i ne mora,
- Štetni događaj će sigurno nastupiti u budućem vremenskom razdoblju, ali se ne zna trenutak i posljedice koje će izazvati.

Načelo kojim se vodi institut osiguranja je princip uzajamnosti i solidarnosti u kojem veliki broj osiguranika, plaćajući premiju osiguranja, omogućuje osiguravatelju da unaprijed akumulira novčana sredstva za isplate budućih šteta.⁵

Da bi se razumijela složenost osiguravateljske djelatnosti treba definirati osnovne elemente osiguranja:

Predmet osiguranja (osigurana stvar, objekt osiguranja) može biti svaki materijalni predmet, imovinski interes, osoba, životinja ili nešto drugo što može biti povrijeđeno, ali mora biti definiran na način da nema dvojbe o njegovim karakteristikama i identifikaciji pri ugovaranju osiguranja i kada nastane osigurani slučaj. Nazivamo ga još i osigurani interes jer osoba ima opravdani interes da ne nastupi osigurani slučaj koji eventualno prijeti toj vrijednosti.

Osigurani rizik je rizik naveden u ugovoru o osiguranju, čijim ostvarenjem nastaje osigurani slučaj odnosno šteta na osiguranom imovini ili životu ugovaratelja osiguranja ili osiguranika.

⁴ Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, čl. 922. st. 1.,2.

⁵ Bendeković J., Aržek Z. Transport i osiguranje. Zagreb: Ekonomski fakultet; 2008.

Takav rizik mora biti budući, neizvjestan i nezavisan od isključive volje ugovaratelja osiguranja ili osiguranika.

Osigurani slučaj je događaj prouzročen osiguranim rizikom koji je detaljno definiran i nabrojan u uvjetima osiguranja za svaku granu osiguranja. Ako je u trenutku zaključenja ugovora već nastao, bio u nastupanju, bilo izvjesno da će nastupiti ili je već prestala mogućnost da nastane, ugovor o osiguranju je ništav. Ukoliko je osiguranjem obuhvaćeno vrijeme prije zaključivanja ugovora, ugovor će biti ništav samo ako je zainteresirana strana u trenutku njegova zaključenja znala da se slučaj dogodio ili da je prestala mogućnost da se on dogodi.

Osigurana vrijednost je vrijednost osiguranog predmeta i osiguranog interesa. U osiguranju imovine kao osigurana vrijednost može biti ugovorena nova vrijednost, sadašnja vrijednost ili tržišna vrijednost.

Osigurnina je novčani iznos koji se osiguratelj obvezuje isplatiti osiguraniku odnosno korisniku ili korisnicima osiguranja temeljem zaključenog ugovora o osiguranju.

Trajanje osiguranja (vrijeme pokrića) je vremensko razdoblje unutar kojeg mogu nastati osigurane štete te njegov opseg utječe na premije osiguranja koje se ugovoratelj obvezuje isplaćivati. Što je razdoblje osiguranja duže, a time je i rizik veći, veća je vjerojatnost da će se ostvariti osigurani slučaj.⁶

Franšiza je iznos ili postotak predviđen ugovorom do kojeg iznosa šteta nije nadoknativa iz osiguranja, premda je inače pokrivena osiguranjem. Može se reći da je ona svako ograničenje osiguravateljeve obveze naknade štete odnosno isplate osiguranog iznosa.⁷ Ona može biti kvalitativna ili kvantitativna. Kod kvalitativne franšize osiguravateljeva je obveza ugovorom ograničena na način da su iz pokrića isključene neke vrste šteta, dok se kod kvantitativnih određuje iznos ili postotak od iznosa štete do kojeg ona nije nadoknativa iz osiguranja već ju snosi osiguranik. Kvantitativna franšiza može biti:

- > *Integralna.* Kod ugovorene integralne franšize osiguranik snosi štetu u cijelosti ako visina nastale štete nije premašila ugovoreni iznos. Međutim, ako visina nastale štete premaši ugovoreni iznos nastale franšize, osiguratelj u cijelosti nadoknađuje štetu.⁸

⁶ Andrijić I., Klasić K. Tehnika osiguranja i reosiguranja. Zagreb: Ekonomski fakultet; 2003.

⁷ Pavić D., Pomorsko imovinsko pravo. Split: Književni krug Split; 2006.

⁸ Ibid

- > *Odbitna*. Osiguranik snosi svaku štetu do ugovorenog iznosa te franšize. Osiguravatelj je pak obavezan nadoknaditi samo iznos pretrpljene štete koji premašuje ugovorenu odbitnu franšizu.⁹
- > *Agregatna*. Ovdje je slučaj da se odbitna franšiza primjenjuje sve dok visina ukupnih odbitaka franšiza ne dosegne ugovoreni ukupni iznos franšize za tu godinu. Posljedično osiguravatelj za svaku sljedeću štetu isplaćuje puni iznos odštete kao da franšiza nije bila ni ugovorena.

Osnovna je svrha franšiza da motivira osiguranika na poduzimanje preventivnih mjera, odnosno poveća brigu za predmet osiguranja te da iz osiguranja isključe male štete (bagatelne štete) ili štete koje su posljedica normalnog gubitka.

Premija osiguranja je novčani iznos koji ugovaratelj osiguranja plaća osiguravatelju na temelju sklopljenog ugovora o osiguranju. Iznos premije osiguranja je niži ukoliko se ugovori franšiza u odnosu na istovrsno osiguranje bez ugovorene franšize.

Polica osiguranja je pisana isprava o sklopljenom ugovoru o osiguranju u kojoj su navedene ugovorne strane, osigurana osoba, predmet osiguranja, rizik obuhvaćen osiguranjem, trajanje osiguranja, iznos osiguranja, premija, datum izdavanja police i potpisi odgovornih strana.¹⁰

2.1.1 Sudionici u osiguranju

Osnovni sudionici u osiguranju su osiguravatelj, ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik osiguranja i reosiguratelj.¹¹

- **Ugovaratelj osiguranja** je pravna ili fizička osoba koja s osigurateljem sklapa ugovor o osiguranju i koja plaća premiju osiguranja, ali ne mora imati i pravo na naknadu od osiguratelja. S tim u vezi za jedan ugovor može postojati više ugovaratelja dok u najvećem broju slučajeva ugovaratelj i osiguranik su iste police.
- **Osiguratelj** je pravna osoba koja na tržištu osiguranja pruža uslugu osiguranja odnosno obavlja poslove osiguranja i za to posjeduje valjanu dozvolu. Poslove u

⁹ Ibid

¹⁰ Hrvatski ured za osiguranje (2014) Čemu zapravo služi osiguranje? Zagreb: Hrvatski ured za osiguranje. Preuzeto sa: https://issuu.com/huos/docs/cemuzapravsluziosiguranjepdf_2016_f38b627169aae5?e=1710601/34131557, (Pristupljeno: srpanj 2021.)

¹¹ Grawe osiguranje. Preuzeto sa: <https://www.grawe.hr/pitanja-i-pojmovi/> (Pristupljeno: srpanj 2021.)

Republici Hrvatskoj mogu obavljati društva za osiguranje sa sjedištem u Republici Hrvatskoj i podružnice stranih društava za osiguranje pod uvjetom da imaju dozvolu Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga.

- **Osiguranik** je osigurana osoba.
- **Korisnik osiguranja** je pravna ili fizička osoba koja ima pravo na naknadu štete temeljem ugovora o osiguranju ukoliko nastupi osigurani slučaj. Po jednom ugovoru o osiguranju odnosno polici osiguranja može postojati i više korisnika. Ako je ugovorom o osiguranju određeno više korisnika u slučaju nastupa osiguranog slučaja naknada (osigurnina) se dijeli među korisnicima.
- **Reosiguratelj** je pravna osoba koja obavlja poslove reosiguranja kojima se višak rizika iznad samoprdržaja društva za osiguranje prenosi na društvo za reosiguranje. Reosiguratelj može dio rizika preuzetih od osiguratelja dalje prenijeti na drugog reosiguratelja (retrocesija). Reosiguranje se uspostavlja zaključivanjem ugovora kojim se reosiguratelj obvezuje obeštetiti reosiguranika za dio njegove ugovorne odgovornosti prema osiguranicima s osnove ugovora o osiguranju.

U slici 1. vidljiv je ilustrativan prikaz međusobnog odnosa svih sudionika u osiguranju.



Slika 1. Sudionici u poslovima osiguranja¹²

¹² Preuzeto sa: www.hanfa.hr (Pristupljeno: srpanj 2021.)

2.1.2 Ugovor o osiguranju

Zakon o obveznim odnosima definira ugovor o osiguranju kao ugovor u kojem se osiguratelj obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.¹³ U praksi stranke ugovaraju da su tzv. *uvjeti osiguranja* (opći i posebni) sastavni dio ugovora.

Ugovor možemo još nazvati i ugovor o uzajamnom povjerenju, odnosno ugovor dobre vjere koji je dvostrano obvezujuć i aleatoran jer korist za jednog ili oba ugovaratelja ovisi o nekom budućem neizvjesnom događaju.

Osnovna podjela načina sklapanja ugovora je:

- > *Direktno ugovaranje* osiguranja s društvom za osiguranje, odnosno zastupnikom u osiguranju koje podrazumijeva istodobnu fizičku prisutnost obiju ugovornih strana i
- > *Indirektno sklapanje* ugovora na daljinu.¹⁴

2.2 Vrste transportnog osiguranja

Transportno osiguranje spada u skupinu neživotnih osiguranja koje pokriva rizike povezane s transportom te uključuje osiguranje brodova i zrakoplova, osiguranje robe u prijevozu morem, unutrašnjim vodama, kopnom, zrakom i poštom, kao i odgovornost brodara i prijevoznika.¹⁵

U današnje vrijeme vrijednost prijevoznih sredstava i robe, odnosno tereta koji se njima prevoze mogu premašiti milijunske iznose, stoga je bitno da je takva imovina zaštićena te da se trgovcima osigura poslovna aktivnost i eventualni gubici u transportu. Nadalje, jedno putovanje tereta može proći i nekoliko vrsta prijevoza, kao i nekoliko vrsta subjekata odgovornih za njihov transport. Tako velik broj posrednika u distribucijskom lancu zahtijeva osiguranje.

¹³ Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, čl. 921.

¹⁴ Hanfa media. Preuzeto sa: <https://www.hanfa.hr/media/5447/raskid-ugovora-o-osiguranju-2021.pdf> (Pristupljeno: srpanj 2021.)

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

Temeljna podjela transportnog osiguranja je na kargo, kasko i osiguranje od odgovornosti, a u skladu s tim se dalje raščlanjuju prema grani prometa koju osigurava, što je prikazano u Tablici 1.

Tablica 1. Vrste transportnog osiguranja

VRSTE TRANSPORTNOG OSIGURANJA	KARGO OSIGURANJE	KASKO OSIGURANJE	OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pomorsko ○ Riječno ○ Zrakoplovno ○ Poštansko ○ Kopнено 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Osiguranje brodova i plovila ○ Osiguranje zračnih letjelica 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Osiguranje od odgovornosti za upotrebu plovila ○ Osiguranje od odgovornosti za upotrebu zračnih letjelica

2.2.1 Kargo osiguranje

Kargo osiguranje odnosi se na osiguranje robe prilikom transporta u domaćem ili međunarodnom prijevozu, a uključuje pomorsko, riječno, zrakoplovno, poštansko i kopнено osiguranje. Osiguranje robe osigurava pokriće od brojnih opasnosti kojima su proizvodi izloženi u skladištu, tijekom prijevoza te javnih prezentacija. U osiguranju robe kao osiguranog predmeta podrazumijeva se roba u smislu objekta prijevoza, odnosno teret. Izraz *cargo* označava trgovačku robu koja se prevozi jednom od grana transporta, ali svaku tjelesnu stvar koja se prenosi ili prevozi.¹⁶

¹⁶Lovrić I. Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2018.

S obzirom na to prevozi li se roba u međunarodnom ili domaćem prijevozu, kargo osiguranje se dijeli i na:

- međunarodno kargo osiguranje (roba u pogledu osiguranog predmeta prelazi nekoliko nacionalnih granica) i
- domaće kargo osiguranje (osiguranje robe u tranzitu unutar državne granice).

Ono pokriva fizička oštećenja, uništenje ili krađu robe tijekom prijevoza s jednim ili više transportnih sredstava na osiguranoj relaciji kako bi transfer bio što efikasniji. Smatra se da je roba u prijevozu od trenutka kada zbog utovara na transportno sredstvo prijeđe prag skladištenja pošiljatelja do trenutka kada pređe prag skladišta primatelja u odredišnom kraju. Najčešći rizici su: fizički gubitak ili oštećenje robe do kojih je došlo tijekom prijevoza zbog prometne nesreće prijevoznog sredstva, elementarne nepogode, požar ili eksplozija, neisporuke cijelih koleta, krađe, manipulativna oštećenja, pokisnuća i sl.¹⁷

Opseg pokrića ugovara se ovisno o vrsti robe i prijevoznog sredstva:

- kopneni, željeznički i zračni prijevoz,
- pomorski prijevoz,
- multimodalni prijevoz (prijevoz robe se odvija s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno u takvome prijevoznom procesu sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa).¹⁸

Dobra je praksa u trgovini robe između prodavatelja i kupca sklopiti tri ugovora kojim uređuju međusobni odnos; ugovor o kupoprodaji, ugovor o transportu te ugovor o osiguranju robe u transportu. Kargo osiguranje bitno je obilježeno njegovom međunarodnom naravi, budući da pokriće osiguranjem obično uključuje međunarodno transportiranje robe. Ugovor o osiguranju robe u međunarodnom transportu prema tome ima sva obilježja međunarodnog ugovora.¹⁹

Već je istaknuto kako kargo osiguranje pokriva rizik pošiljke tijekom cijelog njenog transporta, stoga je važno definirati trenutak prelaska rizika s prodavatelja na kupca. U

¹⁷ Adriatic osiguranje. Preuzeto sa: <https://www.adriatic-osiguranje.hr/osiguranja/transportno/osiguranje-robe-domaci-medunarodni-promet/> (Pristupljeno: lipanj 2021.)

¹⁸ Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica. Rijeka: Pomorski zbornik 49-50; 2015.

¹⁹ Lovrić I. Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2018.

domaćem prijevozu koristimo opće uvjete domaćih osiguratelja, dok se u međunarodnom prijevozu služimo institutskim klauzulama; Institute London/American Cargo Clauses.²⁰

Promatrajući kargo osiguranje s gospodarskog aspekta, on ima veliki autoritet u odvijanju i razvijanju međunarodne trgovine. Na svjetskom tržištu više nema mjesta za nesigurnu i nezaštićenu trgovinu imovinskih interesa, kao i u razmjeni dobara općenito. Paralelno s tim se mogla razvijati i globalizacija koja je zahvatila sve sfere društva, a posebice tržište usluga. Dinamičnim razvojem osiguranje je prilagođavalo svoje uvjete i oblike izmijenjenim tehničkim i ekonomskim okolnostima i potrebama robnog prometa i transporta.²¹

2.2.2 Kasko osiguranje

Kasko osiguranje je osiguranje u kojem se osiguratelj kroz ugovor o kasko osiguranju obvezuje naknaditi materijalne štete na osiguranom vozilu te drugim predmetima u vozilu i na vozilu ako te štete nastanu zbog ostvarenja osiguranog rizika. Istovremeno ugovaratelj osiguranja se obvezuje osiguratelju isplatiti premiju osiguranja.²²

Pravnu prirodu ugovora determiniraju opći uvjeti osiguratelja. Opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva. Opći uvjeti obvezuju govornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora.²³

Tržište usluga kasko osiguranja široko je rasprostranjeno sa različitom paletom tarifa i uvjeta prema svojim korisnicima oko kojih se međusobno razlikuju. Poželjno je da ugovorne strane, bez obzira na pravno znanje, deklariraju sve stavke ugovora i preciziraju svoje interese kako bi svi bili upoznati sa sadržajem.

Kasko osiguranje cestovnih vozila podrazumijeva sve vrste motornih vozila; priključnih, radnih i tračnih vozila te njihove sastavne dijelove.²⁴

²⁰American Institute of Marine Underwriters. Preuzeto sa: <https://www.aimu.org/formsmenu.html> (Pristupljeno: lipanj 2021.)

²¹Lovrić I. Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2018.

²²Suknaić F. Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj. Zagreb: Pravnik 44,1 (88); 2010., str. 73., 75.-77.

²³Ibid

²⁴Ibid

Dijelimo ga na dvije vrste:

- puni kasko i
- djelomični kasko.

Puni kasko obuhvaća najveći broj osiguranih rizika te pokriva štete uništenja; oštećenja i nestanka osiguranog predmeta. Za ugovaratelja osiguranja ovo je najbolje rješenje, ali će za to platiti i dosta veću premiju. Rizici koji su pokriveni punim kaskom osiguranjem su:

- > prometna nezgoda
- > krađa, teška krađa, razbojstvo, razbojnička krađa ili protupravno oduzimanje vozila na motorni pogon, osim motocikala, ako se drugačije ne ugovori
- > poplava, bujica ili visoka voda
- > potres, ukoliko je seizmografski registriran
- > oluja
- > tuča (grad)
- > oštećenja prouzročena iznenadnim mehaničkim, kemijskim ili toplinskim djelovanjem izvana
- > pad ili udar nekog predmeta
- > požar
- > direktni udar groma
- > eksplozija, osim eksplozije nuklearne energije
- > snježna lavina, pad snijega i leda na vozilo
- > pad zračne letjelice
- > manifestacija ili demonstracija
- > zlonamjerni postupci ili obijest trećih osoba.²⁵

Rizici koji nisu obuhvaćeni, ali mogu biti ako se posebno ugovore su: štete na vozilu koja se nalaze u koritima rijeka ili između rijeke i nasipa; štete zbog izlivanja kanalizacijske mreže; štete na vozilima koja sudjeluju u utrkama radi postizanja najveće brzine, rally natjecanjima i treninzima za iste, oldtimeri...²⁶

²⁵ Grawe osiguranje. Preuzeto sa: <https://www.grawe.hr/puno-kasko-osiguranje/> (Pristupljeno: srpanj 2021.)

²⁶ Suknaić F. Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj. Zagreb: Pravnik 44,1 (88); 2010., str. 77.

Ugovaranjem *djelomičnog kaska* plaća se niža premija od punog, njime je obuhvaćen znatno manji broj osiguranih rizika. Dijelimo ga na dvije vrste: djelomični kasko bilo gdje i djelomični kasko za vrijeme mirovanja ovisno o prostornom djelovanju i vremenu trajanja osiguranja.²⁷

2.2.3 Osiguranje od odgovornosti

Osiguranjem od odgovornosti se osigurava rizik od potencijalnog nastanka obveze naknade štete oštećenoj osobi. Ono pokriva štetnikovu odgovornost za obeštećenje i naknadu štete za slučaj nastanka štete oštećeniku, a temelji se na sklopljenog ugovoru o osiguranju.²⁸

Iako je prvotno bilo zamišljeno kao zaštita od odgovornosti poslodavaca za nezgode na radu, vrlo brzo se proširio na sveukupno poslovanje. Gledajući to s društvenog interesa ovakav mehanizam osiguranja doprinosi *restitutio in integrum* cijelokupnom gospodarstvu da se što bolje oporavi od nastalih defekata. S obzirom da odštetni zahtjevi mogu doseći visoke iznose, a time dovesti štetnika do insolventnosti, oštećenici će se moći namiriti od osiguranja.

Možemo ga podijeliti na nekoliko vrsta²⁹:

- > *Opća (izvanugovorna) odgovornost* pokriva odgovornost osiguranika, koja proizlazi iz obavljanja njegove registrirane djelatnosti, vlasništva, posjedovanja ili određenog svojstva stvari, pravnog odnosa te za štetu uslijed smrti, povrede tijela ili zdravlja, kao i oštećenja ili uništenja stvari treće osobe.
- > *Profesionalna odgovornost* pokriva građansko-pravnu ugovornu (profesionalnu) odgovornost osiguranika za štetu, nastalu oštećenim osobama uslijed neispunjenja, manjkavog ispunjenja ili zakašnjenja u ispunjenju ugovorne obaveze osiguranika. S time su pokriveno štete nastale iz pružanja profesionalnih usluga koje mogu počinuti djelatnici osiguranika.
- > *Osiguranje odgovornosti prema vlastitim djelatnicima zbog ozljeda na radu.*
- > *Osiguranje odgovornosti za neispravan proizvod* osigurava odgovornost osiguranika za štetu uslijed smrti, povrede tijela ili zdravlja te oštećenja i/ili uništenja stvari trećih

²⁷ Ibid

²⁸ Belanić L. Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba. Rijeka: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci; 2009.

²⁹ Partner broker. Preuzeto sa: https://partner-broker.hr/osiguranje-odgovornosti/?gclid=Cj0KCQjw0K-HBhDDARIsAFJ6UGhHApH5BZqcZJWoU41HGBHuwFYbol9gnF2zdA8FA-AMY0iZXq2KeFUaAuffEALw_wcB (Pristupljeno: srpanj 2021.)

osoba, a koja nastane zbog upotrebe neispravnog proizvoda kojeg je osiguranik stavio u promet.

Osiguranje od odgovornosti u transportu na području Republike Hrvatske propisano je odredbama Zakona o obveznom osiguranju u prometu, Zakona o osiguranju i Zakona o obveznim odnosima koje uključuju:

- osiguranje od odgovornosti cestovnog prijevoznika za štete nanosene trećim osobama i putnicima;
- obavezno osiguranje zračnog prijevoznika odnosno operatora zrakoplova od odgovornosti za štete nanosene trećim osobama i putnicima;
- obvezno osiguranje vlasnika odnosno korisnika brodice na motorni pogon ili jahte od odgovornosti za štete nanosene trećim osobama.

3. PLANIRANJE PROCESA PRIJEVOZNE LOGISTIKE

U suvremenom svijetu logistika se smatra novom znanstvenom disciplinom koja sve više privlači pažnju poslovnog tržišta. Iako su još od davnina i prvih seoba naroda ljudi koristili primitivne oblike logističke podrške, tek u prošlom stoljeću ona biva prepoznatljiva kao ključna djelatnost u svakom poslovanju.

Logistiku definiramo kao disciplinu koja se bavi svladavanjem prostora i vremena uz najmanje troškove. S tim u vezi, ona je proces strateškog upravljanja nabavom, kretanjem i skladištenjem materijala i gotove robe kroz organizaciju i njene marketinške kanale, a na troškovno najefikasniji i najprofitabilniji način za organizaciju i kupca.³⁰

Izraz *logistika* kroz svoju povijest prošla je nekoliko inačice i termina koji su opisivali različite komponente procesa fizičkog kretanja robe. Neki od njih su:

- > Fizička distribucija,
- > Menadžment fizičke distribucije,
- > Industrijska logistika,
- > Poslovna logistika,
- > Upravljanje materijalima,
- > Upravljanje lancem opskrbljivanja.³¹

Logistika je širok pojam, no njenu bit promatramo kroz njenu glavnu zadaću; organiziranje učinkovitog, integriranog sustava za kontrolu funkcioniranja informacijskih i materijalnih tokova, čiji je rezultat osigurati nesmetanu isporuku određenih vrsta proizvoda.³² U poslovanju tvrtki nedvojbeno je neophodna logistika za što efikasnije funkcioniranje i bolje konkuriranje na tržištu. U modernim poduzećima, promet, proizvodnja, nabava, informacije, carina, distribucija i skladišna logistika zauzimaju glavno mjesto u njihovim aktivnostima.³³

³⁰ Logistika portal. Preuzeto sa: <http://bestlogistika.blogspot.com/2008/07/definicije-logistike.html> (Pristupljeno: srpanj 2021.)

³¹ Regodić D. Logistika, Fakultet za informatiku i menadžment. Beograd: Univerzitet Singidunum; 2010.

³² Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.

³³ Ibid

3.1 Prijevozna logistika

Svako kretanje robe ostvaruje određene logističke troškove, a prijevozna logistika teži k tome da ih minimalizira i svede na najmanju mjeru. Kvalitetna logistika rješava problem upravljanja materijalnim tokovima u prometnim dionicama te kontrolira protočnost roba, informacija i usluga kroz cijeli opskrbni lanac.³⁴

Transportna logistika kao dio logistike je jedna od najvažnijih, jer bez nje veći sustavi kao što su proizvodnja, razmjena i potrošnja ne bi mogli funkcionirati. Kao takva prometna logistika predstavlja osnovni input u sve procese logističke industrije i značajna je kod vrijednosti svakog proizvoda. Nadalje, važno je napomenuti koliki udio transport čini u gospodarskom bazenu jedne države zbog čega je bitno imati uređenu prijevoznu mrežu. Prema statističkim podacima Državnog zavoda za statistiku u 2020.g. prevezeno je 123 288 tisuća tona robe računajući sve vidove prijevoza.³⁵

Svaki logistički sustav sastoji se od nekoliko čimbenika i varijabli koji utječu na ukupne troškove transporta i skladištenja. Analizirajući troškove promatramo:

- *Početne troškove skladištenja*; troškovi koji terete robu čekajući otpremu,
- *Troškove prijevoza robe*; troškovi uvjetovani vrijednošću pošiljke i vremena prijevoza,
- *Troškove zaliha*; troškovi koji nastaju držanjem zaliha na skladištu,
- *Troškove kvarljivosti robe*,
- *Cijenu prijevoza*; izravni troškovi prijevoza robe te
- *Troškove skladištenja*; plaćanje skladišnog prostora.³⁶

Transportom se obavljaju različite funkcije: utovar, prijevoz, istovar, pretovar i čuvanje materijala, poluproizvoda i proizvoda. Kao tri osnovne funkcije izdvajaju se:

- > *Utovar* koji podrazumijeva pripremu prijevoznog sredstva, organizaciju utovarnog mjesta, sortiranje tereta i formiranje dokumentacije koja prati prijevoz tereta.
- > *Prijevoz* tereta je osnovna funkcija transporta.

³⁴ Jurasić M. Logistički troškovi u pomorskom prijevozu. Rijeka: Pomorski zbornik 40; 2002., str.129.

³⁵ Državni zavod za statistiku. Preuzeto sa: <https://www.dzs.hr/> (Pristupljeno: kolovoz 2021.)

³⁶ Jurasić M. Logistički troškovi u pomorskom prijevozu. Rijeka: Pomorski zbornik 40; 2002., str.130.

- > *Istovar* uključuje spuštanje tereta sa prijevoznog sredstva na mjesto za odlaganje te njegova predaja s pratećom dokumentacijom.³⁷

Pri optimizaciji logističkih troškova potrebno je dobro procijeniti sve navedene varijable kako bi se povećao profit i stekla prednost u odnosu na izravne konkurente. Učinkovitost logističke usluge najbolje se ogleda u brzini i pravovremenosti isporuke te smanjenju trajanja proizvodnog ciklusa. Sve veća potreba za smanjenjem troškova transporta, koji zauzima oko 50% troškova njegove proizvodnje, predstavlja nove izazove u suvremenim poslovanjima.

3.2 Nositelji logističkih procesa

Logistički sustav možemo definirati kao sustav prostorno-vremenske transformacije dobara, a procesi koji u njima teku kao *logistički procesi*.

Svaki logistički sustav sastoji se od niza elemenata koji su međusobno logično povezani i utječu na troškove transporta, uskladištenja i manipulacije robom. Nositelji logističkih procesa su:³⁸

- *Transport,*
- *Skladištenje,*
- *Zalihe,*
- *Distribucija,*
- *Manipulacije,*
- *Čimbenik (čovjek),*
- *Informacije, komunikacije i kontrola te*
- *Integracija.*

Transport podrazumijeva specijaliziranu djelatnost koja pomoću prometne infrastrukture i suprastrukture omogućuje proizvodnju usluga. Ono služi za prijevoz robe, materijala, ljudi i sličnog, s jednog mjesta na drugo u određenom vremenu. Također ubrajamo i popratne radnje kao što su: ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, sortiranje, smještaj, slaganje, punjenje i pražnjenje

³⁷ Regodić D. Logistika, Fakultet za informatiku i menadžment. Beograd: Univerzitet Singidunum; 2010.

³⁸ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.

kontejnera, signiranje koleta i slično. Ono mora biti u neprekidnoj funkciji pružanja usluga te mora omogućiti što kraće vrijeme dostave, smanjiti troškove i zadovoljiti kupca.

Skladištenje je zaduženo za pohranu robe koja prolazi procese proizvodnje, razmjene i potrošnje, to jest, prostor određenog kapaciteta kojim se služe razni korisnici logističkog lanca. Pojmovno skladište definiramo kao strogo ograničen prostor gdje se uskladištava i čuva roba, odnosno različiti materijali, poluproizvodi i gotovi proizvodi.

Usko u vezi sa skladištenjem su *zalihe* jer su one višak proizvoda koji se treba pohraniti. Količinu i obujam zaliha određuje veličina skladišnog prostora, opremljenost skladišta te broj osposobljenih radnika u skladištu. Bitno je optimizirati količinu zaliha jer veća količina zaliha znači veće troškove skladištenja te veće troškove poslovanja.

Distribucija je stadij koji slijedi proizvodnju dobara od trenutka kada su ona komercijalizirana do njihove isporuke potrošačima. Ona obuhvaća razne aktivnosti i operacije, koje osiguravaju da se roba stavi na raspolaganje kupcima, bilo da se radi o prerađivačima ili o potrošačima, olakšavajući izbor, kupnju i upotrebu robe.³⁹

Manipulacije su radnje koje omogućavaju tok logističkih aktivnosti, cirkulaciju robe prilikom uskladištenja, unutrašnji i vanjski transport, cirkulaciju na prodajnim mjestima te u procesu potrošnje. Najveći udio imaju procesi pakiranja, paletizacije te kontejnerizacije.⁴⁰

Čovjek je jedan od najbitnijih čimbenika u logističkom procesu jer njegovo znanje i sugestije omogućuju napredovanje poduzeća u svim segmentima. Upravo njegovo znanje predstavlja intelektualni kapital koji je glavni čimbenik u stvaranju dodane vrijednosti što je ujedno pokazatelj uspješnosti poduzeća. Vodeći ljudi u logističkim poduzećima moraju posjedovati multidisciplinarna i interdisciplinarna znanja kako bi mogli uspješno obavljati logističke zadaće. Odgovarajući način reagiranja u novonastaloj situaciji zahtjeva intelektualne kapacitete i bogato radno iskustvo zaposlenika.

Komunikacija između poduzeća je ključna radi ubrzanja logističkih procesa te radi nadgledanja i sigurnosti. Naposljetku najbitnije je *informirati* krajnjeg korisnika. Stoga bi logistički procesi bez informacija bili nezamislivi.

³⁹ Segetlija Z., Lamza-Maronić M. Distribucijski sustav trgovinskoga poduzeća: distribucija-logistika-informatika. Osijek: Ekonomski fakultet u Osijeku; 1995.

⁴⁰ Poletan Jugović T. Prilog definiranju kvalitete transportno-logističke usluge na prometnom pravcu. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci; 2007.

Integracija svih procesa je bitna jer se moraju optimizirati procesi od proizvođača sve do potrošača, to jest, mora se upravljati svim elementima logistike na razini međusobne povezanosti i ovisnosti. Ono se proučava iz različitih aspekata: financijskog (proučava se kako smanjiti troškove bez smanjenja kvalitete), komercijalnog (proučava se kvaliteta u svrhu zadovoljenja potrošača), transportno-tehnološkog (povezanost različitih vrsta transporta u transportnom procesu i slično) i ostalih.⁴¹

Cilj logistike je racionalizirati tokove robe na njezinom putu od proizvođača do konačnog potrošača. Da bi se taj cilj realizirao potrebno je pri realizaciji tokova robe voditi računa o svim elementima logistike. To znači da se vanjski i unutarnji transport mora proučavati u vezi s proizvodnjom, skladištenjem, zalihama i manipulacijom.

Kompleksno proučavati elemente potrebno je odrađivati s različitih aspekata; *financijskog*-proučava se pitanje kako smanjiti angažman financijskih sredstava, *komercijalnog*-istražuje se kvaliteta usluga, kojom se želi što bolje zadovoljiti želje potrošača i *transportno tehnološkog*-raščlanjuje se povezanost različitih vrsta transporta koji sudjeluju u transportnom procesu, pri čemu se ne zanemaruju ni veze transporta s ostalim elementima.

⁴¹ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.

Na slici 2. shematski su prikazani nositelji logističkih procesa.



Slika 2. Nositelji logističkih procesa

3.2.1 Faze kvalitetnih procesa

Da bi se omogućilo što kvalitetnije i sigurnije poslovanje, potrebno je formirati što kvalitetnije procese koji se kreću kroz četiri različite faze:

- I. Kontrola kvalitete – određuje osnovno proceduralno i statističko upravljanje kvalitetom,
- II. Osiguranje kvalitete – postavlja naglasak na zadovoljavanju potreba kupaca,
- III. Upravljanje kvalitetom – nije zadaća nadređenih u logističkim procesima, nego svih subjekata u tom procesu,

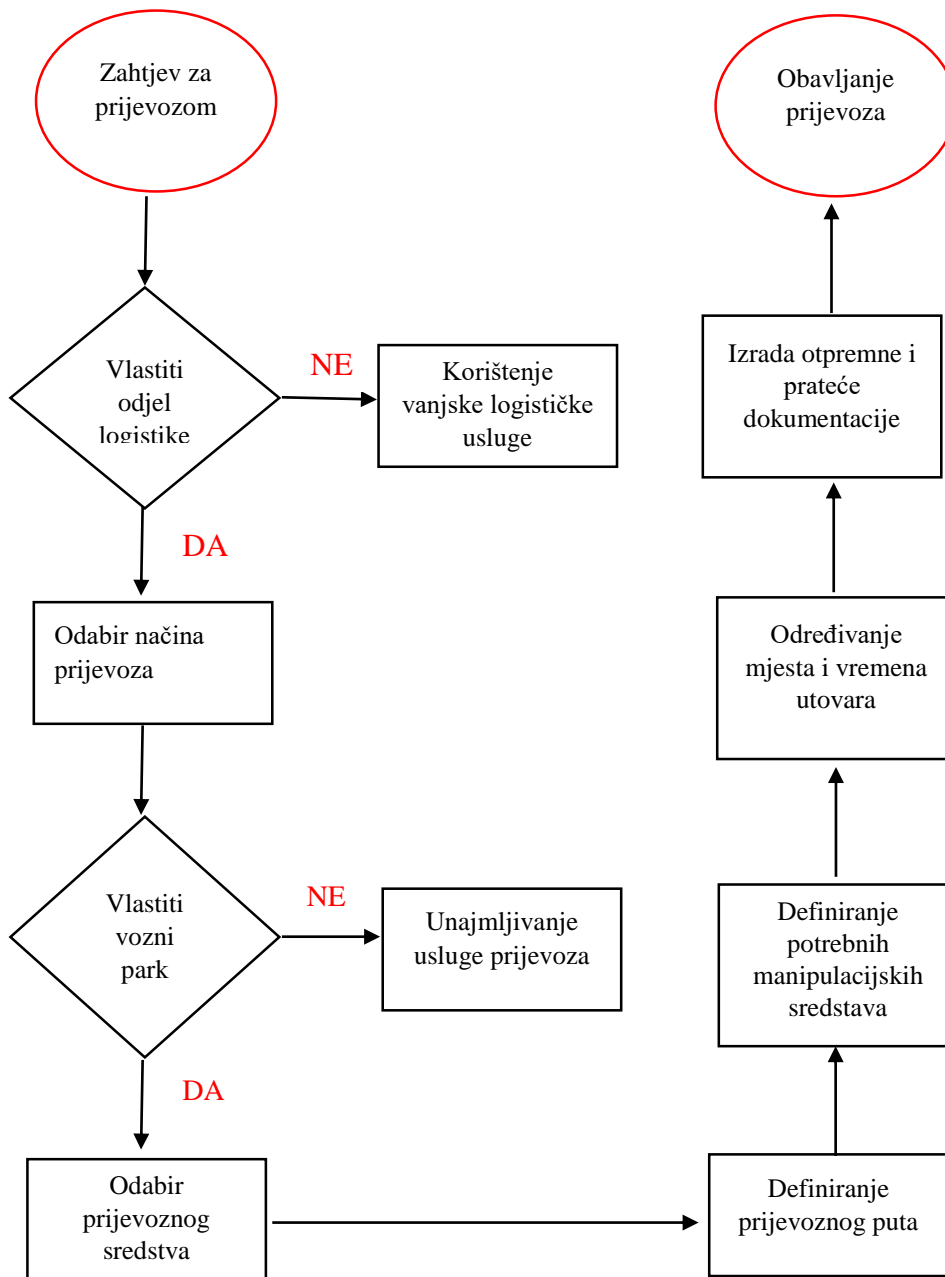
- IV. Zadovoljavanje potreba potrošača – reflektira se u postupcima potpunog zadovoljavanja potrebe potrošača.⁴²

3.3 Pristupi i mogućnosti planiranja prijevoznih procesa

U modernim logističkim sustavima dolazi do sve više zahtjeva za većom brzinom prijevoza, odnosno naloga da period od trenutka narudžbe do trenutka isporuke bude što kraći. Posljedica je to trenda smanjenja zaliha, kako u proizvodnji, tako i u distribuciji, s obzirom da zalihe, odnosno njihovo skladištenje, također predstavljaju značajan trošak unutar logističkog lanca, što posljedično povećava cijenu konačnog proizvoda, te utječe na konkurentnost poduzeća na tržištu. Tu dolazi do sukoba između dvaju zahtjeva, gdje se s jedne strane zahtijeva smanjenje troškova transporta, a s druge se pojavljuje zahtjev za što kraćim rokom isporuke, koje s obzirom na postojeće tehnologije prijevoza nije moguće u potpunosti uskladiti, već je potrebno pronaći optimalan odnos između dva zahtjeva. U takvim slučajevima kvalitetno planiranje je od iznimne važnosti jer je potrebno uzeti u obzir mnogo faktora koji su međusobno često kontradiktorni, te mogu negativno utjecati na optimizaciju samog procesa, odnosno mogu ga poskupiti, usporiti, smanjiti njegovu kvalitetu i slično.

⁴² Šafran M. *Nastavni materijali iz kolegija „Planiranje logističkih procesa“*, 2014.

Na slici 3. prikazan je dijagram tijeka planiranja prijevoznog procesa od trenutka podnošenja zahtjeva za prijevozom do trenutka obavljanja samog prijevoza.



Slika 3. Dijagram tijeka planiranja prijevoznog procesa

3.3.1 Outsourcing u organizaciji prijevoza

Korištenje vanjske usluge u planiranju, organizaciji i provođenju transporta nije rijedak mehanizam kojim se služi odjel logistike unutar poduzeća nadležan za samostalno planiranje prijevoza. Tada govorimo o takozvanoj „trećoj strani“ ili **3PL** (*eng. Third Party Logistics*), odnosno vanjskom davatelju logističkih usluga, tj. poduzeće specijaliziranom za pružanje cjelovitih skladišnih, prekrcajno-manipulacijskih i transportnih usluga, koje preuzima organizaciju i provedbu određenog dijela opskrbnog lanca korisnika. Ona predstavlja poduzeća koja upravljaju i organiziraju logističku operativu za isporučitelje i primatelje robe. Takva poduzeća mogu, ali i ne moraju imati vlastiti vozni park s pripadajućim osobljem, te vlastitu skladišnu i manipulacijsku infrastrukturu i uređaje, već je dovoljno da raspoložu intelektualnim kapacitetima koji su potrebni za planiranje i provođenje logističkih procesa.⁴³

Služeci se takvom uslugom u planiranju i organizaciji prijevoza predstavlja značajne prednosti za tvrtke koje koriste takvu mogućnost. Specijalizirana poduzeća koja nude usluge planiranja i organizacije prijevoza logističko poslovanje je primarna djelatnost, te posjeduju veće znanje i iskustvo u takvim poslovima, što uz posjedovanje šire infrastrukturne mreže omogućuje optimalnije upravljanje prijevozom, što može rezultirati većom brzinom prijevoza i nižim troškovima prijevoza.⁴⁴

Korištenje vanjske usluge u planiranju i organizaciji prijevoza omogućuje manja ulaganja u infrastrukturu i suprastrukturu koja je potrebna za provođenje prijevoznih procesa. Nedostatak je, kao i u slučaju korištenja unajmljenog prijevoza, manja kontrola nad troškovima prijevoza, manja kontrola distributivnog procesa te manji utjecaj nad kvalitetom prijevoza.

Odnos odgovornosti prijevoza razlikuje se koristimo li vanjsku uslugu u logistici ili pak koristimo unajmljeni prijevoz. U odnosu na unajmljeni prijevoz, poduzeća koja se unajmljuju za organizaciju prijevoza preuzimaju potpunu odgovornost i rizik za sve poslove u prostorno-vremenskoj transformaciji dobara od točke u kojoj proizvođač predaje robu na mjestu dogovorenom s poduzećem koje organizira prijevoz do točke na kojoj se ta roba predaje primatelju, odnosno kupcu.

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

⁴⁴ Minimax portal. Preuzeto sa: <https://www.minimax.hr/blog-outsourcing-u-poslovanju/> (Pristupljeno: kolovoz 2021.)

3.3.2 Odabir načina prijevoza

Daljnji korak u planiranju prijevoznog procesa je odabir odgovarajućeg načina prijevoza, odnosno odabir odgovarajućeg prijevoznog sredstva. Potrebno je uzeti u obzir različite čimbenike koji utječu na sam proces prijevoza, a njihovu važnost u samom postupku može određivati sam naručitelj usluge, ili se oni kvalificiraju prema ukupnom logističkom planu tvrtke ovisno o njenim potrebama, za što je tada zadužen logistički operater koji mora razumjeti logističke planove i odrediti valjanu kvalifikaciju čimbenika.⁴⁵

Čimbenici koje je potrebno uzeti u obzir kod odabira načina prijevoza su:

- Obilježja robe,
- Troškovi prijevoza,
- Trajanje prijevoza,
- Sigurnost.⁴⁶

Obilježja robe važan su faktor u odabiru prijevoza uzimajući u obzir njena kemijska svojstva. Roba može biti lako kvarljiva ili zahtijevati posebne uvjete kod prijevoza kao primjerice hrana ili lijekovi što uvjetuje prijevozna sredstva koja imaju mogućnost regulacije klimatskih uvjeta u tovarnom prostoru kako bi se osigurala postojanost kemijskog sastava robe. Uz to vrlo je bitno uzeti u obzir fizička svojstva robe, kao i vrijednost robe koja se prijevozi. Rasuti tereti koji se najčešće prevoze u velikim količinama, te im je vrijednost najčešće niska, kao što su ugljen, žitarice, građevinski materijali i slično, najčešće se prevozi vodnim prometom zbog niske cijene transporta kad je god to moguće, dok se distribucija do krajnjeg korisnika obavlja kamionima velike nosivosti sa teretnim prostorom koji omogućuje velike količine takve robe. Kod prijevoza komadne robe koriste se teretno-manipulativne jedinice integralnog transporta, odnosno palete i kontejneri. Vrijednost robe koja se prevozi je također važan čimbenik u odabiru prijevoznog sredstva što kod vrijedne robe izbjegava korištenje kombiniranog, te čak i intermodalnog prijevoza s obzirom da takav način transporta zahtjeva veći broj manipulacija robom povećavajući mogućnost oštećenja robe, gubitka njene vrijednosti, te uništavanja same robe. U takvim slučajevima pribjegava se upotrebi skupljih vidova prijevoza, kao što je

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

⁴⁶ Bloomberg D.J., LeMay S.B., Hanna J.B. Logistics, 1st edition, Pearson Education Inc., 2002.

zrakoplovni prijevoz ili manja dostavna vozila koja prevoze teret izravno od ishodišta do odredišta, gdje vrijednost robe opravdava veće troškove transporta.⁴⁷

Troškove prijevoza, kao što je već spomenuto kroz rad, potrebno je racionalizirati budući da takvi troškovi s velikim udjelom sudjeluju i utječu na ukupnu cijenu logističke usluge. Odabir odgovarajućeg prijevoznog sredstva omogućuje značajne uštede u procesu prijevoza. Zbog prostorne ograničenosti određenih prometnih grana, prvenstveno vodnog prometa, u većini slučajeva nije moguće cijeli prijevozni proces izvršiti koristeći samo jedan vid prometa, već je potrebno koristiti više različitih prometnih sredstava iz različitih grana prometa. Ipak, korištenjem kombiniranog ili intermodalnog prijevoza mogu se postići značajne uštede jer se najveće udaljenosti prevaljuju jeftinijom vrstom prijevoza. U nekim primjerima je korištenje takvog intermodalnog prometa neophodno s obzirom na to da cestovna prijevozna sredstva, kao i sva ostala, imaju određena ograničenja u mogućnosti upotrebe. Primjerice u prekomorskom i prekooceanskom prijevozu je neophodno korištenje prijevoznih sredstava vodnog ili zračnog prometa. Visina i struktura troškova prijevoza ovisi o velikom broju varijabli, no moguće je razlučiti najosnovnije, a to su: količina i vrsta robe koja se prevozi, duljina prijevoznog puta, iskorištenost transportnog sredstva, kvaliteta i gustoća prometne mreže te kvaliteta prijevozne usluge.⁴⁸

Trajanje prijevoza je vrijeme u kojem je roba s mjesta utovara prevezena do mjesta isporuke u točki odredišta. Ono može na različite načine utjecati na izbor prijevoznog sredstva. U suvremenim logističkim sustavima u kojima se pojavljuju zahtjevi za smanjenjem količine zaliha zahtjeva se sve veća brzina prijevoza, odnosno sve kraće trajanje prijevoza kako bi bilo moguće smanjiti količinu sigurnosnih zaliha koje u logistici predstavljaju trošak. Uz smanjenje trajanja prijevoza zahtjeva se i isporuka u točno određenom periodu vremena kako bi roba mogla bez zaustavljanja i skladištenja nastaviti svoj put u opskrbnom lancu. Tada govorimo tehnologiji „U pravo vrijeme“ (*Just In Time – JIT*) koja se koristi u proizvodnji gdje se materijali i sirovine koje se koriste u samom procesu proizvodnje moraju na ulazu proizvodnog lanca pojaviti u točno definiranom trenutku kada su potrebni. Uštede ostvarene smanjenjem sigurnosnih zaliha kao posljedicom kraćeg trajanja prijevoza smanjuju se većim troškovima koji se pojavljuju kod takvog prijevoza, no to opravdavamo do trenutka u kojem troškovi takvog

⁴⁷ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.

⁴⁸ Šamanović J. Prodaja – Distribucija – Logistika: teorija i praksa. Split: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2009.

prelaze uštede koje se ostvaruju na zalihama. Od iznimne je važnosti uzeti u obzir sve čimbenike koji se pojavljuju tijekom transporta i utječu na njegovu cijenu, prije no što se donosi odluka o smanjenju zaliha tim načinom, kako ne bi došlo do rasta troškova umjesto planiranih ušteda.⁴⁹

Sigurnost robe također mora biti važan faktor i misao vodilja u planiranju logističkog procesa. Zadržavanje robe u sustavu na terminalima predstavlja prijetnju robi koja se ne pojavljuje samo dok je roba u samom procesu prijevoza, odnosno dok se kreće u prijevoznom sredstvu. Kao posljedica manipulacijskih postupaka robom koji se odvijaju u terminalu mogu se pojaviti razna oštećenja robe izazvana neadekvatnim rukovanjem robom, ali i nekvalitetnim pakiranjem robe zbog čega tijekom manipulacije robom može doći do njenog oštećenja. Sigurnost nije vezana samo uz moguća oštećenja robe, već u slučajevima u kojima je predmet prijevoza visokovrijedna roba, roba koja predstavlja kemijske ili druge prijetnje okolišu i čovjeku, roba koja može utjecati na nacionalnu sigurnost i druga roba kod koje postoji sigurnosni rizik tijekom prijevoza, sigurnost robe predstavlja najvažniji čimbenik koji u kvalifikaciji zauzima prvo mjesto po važnosti. Stoga se troškovi prijevoza podređuju sigurnosti. Prepoznavanje faktora sigurnosti u takvim slučajevima od iznimne je važnosti tijekom odabira prijevoznog sredstva, jer u takvim slučajevima treba odabrati prijevozna sredstva koja mogu osigurati adekvatnu zaštitu takve robe, te vid prometa u kojem će takva roba biti najsigurnija, uz minimalnu količinu manipulacija robom.

3.3.3 Prijevozno sredstvo

Da bi se proces prijevoza obavljao potrebna su prijevozna sredstva kojima se roba prostorno transformira, odnosno prevozi od točke ishodišta do odredišta. S tim u vezi koristi se vlastiti vozni park ili pak unajmljeni vozni park. Svaki od dva pristupa ima svoje prednosti i mane, te je odabir odgovarajućeg od velike važnosti s obzirom da može utjecati na poslovanje poduzeća.

Vlastiti vozni park omogućuje poduzeću veću kontrolu nad troškovima prijevoza, ali i nad načinom prijevoza, sigurnošću prijevoza, trajanjem prijevoza i kvalitetom prijevoza. Međutim korištenjem vlastitog prijevoza pojavljuju se mnogi nedostaci koji često predstavljaju nepotreban trošak u poslovanju. S obzirom da su poslovi prijevoza potrebni poduzećima kojima prijevoz nije primarna djelatnost, već se bave proizvodnjom robe i usluga, dok im prijevoz

⁴⁹ Bloomberg D.J., LeMay S.B., Hanna J.B. Logistics, 1st edition, Pearson Education Inc., 2002.

predstavlja sekundarnu djelatnost, očigledna je mogućnost ne optimiziranosti prijevoznog procesa. Unatoč tome u slučaju potrebe visoke kontrole nad procesom isporuke, bolje je odabrati vlastiti vozni park jer se potencijalni problemi kod unajmljenog prijevoza prebacuju se na menadžment prijevozne tvrtke od koje se unajmljuju prijevozna sredstva, te se ostvaruju uštede koje proizlaze iz mogućih problema. Kao nedostatak u takvom načinu obavljanja prijevoza pojavljuju se prednosti korištenja vlastitog voznog parka, odnosno smanjena kontrola nad troškovima prijevoza, sigurnošću i kvalitetom prijevoza.⁵⁰

Dostupnost specijalizirane opreme također ovisi o načinu obavljanja prijevoza, s obzirom da se visoko specijalizirana oprema često nalazi u vlasništvu privatnih prijevoznika, s obzirom na veliku cijenu takve opreme koja se ne koristi u kontinuitetu zbog čega je ulaganje u nju neisplativo.

3.3.4 Organizacija kontinuiranih ruta prijevoza

Organizacija kontinuiranih ruta prijevoza pristup je planiranju i organizaciji prijevoza kojim je moguće ostvariti značajne uštede. Ono podrazumijeva da se tijekom planiranja prijevoza na određenoj ruti organizira prijevoz robe u smjeru suprotnom od prvobitnog, koji se odvija nakon završavanja prve rute prijevoza. Uvjet koji mora biti zadovoljen kod ovakvog načina planiranja prijevoza je da trošak nultog puta, odnosno put između točke odredišta, odnosno mjesta iskrcanja na prvom smjeru rute, i točke ishodišta, odnosno mjesta ukrcanja drugog smjera rute bude manji od uštede koja se može ostvariti organizacijom ovakve vrste prijevoza.

Ušteda se kod ovakvog načina organizacije transporta ostvaruje koordiniranom uporabom prijevoznog sredstva i ljudskih resursa u kontinuitetu, odnosno bez „praznog hoda“ prijevoznog sredstva u kojem se isto vraća u točku ishodišta bez tereta ili s nepotpuno iskorištenim teretnim prostorom. Ovakav način organizacije prijevoza svojstven je tvrtkama kojima je logistička djelatnost primarna, dok je poduzećima koja se u osnovi bave drugim djelatnostima organizacija ovakvog prijevoza moguća tek u posebnim prilikama.⁵¹

⁵⁰ Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.

⁵¹ Ibid

4. PRIKAZ POSTUPKA OSIGURANJA TERETA TIJEKOM PRIJEVOZA

Prilikom svake razmjene tereta važno je ugovoriti određeno osiguranje kako bi roba bila isporučena kupcu onakva kakvu je prijevoznik preuzeo od prodavatelja. Preuzimanjem robe i prijevozom iste, prijevoznik preuzima odgovornost za robu sve dok ju ne istovari odnosno isporuči kupcu. Stoga je važno ugovoriti osiguranje prilikom prijevoza tereta, bio to prijevoz robe zrakom, morem ili kopnom. Krajnji cilj svakog prijevoza je da teret dođe do odredišta sigurno i bez oštećenja. Pod pojmom prijevoza podrazumijeva se trenutak kada prijevoznik preuzme robu od pošiljatelja, te dok je ne dostavi do krajnjeg primatelja. Za faze koje se događaju u međuvremenu tijekom prijevoza odgovoran je prijevoznik.

U poglavlju 2.3.1 već je bilo rečeno o *kargo osiguranju* koji podrazumijeva osiguranje tereta koji je za vrijeme prijevoza izloženim raznim transportnim rizicima. Rizik može nastati u svim fazama transporta: utovar, prijevoz, pretovar, istovar.

Prilikom obavljanja bilo koje vrste transporta sklapaju se tri ugovora:

- ugovor o kupoprodaji,
- ugovor o prijevozu te
- ugovor o osiguranju robe u prijevozu.

Navedeni ugovori povezuju jedan posao te zajedno pridonose odvijanju robnog prometa, odnosno trgovine.⁵²

4.1. Incoterms pravila

U međunarodnoj razmjeni robe nije uvijek jednostavno osigurati teret tijekom prijevoza uzimajući u obzir različitost nacionalnih zakonodavstava i pravne nesigurnosti koja iz toga proizlazi. Jezična barijera i nepredvidivost samo su jedni od razloga zbog kojih se rješenje pronašlo u unificiranim međunarodnim pravilima koja će svima biti poznata u međunarodnom poslovanju.

⁵² Pavić D., Pomorsko imovinsko pravo. Split: Književni krug Split; 2006.

Incoterms klauzule (**International Commercial Terms**) su unaprijed formulirane klauzule koje imaju svoje značenje već od strane samog izdavatelja (International Chamber of Commerce ICC), odnosno ako se ugovori pojedina klauzula ugovorio se i njezin nepromjenjiv sadržaj. Upravo zato što već imaju definirano i protumačeno značenje smanjuju opasnost nastanka spora u slučaju gubitka i oštećenja robe u prijevozu, olakšano je njihovo tumačenje i arbitriranje te je neupitna pravna sigurnost obiju strana. Trgovci ih redovito stavljaju u svoje kupoprodajne ugovore, a nalazimo ih na gotovo svim ispravama iz vanjskotrgovinskih poslova, npr. na fakturama, bankovnim dokumentima, carinskoj deklaraciji, itd. Može se reći da su to jedinstvena pravila za tumačenje glavnih termina u vanjskotrgovinskim ugovorima kao što su:

- predaja robe,
- prijelaz rizika,
- plaćanje troškova,
- prijevoz, te
- uvozne/izvozne i carinske formalnosti.⁵³

Zadnja verzija iz 2020.g. broji 11 klauzula koje točno određuju koja su prava i obveze prodavatelja, a isto tako i prava i obveze kupca. Incoterms termini podijeljeni su u četiri skupine: E, F, C, D. U te četiri skupine razvrstano je 11 termina od kojih su neki namijenjeni za sve vrste prijevoza, dok su pojedini namijenjeni za pomorski promet i unutarnju plovidbu. Termini prema vrsti prijevoza vidljivi su u tablici 2.

Tablica 2. Klasifikacija incoterms klauzula prema vrsti prijevoza⁵⁴

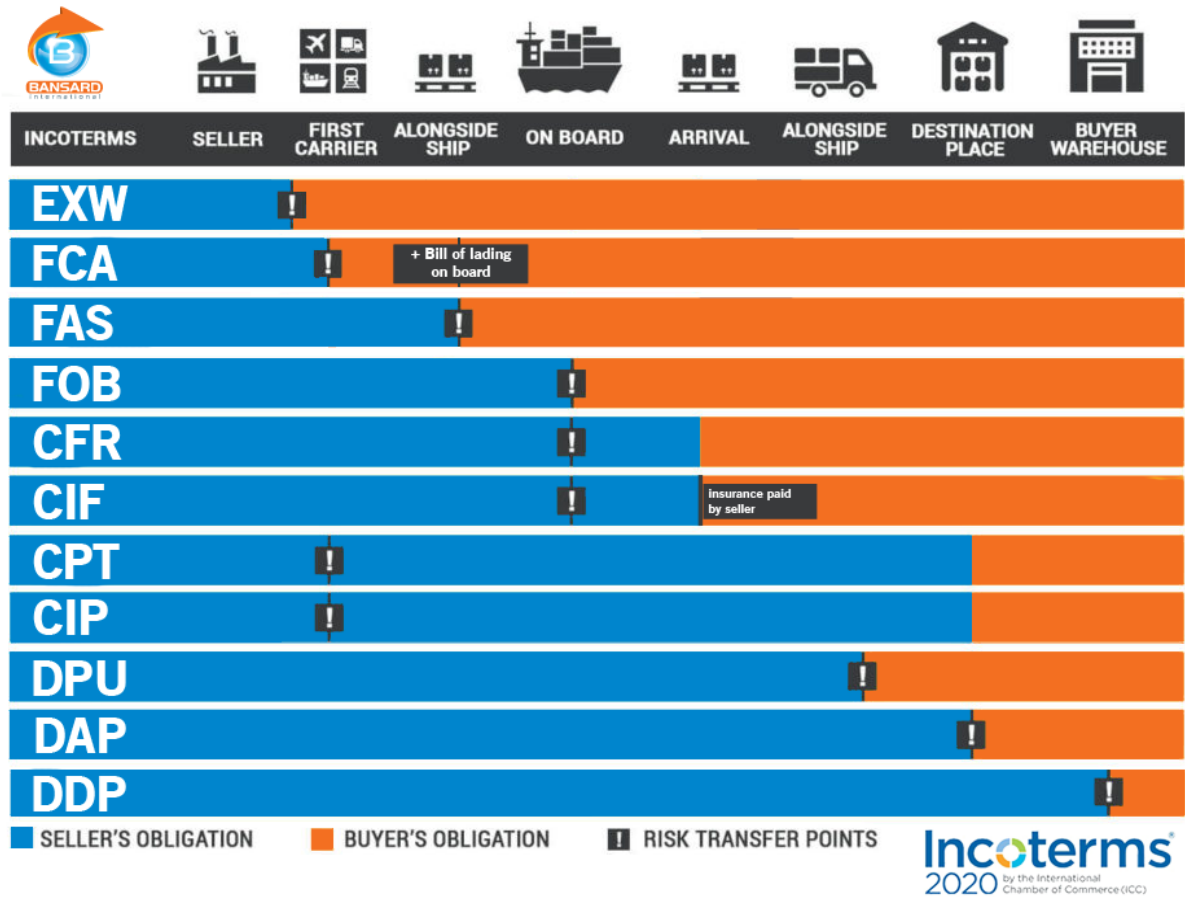
PRAVILA ZA BILO KOJI NAČIN PRIJEVOZA	PRAVILA ZA PRIJEVOZ MOREM I UNUTARNJIM VODAMA
Franko tvornica (EXW)	Franko uz bok broda (FAS)
Franko prijevoznik (FCA)	Franko brod (FOB)
Vozarina plaćena do (CPT)	Trošak i vozarina (CFR)
Vozarina i osiguranje plaćeno do (CIP)	Trošak, osiguranje i vozarina (CIF)
Isporučeno na terminal (DAT)	
Isporučeno na mjesto (DAP)	
Isporučeno ocarinjeno (DDP)	

⁵³ Ibid

⁵⁴ Hrvatska gospodarska komora i ICC Hrvatska (2010) Incoterms 2010. Pravila Međunarodne trgovačke komore za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina.

- *Franko tvornica (EXW)* odnosi se na to da je prodavatelj ispunio svoju obvezu isporuke kada je robu stavio na raspolaganje kupcu, odnosno tada prelazi rizik slučajne propasti na kupca. Takva klauzula predstavlja minimalnu obvezu za prodavatelja, a maksimalnu obvezu/rizik za kupca.
- *Franko prijevoznik (FCA)* podrazumijeva da je nositelj rizika prodavatelj sve dok ne preda robu prijevozniku, a od tada nositelj rizika je kupac.
- *Vozarina plaćena do (CPT)* odnosi se na to da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku u ugovorenom mjestu.
- *Vozarina i osiguranje plaćeno do (CIP)* odnosi se na isto kao i termin CPT, no ima dodatnu obvezu prodavatelja da osigura teret koji se prevozi.
- *Isporučeno na terminal (DAT)* je termin koji se odnosi na dužnost prodavatelja da sklopi ugovor o prijevozu do imenovanog terminala te snosi sve troškove dopreme robe do tog terminala. Također, mora osigurati robu te kada se roba isporuči, rizik i daljnji troškovi prelaze na odgovornost kupcu.
- *Isporučeno na mjesto (DAP)* podrazumijeva da se isporuka robe obavlja na određenom ugovorenom mjestu tj. odredištu.
- *Isporučeno ocarinjeno (DDP)* je termin koji se odnosi na maksimalnu obvezu prodavatelja. Ima isti značaj kao i DAP, ali uz to ima i dodatak odnosno obvezu prodavatelja da plaća carinu, poreze i druge pristojbe prilikom uvoza te slične obveze.
- *Franko uz bok broda (FAS)* ukazuje na to da prodavatelj izvršava isporuku kada robu postavi uz bok broda, a od tog trenutka kupac snosi sve troškove i rizike robe, no prodavatelj snosi trošak izvoznog carinjenja.
- *Franko brod (FOB)* odnosi se na to da je prodavatelj izvršio obvezu iz kupoprodajnog ugovora kada isporuči robu, odnosno kada roba bude složena na brod u luci ukrcaja.
- *Trošak i vozarina (CFR)* obvezuje prodavatelja da na određenom plovilu dopremi robu u određenu luku, te preuzima rizik za robu dok ne dođe u luku. Prodavatelj snosi sve troškove i vozarinu tijekom prijevoza robe do određene luke. Kada roba prijeđe ogradu broda prilikom ukrcaja u luku, kupac preuzima rizik za oštećenje i propast robe.
- *Cijena, osiguranje i vozarina (CIF)* je klauzula prema kojoj prodavatelj mora platiti troškove i vozarinu kako bi dopremio robu u određenu luku. Isto tako prodavatelj ugovara osiguranje robe od propasti ili oštećenja te snosi rizik do isporuke robe.

Slika 4. shematski prikazuje pojedine incoterms klauzule gdje su vidljivi trenutci prelaska rizika s prodavatelja na kupca.



Slika 4. Shematski prikaz incoterms klauzula⁵⁵

4.2. Osiguranje robe u izvozu

Kod osiguranja robe u izvozu kopnom, zrakom i poštom obično se koriste kratke klauzule na engleskom jeziku pod nazivom *Terms&Conditions for the Insurance of Goods in Transit* (Odredbe i uvjeti za osiguranje robe u prijevozu) koje reguliraju samo neka pitanja koja su od posebne važnosti za određeno osiguranje, kao npr. širina pokrića, trajanje osiguranje, itd.

⁵⁵ International Commers Terms. Preuzeto sa: <https://blog.intradebook.com/en/what-are-incoterms-international-commercial-terms/> (Pristupljeno: kolovoz 2021.)

Unatoč tome, ta su osiguranja potpuno regulirana jer se na njih primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe ili opći principi transportnih osiguranja koji su u svijetu prihvaćeni.

Razlikujemo :

- *Osiguranje protiv svih rizika* kojim se pokrivaju osnovni i dopunski rizici. Isključene su štete koje nastanu kao izravna posljedica prirodnih svojstava ili mana robe, štete nastale kao posljedica odugovlačenja u putovanju, štete nastale zbog ratnih i političkih rizika, kao i štete nastale radi namjernog postupka ili krajnje nepažnje osiguravatelja ili osoba u njegovoj službi.
- *Osiguranje po užem pokriću* koji pokriva osnovne rizike kao što su prometne nezgode, elementarne nepogode, požar i eksplozije te neke dopunske rizike poput krađe i neisporuke cijelih koleta.⁵⁶

4.3. Osiguranje robe u uvozu

Osiguravajuća društva u Hrvatskoj primjenjuju uvjete za osiguranje na hrvatskom jeziku koji odgovaraju prilikama, a primjenjuju se i kod osiguranja robe u izvozu. Na taj se način omogućava osiguraniku da samostalno odabire širinu pokrića za robu koju osigurava. Posebnom odredbom navode se štete koje su redovito isključene iz osiguranja. Međutim, sve se te štete mogu ipak osigurati uz plaćanje dopunske premije osiguranja s izuzetkom šteta koje su nastale neizravno ili izravno zbog namjernog postupka osiguranika.⁵⁷

4.4 Ekonomsko-pravna potreba za osiguranjem tereta tijekom prijevoza

Potrebno je naglasiti moguće opasnosti koje prijete teretu od strane raznih transportnih rizika, odnosno da se on fizički oštetiti ili propadne zbog izvanrednog uzroka. U uskoj vezi s tim su i potencijalni financijski gubici, troškovi u vezi s oštećenom robom, gubitak tržišta, gubitak

⁵⁶Frančičković I., Zelenika R. *Ekonomika međunarodnog osiguranja*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci; 2004.

⁵⁷ Ibid

poslovnog ugleda, dužnost plaćanja penala i slično.⁵⁸Navedeno predstavlja dovoljan primjer zašto se ne preporuča prevoziti teret bez osiguranja koje bi posljedično predstavljalo značajne smetnje u odvijanju trgovačkih aktivnosti.

Prednost osiguranju tereta ide u prilog i široka mogućnost da se ono prilagodi zahtjevima i potrebama ugovaratelja osiguranja i specifičnostima pojedinih roba. Roba se može osigurati samo od osnovnih rizika (prometna nesreća, viša sila i sl.), ali i od „svih rizika“ (u smislu izvanrednih vanjskih događaja) s mogućnošću osiguranja brojnih dopunskih rizika, koji nisu obuhvaćeni pojmom „svi rizici“. Izborom odgovarajućeg tipa osiguranja može se uspješno upravljati rizicima te ostvariti priželjkivanu komercijalnu i finansijsku sigurnost.⁵⁹

Pri donošenju odluke o osiguranju robe, osiguranik mora najprije ocijeniti svoj osigurljiv interes u odnosu na robu – predmet osiguranja, vrijednost toga interesa radi određivanja osigurane svote i uzeti u obzir brojne faktore koji utječu na rizičnost prijevoza i cijenu osiguranja. Među njima su: kategorije rizika kojima je izložena roba, vrste rizika i šteta koji se žele osigurati, vrsta tipiziranog pokrića, vrsta robe i osjetljivost robe u odnosu na neke rizike, vrsta prometa i prijevoznog sredstva, prevozi li se roba na palubi broda ili ne, putovanje, prekrcaj robe, vrsta pakiranja, prevozi li se roba u kontejnerima ili drugim napravama za objedinjavanje tereta, trajanje osiguranja, koje dopunske rizike osigurati, treba li osim transportnih rizika osigurati i ratne rizike, rizike štrajka i dr.⁶⁰

⁵⁸ Lovrić I. Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2018.

⁵⁹ Ibid

⁶⁰ Ibid

5. ANALIZA AKTIVNOSTI NAMIRENJA ŠTETE NASTALE NA TERETU TIJEKOM TRANSPORTA

Pod pojmom osigurane štete podrazumijeva se gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta, kao i svaka druga vrsta osiguranjem pokrivena šteta, nastala kao posljedica osiguranih rizika. Posljedice ostvarenja osiguranog rizika mogu se ogledati u potpunom ili djelomičnom gubitku osiguranog predmeta, njegovu oštećenju, raznim troškovima i obvezama osiguranika prema trećim osobama.⁶¹

Pravo pomorskog osiguranja poznaje tipizirane vrste osiguranih slučajeva prema posljedicama pod nazivom vrste šteta. Pomorski zakonik poznaje ove kategorije šteta:

- potpuni gubitak osiguranog predmeta,
- djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta,
- osiguranikovi troškovi spašavanja,
- troškovi neposredno uzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja,
- zajedničke havarije,
- nagrade za spašavanje,
- troškovi utvrđivanja i likvidacije štete pokrivena osiguranjem.⁶²

5.1 Potpuni gubitak

Potpuni gubitak osiguranog predmeta može se javiti kao stvarni potpuni gubitak (engl. actual total loss) ili kao izvedeni potpuni gubitak (engl. constructive total loss). Osiguratelj i osiguranik jednu štetu mogu sporazumno riješiti kao potpuni gubitak premda osigurani predmet nije stvarno pretrpio potpuni gubitak. Taj se oblik potpunog gubitka naziva sporazumni potpuni gubitak (engl. compromised total loss).

Stvarni potpuni gubitak može se manifestirati na tri različita načina:

- potpuni materijalni gubitak osiguranog predmeta (fizičko uništenje osiguranog predmeta u požaru, potonuće osiguranog broda bez mogućnosti vađenja i sl.),

⁶¹ Pavić D. Pravo pomorskog osiguranja. Zagreb: Narodne novine; 1997.

⁶² Pavić D., Pomorsko imovinsko pravo. Split: Književni krug Split; 2006.

- osigurani je predmet oštećen u takvu opsegu ili su oštećenja takve naravi da njegov popravak nije moguć i prestaje biti stvar određene vrste,
- nestanak ili trajno oduzimanje cijelog osiguranog predmeta.⁶³

5.2 Djelomični gubitak

Djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta kao posebna kategorija štete obuhvaća:

- potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta i
- oštećenje osiguranog predmeta.

Takvu štetu, za razliku od potpunog gubitka, nazivamo djelomičnom štetom (engl. partial loss). Djelomični gubitak podrazumijeva potpuni gubitak dijela osiguranog predmeta. Na primjer, potpuni gubitak vijka broda. Oštećenje osiguranog predmeta podrazumijeva njegovo fizičko oštećenje. Izgubljeni se dijelovi zamjenjuju novima u postupku popravka, a oštećeni dovode popravkom u prijašnje stanje.

5.3 Postupak likvidacije štete

Likvidacija štete postupak je utvrđivanja štete i isplate odštete, odnosno osigurane svote osiguraniku ili korisniku nakon nastupa osiguranog slučaja. To je primarni cilj i svrha samog osiguranja. Ono se može raditi po pogodbi ili procjeni te po računima popravka, po računima materijala, prema potvrdi o plaći, mirovini ili drugim prihodima i slično.

Likvidacija štete po pogodbi ili procjeni je takav način likvidacije štete kod kojeg osiguravatelj nudi osiguraniku naknadu štete u iznosu do kojeg je došao na temelju procjene štete, podataka s tržišta i vlastitog iskustva. Osiguranik može, ali i ne mora prihvatiti takvu pogodbu. Takav način likvidacije štete češće se primjenjuje za totalnu štetu.

Likvidacija štete po računima znači da osiguranik sam sanira štetu, a osiguravatelj nakon pregleda računa neke od njih priznaje u cijelosti, druge samo djelomično, a treće odbacuje. Likvidacije štete po računima češće se primjenjuje za djelomičnu štetu.⁶⁴

⁶³ Ibid

⁶⁴ Ibid

5.3.1 Prijava štetnog događaja

Procedura obrade štete počinje sa prijavom štetnog događaja odnosno slanje odštetnog zahtjeva od strane osiguranika putem e-maila ili drugim pisanim putem do osiguravajuće kuće. U većini slučajeva, prema Ugovoru o osiguranju nastali događaj je obavezno prijaviti u roku tri dana ili prema posebno navedenim uvjetima iz Ugovora.

Zaprimljeni odštetni zahtjev dobiva broj štete, provjerava se kompletna dostavljena dokumentacija koja se sprema u posebni spis klijenta. Svaka prijavljena šteta obavezno se upisuje u Knjigu šteta koju osiguravajuća kuća vodi za sve vrste osiguranja. Osiguranik je obavezan dostaviti sve potrebne podatke i dokumente koje osiguravatelj zatraži. Postupak prikupljanja dokumentacije potrebne za obradu štete zove se *kompletiranje štete*.

Za kompletiranje štete osiguranik je po Ugovoru za transportno osiguranje dužan dostaviti sljedeću dokumentaciju:

- polica osiguranja ili list pokrića ili potvrda o osiguranju,
- račun za robu,
- prijevozna isprava – teretnica ili tovarni list,
- zapisnik o utvrđivanju štete – zapisnik o pregledu koji može uključivati certifikat kvaliteti i/ili količini robe,
- protest prijevozniku – dokaz kojim se čuva regresno pravo osiguravatelja prema štetniku,
- korespondencija s ostalim sudionicima u prijevozu.

5.3.2 Postupak rješavanja štete

Pod pojmom likvidacija štete smatra se:

- provjera prikupljenih dokumenata,
- usporedba i identifikacija robe, analiza ispravnosti priložene dokumentacije
- utvrđivanje uzroka štete,
- utvrđivanje kada i gdje je šteta nastala, te je li pravovremeno i na predviđen način utvrđena,

- stručna analiza svih uvjeta Ugovora o osiguranju postoji li osnova za pokriće nastalog rizika,
- postoji li franšiza ugovora, naknada štete uz odbitak određenog postotka,
- postoji li kakav propust u aktivnostima od strane osiguranika, a za koji osiguravatelj treba tražiti objašnjenje,
- utvrđivanje je li polica osiguranja vinkulirana u korist treće strane,
- ako je odobrena naknada štete, obračun osigurnine,
- evidentiranje podataka o šteti u Knjizi štete.⁶⁵

Naknada štete će biti isplaćena ako:

- između osiguranika rizika i nastale štete postoji uzročna veza,
- osiguranik nije kriv za nastalu štetu,
- su ispunjeni posebni ili opći uvjeti, odnosno ugovorne ili zakonske odredbe kojima se uređuju međusobna prava i obveze između osiguravatelja i osiguranika.⁶⁶

5.3.3 Isplata naknade za štetu

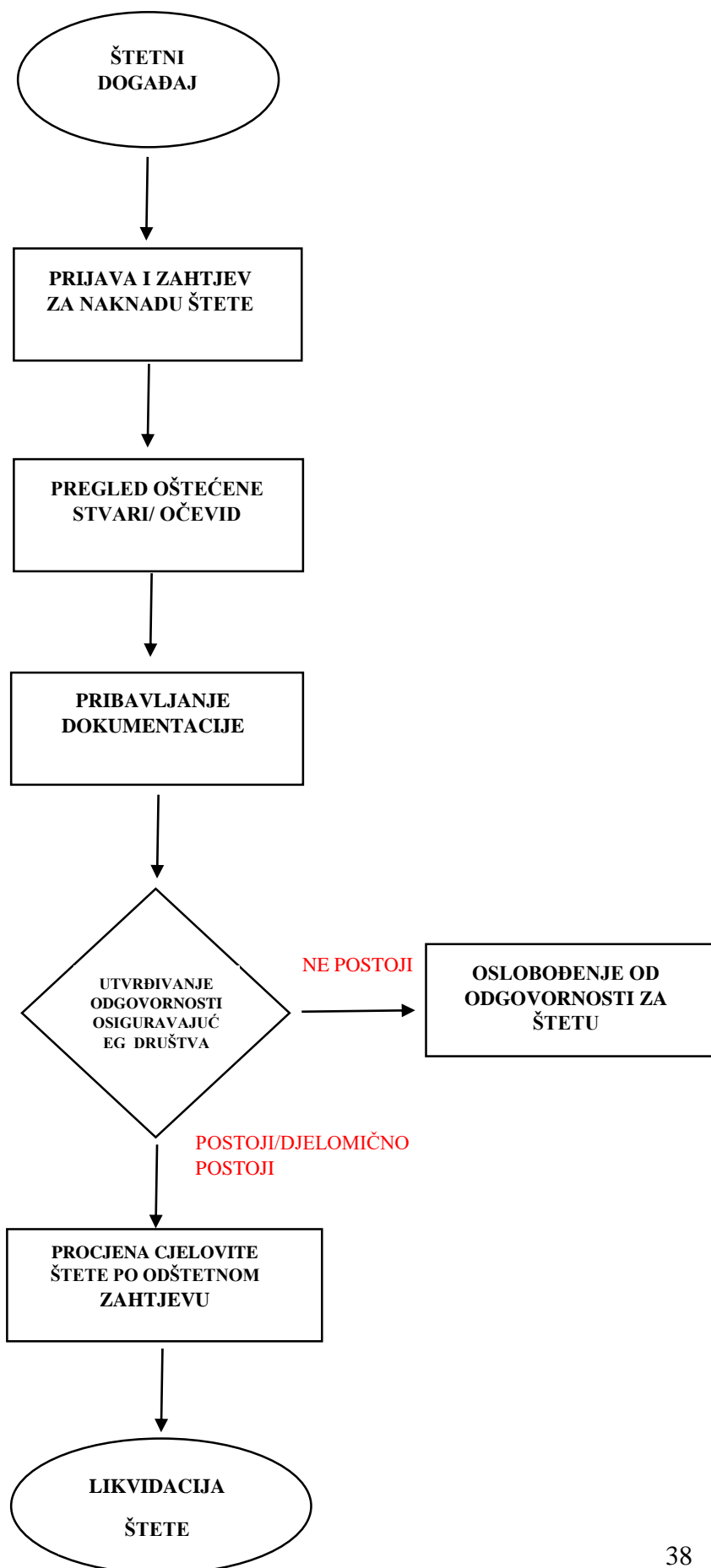
Likvidacija štete prema nagodbi obavlja se na temelju pisanog nagodbenog naloga. To je ugovor kojim osobe, između kojih postoji spor ili neizvjesnost o nekom pravnom odnosu, uzajamnim popuštanjem prekidaju spor, odnosno otklanjaju neizvjesnost i određuju svoja prava i obveze.⁶⁷ Moguće situacije u poslovanju između osiguranika i osiguravatelja su katkada i u pitanju likvidacija štete po nagodbi, na osnovu nagodbenog naloga. Da se dovedu u situaciju pokretanja sudskih sporova, stranke između sebe prekidaju mogući spor uzajamnim dogovorom, popuštanjem. Pod tim podrazumijevamo odricanje, priznavanje, preuzimanje u korist druge strane. To se primjenjuje u situacijama kada nije poznata visina nastale štete. Ako osiguranik nije izvršavao svoje obveze po Ugovoru, opet postoje različiti oblici nagodbe, da se od iznosa štete oduzme iznos neplaćene premije. Zaključak je da obje strane budu zadovoljne. U cilju osiguravatelja nije da gubi klijenta, pogotovo kada su u pitanju neznatni iznosi.

⁶⁵ Andrijanić I., Klasić K. Tehnika osiguranja i reosiguranja. Zagreb: Ekonomski fakultet; 2003.

⁶⁶ Ibid

⁶⁷ Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, čl. 150. st.1.

Proces postupka prijave i obrade nastalih šteta prikazuje se sljedećim dijagramom:



Slika 5. Dijagram tijeka obrade šteta

5.4. Postupak likvidacije štete – STUDIJA SLUČAJA

U ovom poglavlju prikazat će se primjer prijave i zahtjeva za naknadu štete te sklapanja police osiguranja jedne domaće tvrtke u osiguravajućem društvu. Uz to će se analizirati aktivnosti namirenja šteta u petogodišnjem razdoblju poslovanja tvrtke Prometnica d.d.

5.4.1 Prijava i zahtjev za naknadu štete

Osiguravajuće društvo prilikom korespondencije, bilo usmene ili pisane, sa strankama prvotno utvđuje pravnu osnovu svoga djelovanja. Tijekom prijave i procjene te u procesu obrade, stranke su dužne pružiti cjelokupne informacije glede štetnog događaja. Stoga je poseban naglasak stavljen na prikupljanju činjenica uslijed prijave štete gdje se od njih očekuje:

- opis nastanka štetnog događaja, odnosno dinamika razvoja situacije,
- upis mjesta nastanka štete – fotografiranje mjesta događaja, pokrivenost pojedinih dijelova nadzornim kamerama,
- upis datuma i vremena nastanka štete.

Likvidatori koji rade na prijavi štete trebaju provjeriti je li sve potrebno uneseno u prijavi štete. Procjenitelji i pravnici će provjeravati jesu li navodi iz prijave istiniti ili pak ne te u skladu s tim donositi daljnje odluke. U slici 6. prikazan je primjer obrasca prijave i zahtjeva za naknadu štete iz kargo osiguranja.

Prijava i zahtjev za naknadu štete iz osiguranja ROBE U PRIJEVOZU - CARGO			
1. OSIGURANIK – PODNOSITELJ ZAHTJEVA			
IME I PREZIME FIZIČKE OSOBE / NAZIV TVRTKE ZA PRAVNU OSOBU		OIB	POLICA OSIGURANJA
ADRESA / GRAD / ULICA		IBAN - BROJ RAČUNA TEKUĆI/ŽIRO ZA ISPLATU ŠTETE	
TELEFON	MOBITEL	FAX	E-MAIL
2. PODACI O UGOVARATELJU			

IME I PREZIME FIZIČKE OSOBE / NAZIV TVRTKE ZA PRAVNU OSOBU		OIB	POLICA OSIGURANJA
ADRESA / GRAD / ULICA		IBAN - BROJ RAČUNA TEKUĆI/ŽIRO ZA ISPLATU ŠTETE	
TELEFON	MOBITEL	FAX	E-MAIL

3. PODACI O POŠILJCI / PREVOŽENOJ ROBI

VRSTA I OPIS PREVOŽENE ROBE		
UKUPNA VRIJEDNOST POŠILJKE	MJESTO I DATUM OTPREME / UKRCAJA	KRAJNJE ODREDIŠTE ROBE
TRENUTNA LOKACIJA ROBE / KONTAKT OSOBA / BROJ TELEFONA		

4. PODACI O ŠTETNOM DOGAĐAJU

DATUM I SAT ŠTETE	MJESTO ŠTETNOG DOGAĐAJA, NASELJE, ULICA	
DA LI JE ŠTETNI DOGAĐAJ PRIJAVLJEN MUP-u? <input type="checkbox"/> DA <input type="checkbox"/> NE	NAZIV I ADRESA POSTAJE	DATUM
	RAZLOG NE PRIJAVLJIVANJA MUP-U	
PROCJENJENI IZNOS NASTALE		

RELACIJA PRIJEVOZA	VOZAR / NAZIV TRANSPORTNE FIRME
TERETNI LIST / CMR, Br:	DATUM IZDAVANJA TERETNOGOG LISTA/CMR-A MJESTO, DATUM I VRIJEME UTOVARA ROBE

5. PODACI O TRANSPORTNOM SREDSTVU

MODEL I VRSTA VOZILA / BRODA / ZRAKOPLOVA	REGISTRACIJA / IME TRANSPORTNOG SREDSTVA
---	--

VIN OZNAKA / OZNAKA KONTEJNERA	NOSIVOST
--------------------------------	----------

6. PODACI O VOZAČIMA

IME I PREZIME	OIB	ADRESA / GRAD / ULICA / TELEFON/ E-MAIL
---------------	-----	---

TIP

7. DETALJAN OPIS UZROKA ŠTETE I OKOLNOSTI POD KOJIMA JE NASTALA

8. NAVESTI OŠTEĆENJA NA POŠILJCI ILI RAZLOG ZAKAŠNJENJA

9. MIŠLJENJE ODGOVORNE OSOBE O UZROKU I VISINI ŠTETE

10. OSTALE BITNE INFORMACIJE

DA LI JE U TRENUTKU PREUZIMANJA ROBE NA POTVRDU UNEŠENA PRIMJEDBA O STANJU/OŠTEĆENJU/GUBITKU ROBE ?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/>
POSTOJI LI OSIGURANJE KOD	<input type="checkbox"/>	AKO DA, KOD KOJEG OSIGURATELJA I NAVEDITE BROJ POLICE
DA		
DA LI JE VOZARU UPUĆEN PRIGOVOR	<input type="checkbox"/>	AKO NIJE, ZAŠTO?
DA		
DA LI JE PREDSTAVNIK VOZARA PREGLEDAO ROBU?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NE
DA LI JE ROBU PREGLEDAO OVLAŠTENI VJEŠTAK?	<input type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NE
		AKO DA, NAVEDITE IME I SVE PODATKE VJEŠATAKA

11. POTREBNA DOKUMENTACIJA UZ PRIJAVU ŠTETE

<input type="checkbox"/> Polica osiguranja (ORIGINAL)
<input type="checkbox"/> Tovarni list/CMR ; (MAWB/HAWB)
<input type="checkbox"/> Zapisnik o šteti
<input type="checkbox"/> Otpremna faktura robe
<input type="checkbox"/> Specifikacija prevožene robe
<input type="checkbox"/> Potvrda o primitku robe

<input type="checkbox"/> Ostalo	
Osiguranik je dužan prijavu štete podnijeti ODMAH po saznanju o nastanku štetnog događaja.	
U vrijeme prijave štete osiguranik upisuje sve podatke koji su mu u tom trenutku poznati, dok je sve ostale podatke DUŽAN prijaviti ODMAH po saznanju istih.	
MJESTO I DATUM PRIJAVE	POTPIS PODNOSITELJA I PEČAT ZA PRAVNU OSOBU

Slika 6. Odštetni zahtjev za naknadu štete iz osiguranja robe u prijevozu - cargo⁶⁸

5.4.2 Polica osiguranja

Tvtka Prometnica d.o.o., koja se bavi proizvodnjom i montažom alu i pvc stolarije, zatražila je policu osiguranja za prijevoz robe po generalnoj polici za desetogodišnje razdoblje. Adriatic osiguranje d.d. Zagreb izdalo je sljedeću policu:

ADRIATIC OSIGURANJE D.D. ZAGREB

Listopadska 2 – RH-10000 ZAGREB– OIB: 18952674830

KOPIJA POLICE OSIGURANJA

Broj: OZO274026777

Zamjena police broj: OZO274026777 Skupina i vrsta osiguranja: 07.03

UGOVARATELJ: Prometnica D.O.O., Šipanska 3, Dubrovnik OIB: 1234567890

OSIGURANIK: Prometnica D.O.O., Šipanska 3, Dubrovnik OIB: 1234567890

MJESTO OSIGURANJA: Područje RH

Višegodišnje osiguranje počinje dana **10.12.2016. u 24h** i u smislu Uvjeta traje do **10.12.2026. u 24h.**

Premija dospijeva na naplatu svake godine dana **10.12.**

⁶⁸ Adriatic osiguranje. Preuzeto sa: <https://www.adriatic-osiguranje.hr/sto-u-slucaju-stete/obraci/> (Pristupljeno: rujan 2021.)

PREDMET OSIGURANJA	OSIGURANA SVOTA	Premijska stopa	Premija (kn)
1.Osiguranje prijevoza robe po generalnoj polici(sve pošiljke iz asortimana osiguranika, koje se prevoze na rizik Osiguranika, u domaćem transportu). Premijska stopa u smislu čl.6. Općih uvjeta iznosi 0,08% bruto od osnovice za obračun premije koju čini zbroj vrijednosti svih pošiljaka – alu i pvc stolarija te staklene stijene, koje se prevoze na rizik Osiguranika.	250.000,00		4.172,00
UKUPNO:	250.000,00		4.172,00
		UKUPNO ZA	4.172,00
		NAPLATU:	

Akontacija premija se obračunava unaprijed na temelju podataka o ukupnoj vrijednosti prevezenih pošiljaka na rizik osiguranika sljedećim vozilima: 1. VOZILO 1-ZCGH3261008793169; 2. VOZILO 2 – PO1KNMZZT37461290.

Vrijednost prevezenih pošiljaka u 2015.g.; 5.215.000,00 kn.

Osiguranik se obvezuje prijaviti osiguratelju svaku promjenu koja se odnosi na broj vozila kojima se vrši prijevoz gore navedenih pošiljaka, kao i promjenu jediničnih cijena tereta, odnosno obujma prevezenih pošiljaka ukoliko je razlika veća ili manja od 5% u odnosu na početnu osnovicu za obračun. Na temelju prijavljenih podataka vršit će se konačni obračun po isteku osigurateljne godine.

Zagreb, 21.12.2016.

OSIGURATELJ: Adriatic osiguranje d.d.

UGOVARATELJ: Prometnica d.o.o.

5.4.3 Revizija likvidacija šteta tvrtke Prometnica u Adriatic osiguranju

U tablici 3. prikazuju se usporedni podaci o sklopljenim policama osiguranja od 2016.g. do 2020.g. između tvrtke Prometnica d.o.o. i Adriatic osiguranja d.d.

Tablica 3. Usporedna analiza šteta kroz petogodišnje razdoblje tvrtke Prometnica d.o.o.

POLICA OSIGURANJA PRIJEVOZA ROBE	2016.g.	2017.g.	2018.g.	2019.g.	2020.g.
PREMIJA (kn)	4.172,00	4.172,00	4.298,40	4.100,64	4.020,64
BROJ ŠTETA	1	2	2	3	1
VRIJEDNOST ŠTETA (kn)	10.597,58	8.987,77 + 5.782,00	2.718,41 + 2.614,94	887,19 + 2.953,71 + 1.321,57	4.548,34
UKUPNO	10.597,58	14.769,77	5.333,35	5.162,47	4.548,34

UKUPNO	40.411,51
---------------	-----------

Temeljem provedene analize dolazimo do zaključka kako je Adriatic osiguranje sve skupa isplatilo 40.411,51kn šteta tvrtki Prometnica kroz pet godina. Usporedimo li iznose plaćenih premija i vrijednosti isplaćenih šteta uočava se razlika od 6.425,58kn (2016.g.), 10.597,77kn (2017.g.), 1.034,95kn (2018.g.), 1.061,83kn (2019.g.), 527,7kn (2020.g) u korist tvrtke Prometnica. Ukupno promatrano tvrtki se isplatilo osigurati robu u navedenom osiguravajućem

društvu jer joj je isplaćena razlika od 19.647,83kn u odnosu na plaćenu premiju. S tim u vezi, namireni su svi troškovi prijevoza robe, a time se i upravljenje i kretanje robe odvijalo na troškovno najprofitabilniji način za ugovaratelja osiguranja.

7. ZAKLJUČAK

Tijekom svoje duge povijesti, osiguranje je uvijek imalo veliki značaj za pojedinca, ali i cjelokupno društvo. Potreba za osiguranim poslovanjem i potencijalnim rizicima vrlo rano je uzdigla ovu vrstu djelatnosti na neizostavan vrh poslovanja. Transportno osiguranje predstavlja ekonomsku kategoriju koja ima za zadaću pružiti zaštitu pojedincima u granicama mogućnosti uslijed štetnih događaja. Njegova važnost je u tome što pruža materijalnu sigurnost osiguraniku od mogućih rizika i njihovih posljedica, te isplatu štete u slučaju nastupanja nekog od štetnih događaja. Osnovna podjela osiguranja je prema predmetu osiguranja i dijeli se na: kasko – osiguranje vozila i kargo – osiguranje robe. Postoji još i podjela transportnog osiguranja prema grani prometa i obliku organizacije.

Kroz sam rad je utvrđena i važnost logistike tj. prijevozne logistike na današnjem modernom tržištu te međusobna korelacije te dvije djelatnosti. Prijevozna logistika postaje esencijalna djelatnost te je lansiranje procesa prijevoza nužno zbog optimizacija ruta i povećanja iskorištenosti transportnih kapaciteta. Nastoji se prilagoditi procese, troškove svesti na minimum, a povećati efikasnost. Kvalitetna logistika rješava problem upravljanja materijalnim tokovima u prometnim dionicama te kontrolira protočnost roba, informacija i usluga kroz cijeli opskrbeni lanac.

Ukupno promatrano transportna logistika kao dio logistike je jedna od najvažnijih, jer bez nje veći sustavi kao što su proizvodnja, razmjena i potrošnja nebi mogli funkcionirati. Kao takva prometna logistika predstavlja osnovni input u sve procese logističke industrije i značajna je kod vrijednosti svakog proizvoda.

Svijest o rizicima kojima smo izloženi u modernom dobu povećava potrebu za osiguranjem bilo koje vrste, pa tako i za osiguranjem robe u prijevozu.

Ugovorom o transportnom osiguranju uređen je odnos između osiguratelja i osiguranika, odnosno korisnika osiguranja, a sve u svrhu izbjegavanja poteškoća kod naknade štete u slučaju da do iste, kod prijevoza robe, dođe. Osiguranje pruža zaštitu prijevozniku u slučaju da dođe do rizika na koje ne može utjecati, kao što su požar, eksplozija, sudar s drugim vozilom, nasukanje, potonuće i dr. Na taj način prijevoznik, osim što je zaštitio sebe, u krajnjoj liniji zaštitio je i kupca robe. To stoga što je ovim vidom osiguranja roba osigurana cijelo vrijeme tijekom prijevoza, uključujući pretovar, usputno zadržavanje i skladištenje.

Zaključno, ugovaranje transportnog osiguranja doprinosi sigurnosti svih sudionika u razmjeni robe i dobara, kako na domaćoj, tako i na međunarodnoj razini.

LITERATURA

Knjige:

1. Andrijanić I., Klasić K. Tehnika osiguranja i reosiguranja. Zagreb: Ekonomski fakultet; 2003.
2. Bendeković J., Aržek Z. Transport i osiguranje. Zagreb: Ekonomski fakultet; 2008.
3. Ivaković Č., Stanković R., Šafran M. Špedicija i logistički procesi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti; 2010.
4. Frančišković I., Zelenika R. Ekonomika međunarodnog osiguranja. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci; 2004.
5. Pavić D. Pomorsko imovinsko pravo. Split: Književni krug Split; 2006.
6. Pavić D. Pomorsko osiguranje, pravo i praksa s osnovama kopnenog i zračnog transportnog osiguranja. Split: Književni krug Split; 2012.
7. Pavić D. Pravo pomorskog osiguranja s osnovama kopnenog transportnog osiguranja. Zagreb: Narodne novine; 1997.
8. Segetlija Z., Lamza-Maronić M. Distribucijski sustav trgovinskoga poduzeća: distribucija-logistika-informatika. Osijek: Ekonomski fakultet u Osijeku; 1995.
9. Šamanović J. Prodaja – Distribucija – Logistika: teorija i praksa. Split: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2009.

Članci i radovi:

1. Belanić L. Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba. Rijeka: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci; 2009.
2. Bloomberg D.J., LeMay S.B., Hanna J.B. Logistics. 1st edition, Pearson Education Inc; 2002.
3. Jurasic M. Logistički troškovi u pomorskom prijevozu. Rijeka: Pomorski zbornik 40; 2002.

4. Lovrić I. Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini. Split: Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu; 2018.
5. Poletan Jugović T. Prilog definiranju kvalitete transportno-logističke usluge na prometnom pravcu. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci; 2007.
6. Regodić D. Logistika, Fakultet za informatiku i menadžment. Beograd: Univerzitet Singidunum; 2010.
7. Suknaić F. Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj. Zagreb: Pravnik 44,1 (88); 2010
8. Šafran M. Nastavni materijali iz kolegija „Planiranje logističkih procesa“; 2014.
9. Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica. Rijeka: Pomorski zbornik 49-50; 2015.

Linkovi:

1. Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, čl. 150., čl. 921., čl. 922. <https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>
2. <https://carina.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/CTVP/INCOTERMS%20KORELACIJA.pdf>
3. <https://www.minimax.hr/blog-outsourcing-u-poslovanju/>
4. <https://www.dzs.hr/>
5. <http://bestlogistika.blogspot.com/2008/07/definicije-logistike.html>
6. https://partner-broker.hr/osiguranje-odgovornosti/?gclid=Cj0KCQjw0K-HBhDDARIsAFJ6UGhHApH5BZqczJWoU41HGBHuwFYbol9gnF2zdA8FA-AMY0iZXq2KeFUaAuffEALw_wcB
7. <https://www.grawe.hr/puno-kasko-osiguranje/>
8. <https://www.aimu.org/formsmenu.html>
9. <https://www.adriatic-osiguranje.hr/osiguranja/transportno/osiguranje-robe-domaci-medunarodni-promet/>
10. <https://www.hanfa.hr/media/5447/raskid-ugovora-o-osiguranju-2021.pdf>
11. <https://www.grawe.hr/pitanja-i-pojmovi/>
12. https://issuu.com/huos/docs/cemuzapravsluziosiguranjepdf_2016_f38b627169aae5?e=1710601/34131557

13. <http://www.fortiusinterpartes.hr/hr/vise-o-osiguranju/osnovni-podaci-o-osiguranju/povijesni-razvoj-osiguranja/>

POPIS SLIKA

1. Slika 1. Sudionici u poslovima osiguranja; Preuzeto sa: www.hanfa.hr
2. Slika 2. Nositelji logističkih procesa
3. Slika 3. Dijagram tijekom planiranja prijevoznog procesa
4. Slika 4. Shematski prikaz incoterms klauzula; International Commers Terms.
Preuzeto sa: <https://blog.intradebook.com/en/what-are-incoterms-international-commercial-terms/>
5. Slika 5. Dijagram tijekom obrade šteta
6. Slika 6. Odštetni zahtjev za naknadu štete iz osiguranja robe u prijevozu – cargo.
Preuzeto sa: <https://www.adriatic-osiguranje.hr/sto-u-slucaju-stete/obraci/>

POPIS TABLICA

1. Tablica 1. Vrste transportnog osiguranja
2. Tablica 2. Klasifikacija incoterms klauzula prema vrsti prijevoza; Hrvatska gospodarska komora i ICC Hrvatska (2010) Incoterms 2010. Pravila Međunarodne trgovačke komore za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina.
3. Tablica 3. Usporedna analiza šteta kroz petogodišnje razdoblje tvrtke Prometnica d.o.o.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4,
10 000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je ___diplomski rad_____ isključivo rezultat mogega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da 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 diplomskog rada pod naslovom **___ Utjecaj transportnog osiguranja na aktivnosti prijevozne logistike ___**, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student: Pralst

(potpis)

U Zagrebu __09.09.2021. __