

Osiguranje robe u prijevozu

Benković, Nikolina

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Organization and Informatics / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet organizacije i informatike**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:211:773198>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Unported](#) / [Imenovanje-Nekomercijalno-Bez prerada 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-17**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Organization and Informatics - Digital Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET ORGANIZACIJE I INFORMATIKE
V A R A Ž D I N

Nikolina Benković

OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

ZAVRŠNI RAD

Varaždin, 2019.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET ORGANIZACIJE I INFORMATIKE
V A R A Ž D I N

Nikolina Benković

JMBAG: 0016128211

Studij: Ekonomika poduzetništva

OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

ZAVRŠNI RAD

Mentorica:

Doc. dr. sc. Zrinka Lacković Vincek

Izv. prof. dr. sc. Vladimir Kovšca

Varaždin, srpanj 2019.

Nikolina Benković

Izjava o izvornosti

Izjavljujem da je moj završni rad izvorni rezultat mojeg rada te da se u izradi istoga nisam koristio drugim izvorima osim onima koji su u njemu navedeni. Za izradu rada su korištene etički prikladne i prihvatljive metode i tehnike rada.

Autorica potvrdila prihvatanjem odredbi u sustavu FOI-radovi

Sažetak

Kako bi do odredišta došla bez oštećenja i gubitka, robu je potrebno osigurati, odnosno omogućiti siguran prijevoz. Stoga treba razmotriti sve mogućnosti i oblike pokrića rizika u prijevozu. U ovom radu bit će riječ o specifičnostima transportnog osiguranja. Objasnit će se osnovni pojmovi kao što su osiguranik, premija osiguranja, rizik i slično. Razjasnit će se razlika između pojedinačne i opće police. Također, uzet će se u obzir značajne odredbe, odnosno klauzule za osiguranje rizika. Spomenut će se ugovor o transportnom osiguranju, navesti primjeri osiguranja te provesti istraživanje. Navest će se i objasniti vrste šteta, kao što su potpuni gubitak, generalna i pojedinačna havarija te naknade za štete stvorene tijekom prijevoza. No, osim novčanog osiguranja robe u prijevozu, potrebno je da prijevoznik vodi brigu o robi tijekom prijevoza. Stoga će u ovom radu biti riječ i o osnovama osiguranja tereta, kao što je učvršćivanje tereta, pomagala za osiguranje robe i drugo.

Ključne riječi: osiguranje, odgovornost, prijevoz, roba, šteta, naknada.

Sadržaj

1. Uvod.....	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Metode i tehnike rada.....	2
1.3. Struktura rada	3
2. Osiguranje robe u transportu.....	4
2.1. Osnovni pojmovi osiguranja	4
2.2. Važnost osiguranja robe u transportu	9
3. Vrste šteta u transportu	15
3.1. Potpuni gubitak	15
3.2. Havarija.....	17
4. Karakteristike transportnog osiguranja	20
4.1. Osiguranje robe u kopnenom transportu.....	20
4.2. Osiguranje robe u pomorskom i zračnom transportu	25
4.3. Ostale vrste osiguranja robe u transportu	29
5. Zaključak	32
Popis literature.....	33
Popis slika	35
Popis tablica	37

1. Uvod

Na samom početku rada, odnosno kao uvod u temu ovog završnog rada naveden je predmet rada. U uvodu naveden je cilj te svrha rada. Istaknute su metode i tehnike rada koje su korištene prilikom izrade završnog rada. Na kraju ovog poglavlja objašnjena je struktura, odnosno sadržaj rada.

1.1. Predmet i cilj rada

Osiguranje je važan čimbenik prilikom transporta, jer je robu potrebno osigurati kako bi do odredišta došla bez oštećenja i gubitka. Tijekom prijevoza robe, bilo to kopneni, zračni ili pomorski transport, prijevoznik preuzima određenu odgovornost i obvezu. Vrlo važno je ugovoriti osiguranje tako da je razjašnjeno tko preuzima odgovornost ako se dogodi osigurani slučaj, ali i kako se određuje naknada za štetu te tko ju plaća.

Osim kako bi se moglo utvrditi tko je odgovoran za nastalu štetu, osiguranje pridonosi sigurnijem prijevozu robe, ali povećava i sigurnost ostalih sudionika u prometu. Predmet ovog rada predstavlja osiguranje robe prilikom njenog prijevoza te se navode karakteristike osiguranja robe u različitim granama transporta. Također, u radu se navodi kako prilikom slaganja i utovara robe, osigurati robu različitim pomagalicama kako nebi došlo do gubitka ili oštećenja.

Prilikom ugovaranja osiguranja želi se izbjeći gubitak ili šteta robe, odnosno havarija. Kako bi se izbjegli različiti rizični događaji vezani uz robu koja se prevozi potrebno je ugovoriti određenu vrstu osiguranja koja je namijenjena za to. Što bi značilo da se karakteristike osiguranja razlikuju između pojedinih vrsta transporta. Također, uzimaju se u obzir značajne odredbe, odnosno klauzule za osiguranje rizika koje omogućuju pravedno i sigurno obavljanje razmjene robe između prodavatelja i kupca. Osim ugovaranja transportnog osiguranja, robu je potrebno pakirati u određenu ambalažu i pričvrstiti te koristiti ostala pomagala za osiguranje robe prilikom utovara i aprijevoza.

Cilj i svrha ovog rada je objasniti značaj osiguranja robe u prijevozu, navesti temeljna obilježja pojedinih vrsta šteta te naknade za štete, kao i prikazati tko odgovara za štetu nastalu tijekom prijevoza robe, kako spriječiti da nastane šteta u prijevozu te objasniti zašto je važno osigurati robu u prijevozu.

1.2. Metode i tehnike rada

Prilikom izrade ovog završnog rada korišteni su sekundarni izvori podataka. U radu se objašnjava tema Osiguranje robe u prijevozu, a za prikupljanje podataka korišteni su različiti izvori podataka. Tijekom pisanja završnog rada korištene su knjige, odnosno stručna literatura namijenjena za transport i osiguranje te međunarodno poslovanje te je time obuhvaćen veći dio samog rada.

Također, korištene su i internetske stranice kao što su znanstveni članci, pravilnici i zakoni, internetske stranice osiguravajućih društava u Hrvatskoj, međunarodnih prijevoznika za pojedine prometne grane. Isto tako korištene su stranice Poslovnog dnevnika i Hrvatske enciklopedije te su pri izradi ovog završnog rada korišteni diplomski i završni radovi s Fakulteta prometnih znanosti, Pomorskog te Ekonomskog fakulteta.

U radu su korišteni podaci o pojedinim događajima u kojima je nastala šteta prilikom prijevoza robe. Za primjere korištene su internetske stranice kao što su 24 sata i Jutarnji.hr. Primjeri se odnose na nastale štete prilikom prijevoza robe odnosno nesreća u pojedinim prometnim granama.

1.3. Struktura rada

Osiguranje robe u transportu, kao tema završnog rada, obrađena je kroz pet ključnih poglavlja. Svako poglavlje sadrži, odnosno podijeljeno je na potpoglavlja. Potpoglavlja se odnose na pojedine elemente rada koji su navedeni u sažetku rada.

Naziv prvog poglavlja je *Uvod*, koji sadrži tri potpoglavlja. Prvo potpoglavlje *Predmet i cilj rada* odnosi se na predmet samog rada te je naveden cilj koji se želi postići ovim radom. Također, u drugom potpoglavlju navedene su *Metode istraživanja* korištene tijekom pisanja rada. Na kraju prvog poglavlja, kao treće potpoglavlje opisuje se *Struktura rada*.

U drugom poglavlju rada, *Osiguranje robe u transportu*, objašnjen je pojam osiguranja te ostali pojmovi koji su vezani uz osiguranje robe, ali i općenito vezani uz osiguranje. Dakle, naziv prvog potpoglavlja u drugom dijelu rada glasi *Osnovni pojmovi osiguranja*. Isto tako kao sljedeće potpoglavlje, objašnjena je i *Važnost osiguranja robe u transportu*.

Zatim, u trećem poglavlju razjašnjene su *Vrste šteta u transportu*. Stoga se u trećem dijelu rada, kao potpoglavlja navode naslovi *Potpuni gubitak* i *Havarije*. U potpoglavlju *Potpuni gubitak* objašnjene su dvije vrste potpunih gubitaka koje mogu nastati prilikom prijevoza robe, a u potpoglavlju *Havarije* objašnjene su vrste havarija koje se odnose na prijevoz robe te je naveden primjer havarije.

Četvrto poglavlje odnosi se na *Karakteristike transportnog osiguranja* za pojedine vrste prijevoza, kao što su kopneni, zračni i pomorski promet. Stoga potpoglavlja u četvrtom dijelu rada nose sljedeće nazive: *Osiguranje robe u kopnenom transportu*, *Osiguranje robe u pomorskom i zračnom transportu* te *Ostale vrste osiguranja robe u transportu*. Na kraju četvrtog poglavlja, u potpoglavlju *Ostale vrste osiguranja robe u transportu* opisani su i ostali načini za osiguranje robe prilikom transporta.

Na samom završetku rada je peto poglavlje koje se odnosi na *Zaključak*. U petom poglavlju navedeni su zaključci i spoznaje o odabranoj temi. Također, ističe se značaj osiguranja robe u transportu u razvoju razmjene robe, sigurnosti društva u cjelini te gospodarstva države.

2. Osiguranje robe u transportu

Kako bi se istaknulo koliko je važno osiguranje općenito, ali i osigurati robu prilikom prijevoza, u ovom poglavlju su pojašnjeni pojmovi vezani uz osiguranje robe u transportu. Navedeni su elementi koje je potrebno razumjeti prilikom sklapanja ugovora o osiguranju. Ističe se važnost osiguranja u transportu, ali i navode pravila vezana uz odgovornost stranaka prilikom prijevoza robe.

2.1. Osnovni pojmovi osiguranja

Prilikom svake razmjene robe 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 robe, bio to prijevoz robe zrakom, morem ili kopnom. U nastavku su navedeni osnovni pojmovi s kojima je povezano transportno osiguranje.

Osiguranje kao gospodarska djelatnost povezuje se sa zaštitom osoba, stvari te interesa od nastupanja raznih opasnih događaja. Razvoj osiguranja u Hrvatskoj započeo je 1884. godine prilikom osnivanja organizacije za osiguranje iako se i prije spominjao pojam osiguranja. Danas se osiguranje odnosi na nekoliko različitih područja. Osnovna podjela osiguranja prema kriteriju predmeta osiguranja dijeli se na dvije skupine, a to su imovinska osiguranja (u koju pripadaju nepokretna imovina, pravni odnosi te stvari u prometu) i osobna osiguranja. No, prema predmetu osiguranja, transportno osiguranje dijeli se na: osiguranje prijevoznih sredstava (kasko), osiguranje robe (kargo) i osiguranje odgovornosti vozara. [Aržek, Z. (2002.), str.272.]

U ovom radu riječ je o zaštiti robe prilikom transporta čime se želi postići da roba do odredišta dođe sigurno bez oštećenja ili gubitaka. Osiguranje robe u transportu naziva se kargo osiguranjem te podrazumijeva osiguranje robe koja je za vrijeme transporta izložena različitim rizicima. [Grgas, M. (2017.), završni rad, str.4]

Transportno osiguranje također ima različite podjele. S obzirom na granu transporta može se podijeliti na pomorsko osiguranje te osiguranje u unutarnjoj plovidbi, na osiguranje u željezničkom, cestovnom i zračnom transportu koja su detaljno objašnjena u radu. Isto tako osiguranje robe u transportu moguće je podijeliti na domaći kargo koji se odnosi na prijevoz unutar granica jedne države, te na međunarodni kargo. Međunarodni kargo obuhvaća prijevoz robe koja prelazi granicu, prate ju carinski dokumenti, prijevoz robe po međunarodnoj prijevoznoj ispravi te ako je faktura pošiljke u stranoj valuti. [Aržek, Z. (2002.), str.293.]

U međunarodnom kargu podrazumijevaju se tri skupine transportnog osiguranja. Prva skupina se odnosi na osiguranje robe u uvozu. Kod takvog osiguranja najčešće se ne izdaje polica osiguranja, jer je bitna samo kod utvrđivanja visine carine i u slučaju kada nastane šteta. U drugu skupinu pripadaju osiguranja robe u izvozu. Kod osiguranja robe u izvozu, osiguranik daje prijavu za osiguranje pošiljke kako bi sklopili ugovor o osiguranju te mu se izdaje polica osiguranja na engleskom jeziku ako je riječ o pomorskom osiguranju ili na nekom drugom jeziku ako je riječ o nekoj drugoj grani transporta. Treća skupina su osiguranja tranzitnog karga, a podrazumijevaju reeksport, privremeni uvoz i transport inozemne opreme. No, osiguranje tranzitnog karga ne javlja se često u hrvatskom transportu, odnosno transportnom osiguranju. [Aržek, Z. (2002.), str.293.]

Uz transportno osiguranje, ali i općenito uz osiguranje veže se nekoliko osnovnih pojmova odnosno elemenata važnih za ugovaranje osiguranja. Samim *ugovorom o osiguranja ugovaratelj osiguranja preuzima odgovornost da određeni iznos udruži u organizaciju za osiguranja te organizacija preuzima odgovornost da isplati ugovorenu svotu ako se dogodi događaj koji predstavlja osigurani slučaj.* [Aržek, Z. (2002.), str.279.]

Prilikom sklapanja ugovora izdaje se pisana isprava, odnosno polica osiguranja. Ona mora sadržavati osnovne podatke kao što su ugovorne stranke, osiguranu stvar, rizik, trajanje osiguranja, vrijeme pokrića, iznos osiguranja i premiju te datum izdavanja i potpise ugovornih stranaka. Može sadržavati i opće uvjete osiguranja. [Aržek, Z. (2002.), str. 283.]

Polica osiguranja može biti generalna i pojedinačna te engleska pomorska polica. Generalna polica sklapa se u situacijama kada su osiguratelj i osiguranik u stalnom poslovnom odnosu te obuhvaća sve pošiljke za određeno razdoblje, dok se pojedinačna polica sastavlja za svaki slučaj posebno kao dokaz o sklopljenom ugovoru. Engleska pomorska polica koristi se u međunarodnom pomorskom transportu. [Aržek, Z. (2002.), str.286.]

Kod osiguranja međunarodnog karga postoji mogućnost da se izda polica osiguranja koja može biti prenosiva i neprenosiva. Naješće se izdaje u dva primjerka te mora odgovarati uvjetima prema kojima je sklopljen ugovor o osiguranju. [Aržek, Z. (2002.), str.294.]

U ugovoru o osiguranju navode se dvije stranke, a to su osiguratelj i osiguranik. Osiguratelj preuzima obvezu o isplati naknade u slučaju nastanka događaja radi kojeg je ugovor sklopljen, dok je osiguranik osoba koja sklapa ugovor kako ne bi nastupio osigurani događaj, ali ako se dogodi, tada zahtjeva isplatu naknade. [Aržek, Z. (2002.), str.280.]

Uz osiguranje veže se i pojam interesa osiguranja koji sadrži više elemenata, a to su objekt interesa, subjekt interesa te vrijednost osiguranog interesa. Objekt interesa podrazumijeva ekonomsku vrijednost koju subjekt interesa želi sačuvati od oštećenja ili gubitka te zbog toga osigurava taj objekt. Dakle, subjekt interesa je osoba koja osigurava određeni objekt te je najčešće ta osoba vlasnik objekta interesa. Interes osiguranja mora biti u skladu s pravnim normama. [Aržek, Z. (2002.), str.276.]

Što se tiče iznosa osiguranja, on podrazumijeva „*najveći iznos koji je osiguratelj obvezan platiti osiguraniku ako nastupi osigurani slučaj.*“ [Aržek, Z. (2002.), str.273.] Kod određivanja iznosa osiguranja navodi se klauzula „tako procijenjeno“ kako bi se izostavile sumnje da taj iznos nije u skladu sa stvarnom vrijednosti osiguranog slučaja. No, ako nisu u skladu tada se ugovaraju podosiguranja.

Nadalje, „*mogućnost samog nastupanja nekog događaja koji je štetan za robu ili za neki drugi predmet osiguranja naziva se rizikom.*“ [Aržek, Z. (2002.), str.274.] Da bi se ta mogućnost, odnosno rizik mogao osigurati mora biti realno moguć, neizvjestan, nezavisan od volje

osiguranika, zatim da dovodi do štetnih posljedica koje mogu umanjiti imovinu osiguranika te da je zakonom dopušteno osiguranje takvog rizika.

U transportnom osiguranju, rizici se najčešće dijele na osnovne i dopunske transportne rizike te na ratne i političke rizike. Osnovni rizici transporta su oni rizici koji su vezani uz obavljanje transporta i djelovanje opasnosti koje mogu nastati tijekom transporta. Takve opasnosti obuhvaćaju i prijevozno sredstvo i robu koja se prevozi. Najčešći primjeri takvih štetnih posljedica su prometne nezgode, elementarne nepogode, požar ili eksplozija u prijevoznom sredstvu, krađa i slično. Što se tiče dopunskih transportnih rizika oni se odnose na rizike vezane uz svojstvo robe koja se nalazi u prijevoznom sredstvu. Pod dopunske rizike podrazumijevaju se krađa, vlaga, lom, rasipanje, curenje i ostali slični rizici. [Matić, B. (2004.), str.373.]

Također, može se osigurati i od nekih specifičnih kvarova poput gubitka sjaja drva, fermentacije čaja i drugo. U dopunske rizike ubrajaju se i manipulativni rizici koji se odnose na štete koje mogu prouzročiti nepravilni iskrcaji ili ukrcaji robe. Nadalje, ratni i politički rizici nastaju zbog ne slaganja između pojedinih zemalja ili radi izvanrednih situacija unutar neke države. Osiguravaju se posebnim policama, a najčešći oblici takvih rizika su neredi, nasilje i građanski nemiri te štrajkovi. [Matić, B. (2004.), str.373.]

Prilikom sklapanja ugovora o osiguranju potrebno je utvrditi osigurani slučaj, koji se prema [Aržek, Z. (2002.), str.277.], odnosi na „*unaprijed predviđeni događaj u ugovoru o osiguranju koji svojom realizacijom proizvodi štetni događaj na imovini osiguranika...*“ Prilikom nastupanja osiguranog slučaja, tj. posljedicama istog dolazi do štete u transportu robe. Šteta podrazumijeva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta.

Kako bi se ta šteta mogla nadoknaditi potrebno je prilikom sklapanja ugovora odrediti premiju osiguranja. To je novčani iznos koji ugovaratelj osiguranja dužan platiti osiguratelju kako bi on mogao nadoknaditi štetu. Premija se određuje kao cijena samog rizika te se isplaćuje prilikom sklapanja ugovora ako se mora platiti odjednom, a u drugom slučaju se plaća po ugovorenim rokovima navedenim u samom ugovoru o osiguranju. [Aržek, Z. (2002.), str.278.]

Visina premije ovisi o vrijednosti osiguranog interesa, dužini trajanja osiguranja, broju rizika koje pokriva, svojstvima predmeta koji se osigurava te o franšizi, postupanju vozara i osiguranika, ali i o djelovanju zakona ponude i potražnje. Također, premija osiguranja sadrži funkcionalnu premiju, koja se sastoji od tehničke premije i preventivnih doprinosa, te sadrži i režijski dodatak za obavljanje djelatnosti osiguranja. [Aržek, Z. (2002.), str.278.]

Uz navedene stavke o kojima ovisi visina premije, na njezinu visinu utječe i osobno svojstvo koje se odnosi na postupanje prijevoznika, ali i osobno svojstvo koje se odnosi na postupanje osiguranika. Isto tako bitan utjecaj ima konkurencija među pojedinim osigurateljima pa tako se stvaraju razlike u cijenama osiguranja. [Aržek, Z. (2002.), str.279.]

Važno je istaknuti da prilikom sklapanja ugovora o osiguranju treba razmotriti sve elemente koji su navedeni u ugovoru. Do sklapanja ugovora o osiguranju dolazi tek kada se ugovorne stranke usuglase oko bitnih stavki u ugovoru. Bitne stavke ugovora su navedeni pojmovi odnosno elementi vezani uz osiguranje koji su navedeni u ovom potpoglavlju.

2.2. Važnost osiguranja robe u transportu

Transportom se povezuju različita područja, unaprijeđuje razvoj gospodarstva tj. ekonomije. Efikasnije odvijanje transporta te sprječavanje šteta koje se mogu dogoditi tijekom prijevoza robe omogućava transportno osiguranje. Također, prijevoz robe odvija se sigurnije i brže te pridonosi tome da se razvijaju novi poslovni odnosi i povećava razmjena kako unutar granica država tako i međunarodna razmjena.

Prilikom obavljanja bilo koje vrste transporta sklapaju se tri ugovora, a to su 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. [Jurišić, I. (2015.), diplomski rad, str 13.]

Važnost osiguranja robe u transportu očituje se u zaštiti ekonomskih interesa svih sudionika koji se nalaze u poslovima transporta robe te razmjene te iste. Sklapanjem ugovora o osiguranju povećava se sigurnost prilikom prijevoza određenog tereta između dvije određene točke, točke polazišta i točke odredišta. Također, važnu ulogu u osiguranju ima polica osiguranja. Ona kao pisana isprava čini dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju te se smatra najvažnijom ispravom.

Što se tiče osiguranja u međunarodnoj trgovini, važno je to što se prava iz osiguranja mogu prenositi s jedne stranke na drugu, odnosno s prodavatelja na kupca. Osim toga, kako bi se moglo ugovoriti osiguranje koje ne nanosi nepravdu strankama i ne narušava njihov poslovni odnos, u međunarodnom transportu koriste se Međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina (INCOTERMS). Tim pravilima cilj je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se koriste prilikom prodaje robe, a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između stranaka, odnosno prodavatelja i kupca. [Jurišić, I. (2015.), diplomski rad, str.16.]

Pravila, odnosno Incoterms klauzule točno određuju koja su prava i obveze prodavatelja, a isto tako i prava i obveze kupca. Nakon izmjena i dopuna termina 2010. godine, 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 1.

Tablica 1: Klasifikacija Incoterms klauzula prema vrsti prijevoza

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)	

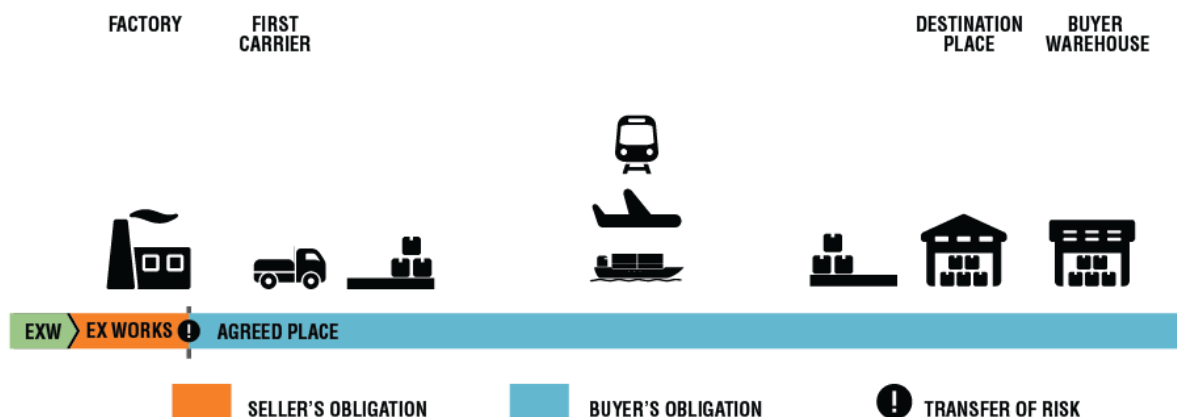
(Izvor: Krepelnik, A. (2017.): Važnost INCOTERMS klauzula u poslovanju međunarodnog otpremničkog poduzeća, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet. Dostupno na:

https://bib.irb.hr/datoteka/887139.Vanost_Incoterms_klauzula_u_poslovanju_meunarodnog_otpremnikog_poduzea.pdf (02.07.2019.))

Pravila za prijevoz morem i unutarnjim vodama pojašnjena su u četvrtom dijelu završnog rada, podnaslov *Osiguranje robe u pomorskom i zračnom transportu*. Za bilo koji način prijevoza, pravila su sljedeća [Krepelnik, A. (2017.), diplomski rad, str 12.-19.]:

- Franko tvornica (EXW) odnosi se na to da je prodavatelj ispunio svoju obvezu isporuke kada je robu stavio na raspolaganje kupcu

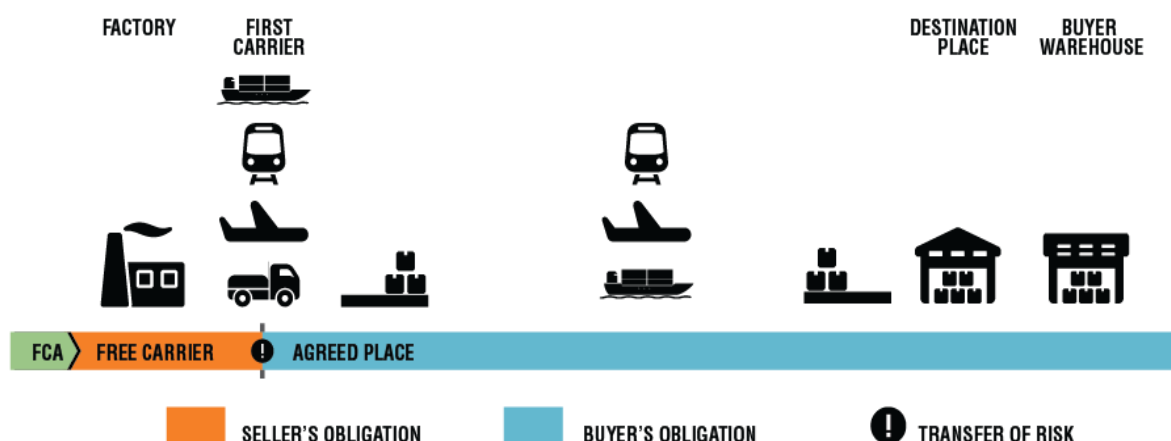
INCOTERMS® 2010 - EXW



Slika 1: Franko tvornica (EXW), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_EXW.png (10.07.2019.))

- Franko prijevoznik (FCA) podrazumijeva da je nositelj rizika prodavatelj sve dok ne preda robu prijevozniku, a od tada nositelj rizika je kupac.

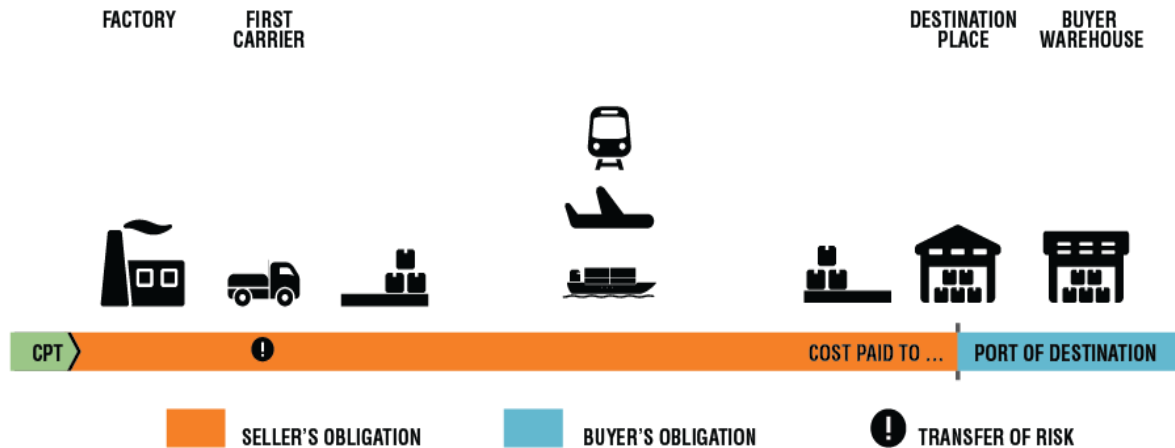
INCOTERMS® 2010 - FCA



Slika 2: Franko prijevoznik (FCA), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FCA.png (10.07.2019.))

- Vozarina plaćena do (CPT) odnosi se na to da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku u ugovorenom mjestu.

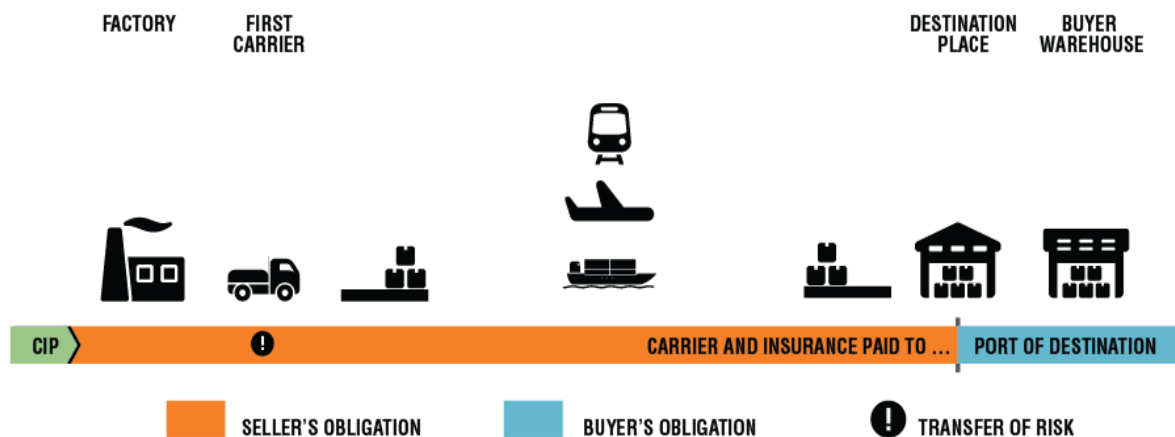
INCOTERMS® 2010 -CPT



Slika 3: Vozarina plaćena do (CPT), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CPT.png (10.07.2019.))

- 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.

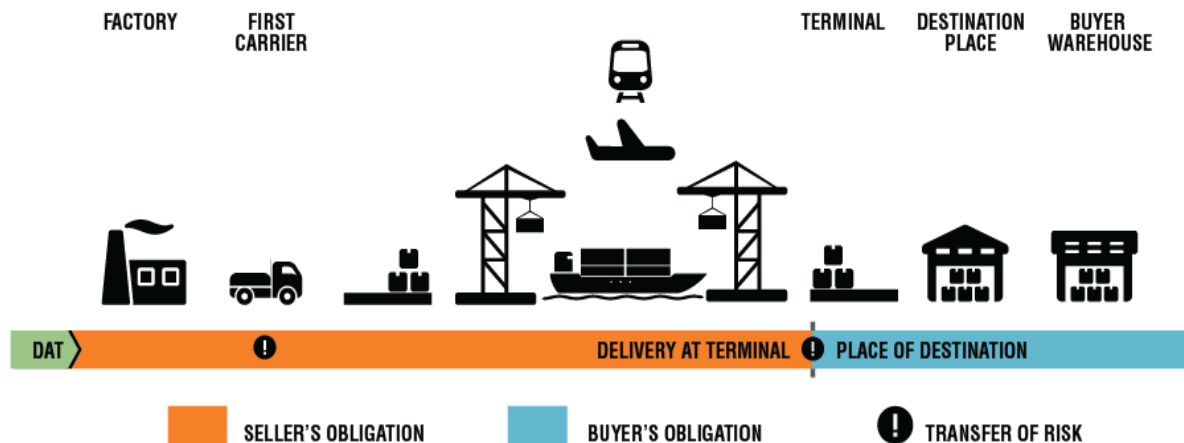
INCOTERMS® 2010 - CIP



Slika 4: Vozarina i osiguranje plaćeno do (CIP), (Izvor: Trade finance global, dostupno na: <https://cdn.tradefinanceglobal.com/wp-content/uploads/2018/02/Cost-and-Insurance-Paid-CIP-Diagram-Incoterms.png> (10.07.2019.))

- 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.

INCOTERMS® 2010 - DAT



Slika 5: Isporučeno na terminal (DAT), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_DAT.png (10.07.2019.))

- Isporučeno na mjesto (DAP) podrazumijeva da isporuka robe obavlja se na određenom ugovorenom mjestu tj. odredištu. „Glavna razlika između pariteta DAT i DAP je u mjestu isporuke, dok se kod termina DAT prodavatelj obvezuje robu, istovarenu s dolaznog prijevoznog sredstva, kupcu staviti na raspolaganje u imenovanom terminalu, luci ili mjestu odredišta, kod termina DAP prodavatelj je robu isporučio tek kada je robu stavio na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu spremnu za istovar u imenovanom mjestu odredišta.“ [Krepelnik, A. (2017.), diplomski rad, str 17.]
- 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. [Krepelnik, A. (2017.)]

INCOTERMS® 2010 - DDP



Slika 6: Isporučeno ocarinjeno (DDP), (Izvor: Project materials, dostupno na:

<https://blog.projectmaterials.com/wp-content/uploads/2017/04/DDP.png> (10.07.2019.))

Nadalje, glavni zadaci samog osiguranja su preventivne mjere koje se odnose na mjere spriječavanja nastanka štete te posredna zaštita koja nadoknađuje nastalu štetu. Za siguran transport robe bilo koje vrste prijevoza potrebno je ugovoriti osiguranje kako bi roba do odredišta došla bez oštećenja ili gubitaka. Većinom osiguravatelji nude osiguranja koja pokrivaju gubitak i oštećenje robe u domaćem i međunarodnom prijevozu. Uz to nude osiguranje prijevoznikove odgovornosti za štete na pošiljkama, kojim žele zaštititi prijevoznika u slučaju potpunog ili djelomičnog gubitka ili oštećenja robe koju prezove te u slučaju kašnjenja isporuke. [Aržek, Z. (2002.), str.278.]

Važno je naglasiti da je osiguranje općenito, ali i u transportu vrlo značajno jer omogućuje zaštitu pojedinaca i društva u cjelini. Pridonosi unaprijeđenju gospodarstva države i međunarodnog poslovanja. Trgovina i ostali poslovi vezani uz transport odvijaju se brže, sigurnije i efikasnije kada se prilikom sklapanja ugovora o prijevozu, ugovori i osiguranje robe. A u slučaju nastanka štete na robi, vidljivo je tko je odgovoran snositi posljedice odnosno nadoknaditi nastalu štetu.

3. Vrste šteta u transportu

Često se od raznih medija može čuti kako se događaju mnogobrojne nezgode i nesreće u prometu. Bilo to da se odnosi na cestovni promet ili željeznički, dok se ponekad može čuti i o pomorskim nezgodama i nesrećama prilikom prijevoza velikih količina tereta. Kao što je već ranije navedeno u radu, šteta može biti gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta. U nastavku ovog rada biti će objašnjene navedene vrste šteta koje se mogu pojaviti prilikom obavljanja prijevoza robe.

3.1. Potpuni gubitak

U svakom poslu pa tako i u transportu, zaposlenik mora preuzeti određenu odgovornost prilikom obavljanja zadataka i poslovnih aktivnosti na svom radnom mjestu. Također, iako se svaki poslovni zadatak odvija po propisima i poduzimajući sve mjere opreza može doći do neke vrste štete. No, kako bi se šteta izbjegla ili kako bi ju osoba koja je odgovorna za nju mogla nadoknaditi, prije samog obavljanja posla potrebno je sklopiti ugovor o osiguranju. To sve vrijedi i kod transporta robe.

„Totalnom štetom (potpunim gubitkom) smatra se kada je osigurana stvar nestala (otuđena, ukradena) ili je oštećenje potpuno uništilo osiguranu stvar ili je oštećenje osigurane stvari takvo da troškovi popravka (dovođenja u stanje koje je bilo prije nastupa osiguranog slučaja) prelaze (stvarnu) vrijednost osigurane stvari, dakle nisu ekonomski opravdani.“ [Grawe, (05.07.2019.)]

Razlikuju se dvije vrste potpunih gubitaka, a to su stvarni i izvedeni potpuni gubitak. Pod stvarnim potpunim gubitkom podrazumijeva se materijalni gubitak koji je nastao zbog propasti, uništenja ili oštećenja robe kojom je prestala postojati kao takav predmet. Što bi značilo da je došlo do potpunog materijalnog gubitka osiguranog predmeta, oštećenja osiguranog predmeta ili nestanka osiguranog predmeta, odnosno trajnog oduzimanja. Ukoliko je došlo do štete zbog osiguranog rizika, štetu u cjelosti nadoknađuje osiguratelj prema ugovoru o osiguranju, a ako se radi o djelomičnom osiguranju, nadoknađuje se samo u visini ugovorenog iznosa osiguranja. [Jurišić, I. (2015.),diplomski rad, str.44]

Izvanredni potpuni gubitak odnosi se na slučaj u kojem osigurani predmet nije potpuno oštećen ili izgubljen. Ova vrsta štete podrazumijeva nekoliko slučajeva, kao što su slučajevi u kojima se može utvrditi da se potpuni gubitak nije mogao izbjeći, kada trošak čuvanja i spašavanja robe je veći od same vrijednosti koju bi ona imala na odredištu. Zatim, u slučajevima kada se ne može dostaviti roba zbog naredbi upravnih vlasti, zabrane i sličnih situacija te ako se oštećena roba može prodati na mjestu oštećenja, a troškovi prijevoza do odredišta su veći od cijene robe na mjestu oštećenja. Što se tiče naknade izvanrednog potpunog gubitka, obračunava se kao i u slučaju stvarnog potpunog gubitka. [Jurišić, I. (2015.),diplomski rad, str.44]

Osim potpunog gubitka, razlikuje se još nekoliko vrsta šteta, kao što su : havarije, nagrade za spašavanje, zasebni troškovi te obveza naknade prema trećim osobama. Nagrade za spašavanje su aktivnosti za zaštitu robe, prijevoznog sredstva te osoba koje sudjeluju u prijevozu od opasnosti koje im prijete prilikom obavljanja prijevoza robe. [Aržek, Z. (2002.), str.316.]

Zasebni troškovi su posebni troškovi vezani uz robu, a obveze naknade trećim osobama podrazumijevaju naknade koje je osiguranik obvezan platiti prema zakonskim propisima i sklopljenom ugovoru o osiguranju robe trećim osobama. Primjerice, zasebni trošak se može odnositi na nepravilno pakiranje robe koja se prevozi. Nadalje, havarija kao vrsta štete u transportu objašnjena je u nastavku rada. [Jurišić, I. (2015.),diplomski rad, str.49-51.]

3.2. Havarija

Kao druga vrsta štete koja može nastati prilikom prijevoza robe navodi se havarija. Pojam havarija najčešće se koristi u pomorskom pravu odnosno pomorskom transportu. Havarija označava štetu, kvar ili nezgodu u pomorskom transportu. Razlikuju se dvije vrste, a to su partikularne, odnosno zasebne havarije i generalne tj. zajedničke havarije.

Što se tiče zajedničke havarije, prema [Aržek, Z. (2002.), str.167.], to je *„šteta ili trošak koji je zapovijednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu u cilju spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti.“* Dakle, generalna havarija nastaje kada nastupi šteta koja je namjerno napravljena kako bi se očuvala roba, odnosno imovina od opasnosti koja se odnosi na teret i prijevozno sredstvo (brod). Također, troškove havarije snose svi sudionici u tom poslu tj. transportu robe. Visina štete zajedničke havarije se obračunava prema vrijednosti robe koju je imala roba u trenutku kada je prijevoz završio, a priznaju se samo štete i troškovi koji su posljedica zajedničke havarije. [Aržek, Z. (2002.), str.167]

Generalnu havariju karakterizira nekoliko stavki koje se očituju u nastupanju takve vrste štete. Kao što je već navedeno, jedna od njih je izvanrednost događaja. Zatim, kao obilježje generalne havarije može se navesti namjernost i razlozi zašto se nešto mora oštetiti kako bi se spriječila opasnost. Pa tako i u karakteristike zajedničke havarije pripada zajednička opasnost, jer se opasnost najčešće odnosi i na teret i na prijevozno sredstvo. Također, uz generalnu havariju veže se i zajedničko spašavanje koje se odnosi na priznavanju troškova i nadoknade štete od strane svih sudionika u transportu. [Pomorski fakultet Rijeka, Pomorske havarije (05.07.2019.)]

Zasebne havarije podrazumijevaju ostale izvanredne štete ili troškovi koje se odnosne na robu i imovinu tijekom transporta te ih snosi onaj tko je bio odgovoran za robu i imovinu u tom trenutku. Kod ove vrste štete, odgovornost za nju ne preuzimaju svi sudionici u obavljanju prijevoza robe, kao što je to u slučaju generalne havarije. [Pomorski fakultet Rijeka, Pomorske havarije (05.07.2019.)]

Nadalje, partikularne havarije se mogu podijeliti u više skupina, odnosno prema različitim kriterijima. Tako se mogu podijeliti prema predmetu na kojem je nastala zasebna havarija, što se odnosi na teret, brod ili drugo prijevozno sredstvo i vozačinu. Zatim prema uzrocima koji su ju izazvali kao primjerice ljudski faktor, opasnost mora i drugo. Također, moguće ih je podijeliti prema tehnološkim ili ekonomskim kriterijima te prema veličini zasebne havarije. Prema veličini mogu biti štete iznad ili ispod franšize ugovorene pomorskim osiguranjem. [Pomorski fakultet Rijeka, Pomorske havarije (05.07.2019.)]

Najčešće se radi o štetama i trošku koji nije bio predviđen niti uzeti u obzir prilikom obavljanja transporta. Od ostalih vrsta šteta koje se pojavljuju u transportu, havarija se odvaja prema izvanrednosti. Uz samu nadoknadu štete, odnosno havarije stvaraju se i dodatni troškovi vezani uz prijevozno sredstvo i sami prijevoz robe koje treba podmiriti.

Primjer nastale havarije prikazan je na sljedećoj slici. Slika prikazuje nastalu štetu koja je posljedica udarca tankera u pristanište luke Ploče. Naime, radi se o događaju koji je nastao 2018. godine kada je tanker „STI Poplar“ koji je prevozio 27 tisuća kubika nafte udario u pristanište luke Ploče. [Jutarnji.hr, (10.07.2019.)]



Slika 7: Havarija, (Izvor: Jutarnji.hr, dostupno na: https://www.jutarnji.hr/incoming/havarija.jpg/7707276/alternates/LANDSCAPE_680/havarija.jpg (10.07.2019.))

Nastala je šteta od nekoliko milijuna eura za koju je provedena inspekcija te je naglašeno kako će štetu morati nadoknaditi brodska kompanija STI Poplar. Osim samog pristaništa, oštećen je i brod, no nije došlo do curenja nafte u more. [Jutarnji.hr, (10.07.2019.)]

Uz sam primjer ovakve vrste nesreće navedeno je kako su nastali dodatni troškovi vezani za nastalu havariju. Kao što je već navedeno, osim pristaništa koje je uništeno te je zabranjen iskrcaj nafte, šteta je nastala i na brodu. A uz nastalu štetu na pristaništu koju treba podmiriti, brodska kompanija STI Poplar dobila je i sudsku zabranu isplovljavanja dok ne podmiri nastalu štetu. [Jutarnji.hr, (10.07.2019.)]

Navedenim primjerom želi se pobliže prikazati kako može nastati pomorska havarija. U ovom slučaju riječ je o zasebnoj havariji, jer za nastalu štetu preuzima odgovornost samo brodska kompanija STI Poplar.

4. Karakteristike transportnog osiguranja

Ovo poglavlje odnosi se na karakteristike osiguranja robe prilikom prijevoza u pojedinim prometnim granama. Istakuta su obilježja osiguranja u kopnenom, pomorskom i zračnom transportu. Navedeno je tko preuzima odgovornost za nastalu štetu i kako izbjeći da ona nastane. Na kraju ovog poglavlja navedene su ostale vrste osiguranja robe prilikom prijevoza, a odnosi se na opremu kojom se može učvrstiti teret prilikom transporta te načini i mjere zaštite prilikom slaganja robe kako bi došla do odredišta bez oštećenja ili gubitaka

4.1. Osiguranje robe u kopnenom transportu

Osiguranje robe u transportu, prema grani prometa kojim se obavlja transport, možemo podijeliti na pomorsko osiguranje i osiguranje unutarnje plovidbe, zatim na zračno transportno osiguranje te kopneno transportno osiguranje koje podrazumijeva cestovno i željezničko transportno osiguranje.

Svaka od navedenih grana prometa, jedna od druge razlikuju se po određenim karakteristikama vezanih uz razmjenu robe. Tako se razlikuju i kod ugovaranja osiguranja za pojedine vrste prijevoza robe. Stoga u nastavku su opisane karakteristike navedenih vrsta transporta te važnost pojedinih transportnih grana prilikom osiguranja robe. Također se navode odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu prilikom prijevoza robe kopnom, morem ili zrakom.

Kopneni transport obuhvaća cestovni promet i željeznički promet. Osiguranje robe u skladu sa uvjetima za kopneni prijevoz ugovara se kada se prijevoz robe odvija kopnenim putem od polazne točke pa sve do završne točke. U drugim slučajevima, kod kombiniranog transporta, primjerice s pomorskim transportom, uzimaju se prava pomorskog osiguranja. Kod kopnenog transporta, izostavljeni su ratni i politički rizici pri osiguranju. [Grgas, M. (2017.), završni rad, str.13.]

Što se tiče željezničkog prijevoza tereta, to je najjeftiniji oblik prijevoza koji se koristi za isporuku i najtežih vrsta tereta. Željeznički transport robe je manje osjetljiv na vremenske uvjete od ostalih oblika transporta. Jedan od nedostataka je što se prevozi sporije nego zrakoplovom. Zatim, zahtjeva kombiniranje prijevoza s ostalim oblicima transporta te je manje fleksibilan. No, važno je istaknuti kako se transport tereta hrvatskom željeznicom povećava te pridonosi međunarodnoj trgovini, odnosno razmjeni robe. [UNITRANSPORT,(02.07.2019.)]

Roba u željezničkom transportu prevozi se u teretnim vagonima. Vagoni s obzirom na njihovu namjenu podijeljeni su u 12 kategorija i imaju oznake pa tako mogu biti: otvoreni (E), specijalni otvoreni (F), obični zatvoreni vagoni (G), specijalni zatvoreni vagoni (H), zatvoreni (I), plato plitki dvoosovinski (K), specijalni za prijevoz automobila (L), obični četveroosovinski plato vagon (R), specijalni plato vagon s 4 ili više osovina (S), specijalni s pokretnim krovom (T) te vagoni sa spremnikom tj. cisterne (Z) i specijalni zatvoreni vagoni (U). Osim ovih navedenih, postoje i specijalni vagoni za prijevoz teških tereta. [Aržek, Z. (2002.), str.191.]

Prijevoz robe u bilo kojem od navedenih željezničkih vagona treba se odvijati na siguran način, stoga je potrebno pravilno izvršiti utovar i istovar robe. Utovari vagona vrše se na različite načine ovisno o kategoriji vagona. A prijevoz opasnih tvari obavlja se u skladu sa Zakonom o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07). [HŽ Cargo i Zakon o prijevozu opasnih tvari,(03.07.2019.)]

Prilikom prijevoza tereta željeznicom, željeznički prijevoznik ima određenu odgovornost za robu koju prevozi. Količina robe, odnosno tereta u željezničkom transportu je velika i različite vrijednosti. Ukoliko stvarna vrijednost robe koja se prevozi ne doseže zakonski iznos ograničenja odgovornosti, prijevoznik je dužan platiti cijeli iznos nastale štete. No, ako prelazi, dužan je platiti naknadu štete do iznosa zakonskog ograničenja. [Radionov, N., (03.07.2019.)] No, željeznica ne odgovara za naknadu štete ako se dokaže da je šteta nastala zbog postupaka i propusta korisnika prijevoza, svojstva stvari te drugih uzroka koji nisu predviđeni i nisu se mogli izbjeći.

Kao primjer nastale nesreće odnosno štete prilikom prijevoza tereta željeznicom, izdvojen je događaj koji je nastao u listopadu 2018. godine na relaciji između Kutine i Knina. Nesreća je nastala tako što je zadnji vagon teretnog vlaka iskočio iz tračnica te udario u lokomotivu drugog vlaka. Prilikom samog udara vagon se okrenuo na bočnu stranu te se teret iz vagona rasuo, kao što je vidljivo na sljedećoj slici. [24sata.hr, (10.07.2019.)]



Slika 8: Nesreća u željezničkom transportu, (Izvor: 24 sata, dostupno na: <https://www.24sata.hr/media/img/52/82/87a605a324c6404e3820.png> (10.07.2019.))

Naime, u nesreći nije bilo ozlijeđenih, a na mjestu događaja proveden je očevid. Ovim primjerom ukratko se objašnjava kako može doći do oštećenja robe odnosno njezinog gubitka prilikom prijevoza tereta željeznicom.[24sata.hr, (10.07.2019.)]

Nadalje, kod prijevoza robe cestom podrazumijeva se transport različitim cestama koji se odvija motornim i priključnim vozilima. Prijevozna vozila kod cestovnog transporta robe mogu se podijeliti na vozila za prijevoz suhog tereta te za prijevoz tekućeg tereta odnosno cisterne. U slučajevima cestovnog transporta, vrlo važnu ulogu imaju dopuštene dimenzije vozila (gabarit) te se poduzimaju mjere sigurnosti. U Hrvatskoj su gabariti vozila određeni prema Pravilniku o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN br.85/16 i 24/17). [Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama, (04.07.2019.)]

Glavna prednost cestovnog transporta je to što omogućuje prijevoz robe na točno određeno mjesto isporuke, na mjesto gdje se nalazi kupac. Također, želi se omogućiti jednostavan prijelaz vozila iz jedne zemlje u drugu te povećati međunarodna razmjena. Prilikom samog međunarodnog transporta robe cestom vozila moraju imati oznaku TIR i ispravu (karnet),

odnosno carinski dokument koji predstavlja određenu carinsku garanciju. [Aržek, Z. (2002.), str. 234.]

Što se tiče šteta nastalih tijekom prijevoza robe cestom, prijevoznik odgovara za gubitak ili oštećenje robe od kada preuzme robu do samog trenutka predaje iste. Isto tako odgovara i za zakašnjele isporuke te za radnje i propuste svojih djelatnika u svom poslovanju. No, prijevoznik ne odgovara za štete nastale zbog prijevoza robe otvorenim i nepokrivenim vozilom ako je tako navedeno u ugovoru, za štete nastale zbog nepravilnog pakiranja, utovara ili slaganja robe i slično. [Aržek, Z. (2002.), str.244.]

Za nastalu štetu prilikom prijevoza robe u vozilima opremljenim za zaštitu robe (od topline, hladnoće, vlage) ili prilikom prijevoza živih životinja, prijevoznik ne može odbiti svoju odgovornost ako ne dokaže da je poduzeo sve potrebne mjere kako bi se izbjegla šteta. „Naknada za potpuni ili djelomičan gubitak robe obračunava se prema vrijednosti koju je roba imala u mjestu i trenutku predaje robe na prijevoz.“ [Aržek, Z. (2002.), str.245.]

Kao primjer nastale štete u cestovnom transportu navodi se događaj odnosno nesreća koja je nastala u travnju 2019. godine. Šteta je nastala kada se kamion s prikolicom prevrnuo na bok te se rasula pšenica na autocesti blizu Šibenika. [24sata.hr, (11.07.2019.)]



Slika 9: Nesreća na autocesti kod Šibenika, (Izvor: 24 sata, dostupno na: <https://www.24sata.hr/media/img/84/40/6b4e3c1513e2eccc79cc.jpeg> (11.07.2019.))

Uz ovaj navedeni primjer rasutog tereta po cesti, navodi se još jedan primjer vezan uz štetu nastalu prilikom prijevoza sanduka s mineralnom vodom. Na autocesti A4 kod Čakovca kamion s prikolicom rasuo je teret po cesti. [Međimurske novine, (11.07.2019.)]



Slika 10: Nesreća na autocesti kod Čakovca, (Izvor: Međimurske novine, dostupno na: <https://www.mnovine.hr/wp-content/uploads/2017/08/boce-rasute-autocesta-kamion1.jpg> (11.07.2019.))

Prilikom skretanja kamiona u zavoju na autocesti kod Čakovca sa prikolice kamiona ispali su sanduci u kojima su bile staklene boce mineralne vode. Kao i u prvom primjeru, prikazana je na slikama šteta koja je nastala u navedenim nesrećama. [Međimurske novine, (11.07.2019.)]

Primjeri su navedeni kako bi se prikazala šteta nastala tijekom obavljanja cestovnog transporta. Osim samog ugovaranja osiguranja prilikom prijevoza robe, potrebno je omogućiti nesmetan i siguran prijevoz tereta tako da se teret pravilno i sigurno utovari u prijevozno sredstvo. Uz to važno je da se prilikom prijevoza, prijevoznik pridržava propisanih brzina vožnje.

4.2. Osiguranje robe u pomorskom i zračnom transportu

Osiguranje robe u pomorskom prijevozu najčešće podrazumijeva međunarodni transport. Pomorski transport pripada u skupinu plovidbenog transporta kao i unutarnja plovidba koja se odvija na rijekama, kanalima i jezerima. Pomorski transport dobio je značaj razvojem brodova i luka kako bi se postigla veća sigurnost i povećala ekonomičnost prilikom prijevoza robe. Time se povećala razmjena robe i trgovina preko mora.

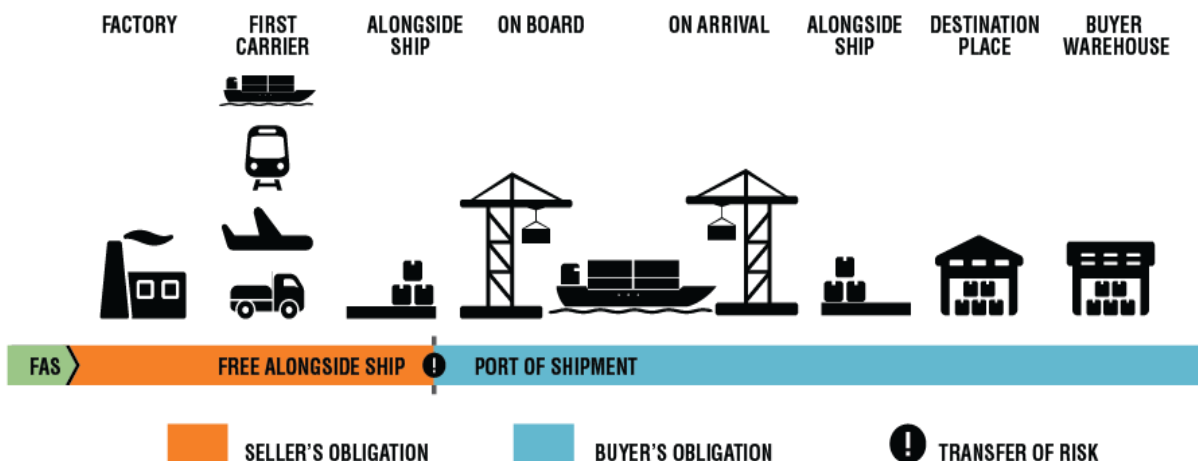
Brodovi kojima se prevozi roba moraju imati određene karakteristike pa tako postoje trgovački i ratni brodovi, brodovi namijenjeni upravnim, zdravstvenim i drugim ustanovama. Brodovi za prijevoz robe razlikuju se prema vrsti robe koja se prevozi. Takvi brodovi mogu biti tankeri, brodovi za prijevoz rasutog tereta, generalnog tereta, hladnjače, brodovi za prijevoz plina, kontejnera i slično. Također, brodovi mogu biti linijski i slobodne plovidbe. Linijski brodovi plove na određenoj liniji i imaju međupalubne prostore za razmještaj tereta, dok brodovi slobodne plovidbe (trameri) prevoze rasuti teret i nemaju međupalube za razmještaj tereta, jer bi to otežalo iskrcaj i ukrcaj.

Za osiguranje robe koja se prevozi morem upotrebljava se engleska pomorska polica Marine Policy. To je isprava o sklopljenom ugovoru pomorskog osiguranja. Sadrži institutske klauzule. Pomorska polica može se prenositi te s pomorskom teretnicom čini osnovnu ispravu u pravnoj sigurnosti prilikom međunarodne kupoprodaje. Institutskim klauzulama se određuju odgovornosti prijevoznika, odnosno prodavatelja i odgovornosti kupca robe koja se prevozi određenim prijevoznim sredstvom. U pomorskoj polici utvrđuju se tri opće klauzule za osiguranje transportnih rizika (A, B i C). Svaka od skupine općih institutskih klauzula sadrži 19 odredbi. Razlikuju se prema prvoj odredbi, a ostale odredbe su jednake u svakoj skupini. U prvoj odredbi riječ je o osiguranim rizicima. [Aržek, Z. (2002.), str. 300.]

Kao što je već ranije navedeno, postoje Međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina. Što se tiče INCOTERMS klauzula u pomorskom prijevozu robe, prema [Andrijanić, I. (2005.), str.16.], pravila koje se odnose na prijevoz morem su sljedeće:

- Franko uz bok broda (FAS) koja ukazuje na to da prodavatelj izvršava isporuku kada robu postavi uz bok broda, a od tog trenutka kupac snosi sve troškove i rizike robe.

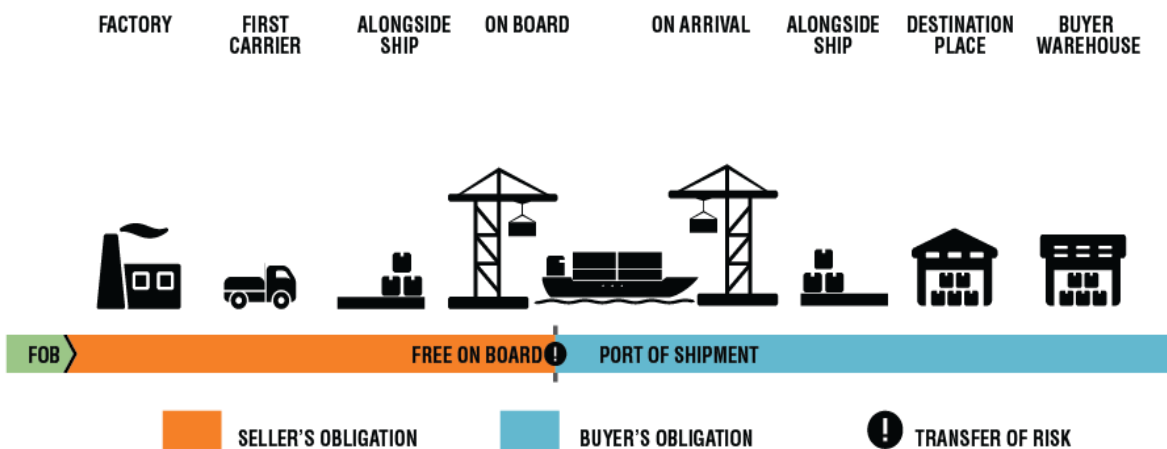
INCOTERMS® 2010 - FAS



Slika 11: Franko uz bok broda (FAS), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FAS.png (11.07.2019.))

- Franko brod (FOB) odnosi se na to da prodavatelj isporučuje robu na plovilo koje je odredio kupac. Rizik preuzima kupac od trenutka kada je roba isporučena na određeno plovilo. Ova klauzula obavezuje prodavatelja da obavi izvozno carinjenje robe.

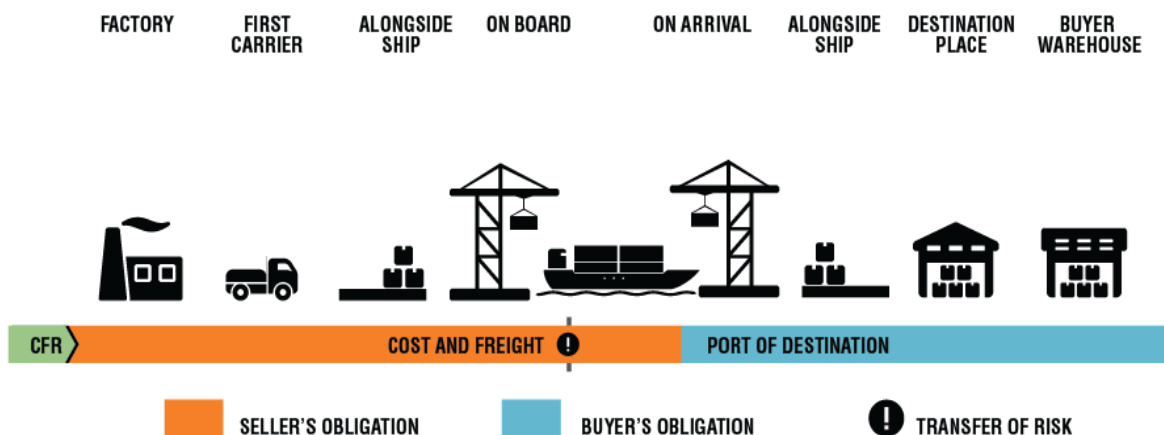
INCOTERMS® 2010 - FOB



Slika 12: Franko brod (FOB), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FOB.png (11.07.2019.))

- 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 ukrcanja u luku, kupac preuzima rizik za oštećenje i propast robe.

INCOTERMS® 2010 - CFR



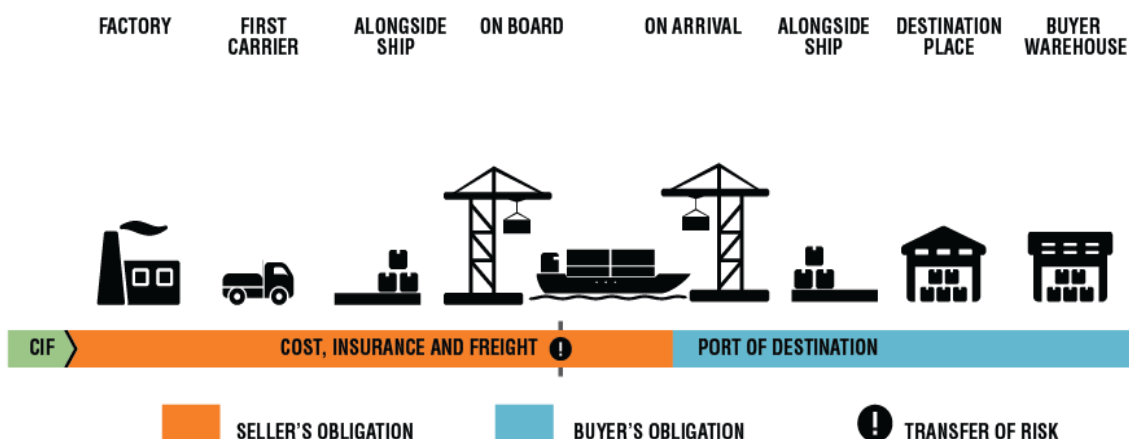
Slika 13: Trošak i vozarina (CFR), (Izvor: International commercial terms, dostupno na:

https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CFR.png

(11.07.2019.))

- 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.

INCOTERMS® 2010 - CIF



Slika 14: Cijena, osiguranje i vozarina (CIF), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CIF.png

(11.07.2019.))

Što se tiče unutarnje plovidbe, kao što je već navedeno, ona pripada u skupinu plovidbenog transporta zajedno sa prethodno navedenim pomorskim transportom. Unutarnja plovidba obuhvaća prijevoz rijekama, kanalima i jezerima. „*Transport unutarnjom plovidbom koristi se pretežno za prijevoz masovnog, najčešće rasutog tereta.*“ [Aržek, Z. (2002.), str.177.] Prednosti unutarnje plovidbe su transport masovnog tereta koji se ne kvari brzo, zatim veći transportni kapaciteti plovila. No, susreće se i s nekoliko nedostataka, kao na primjer to što vodeni putevi ne pokrivaju cijeli teritorij zemlje. Isto tako promet se odvija sporije nego kod ostalih oblika prijevoza, zatim osjetljivost na vremenske okolnosti te uzrokuju veće troškove i prekid prometa. Međutim, unutarnja plovidba ostvaruje značajno mjesto transporta u Hrvatskoj iako značajno pridonosi turizmu u putničkom prijevozu.

U obavljanju prijevoza robe, odnosno transportu, povećava se značaj prijevoza zrakom. Iako se najčešće obavlja putnički prijevoz, zračni prijevoz robe se razvija tako što se povećava nosivost zrakoplova što omogućuje prijevoz veće količine robe. Naime, roba se može prevoziti kombiniranim prijevozom gdje je prednji dio za prijevoz putnika, a stražnji za teret. Takvi zrakoplovi nose oznaku C (Combi). U drugom slučaju roba se prevozi teretnim zrakoplovima s oznakom F (Freighter) u kojem se prevozi samo teret. Što se tiče prijevoznog puta, isto kao i u pomorskom transportu, odvija se linijskim prijevozom i slobodnim, čarter prijevozom. Prilikom prijevoza robe do odredišta, prijevoznik odgovara za gubitak ili oštećenje robe. No, prijevoznik ne odgovara za štetu ako je poduzeo sve potrebne mjere da se ona izbjegne ili dokaže da nije bilo moguće poduzeti te mjere. Također, prijevoznik može zatražiti od pošiljatelja sastavljanje tovarnog lista koji predstavlja instrument ugovora o prijevozu. [Aržek, Z. (2002.), str. 250, 261.]

Što se tiče raspolaganja robom, pošiljatelj može tijekom prijevoza robu povući s uzletišta ili slijetališta, zadržati u tijeku puta kod jednog spuštanja na aerodrom, narediti da se roba u odredištu ili tijekom puta preda nekom drugome, a ne naznačenom primatelju te može zatražiti da se roba vrati na polazni aerodrom. No, pošiljatelj je obavezan nadoknaditi troškove prijevozniku za nastupanje takvih raspolaganja robom. [Aržek, Z. (2002.), str. 261.]

Prijevoz opasnih tvari zrakom zahtijeva poseban postupak otpreme, jer može ugroziti posadu, zrakoplov, robu te ostale sudionike. Takav prijevoz utvrđen je Zakonom o prijevozu opasnih tvari te odredbama Aneksa 18. uz Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. [Aržek, Z. (2002.), str. 262.]

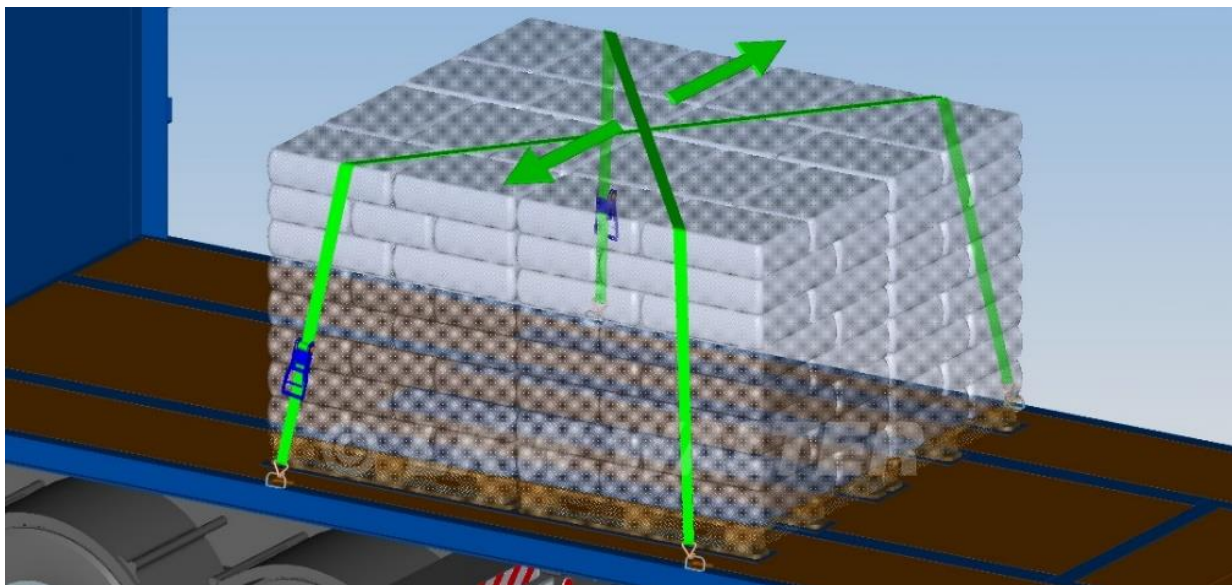
4.3. Ostale vrste osiguranja robe u transportu

Prilikom samog prijevoza robe nije dovoljno samo sklopiti ugovor o osiguranju, već osigurati robu tako da se pravilno raspolaže s njom kako nebi došlo do oštećenja i gubitaka. Dakle, robu je potrebno pravilno pakirati i ukrcati na prijevozno sredstvo, učvrstiti je kako se nebi oštetila. Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, teret na vozilu mora biti raspoređen i prema potrebi osiguran, pričvršćen i pokriven tako da ne ugrožava sigurnost sudionika u prometu i ne nanosi štetu cesti i objektima na cesti, ne umanjuje stabilnost vozila i ne otežava upravljanje vozilom, ne smanjuje vozaču preglednost nad cestom itd. [Zakon o sigurnosti prometa na cestama, 28. Teret na vozilu, čl.154., NN 108/17]

U pomorskom transportu, slaganje robe na brodu obavlja brodar tj. zapovjednik koji sam određuje mjesto gdje će se roba utovariti te odgovara za to da se roba ne ošteti te da je prilikom prijevoza teret dobro učvršćen i siguran u prijevozu. [Aržek, Z. (2002.), str. 131.] Također, kod prijevoza određenih vrsta roba, kao što su primjerice voće, šećer ili drvena građa, potrebno je uzeti u obzir određene karakteristike robe kako bi se ona pravilno ukrcala na brod i kako bi se očuvala tijekom prijevoza.

Nadalje, prilikom prijevoza robe morem odnosno prije samog polaska broda, potrebno je dobro obaviti poslove slaganja robe kako ne bi došlo do oštećenja robe koja se prevozi. Te poslove obavljaju kvalificirane osobe koje moraju znati kako postupati s određenom robom. Slaganje robe ovisi o prirodi robe te o njezinoj zaštiti. Vrlo važno je kod slaganja robe na brodu da se vodi računa o sigurnosti broda, najboljem iskorištenju prostora te o nosivosti broda. Također, postoje i posebna pravila o slaganju robe i ukrcavanju u brodove te se sklapa ugovor o sлагаčkom poslu koji sadrži klauzule FIO i FIOS. Te klauzule određuju tko snosi troškove ukrcavanja i iskrcavanja robe. [Aržek, Z. (2002.), str. 76.]

Međutim, potrebno je i da se roba pakira u odgovarajuću ambalažu kako bi prijevoznik mogao dostaviti robu istu onakvu kakvu ju je primio pri ukrcaju. Kada se obavlja ukrcaj odnosno slaganje tereta na određeno prijevozno sredstvo, teret je potrebno osigurati i učvrstiti. Primjerice, teret se može učvrstiti čvrstim spajanjem oblika kao što je vidljivo na slici 16. [LKW WALTER, (05.07.2019.)]



Slika 15: Učvršćivanje čvrstim spajanjem oblika, (Izvor: LKW Walter, dostupno na: <http://www.lkw-walter.com.hr/-/m/images/lkw/kunden/lkw-walter-formschluessige-ladungssicherung-3.png> (30.06.2019.)

Dakle, teret se stavlja na ograničeni prostor tako da nema praznina između tereta. Pri takvom načinu učvršćivanja može se koristiti zatezni pojasevi. Neke od mjera učvršćivanja tereta su korištenje traka za vezanje te kopča za učvršćivanje, kao što je vidljivo na sljedećoj slici. [Corvito, (04.072019.)]



Slika 16: Traka za vezanje tereta, (Izvor: Corvito, dostupno na: <https://corvito.hr/wp-content/uploads/2017/11/trake-za-vezanje-tereta-kop%C4%8De.jpg> (30.06.2019.))

Osim raznih načina učvršćivanja i slaganja robe, potrebno je prilikom obavljanja ukrcaja robe na prijevozno sredstvo provjeriti je li roba pravilno pakirana prema propisima za prijevoz takve vrste robe, bilo da se radi o teretu koji ne može štetiti okolini ili o opasnom teretu. Svaku vrstu zaštite i mjere sprečavanja šteta potrebno je provesti kako bi se izbjegli događaji koji mogu ugroziti sudionike u prijevozu robe i ostale sudionike u prometu, kako ne bi došlo do oštećenja prijevoznog sredstva i same robe radi koje se obavlja transport te kako ne bi štetno djelovalo na okoliš.

Kod prijevoza robe željeznicom, kao što je već navedeno koriste se različite vrste teretnih vagona koji su namijenjeni za određene vrste robe koja se u njima prevozi. Također i u ostalim vrstama prometnih grana, odnosno transportu robe koriste se odgovarajuće vrste spremnika za teret, kao što su hladnjače, kontejneri, cisterne i slično.

No, kako bi se prijevoz robe obavio na siguran način, osim što je dobro učvršćen teret na prijevoznom sredstvu, također je važna ispravnost prijevoznog sredstva te da prijevoznik obavlja prijevoz prema propisima. Tako će se smanjiti mogućnost nastanka šteta tijekom transporta te se može spriječiti prometne nezgode i gubitci.

5. Zaključak

Osiguranje općenito, bilo kojeg oblika i vrste, ima veliki značaj za pojedinca i društvo u cjelini, jer svima je potrebno da se osjećaju sigurno, odnosno da će se nešto odvijati bez problema i poteškoća. Kod transporta, važnost osiguranja ističe se prilikom prijevoza samog tereta, jer se može utvrditi tko je odgovoran ako nastane šteta te se time razvija sigurniji način poslovanja i prijevoza. Kako bi se izbjegli neželjeni događaji u transportu ugovaraju se osiguranja robe u prijevozu, bilo da se radi o kopnenom, zračnom ili pomorskom transportu. Ugovorom se određuju svi bitni elementi vezani uz prijevoz robe između ugovornih strana. Time se omogućava da roba koja je predmet osiguranja, dođe do odredišta bez gubitaka ili oštećenja.

Kada se radi o prometu i događajima na cesti, moru, željeznici ili u zraku, na prvo mjesto bih stavila sigurnost. Pod pojmom sigurnost ne smatram samo sigurnost koja se odnosi na osobu koja vozi, nego i na sigurnost osoba koje se vozi u tom istom prijevoznom sredstvu, na sigurnost osoba i vozila koji također sudjeluju u prometu, na sigurnost svih na koje može, a i ne mora utjecati odvijanje prometa koji se odvija. Isto tako važna je sigurnost svih predmeta i robe koja se prevozi. Ukoliko se ne vodi računa o navedenoj sigurnosti, dolazi do šteta i nesreća pa tako može doći do prometnih nesreća u kojima se ugrožava život i/ili imovina svih koji se tada nalaze na tom mjestu, a što se tiče tereta, dolazi do gubitaka i havarija, nastaju posebni troškovi koji se moraju nadoknaditi uz nastalu štetu. Kao jedna od mjera kako bi se smanjio broj nesreća i šteta u prometu tj. transportu je ugovaranje osiguranja. No, uz samo osiguranje, važno je da se teret koji se prevozi pravilno utovari u prijevozno sredstvo, zaštiti i učvrsti kako nebi mogla nastati šteta. Isto tako roba bi trebala biti pakirana u odgovarajuću ambalažu te se robom treba rukovati prema propisima kako bi do odredišta došla onakva kakva je preuzeta na utovaru. Međutim, ugovor o osiguranju nebi imao veliku ulogu u razvoju mirnog prometa i transporta tj. kupoprodaje robe kada nebi postojale klauzule kojima se utvrđuju termini u trgovini, odnosno navode tko u transportu robe preuzima odgovornost za troškove i rizik. Tako se među strankama mogu poboljšati poslovni odnosi, ali i pridonjeti razvoju trgovine i gospodarstva.

Na samom kraju rada, može se utvrditi da osiguranje robe u prijevozu u svim prometnim granama pridonosi boljem i sigurnijem odvijanju kupoprodaje robe i ostalih poslova u kojima se obavlja prijevoz robe. Kako radi same robe, da bi se prevozila bez neželjenih događaja, ali i radi ostalih sudionika u prometu, treba u obzir uzeti da se prilikom slaganja i utovara robe treba poduzeti mjere kojima se izbjegava nestabilnost tereta na prijevoznom sredstvu. U slučaju da nastane osigurani slučaj, nadoknađuje se šteta i za nju odgovara ona stranka kako je navedeno u ugovoru o osiguranju robe.

Popis literature

1. Andrijanić, Ivo (2005.): Poslovanje u vanjskoj trgovini; Zagreb, Mikrorad.
2. Aržek, Zvonimir (2002.): Transport i osiguranje, četvrto izdanje; Zagreb, Mikrorad.
3. Corvito, Oprema teretnih vozila. Dostupno na: <https://corvito.hr/oprema-teretnih-vozila/> (04.07.2019.)
4. Grawe Hrvatska d.d., Pojmovi u osiguranju, dostupno na: <https://www.grawe.hr/pitanja-i-pojmovi/> (05.07.2019.)
5. Grawe Hrvatska d.d., Osiguranje robe u prijevozu, dostupno na: <https://www.grawe.hr/osiguranje-robe-u-prijevozu-za-poduzeca/> (05.07.2019.)
6. Grgas, Matija (2017.): Poslovi špedicije u transportnom osiguranju robe u cestovnom prometu, završni rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti. Dostupno na: <https://repozitorij.unizg.hr/islandora/object/fpz:1134/preview> (06.07.2019.)
7. Hrvatska enciklopedija, Havarija, dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=24614> (03.07.2019.)
8. HŽ Cargo, Serije vagona, dostupno na: <http://hzcargo.hr/default.aspx?id=49> (03.07.2019.)
9. Jurišić, Iva (2015.): Osiguranje robe u pomorskom prijevozu, diplomski rad, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet. Dostupno na: <http://oliver.efri.hr/zavrsni/134.pdf> (05.07.2019.)
10. Jutarnji.hr, Havarija u luci Ploče, tanker udario u пристаниште i razvalio dok. Dostupno na: <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/havarija-u-luci-ploce-tanker-udario-u-pristaniste-i-razvalio-dok-nijedan-brod-vise-ne-moze-isporuciti-naftu-u-spici-sezone-otezana-opskrba-dalmacije/7706487/> (10.07.2019.)
11. Krce, Martina (2016.): Pomorska polica u osiguranju robe, diplomski rad, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet. Dostupno na: <https://repozitorij.pfst.unist.hr/islandora/object/pfst%3A16/datastream/PDF/view> (05.07.2019.)
12. Krepelnik, A. (2017.): Važnost INCOTERMS klauzula u poslovanju međunarodnog otpremničkog poduzeća, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet. Dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/887139.Vanost_Incoterms_klauzula_u_poslovanju_meunarodnog_otpremnikog_poduzea.pdf (05.07.2019.)
13. LKW WALTER, Osiguranje tereta, dostupno na: <http://www.lkw-walter.com/hr/hr/klijent/jeste-li-znali/osiguranje-tereta#vrste-ucvrscivanja-tereta> (05.07.2019.)

14. Lovrić, Ivana (2018.): Uloga kargo osiguranja u suvremenoj međunarodnoj trgovini, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/212457> (05.04.2019.)
15. Matić, Božo (2004.): Međunarodno poslovanje; Zagreb, Sinergija.
16. Međimurske novine, Kamion rasuo boce po autocesti kod izlaza za Čakovec, dio zatvoren za promet! Dostupno na: <https://www.mnovine.hr/medimurje/crna/foto-kamion-rasuo-boce-po-autocesti-kod-izlaza-cakovec-dio-zatvoren-promet/> (11.07.2019.)
17. Poslovni dnevnik, Na željznici raste teretni promet, no pada putnički. Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/hrvatska/na-zeljeznici-raste-teretni-promet-no-pada-putnicki-328387> (02.07.2019.)
18. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama, dostupno na: <https://www.cvh.hr/propisi-i-upute/pravilnici/zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama/pravilnik-o-tehnickim-uvjetima-vozila-u-prometu-na-cestama/> (04.07.2019.)
19. Radionov, Nikoleta (2011.): Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/70305> (03.07.2019.)
20. Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet: Pomorske havarije. Dostupno na: https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190208_194956_vio_POMORSKE_HAVARIJE_I_OSIGURANJE.pdf (05.07.2019.)
21. UNITRANSPORT, Željeznički teretni promet. Dostupno na: https://unitransport.si/hr/usluge/zeljeznicki_teretni_promet/ (02.07.2019.)
22. Zakon o prijevozu opasnih tvari, dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/246/Zakon-o-prijevozu-opasnih-tvari> (03.07.2019.)
23. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama> (06.07.2019.)
24. 24 sata, Teretni vlak iskočio s tračnica: Vagon je udario u lokomotivu. Dostupno na: <https://www.24sata.hr/news/zatvorili-prugu-ogulin-knin-ne-otkrivaju-sto-se-dogodilo-594732> (10.07.2019.)
25. 24 sata, Kamion s prikolicom završio na boku: Svuda se rasula pšenica. Dostupno na: <https://www.24sata.hr/news/kamion-s-prikolicom-zavrsio-na-boli-po-cesti-se-rasula-psenica-624686/galerija-571942?page=1> (11.07.2019.)

Popis slika

Slika 1: Franko tvornica (EXW), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_EXW.png (10.07.2019.))	11
Slika 2: Franko prijevoznik (FCA), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FCA.png (10.07.2019.))	11
Slika 3: Vozarina plaćena do (CPT), (Izvor: Internacional commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CPT.png (10.07.2019.))	12
Slika 4: Vozarina i osiguranje plaćeno do (CIP), (Izvor: Trade finance global, dostupno na: https://cdn.tradefinanceglobal.com/wp-content/uploads/2018/02/Cost-and-Insurance-Paid-CIP-Diagram-Incoterms.png (10.07.2019.))	12
Slika 5: Isporučeno na terminal (DAT), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_DAT.png (10.07.2019.))	13
Slika 6: Isporučeno ocarinjeno (DDP), (Izvor: Project materials, dostupno na: https://blog.projectmaterials.com/wp-content/uploads/2017/04/DDP.png (10.07.2019.))	14
Slika 7: Havarija, (Izvor: Jutarnji.hr, dostupno na: https://www.jutarnji.hr/incoming/havarijajpg/7707276/alternates/LANDSCAPE_680/havarija.jpg (10.07.2019.))	18
Slika 8: Nesreća u željezničkom transportu, (Izvor: 24 sata, dostupno na: https://www.24sata.hr/media/img/52/82/87a605a324c6404e3820.png (10.07.2019.))	22
Slika 9: Nesreća na autocesti kod Šibenika, (Izvor: 24 sata, dostupno na: https://www.24sata.hr/media/img/84/40/6b4e3c1513e2eccc79cc.jpeg (11.07.2019.))	23

Slika 10: Nesreća na autocesti kod Čakovca, (Izvor: Međimurske novine, dostupno na: https://www.mnovine.hr/wp-content/uploads/2017/08/boce-rasute-autocesta-kamion1.jpg (11.07.2019.))	24
Slika 11: Franko uz bok broda (FAS), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FAS.png (11.07.2019.))	26
Slika 12: Franko brod (FOB), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_FOB.png (11.07.2019.))	26
Slika 13: Trošak i vozarina (CFR), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CFR.png (11.07.2019.))	27
Slika 14: Cijena, osiguranje i vozarina (CIF), (Izvor: International commercial terms, dostupno na: https://internationalcommercialterms.guru/images/INCOTERMS_2010_CIF.png (11.07.2019.))	27
Slika 15: Učvršćivanje čvrstim spajanjem oblika, (Izvor: LKW Walter, dostupno na: http://www.lkw-walter.com.hr/-/m/images/lkw/kunden/lkw-walter-formschluessige-ladungssicherung-3.png (30.06.2019.))	30
Slika 16: Traka za vezanje tereta, (Izvor: Crovito, dostupno na: https://corvito.hr/wp-content/uploads/2017/11/trake-za-vezanje-tereta-kop%C4%8De.jpg (30.06.2019.))	30

Popis tablica

Tablica 1: Klasifikacija Incoterms klauzula prema vrsti prijevoza.....	10
--	----