Transportno osiguranje kao posao međunarodnog špeditera

Dijanić, Helena

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

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:119:108539

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Helena Dijanić

TRANSPORTNO OSIGURANJE KAO POSAO MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2015.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

Završni rad

Transportno osiguranje kako posao međunarodnog špeditera

Mentor: doc. dr. sc. Darko Babić
Student: Helena Dijanić 0135228785

Zagreb, lipanj 2015.

TRANSPORTNO OSIGURANJE KAO POSAO MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

SAŽETAK

Transportno osiguranje kao posao međunarodnog špeditera je špediterski posao u kojem treba voditi računa o poslovima međušpeditera, ugovoru o osiguranju, vrstama štete i naknadi štete. Svrha špeditera je da oslobodi brige svojeg nalogodavca oko cjelokupnog posla što se tiče dopreme, otpreme odnosno prijevoza robe, pa tako i oko osiguranja robe. U osiguranju vrlo je važan i Ugovor o osiguranju kojim završava pravni odnos osiguranja. Isto tako važna je i stavka naknada štete u osiguranju koja ovisi o vrsti osiguranja koju osiguratelj ima ili zahtjeva i isplaćuje se nakon nastupa osiguranog slučaja. Analizom tržišta transportnog osiguranja u Republici Hrvatskoj prikazan je iznos premije osiguranja, likvidirane štete i iznos likvidiranih šteta.

KLJUČNE RIJEČI: transportno osiguranje, osiguratelj, osiguranik, naknada štete, rizik

TRANSPORT INSURANCE AS INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS BUSINESS

SUMMARY

Transport insurance business as an international freight forwarder's business, in which attention should be paid on freight forwarder's business, insurance contract and the types of damages and compensation. The purpose of the forwarder is to release its principal of concerns about the whole deal as far as the delivery, dispatch or transport of goods, including the insurance of goods. In the ensurance the most important document is the Insurance contract which ends legal relationship of insurance. Also important is the item in insurance compensation depending on the type of insurance that the insurer has or claims, and is paid out after the occurrence of the insured event. The analysis of transport insurance market in Croatia is shown in the amount of insurance premiums, claims paid and the amount of claims paid.

KEYWORDS: transport insurance, the insurer, the insured, compensation, risk

SADRŽAJ:

1. UVOD 1

2. OSNOVNI POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA 3

2.1. Tarifno-konjukturni poslovi 3

2.2. Operativni poslovi 7

3. UGOVOR O TRANSPORTNOM OSIGURANJU 12

3.1. Osnovni pojmovi osiguranja 13

3.2. Zaključivanje ugovora o osiguranju 19

3.3. Podnošenje odštetnog zahtjeva 19

4. VRSTE ŠTETA U TRANSPORTU 21

5. NAKNADA ŠTETE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU 24

6. SPECIFIČNOSTI OSIGURANJA U POMORSKOM PROMETU 34

6.1. Lloydova S.G. polica 34

6.2. Engleska pomorska polica 34

6.3. Institutska klauzula za osiguranje tereta A 35

6.4. Institutska klauzula za osiguranje tereta B 39

6.5. Institutska klauzula za osiguranje tereta C 41

6.6. Klauzula o zlonamjernim štetama 42

6.7. Institutska klauzula za osiguranje ratnih rizika 42

6.8. Institutska klauzula za osiguranje rizika štrajka 43

7. TRANSPORTNO OSIGURANJE KAO POSAO MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA 44

8. ANALIZA TRŽIŠTA TRANSPORTNOG OSIGURANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ 48

9. ZAKLJUČAK 52

LITERATURA 54

POPIS SLIKA 55

1. UVOD

Transportno osiguranje kao posao međunarodnog špeditera vrlo je kompleksni pa i zanimljiv špediterski posao u kojem treba voditi računa o poslovima međušpeditera, ugovoru o osiguranju, vrstama štete, naknadi štete koje će detaljno biti obrađene u završnom radu.

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme, dopreme i drugim poslovima u vezi s tim. Špediter je pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza, odnosno izvoza robe kao i ostale poslove u vezi s tim.

Međušpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog dijela špediterskog posla. Špediter ne može uvijek sam obaviti sve radne zadatke koji su mu povjereni, pa se u izvršenju komitentovog naloga služi uslugama drugog špeditera-međušpeditera, najčešće inozemstvu.

Svrha špeditera je da oslobodi brige svojeg nalogodavca oko cjelokupnog posla što se tiče dopreme, otpreme odnosno prijevoza robe. Pri tome treba najviše voditi računa oko osiguranja robe koja mora doći do dogovorenog odredišta po svim pravilima struke. Sva međunarodna pravila su određena pravilima struke i dokumentima koji su potrebni špediteru za ispravno i nesmetano odvijanje posla prema Incotermsu koji su detaljnije obrađeni u nastavku završnog rada.

Jedan od važnijih dokumenata je Ugovor o osiguranju robe gdje špediter ima vrlo važnu ulogu zastupnika. U transportnom osiguranju pojavljuje se osiguratelj, osiguranik, ugovaratelj osiguranja i agent (brokeri osiguranja). Špediter sklapa Ugovor o osiguranju kao zastupnik u ime i za račun nalogodavca.

Svi špediteri imaju ugovornu odgovornost za gubitak, bez obzira na to tko je odgovoran. Vrlo je bitno da špediter provjeri da li mu osiguranje pokriva pogreške, propuste i pravne odgovornosti. Optužbe i potraživanja u praksi najčešće padnu na špeditera pa je vrlo važan odabir osiguranja od odgovornosti.

Obveze osiguratelja mogu se podijeliti na one koje trebaju biti ispunjene u trenutku zaključenja ugovora, na one koje trebaju biti ispunjenje za trajanja ugovora i

na one koje trebaju biti ispunjene kada se ostvari osigurani slučaj (isplata štete ili isplata naknade iz osiguranja).

Pravni odnos osiguranja nastaje zaključenjem ugovora o osiguranju. Ugovor o osiguranju je dvostrano obvezni ugovor. Vrlo važna stavka u transportnom osiguranju je naknada štete u osiguranju. Sa osiguravateljeve strane poimanje štete u praksi se vrlo često poistovjećuje sa pravnim pojmom štete, a isti je slučaj i sa naknadom iz osiguranja koja se u praksi poistovjećuje sa naknadom štete.

Naknada iz osiguranja je iznos koji osiguratelj isplaćuje nakon nastupa osiguranog slučaja. Naknada iz osiguranja ovisi o vrsti osiguranja koju osiguratelj ima ili zahtjeva.

U osiguranju stvari, štete obuhvaćane osiguranjem su u pravilu samo materijalne štete nastale na osiguranom predmetu ili objektu koje s obzirom na intenzitet oštećenja mogu se manifestirati kao djelomične štete ili potpuni gubitak.

Cilj ovog završnog rada je prikazati specifičnosti transportnog osiguranje, poslove špeditera i njihove dužnosti.

Definirati će se ugovori o transportnom osiguranju, vrste šteta i naknade za štete i osiguranje u pomorskom prometu kao i popratna statistika tržišta Republike Hrvatske.

2. OSNOVNI POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Osnovni zadatak međunarodnog špeditera je da svojeg nalogodavca oslobodi cjelokupne brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu kako bi nalogodavac mogao svu svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. Poslovi međunarodnog špeditera s obzirom na značenje mogu se podijeliti u dvije skupine, a to su osnovni (glavni) poslovi i specijalni poslovi. [1]

Glavne poslove čine oni poslovi bez kojih se ne može zamisliti funkcioniranje sustava međunarodne špedicije. Glavni poslovi se u organizacijskom smislu mogu podijeliti na dvije funkcionalne cjeline, to su tarifno-konjukturni poslovi i operativni poslovi.[1]

2.1. Tarifno-konjukturni poslovi

Tarifno- konjukturni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje se poduzimaju radi unapređenja tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke. Njihova osnovna funkcija je prodaja špediterske usluge.

Najvažniji tarifno-konjukturni poslovi su vezani uz sljedeće pojmove:

- istraživanje tržišta
- akvizicija
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge
- stručni savjeti i informacije
- instradacija
- refakcija, stimulacije i agencijske provizije
- reklamacije

Istraživanje tržišta s motrišta špeditera znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude (prijevoznici, robno-transportni centri, luke, terminali…) i potražnje (uvoznici i izvoznici) prijevoznih kapaciteta. Prikupljanje tržišne informacije je osnova za donošenje odluka u poslovanju i za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

Najvažniji izvori poslovnih informacija su:

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta
- korespondenti u inozemstvu
- osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima
- državne institucije i agencije
- međunarodni sajmovi, prezentacije, organizirani skupovi i susreti poslovnih ljudi

Akvizicija predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi pridobivanja novih komitenta i novih poslova, način provedbe tih aktivnosti održava njegovu poslovnu filozofiju i strategiju nastupa na tržištu.

Za uspješnu akviziciju potrebno je:

- istraživanje i praćenje tržišta
- odgovarajući pristup potencijalnim komitentima
- kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera
- konkurentne cijene usluga
- poslovni ugled špeditera

Špediter mora jednaku pažnju posvetiti novim komitentima i postojećim komitentima kako bi zadržao dobre poslovne odnose i po mogućnosti proširio uspostavljenu suradnju. [1]

Ponuda za obavljanje špediterskog posla može se odnositi na određeni posao, uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, uvjeti koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvaćanje ponude od strane komitenta ima isto značenje kao i zaključenje ugovora, obje strane se obvezuju na primjenu uvjeta iz ponude (cijena, način obračuna usluge i troškova, način plaćanja…).

Špediter nudi povoljnije uvjete onim komitentima s kojima je sklopio dugoročnu poslovnu suradnju za razliku od onih s kojima primjenjuje pojedinačne poslove. Uvjeti se određuju posebnim ugovorom kojim špediter dobiva status kućnog špeditera. [1]

Ugovor o obavljanju špediterske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa između špeditera i komitenta.

Ugovor sadrži sljedeće elemente:

- ugovorene strane
- predmet ugovora
- cijena i način obračuna
- uvjeti plaćanja
- datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok
- odredbe o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske
- pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana

Pravovremeno uključivanje špeditera u stručne savjete i informacije ima veliku ulogu jer špediter sa svojim znanjem i iskustvom može pomoći i priječiti kasnije probleme zbog nedovoljno poznavanje pravila i međunarodnog poslovanja od strane izvoznika odnosno uvoznika. Pravodobno uključivanje rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika i povećanje sigurnosti u vezi isporuke odnosno preuzimanje robe. [1]

Instradacija je najteži, najodgovorniji posao međunarodnog špeditera. Instradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Kod obavljanja ovog posla važno je poznavanje prijevoznih puteva, tehnologiju transporta, prijevoznih sredstva, običaje i pravila međunarodnog prometa i iskustvo za obavljanje ovih poslova. Pravo i odgovornost za određivanje prijevoznog sredstva i izbor prijevoznika ima stranka koja plaća prijevozne troškove. Instradacija je kod izvršenja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja podijeljena ugovorenim paritetom isporuke robe. [1]

Špediter obavlja instradaciju na temelju sljedećih elemenata:

- paritet isporuke
- svojstva robe i ambalaže
- rok isporuke tj. preuzimanje robe
- kalkulacije prijevoznih troškova
- aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta

- aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji
- mogući posebni zahtjevi komitenta

Špediter na temelju ovih elemenata odrediti najpovoljnije rješenje za komitenta. Ako je komitent u dispoziciji odredio instradaciju pošiljke, špediter prije izvršenja dispozicije mora provjeriti jeli optimalno to rješenje i treba obavijestiti o tome komitenta, te ako je potrebno dati svoj prijedlog instradacije. [1]

Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih troškova unutar određenog vremenskog razdoblja.

Stimulacija je dodatna nagrada koju špediteri dobivaju od prijevoznika zbog stalne otpreme i dopreme velike količine robe ako tijekom određenog vremenskog razdoblja predaju na prijevoz ukupnu količinu robe.

Provizija je naknada koju prijevoznik odobrava špediteru za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta, obračunava se u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza. [1]

Reklamacija je povrat više naplaćenih prijevoznih troškova i naplata drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu. Zahtjev za vračanje više naplaćenih prijevoznih troškova je u pisanom obliku, Službi za kontrolu prihoda Željezničke uprave. U privitku se prilažu i isprave:

- duplikat teretnog lista, račun i isprave o plaćanju troškova koje je platio pošiljatelj
- teretni list i isprave o plaćanju troškova koje je platio primatelj
- naziv tvrtke, adresu i broj računa na koji treba obaviti uplatu

Reklamacije za naplatu drugih tražbina nastalih temeljem ugovora o prijevozu podnose se Službi robnog prometa, treba dostaviti:

- teretni list ili duplikat teretnog lista
- isprave kojima se dokazuje opravdanost reklamacije, dokaz o vrijednosti robe, o mjestu i vremenu njezine predaje na prijevoz [1]

2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja pri otpremi i dopremi robe. Osnovna funkcija operativnih poslova je prodaja špediterske usluge. Strukturu operativnih poslova čini skupina radnji vezanih uz pojedine faze prijevoznog pothvata, poslovi se mogu podijeliti prema dva načela:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu
   - prijam dispozicije i pozicioniranja
   - disponiranje
   - zaključivanje prijevoznih kapaciteta
   - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
   - ugovaranje prekrcaja i skladištenja
   - osiguranje robe u prijevozu
   - predaja robe na prijevoz i ukrcaj
   - prihvat robe i iskrcaj
   - zastupanje u carinskom postupku
   - aviziranje
2. Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka
   - poslovi uvoza
   - poslovi izvoza
   - poslovi provoza
   - sajamski poslovi

Dispozicija je nalog i ovlaštenje špeditera za otpremu ili dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku i obavljanje drugih poslova u vezi toga. Treba sadržavati podatke koji su špediteru potrebni za ispravno i pravodobno izvršavanje. Obrazac dispozicije tiska špediter za svoje potrebe prema vlastitom rješenju i određeni broj obrazaca dostavlja komitentima. Komitent nije dužan služiti se špediterovim obrascima već dispoziciji može dati i u drugačijoj formi.

Dispoziciju se predaje u pisanom obliku i ovlaštenu žigom izvoznika tj. uvoznika i potpisanom ovlaštene osobe. Špediter prijam dispozicije potvrđuje komitentu u pisanom obliku i navodi broj pozicije pod kojim će se voditi pošiljka. Špediter treba provjeriti dispoziciju ako utvrdi da je nepotpuna i nejasna treba obavijestiti komitenta o tome, a ako nedostaju dokumenti treba ga obavijestiti o krajnjem roku dostave

dokumenata. Sve posljedice koje nastaju zbog pogreške, nepotpunosti dispozicije snosi komitent. [1]

Pozicioniranje je da se za svaku primjenu dispoziciju špediter određuje broj poziciji koji se uvodi u pozicijsku knjigu, a ako se evidencija vodi računalno onda u bazu podataka. Špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu gdje stavlja svu potrebnu dokumentaciju u vezi pošiljke. [1]

Disponiranje je davanje naloga i uputa za praktičnu provedbu prijevoza, subjektima koji su u to uključeni. Svrha disponiranja je da sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom kako bi se prijevoz odvijao nesmetano i bez zastoja. Špediter prilikom dopreme robe iz inozemstva mora dati transportne instrukcije pošiljatelju.

Transportne instrukcije su važne zbog usklađivanja termina ukrcaja na prijevozno sredstvo i spremnost robe za prijevoz. U praksi transportne instrukcije predstavljaju nalog za otpremu robe, navode se potrebni podaci za daljnju provedbu prijevoza, prihvat robe na odredištu odnosno na mjestu usputnog prekrcaja. Pošiljatelj je dužan postupiti prema transportnim instrukcijama i nakon obavljene otpreme robe obavijestiti špeditera i dostaviti mu potrebne podatke. Nakon što špediter pošalje transportne instrukcije pošiljatelju, kopiju dostavlja komitentu kako bi ga izvijestio da je roba opozvana. [1]

Zaključivanje teretnog prostora vrši špediter, prvo odabire najpovoljnijeg prijevoznika, a zatim zaključuje potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja. Radnje i dokumenti koji su potrebni za zaključivanje teretnog prostora ovise o prometnoj grani prijevoza. [1]

Špediterova uloga kod zaključivanja ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlazi iz njegove funkcije organizatora prijevoza. Ugovaranje prijevoza je za špeditera preduvjet za izvršenje osnovnog zadatka otpreme ili dopreme robe. Kod zaključivanja ugovora o prijevozu špediter može biti naveden kao pošiljatelj odnosno krcatelj u prijevoznoj ispravi, a može se pojaviti i kao primatelj. Razlozi za to mogu biti tehničko- tehnološki i komercijalni.

Tehničko-tehnološki razlozi su da špediter iz ugovora o prijevozu ima prava i obveze pošiljatelja odnosno primatelja robe. Na temelju toga može u svoje ime obavljati sve radnje i izdavati potrebne naloge kod predaje robe na prijevoz ili preuzimanja robe od prijevoznika, prekrcaja robe i skladištenja robe.

Komercijalni razlozi su ti da špediter na temelju ugovora zaključenih s prijevoznicima može za svoje komitente osigurati niže cijene prijevoza.

U praksi špediter popunjava prijevozne isprave, a drugi sudionici u prijevozu potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena. Podatke koje treba sadržavati prijevozna isprava određeni su konvencijama i tarifama kojima je regulirano odvijanje međunarodnog prijevoza robe u pojedinim granama. Propisno ispunjena i ovjerena prijevozan isprava predstavlja potvrdu zaključenog ugovora o prijevozu, dokaz je da je prijevoznik preuzeo robu na prijevozu i da na ugovorenom mjestu preda robu primatelju. [1]

Poslovi prekrcaja i skladištenja robe predstavljaju dio procesa otpreme odnosno dopreme robe. Uloga posla je:

1. Obavljanje početno-završnih operacija- obuhvaća pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo i iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu
2. Organizacija intermodalnog prijevoza- prelazak teretno-manipulacijskih jedinica s jednog na drugo prijevozno sredstvo različitih prometnih grana je na mjestima koja su tehničko-tehnološki i organizacijski osposobljene
3. Terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza- u nekim slučajevima zahtjeva se usputno skladištenje robe zbog nemogućnosti izravnog prekrcaja robe
4. Organizacija zbornog prometa- uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata ili zbog rastavljanja zbirnih pošiljaka

Transportno osiguranje robe nije obavezno, špediter osigurava robu samo ako je komitent izričito tražio. Tada komitent treba navesti vrijednost robe, relaciju i osigurane rizike. Ako komitent ne navede rizike koje treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. [1]

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz je da obavlja funkciju pošiljatelja ili krcatelja. Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz odnosno pravilno upakirana i predana prijevozniku. Dokumenti i radnje koje špediter obavlja ovise o prometnoj grani, tehnologiji ukrcaja i iskrcaja, svojstvu robe i zahtjevima komitenta. [1]

Kod prihvata robe špediterova uloga je obavljanje funkcije primatelja i organizacija dostave robe primatelju. Iz tehničko- tehnoloških i komercijalnih razloga u prijevoznoj ispravi se često kao primatelj navodi špediter i treba ga izvijestiti o prispijeću robe. Kod iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa kao primatelj ili stranka koju se avizira o prispijeću. Špediter mora dobiti punomoć primatelja temeljem koje može iskupiti prijevoznu ispravu. Iskup prijevozne isprave je preuzimanje prijevozne isprave temeljem koje primatelj ima pravo preuzeti robu uz prethodne podmirenje svih obveza prema prijevozniku. Primatelj može raspolagati robom nakon što se obavi postupak uvoznog carinjena. Špediter isto tako treba poduzeti radnje da nakon carinjenja roba bude otpremljena na ugovoreno mjesto i stavljena primatelju na raspolaganje. Dostava primatelju se obavlja prijevoznim sredstvom i primatelj je dužan obaviti iskrcaj iz prijevoznog sredstva kojim mu je roba dostavljena. Ukoliko primatelj nema potrebna tehnička sredstva za iskrcaj može iskrcaj povjeriti špediteru. Sam postupak iskrcaja, prihvata i daljnje otpreme robe ovise o prometnim granama. [1]

Angažiranje inspekcijskih službi je potrebno prilikom uvoza ili provoza određene vrste robe, potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva odnosno nadležne inspekcijske službe.

Kontrola robe obavlja se na graničnom prijelazu, a prijevoz takvih pošiljaka usmjerava se na granične prijelaze na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe. Sanitarna inspekcija kontrolira pošiljke koje pri uporabi dolaze u dodir s kožom i ambalaže za njihovu proizvodnju. Veterinarska inspekcija kontrolira pošiljke životinja, životinjske proizvode, druge pošiljke koje sadrže sastojke životinjskog podrijetla, životinjsku hranu ili druge predmete kojima se može prenositi zarazna bolest. Fitosanitetska inspekcija kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, drva i drvne industrije. [1]

Kada roba dođe na granični prijelaz, prijevoznik podnosi graničnom inspektoru Zahtjev za kontrolu pošiljke. Granični inspektor obavlja kontrolu robe i pratećih dokumenata, te ako su ispravno ispunjeni svi propisani uvjeti izdaje Rješenje o odobrenju prijevoza robe u zemlju. Ako je proizvod namijenjen prodaji na domaćem tržištu potrebno je na trgovačkoj ambalaži otisnuti deklaraciju na hrvatskom jeziku, a to kontrolira Tržišna inspekcija. [1]

Zastupanje u carinskom postupku, špediter zastupa svog komitenta kao opunomoćenik. Prema Carinskom zakonu može ga zastupati izravno i neizravno. Izravno zastupanje je da opunomoćenik djeluje ime i za račun komitenta, a neizravno zastupanje je da opunomoćenih djeluje u svoje ime i za račun komitenta. Špediter za obavljanje poslova u vezi carinjenja robe mora imati dozvolu Ministarstva financija. Stručnim obavljanjem poslova u vezi carinjena robe špediter ispunjava funkcije na tri razine:

1. Tehnološkoj razini- nesmetano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja
2. Komercijalnoj razini- smanjenje prijevoznih troškova
3. Financijskoj razini- uredovno izvršavanje obvezna prema državnom proračunu

Aviziranje je izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme i provoza robe. Špediter izvješćuje komitenta o izvršenju pojedinih radnji kao što su:

- predaja robe na prijevoz
- prelazak granice
- prispijeće robe u luku, željeznički kolodvor ili terminal
- prispijeće u krug carinarnice i carinjenje robe
- prekrcaj i daljnje otprema
- termin iskrcaja…

Aviziranje je potrebno i radi poduzimanja radnji koje su potrebne za nesmetano odvijanje prijevoza i za prihvat robe. [1]

3. UGOVOR O TRANSPORTNOM OSIGURANJU

Osiguranje je značajan institut gospodarske djelatnosti svake zemlje. Vrijednost materijalnih dobara i mogućih šteta u vezi s tim, nezamisliva je gospodarska djelatnost ako ona nije pokrivena osiguranjem. Osnovnu funkciju zaštite čine neposredna zaštita u koje spadaju preventivne mjere odnosno mjere sprečavanja i posredna zaštita koja se ostvaruje naknadom štete. [11] Osiguranje robe u prijevozu namijenjeno je osobama koje imaju osiguran interes nad robom koja se prevozi, najčešće su to vlasnici robe. Osnovno načelo instituta osiguranja je princip uzajamnosti i solidarnosti prema kojem veliki broj osiguranika, plaćajući premiju osiguranja, omogućuje osiguratelju da unaprijed akumulira novčana sredstva za isplatu budućih šteta. [3]

S obzirom na predmet osiguranja, transportno osiguranje obuhvaća tri kategorije:

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

Po grani transporta osiguranje može biti:

- pomorsko osiguranje
- osiguranje u unutarnjoj plovidbi
- osiguranje u željezničkom transportu
- osiguranje u cestovnom transportu
- osiguranje u zračnom transportu

Primarni interes špeditera je osiguranje robe u prijevozu (kargo), dijeli se na:

- osiguranje u unutarnjem prijevozu
- osiguranje robe u međunarodnom prijevozu- osiguranje robe u uvozu, izvozu i provozu

Špediteru su poznati rizici kojima je roba tijekom prijevoza izložena, pa tako i zaključivanje ugovora o osiguranju i postupak likvidacije šteta. Špediter nije

obavezan osigurati robu, nego to radi samo ako je komitent izričito tražio ili ako je zadano paritetom isporuke robe. [3]

3.1. Osnovni pojmovi osiguranja

Osnovni pojmovi osiguranja su:

- iznos osiguranja
- stvarna vrijednost robe
- osigurani slučaj
- osigurani rizici
- premija osiguranja
- franšiza
- prijava osiguranja
- polica osiguranja

Iznos osiguranja je najveći iznos odštete koji osiguratelj mora isplatiti osiguraniku ako do štete dođe tijekom nastupa osiguranog slučaja. Iznos osiguranja trebao bi biti jednak stvarnoj vrijednosti robe, ali u praksi postoje podosiguranja (iznos osiguranja je manji od stvarne vrijednosti robe) i nadosiguranje (iznos osiguranja je veći od stvarne vrijednosti robe).

Stvarna vrijednost robe je vrijednost robe uvećana za troškove otpreme, pakiranja, prijevoza, premije osiguranja, očekivanu dobit i troškove u vezi s osiguranom pošiljkom. [10]

Osigurani slučaj je unaprijed predviđen događaj u ugovoru o osiguranju čijom realizacijom nastaje šteta na predmetu osiguranja, a istodobno stvara obvezu osiguratelja da nastalu štetu nadoknadi osiguraniku. Nastupom osiguranog slučaja u transportu robe može doći do dvije vrste šteta, a to su gubitak ili oštećenje robe. [10]

Rizik je mogućnost nastupanja nekog štetnog događaja. U transportnom osiguranju rizici su vezani uz opasnosti kojima su izloženi ljudi, prijevozna sredstva i stvari u odvijanju određenog prometa. Osigurani rizici se s obzirom na uzroke nastanka štete mogu svrstati u tri skupine:

1. Transportni rizici- prometne nezgode, elementarne nepogode, eksplozije u transportnom sredstvu, dopunski transportni rizici, rizici krađe i neisporuke
2. Rizici zbog bilo kojeg uzroka- napuhavanje konzervi, oštećenje etiketa, stvrdavanje cementa, lom unutarnjih dijelova, uginuće i lom nogu živih životinja, smrzavanje ili povišenje temperature
3. Ratni i politički rizici- zarobljavanje, zapljene, zadržavanja, neredi, građanski nemiri, štrajkovi, terorizam…

Premije osiguranja je naknada koju osiguratelj naplaćuje na ime svoje obveze plaćanja odštete osiguraniku ako dođe do štete na osiguranoj robi. Osiguranik preuzima obvezu plaćanja premije osiguratelju Zaključenjem ugovora o osiguranju.

Visina premije ovisi o:

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

Franšiza je svako sudjelovanje osiguranika u dijelu štete odnosno određeni postotak štete koji osiguratelj nije dužan nadoknaditi osiguraniku. Svrha franšize je da se iz osiguranja isključe štete neznatne vrijednosti odnosno štete čija je vrijednost manja od samih troškova likvidacije odštetnog zahtjeva. [3]

Postoje dvije vrste franšize:

- odbitna franšiza (osiguratelj uvijek odbija određeni ugovoreni dio franšize od nastale štete)
- integralna franšiza (ako je šteta veća od ugovorene franšize onda osiguratelj nadoknađuje štetu u potpunosti)

Premija osiguranja je pisani zahtjev osiguratelja za zaključivanje ugovora o osiguranju. Prijavu osiguranja podnosi špediter, a špediter koji stalno osigurava robu u prijevozu ima zaključene ugovore o poslovnoj suradnji sa osiguratelji ma i time se regulira visina špediterove provizije za svaku osiguranu pošiljku. [3]

Prijava treba sadržavati:

- naziv i sjedište osiguranika
- opis robe i ambalaže
- masa i broj koleta
- nadnevak otpreme
- prijevozni put
- vrsta i oznaka prijevoznog sredstva
- iznos osiguranja
- osigurani rizici

Polica osiguranja je dokument koji se potvrđuje sklopljeni ugovor o osiguranju.

Podjela polica s obzirom na način obračuna premije:

- pojedinačna polica (svaka pošiljka se pojedinačno osigurava, a i premija se obračunava za svaku pošiljku posebno)
- generalna polica (osiguranik stalno otprema veliku količinu robe, tako da polica obuhvaća sve otpremne pošiljke za određeno vremensko razdoblje, a premija se obračunava u ukupnom iznosu) [10]

Generali osiguranje d.d.
Bani 110
HR-10010 Zagreb

OIB: 10840749604

POLICA OSIGURANJA ROBE U PRIJEVOZU

Broj police: 07-1020000000

Zagreb, 28.02.2014.

Ugovaratelj osiguranja:
TEST D.O.O. ID: 78897397135
ULICA 266 10 090 ZAGREB

Osiguranik:
TEST D.O.O. ID: 78897397135
ULICA 266 10 090 ZAGREB

Dodatni osiguranik:
TEST II D.O.O. ID: 38569099
KOLINSKA ULICA X SL 1000 LJUBLJANA

Trajanje osiguranja: 01.01.2014. (00:00) - 01.01.2015. (00:00)

Uvjeti osiguranja:
Institute Cargo Clasues (A) cl. 252 1/1/82
Institute Cargo Clasues (Air), excluding sending by post cl. 259 1/1/82
Institute Classification Clause cl. 354 01/01/2001
Advisory Schedule of Minimum Additional Premiums for Shipments by Vessels held covered in the Institute Classification Clause
Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical, and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause cl. 370 10/11/03
Institute Strikes Clauses (Cargo) cl. 256 1/1/82
Institute Strikes Clauses (Air Cargo) 1/1/82
Institute War Clauses (Cargo) cl. 255 1/1/82
Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) cl. 255 1/1/82
Institute War Clauses (sending by post) 1/1/82
Institute War Cancellation Clauses (Cargo) cl. 271 1/12/82 uključujući i rizik štrajka
Institute Malicious Damage Clause cl. 266 1/8/82
Both to Blame Collisions Clause
New Jason Clause
Primjena hrvatskog prava

Širina pokrića: «Svi rizici»

Predmet osiguranja: Sva roba koja je predmet poslovanja osiguranika
- sirovine, poluproizvodi i gotovi proizvodi uključujući pakiranje
- strojevi i oprema
- izložbena roba uključujući marketinške materijale i štandove

Vrsta prijevoza: Sve vrste prijevoza

Relacije prijevoza: Pokriće se pruža u cijelom svijetu od skladišta do skladišta
Skladištenje je pokriveno maksimalno do 90 dana ukupno

Svota osiguranja: 2.000.000,00 EUR po svakom prijevoznom sredstvu/pošiljci

2.000.000,00 EUR po svakom mjestu skladištenja unutar prijevoza
6.000.000,00 EUR za proizvodnu oprema (strojevi i slično)

Osnova određivanja vrijednosti: Gotovi proizvodi: prema fakturi plus svi troškovi poput pristojbi, vozarine, carine i slično ako već nisu uključeni u fakturu
Sirovine i ostala roba: troškovi zamjene za takav tip ili materijal u trenutku i na mjestu nastanka štetnog događaja

Osnovica za izračun premije: Godišnji promet u 2013. u iznosu 23.820.002,00 HRK za Hrvatsku i 21.115.145,00 za Sloveniju

Premijska stopa: **0,093 ‰** od osnovice za izračun premije.

Minimalna i depozitna premija: 1.000,00 EUR (7.627,26 HRK)

Integralna franšiza: 500,00 EUR po štetnom događaju

Posebne napomene:
Temeljem članka 11. Zakona PDV se ne obračunava.
Ova polica predstavlja dio međunarodnog programa za "RAHMENVERTRAG ZUR TRANSPORTVERSICHERUNG" PER 1.1.2012

Premija za vrijeme od 01.01.2014. do 01.01.2015. plaća se u slijedećim rokovima:

Rata	Iznos rate (EUR)	Dospijeće
1	1.000,00	01.01.2014

Generali osiguranje d.d.

Slika 1. Primjer police osiguranja [izvor: autor]

Ostali dokumenti su:

- list pokrića
- certifikat osiguranja
- garantno pismo

List pokrića je potvrda koja zamjenjuje policu osiguranja i mora sadržavati sve bitne elemente ugovora o osiguranju. List pokrića uobičajen je u poslovnoj praksi kada osiguranik treba pismen potvrdu o pokriću osiguranja odnosno sklopljenom ugovoru o osiguranju u trenutku kada nisu još poznati svi elementi potrebni za izdavanje police osiguranja. [3]

Certifikat osiguranja je uobičajena isprava o osiguranju koja se koristi u Engleskoj, a u Hrvatskoj nije uobičajeno izdavanje. Certifikat sadrži glavne podatke o uvjetima sklopljenog osiguranja, kad već postoji opći ugovor o osiguranju.

Garantno pismo se izdaje u dva slučaja. U pomorskom prijevoz ako postoji primjedba na teret i ako nema utjecaja na kakvoću i količinu robe, špediter može izdati garantno pismo temeljem kojeg će se ishoditi čista teretnica. Garantno pismo se ne smije izdati ako je vidljivo oštećenje ili gubitak dijela pošiljke. Izdaje se i u slučaju kada roba stigne na odredište prije originalnih prijevoznih isprava, a da bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja kako ne bi nastali dodatni troškovi. [3]

Osiguranje robe u nepomorskom prijevozu, osiguratelj izdaje vlastite police osiguranja, osiguravaju sve svi rizici ili osnovni transportni rizici.

Osiguranje robe u pomorskom prijevozu primjenjivala se Lloydova S.G. polica, a danas se primjenjuje Pomorska polica osiguranja s novim institutskim klauzulama. Osim za pomorski promet može se koristiti i za osiguranje robe u nepomorskom prometu. Nove institutske klauzule su:

- tri opće klauzule za osiguranje transportnih rizika (A,B i C)
- klauzula za osiguranje ratnih rizika
- klauzula za osiguranje političkih rizika

3.2. Zaključivanje ugovora o osiguranju

Zaključivanje ugovora o osiguranju sastoji se u tome osiguranik podnosi osiguratelju prijavu osiguranja.

Ako se prihvaća osiguranje robe temeljem primljene prijave, osiguratelj izdaje policu osiguranje i time potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen. Ako u trenutku zaključivanja ugovora nisu poznati svi podaci za osiguranje robe, pošiljka se stavlja u privremeno pokriće. Neki podaci nisu poznati špediteru sve do početka ukrcaja i prijevoza zbog toga špediter pošiljku prvo registrira u knjigu pokrića. [1]

Knjiga pokrića se sastoji od listova pokrića na koji se upisuju svi potrebni podaci i dopremljenoj i otpremljenoj pošiljci koju treba osigurati. Listovi pokrića su u tri primjerka, dva primjerka idu osiguravatelju, a teći ostaje u knjizi. Osiguravatelj ovjerava listove i jedan daje špediteru, a drugi zadržava time se potvrđuje da je ugovor o osiguranju zaključen. List pokrića na kojem je zabilježene pošiljka privremeno zamjenjuje policu osiguranja koja se naknadno ispostavlja po primitku prijave. [1]

3.3. Podnošenje odštetnog zahtjeva

Dođe li do nastanka štete, osiguranik je dužan odmah o tome obavijestiti osiguratelja i poduzeti mjere za sprječavanje daljnjeg oštećenja predmeta. Ako se sumnja na krađu potrebno je prijaviti policiji. [1]

Pri podnošenju odštetnog zahtjeva, osiguranik treba podnijeti sve podatke i dokumentaciju osiguraniku temeljem kojeg se može utvrditi okolnost nastanak štete i veličinu štete. Osiguranik mora sačuvati regresno pravo osiguratelja prema štetniku. Najčešće špediter osigurava robu, pa onda i on podnosi odštetni zahtjev i zastupa komitenta u postupku likvidacije štete.

Dokumenti koji se prilažu uz odštetni zahtjev su:

- polica osiguranja tj. list pokrića
- prijevozna isprava
- zapisnik o utvrđivanju štete (potvrđen od ovlaštene osobe)
- faktura robe

- protest prijevoznika
- relevantna korespondencija s ostalim sudionicima u prijevozu
- dokumenti koji mogu pomoću u utvrđivanju nastanak štete

Na temelju zaključenog ugovora o osiguranju, na odštetni zahtjev osiguranika, osiguratelj provodi postupa likvidacije štete i provjerava jesu li svi uvjeti ispunjeni u vezi isplate odštete osiguraniku. [1]

Osiguratelj mora isplatiti odštetu ako su zadovoljeni sljedeći uvjeti:

- postoji uzročna veza između osiguranih rizika i nastale štete
- osiguranik nije kriv za nastalu štetu
- ispunjeni su svi uvjeti utvrđeni ugovorom o osiguranju

4. VRSTE ŠTETA U TRANSPORTU

Šteta je stvarni iznos gubitka koji je nastao ostvarivanjem osiguranog rizika. Vrste šteta u transportu mogu se podijeliti na:

- stvarni potpuni gubitak
- izvedeni potpuni gubitak
- generalna ili zajednička havarija
- pojedinačna havarija
- nagrada za spašavanje
- zasebni troškovi
- obveza naknade trećim osobama

Stvarni potpuni gubitak je materijalni gubitak do kojeg je došlo zbog propasti, nestanka, uništenja ili oštećenja robe da je roba prestala postojati kao takva. Ako je do štete došlo zbog realizacije osiguranih rizika, osiguratelj je dužan nadoknaditi punu osiguranu vrijednost po odredbama ugovora o osiguranju. [3]

Izvedeni potpuni gubitak robe je ekonomski osigurane robe koja kao takva fizička postoji, ali s obzirom na namjeru robe ona za osiguranika ne predstavlja nikakvu vrijednost. Slučajevi izvanrednog gubitka robe su:

- kada se opravdano može pretpostaviti da je potpuni gubitak neizbježan npr. ako se ne može izvaditi roba iz potonulog broda
- kada su troškovi potrebni za čuvanje i spašavanje robe veći od vrijednosti koju bi roba imala na odredištu
- kada zbog naredbi upravnih vlasti, zabrane nije moguće robu prevesti na odredište
- kada se oštećena roba može prodati u mjestu odredišta, a troškovi prijevoza do odredišta su veći od pozitivne razlike cijene robe na odredištu u odnosu na njezinu cijenu u mjestu oštećenja

Generalna ili zajednička havarija kod takve vrste šteta postoje dva pojma, havarijska šteta i havarijski troškovi. Havarijska šteta nastaje zbog žrtvovanja nekog

dijela ili dijelova broda/tereta u svrhu zajedničkog spasa. Havarijska šteta se podjednako odnosi na brod i teret. Slučajevi žrtvovanja tereta su: [3]

- izbačaj tereta
- štete nastale izbačajem žrtvovanog tereta
- štete tereta nastale pri gađenju požara
- uporaba tereta kao pogonskog goriva
- štete i gubici tereta pri iskrcaju s nasukanog broda
- štete u luci zakloništa ili štete u tranzitu maunama

Slučajevi žrtvovanja broda su:

- lom jarbola, žrtvovanje sidra, lanca i drugog brodskog pribora
- uporaba opreme i pribora u izvanredne svrhe
- štete pri dokiranju u nevremenu i namjerno nasukavanje
- štete broda pri iskrcaju tereta, spuštanju čamca
- štete zbog abnormalne uporabe stroja

Havarijski troškovi se sastoje od troškova učinjenih radi očuvanja broda i tereta ili troškova nastalih u vezi s izvanrednim mjerama u vezi s tim. U havarijske troškove spadaju: [3]

- troškovi luke zakloništa
- troškovi spuštanja
- supstituirani ili zamijenjeni troškovi odnosno troškovi koji su nastali umjesto nekih drugih troškova potrebnih za zajednički spas
- razni gubici i troškovi u koje spadaju gubitak vozarine, troškovi osiguranja sredstva za generalnu havariju

Pojedinačna havarija je oštećenje ili gubitak koji se dogodio brodu ili teretu u slučaju događaja, a imao je štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar u slučaju događaja oštećena. Karakteristično je da se radi o zasebnim štetama i troškovima koji nastaju pojedinim sudionicima pomorskog pothvata. Iako postoji izvanredni događaj nema zajedničkog interesa, nema namjernosti čina, nije u pitanju

zajednički spas i nema zajedničke pogibelji. Štete se mogu odnositi na brod, teret na brodu i vozarinu.

Ako se radi o šteti na brodu, zapovjednik broda je dužan u prvoj luci pristajanja zatražiti da brod pregleda vještak kod kojeg je brod klasificiran i obavijestiti havarijskog komesara koji će sam ili uz suradnju vještaka, pismenim izvještajem izvršiti procjenu štete ili troškova popravka. Ako se radi o šteti tereta, primatelj tereta u luci odredišta mora podnijeti pismeni protest zapovjedniku broda ili agentu i obavijestiti havarijskog komesara o šteti i pozvati ga da procijeni štetu. Na osnovi izvršenog vještačenja robe, vještak ili havarijski komesar izdaje primatelju havarijski certifikat sa opisom robe koja je podvrgnuta vještačenju, narav pretrpljene štete, pretpostavljen uzrok i visinu štete.[3]

Nagrada za spašavanje je akcija spašavanja radi izbavljanja osigurane robe od opasnosti oštećivanja ili propasti što dovodi do troškova. U interesu je osiguranika i osiguratelja, a nagradu za spašavanje treba nadoknaditi osiguratelj koji je preuzeo rizik. Osiguratelj nadoknađuje troškove osiguraniku i nagradu za spašavanje ako se radi o spašavanju broda ili robe od opasnosti koje su pokrivene osiguranjem i pod uvjetom da je spašavanje uspješno. [3]

Zasebni troškovi su posebni troškovi koje je osiguranik imao u interesu osigurane robe. Tu spadaju troškovi odvajanja oštećene robe, troškovi čišćenja i sušenja robe, ponovno sortiranje i pakiranje robe, uskladištenje, iskrcavanje, prekrcavanje i ponovni ukrcaj, daljnja otprema robe, troškovi pravnih postupaka i mjera potrebnih za čuvanje robe i troškovi učinjeni da bi se izbjegle posljedice rizika. [3]

Obveza naknade trećim osobama je obveza davanja koju je dužan platiti osiguranik, vlasnik robe nije pokriven policom osiguranja. Na primjer ako zbog nepravilnog pakiranja robe dođe do štete na drugoj robi ili brodu, obveze vlasnika robe da te štete plati trećim osobama nisu pokrivene osiguranjem, osim ako takve štete nisu pokrivene osiguranjem odgovornosti za štete nanesene trećim osobama. U pomorskoj polici je predviđen samo jedan slučaj osiguranja odgovornosti prema trećim osobama po polici osiguranja. Ako dođe do sudara obostranom krivnjom, vlasnik robe mora nadoknaditi brodaru određene iznose koje bi po američkim propisima bio dužan platiti za štetu nanesenu robi na njegovu brodu. [3]

5. NAKNADA ŠTETE U TRANSPORTNOM OSIGURANJU

Pravni odnos osiguranja nastaje zaključenjem ugovora o osiguranju. Ugovor o osiguranju je dvostrano obvezni ugovor. Obveze jedne od ugovorenih strana, osiguratelja, mogu se podijeliti na one koje trebaju biti ispunjene u trenutku zaključenja ugovora, na one koje trebaju biti ispunjenje za trajanja ugovora i na one koje trebaju biti ispunjene kada se ostvari osigurani slučaj (isplata štete ili isplata naknade iz osiguranja). To je glavna obveza osiguratelja, bez koje nema ni osiguranja. Osigurateljevo poimanje štete u praksi se vrlo često poistovjećuje sa pravnim pojmom štete, a isti je slučaj i sa naknadom iz osiguranja koja se u praksi poistovjećuje sa naknadom štete. U konkretnom slučaj ne radi se o pojmovnom i stvarnom identitetu, rezultat su nesporazumi ili sporovi između osiguratelja i osiguranika. Do razilaženja u poimanju, najčešće dolazi u dva slučaja:[2]

- prilikom utvrđivanja štete obuhvaćene osiguranjem
- prilikom utvrđivanja naknade iz osiguranja

Šteta i naknada iz osiguranja u mnogim osobitostima razlikuje se od pravnog pojma štete i naknade štete po općim pravilima građanskog prava. O tim razlikama ne vodi se dovoljno računa prilikom zaključivanja ugovora o osiguranju. Krivnju za to snose obje ugovorene strane. Osiguratelji kada prilikom zaključena ugovora o osiguranju uopće ne uruče opće, odnosno posebne uvjete osiguranja ili kada prodaju osiguranje sa isključivom svrhom da sebi pribave premiju a ne da i efikasno zaštite onog koga osiguravaju. Osiguranici kada se prilikom zaključena ugovora o osiguranju pasivno ponašaju odnosno kada ne zatraže da im se razjasni ono što će se ugovoriti ili kada uručene im uvjete ne čitaju. Po ostvarenju osiguranog slučaja nastaju problemi i sudski sporovi, osiguranici traže naknadu štete jer im je neko dobro oštećeno ili uništeno, a osiguratelji im nudi nešto drugo. [2]

Šteta u pravnom smislu obuhvaća samo provedbu pravno priznatih interesa. U pravnoj se teoriji šteta obično definira kao štetnom radnjom prouzročena povreda nečijeg subjektivnog prava ili interesa. Do povrede pravno priznatih interesa može doći kada se ošteti neka stvar, kada se povrijedi neko osobno dobro, kada se izvrši obveza koja se duguje ili kada se obveza na ispuni na vrijeme. Zakon o obveznim

odnosima definira štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta) i sprječavanje njezina povećanja, ali i nanošenje drugome fizičkog ili psihičkog bola ili straha (nematerijalna šteta). Pod štetom se razumijeva svako pogoršanje ili uništenje oštećenikovih pravno zaštićenih imovinskih i neimovinskih dobara i interesa, nanijeto mu protupravnom radnjom štetnika, odnosilo se to pogoršanje ili uništenje na njegovu imovinu, njegova prava ili njegovu ličnost, obuhvaćajući ili samo stvarno nastalu štetu ili i izgubljenu dobit ili povrh toga i oštećenje vrijednosti od osobite naklonosti. [2]

Osigurateljevo poimanje štete razlikuje se od pravnog, u nekim je slučajevima šire a u nekima uže od pravnog pojma štete.

Razlike su:

- pravni pojam obuhvaća samo štete nastale povredom pravno priznatih interesa, osigurateljevi pojam štete obuhvaća i one koje su pravno irelevantne
- pravni pojam štete obuhvaća samo štete nastale drugima, osigurateljevi pojam štete obuhvaća i one koje su nastale sebi samima
- pravni pojam štete obuhvaća štete koje su posljedica štetne radnje, osigurateljevi pojam štete obuhvaća štete koje su posljedica ostvarenja osiguranog slučaja
- pravni pojam štete obuhvaća samo prouzročene štete, osigurateljevi pojam štete obuhvaća i rizične štete
- pravni pojma štete obuhvaća sve pravno priznate štete, osigurateljevi pojam štete obuhvaća samo ugovorene ili koje nisu isključene štete [2]

U djelatnosti osiguranja kao i u pravu postoji više vrsta podjela štete, ovisno od izabranog kriterija za razvrstavanje:

- kriterij predmeta osiguranja (štete na osobama, štete na stvarima i štete iz odgovornosti)
- kriterij prirode rizika (na kopnu, u vozi i zraku)
- kriterij bilanciranja osiguranja (životno, neživotno i štete reosiguranja)
- kriterij skupina i vrsta osiguranja

Štete

- Auto odgovornost
- Kasko osiguranje
- Životno osiguranje
- Osiguranje nezgode
- Putno osiguranje
- Osiguranje imovine
- Osiguranje opće odgovornosti
- Osiguranje plovila
- Osiguranje robe u prijevozu

Osiguranje robe u prijevozu

Uputstva | On-line formular

* Polja označena zvjezdicom obavezno popuniti

Osiguranik *

Kontakt osoba *

Adresa *

Telefon *

Mobitel *

Broj police *

Svota osiguranja *

Početak osiguranja *

Istek osiguranja *

Podaci o prijevozu

Naziv prijevoznika *

Prijevozno sredstvo *

Datum otpreme *

Datum dopreme *

Relacija prijevoza *

Ime primatelja *

Adresa primatelja *

Podaci o šteti na robi

Datum nastnka štete *

Opišite što se dogodilo *

Da li je šteta prijavljena policiji? Da Ne

Da li je primatelj robe imao kakvih primjedbi po primitku robe? Da Ne

Za bržu obradu vaše štete, molimo p

Korisnička zona

- Download zona
- FAQ
- Rječnik osigurateljnih termina

Nagradna igra

- Objava dobitnika nagradne igre „Navijač je najvažniji igrač!"
- Objava dobitnika „LAVantura počinje i nagrađuje!"



Osiguranje robe u prijevozu - Štete - Generali osiguranje

Ako je šteta prouzrokovana zbog prometne nezgode navedite detalje

Ako je došlo do štete na robi zbog bilo koje vrste krađe, da li je prijevoznik napravio prijavu? Da Ne

Podaci o robi

Predmet *

Starost *

Težina *

Broj koleta *

Vrijednost *

Oštećenje / Gubitak *

Kako je roba bila pakirana ili zaštićena?

Postoji li vanjsko oštećenje na pakiranju? Da Ne

Da li se oštećena roba može popraviti ili preraditi? Da Ne

Naziv servisa

Kontakt osoba

Adresa

Telefon

Vrsta popravka

1. Kopija računa ili drugi dokaz o vrijednosti robe / popis robe
2. Kopija prijevozne isprave
3. Zapisnik o utvrđivanju štete
4. Kompletnu prepisku koja se odnosi na nastalu štetu
5. Protestno pismo prijevozniku
6. Ponuda cijene za trošak popravka
7. Račun za ukupan iznos štete
8. Policijski zapisnik

Potvrđujem da sam na sva pitanja u obrascu odgovorio potpuno i istinito.

Potrebno je dostaviti svu potrebnu dokumentaciju kao i primjerak potpisane i pečatom ovjerene prijave štete na robi u prijevozu poštom na našu adresu Generali osiguranje d.d., Bani 110, 10010 Zagreb.

Pošalji

Slika 2. Primjer prijave štete

http://www.generali.hr/stete/roba-u-prijevozu (13.07.2015.)

Naknada iz osiguranja i naknada štete ne poklapa se uvijek, pa prilikom utvrđivanja naknade iz osiguranja su neugodne situacije između osiguratelja i osiguranika jer očekivanja budu jedno a naknada iz osiguranja drugo. Glavni uzrok nesuglasica proizlazi iz nepoznavanja pravnih pravila osiguranja koja dolaze do izražaja prilikom utvrđivanja naknade iz osiguranja. Naknada iz osiguranja je iznos koji osiguratelj isplaćuje nakon nastupa osiguranog slučaja. Naknada iz osiguranja može imati višestruki karakter, ovisno o kojoj se skupini ili vrsti osiguranja radi. Uvijek se mora uzeti u obzir da naknada iz osiguranja nema karakter naknade štete u smislu općih propisa građanskog prava jer osiguratelj nije štetnik. Osoba odgovorna za štetu je osiguratelj čija je glavna obveza da po ostvarenju osiguranog slučaja isplati ono što je osigurano. U osiguranju stvari, štete obuhvaćane osiguranjem su u pravilu samo materijalne štete nastale na osiguranom predmetu ili objektu koje s obzirom na intenzitet oštećenja mogu se manifestirati kao djelomične štete ili potpuni gubitak. [3]

Osiguratelj će nadoknaditi štetu osiguraniku po uvjetom:

- ako između osiguranih rizika i nastale štete postoji uzročna veza
- ako osiguranik nije kriv za nastalu štetu
- ako su ispunjeni svi uvjeti odnosno ugovorene odredbe kojima se uređuju međusobna prava i obveze između osiguratelja i osiguranika

Kod uzročne veze između osiguranih rizika i nastanka štete, u osiguranju se može pojaviti sumnja o tome što je pravi uzrok štete. Iako je štete nastala iz nekog određenog rizika, do realizacije tog rizika ne bi došlo da nije ranije nastupio neki drugi rizik koji je kasnije uvjetovao nastali rizik. U osiguranju postoje dva osnovna shvaćanja o tome što uvjetuje nastalu štetu, a to su načelo neposrednog uzroka i načelo daljeg uzroka.

Prema načelu neposrednog uzroka, za osiguratelja je relativan onaj uzrok koji je neposredno uzrokovao nastalu štetu tj. onaj koji je najbliži samoj šteti. Prema načelu daljeg uzroka, osiguratelj je dužan nadoknaditi štetu ako je nastala iz bilo kojeg uzroka koji se može protumačiti pod osigurateljev obvezu. U osiguranju je zauzeto stajalište o prihvaćanju načela neposrednog uzroka, svrha je da se osigurateljevu odgovornost svede na razumnu granicu. Pitanje uzročnosti se javlja u transportu gdje događaji slijede jedan za drugim i međusobno su povezani. Na primjer kod sudara

(osnovni transportni rizik) može doći do krađe robe (dopunski transportni rizik), postavlja se pitanje je li uzrok štete ili ti događaji predstavljaju realizaciju već prethodno nastalog rizika. Pitanje je hoće li osiguratelj nadoknaditi štetu ako osiguranik nije pokrio ratne ili dopunske transportne rizike. [3]

Ako je osiguranik namjerno prouzročio štetu ili je šteta posljedica njegove nemarnosti, osiguratelj nije duža nadoknaditi nastalu štetu. U transportnom osiguranju krivnja osiguranika najčešće se svodi na davanje netočnih ili nedovoljnih podataka o robi, nedovoljno pakiranje robe za transport, nepravilan ukrcaj, prekrcaj ili nepravilno slaganje robe.

Ako su ispunjeni svi uvjeti iz ugovora o osiguranju, a osiguranik je postupio u skladu sa svojim obvezama iz ugovora o osiguranju, osiguratelj je dužan isplatiti osigurninu osiguraniku u roku od mjesec dana od dana dostavljanja odštetnog zahtjeva sa svom potrebnom dokumentacijom. [3]

Ako osiguratelj u roku ne likvidira štetu, osiguranik može podići tužbu. Tužba se mora podnijeti najkasnije u roku od pet godina jer može nastupiti zastara potraživanja.

Pojedini konkretni dokumenti koje je potrebno priložiti radi likvidacije štete su:

- polica osiguranja
- faktura može biti u originalu ili kopiji
- zapisnici o šteti
- prijevozne isprave

Ako se šteta ne likvidira u potpunosti odmah, osiguranik može zatražiti akontaciju štete ali ona ne smije prijeći pretpostavljeni iznos štete. U potpunosti se može isplatiti iznos nespornog dijela obveze. Akontacije se mogu isplatiti i na ime troškova zajedničke havarije, ali se kod spašavanje ne isplaćuje. [2]

U osiguranju stvari pri isplati naknade iz osiguranja primjenjuju se dva osnovna načela:

- po pogodbi
- po računima

Isplata po pogodbi je kada osiguratelj isplati osiguraniku procijenjenu vrijednost štete bez dokaza da je popravak izvršen odnosno bez dokaza da je nabavljena stvar.

Isplata po računima je kada osiguratelj isplati osiguraniku utvrđenu vrijednost štete prvenstveno prema računima o izvršenju popravka odnosno prema računima nabavne stvari.

Koji će se od tih načina isplate, naknade iz osiguranja primijeniti određuje se ugovorom. Ukoliko ugovorom nije ništa određeno, osiguraniku pripada pravo da bira način na koji će primiti naknadu iz osiguranja. Odnos između osiguratelja i osiguranika prosuđuje se na temelju pravila koja uređuje ugovor o osiguranju, a ne na temelju pravila o uzrokovanju štete. Osiguratelj je stoga obvezan isplatiti osiguraniku ili nekoj trećoj osobi naknadu odnosno ugovorenu svotu ili učiniti nešto drugo u skladu sa ugovorom, a ne nadoknaditi štetu. [2]

U osiguranju stvari, visina osigurateljeve obveze, a kada nastupi osigurani slučaj ovisi o:

- visini pretrpljene štete
- svote osiguranja
- stvarne vrijednosti osigurane robe
- način osiguranja

Visina pretrpljene štete utječe na visinu naknade iz osiguranja jer naknada iz osiguranja ne može biti veća od štete koju je osiguranik pretrpio nastupanjem osiguranog slučaja. [2]

Svota osiguranja utječe na visinu naknade iz osiguranja jer naknada iz osiguranja ne može biti veća od svote osiguranja koja predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja. Iznimno kada su u pitanju troškovi razumnog pokušaja otklanjanja neposredne opasnosti nastupanja osiguranog slučaja, osiguratelj je dužan naknaditi ove troškove i kada oni zajedno s naknadnom štete od osiguranog slučaja prelaze svotu osiguranja. Koje će visine biti svota osiguranja, ugovaratelj osiguranja odnosno osiguranik sam odlučuje, pa nisu opravdani prigovori prema osiguratelju zbog posljedica koje proizlaze iz neodgovarajuće svote osiguranja. Visina svote osiguranja

upisuje se u policu osiguranja, a ukoliko se visina svote osiguranja ne unese u policu osiguranja treba smatrati da stvarna vrijednost osigurane stvari odgovara svoti osiguranja. Svota osiguranja trebala bi biti jednaka stvarnoj vrijednosti osigurane stvari jer će u tom smislu osiguranik dobiti naknadu iz osiguranja koja je jednaka punoj visini pretrpljene štete. Ukoliko je svota osiguranja manja od stvarne vrijednosti osigurane stvari postoji podosiguranje i iznos naknade koju duguje osiguratelj smanjuje se razmjerno, jedino ako nije drugačije ugovoreno. To je pravilo proporcije u osiguranju stvari. Ukoliko je svota viša od stvarne vrijednosti osigurane stvari postoji nadosiguranje, te se svota osiguranja pri obračunu naknade iz osiguranja snižava na stvarnu vrijednost osigurane stvari. [2]

Stvarna vrijednost osigurane stvari može se definirati kao proizvodna vrijednost stvari ili cijena izgradnje objekta, a umanjena za procjenu istrošenosti, ekonomsku ili tehničku.

Stvarnom vrijednošću osigurane stvari, ako nije posebno drugačije ugovoreno smatra se:

- za građevinske objekte- cijena izgradnje novog objekta prema cijenama na mjestu gdje se objekt nalaze, smanjena za iznos procijenjene istrošenosti
- za zalihe robe, materijala i sirovine- nabavna cijena, ako je tržišna cijena niža od nabavne, onda tržišna cijena povećana za zavisne troškove
- za zalihe gotovih proizvoda i nedovršene proizvodnje kod proizvođača- proizvodna cijena, a ako je tržišna cijena niža od proizvodna onda je tržišna cijena
- za strojeve, uređaje i instalacije, transportna sredstva, predmete kućanstva- nabavna cijena novih stvari smanjena za iznos procijenjene istrošenosti
- za šume- troškovi podizanja odnosno vrijednosti drvene mase što se određuje u svakom pojedinom slučaju
- za stvari od plemenitih kovina, skupocjene stvari, dokumenti- iznos sporazumno utvrđen između osiguratelja i ugovaratelja osiguranja
- za novac, vrijednosne papire, muzeje, izložbe- iznos sporazumno određen između osiguratelja i ugovaratelja osiguranja

Iznos naknade koju je osiguratelj obvezan isplatiti ne može biti veći od stvarne štete koju je osiguranik pretrpio na osnovnoj stvari, neovisno o tome što je svota osiguranja veća od stvarne štete.

Kad je ugovorom o osiguranju i pravilima osiguranja predviđena obveza osiguratelja da isplati naknadu po cijenama na dan štetnog događaja, nema osnove za isplatu naknade po cijenama u vrijeme procjene. [2]

Osiguranjem imovine osigurava se naknada za štetu koja bi se dogodila u imovini osiguranika zbog nastupanja osiguranog slučaja, ali se ugovorom naknada može ograničiti na manji iznos od iznosa štete, dok iznos naknade ne može biti veći od štete koju je oštećenik pretrpio. [2]

Način osiguranja ili način na koji se određena stvar smatra osiguranom, u vezi je sa utvrđivanjem svote osiguranja i visine naknade iz osiguranja. Način osiguranja stvari, koji se u praksi najviše koristi je svotno osiguranje. Svotno osiguranje može se podijeliti na:

- osiguranje na svotu osiguranja
- osiguranje na novu vrijednost
- osiguranje na prvi rizik
- osiguranje na ugovorenu vrijednost

Osiguranje na svotu osiguranja je način osiguranja imovine kojeg karakterizira, svota osiguranja predstavlja gornju granicu visine osigurateljevog pokrića i primjenjuje se pravilo proporcije. Na svotu osiguranja mogu se osigurati pokretne i nepokretne stvari. [2]

Osiguranje na novu vrijednost je načina svotnog osiguranja imovine u kojem se svota osiguranja utvrđuje prema cijeni izgradnje nove osigurane stvari, predmeta osiguranja ili objekta, uz ograničenje da stvarna vrijednost osigurane stvari u trenutku zaključenja ugovora o osiguranju na novu vrijednost ne može biti manja 40-50% od cijene izgradnje nove osigurane stvari. U osiguranju na novu vrijednost je važno da ugovaratelj osiguranja odnosno osiguranik mora dokazati da grani novi objekt, nabavlja novu opremu ili popravlja, te da će oštećeni ili uništeni objekt služiti istoj

svrsi kao i prije štetnog događaja, ukoliko se to ne dokaže primijeniti će se pravilo o osiguranju na svotu osiguranja. [2]

Osiguranje na prvi rizik je vrsta svotnog osiguranja, za koju je karakteristično da se svota osiguranja određuje prema svoti prvog rizika. Svotom prvog rizika smatra se očekivana šteta. Neki osigurani rizici ne mogu ili nije vjerojatno da mogu prouzročiti uništenje čitave osigurane stvari ili nestanak svih osiguranih svari, iz čega slijedi da se isplati osigurati samo onu štetu koja može nastati odnosno koja je manja od vrijednosti osigurane stvar ili svi osiguranih stvari. Osiguranje na prvi rizik ne primjenjuje pravilo proporcije, što znači da sve naknade manje od svote prvog rizika isplaćuje u cijelosti, a one koje su jednake ili veće isplaćuje se samo do visine svote.

Osiguranje na ugovorenu vrijednost je vrsta svotnog osiguranja za koju je karakteristično da se stvari osiguravaju na stvarnu vrijednost, ali najviše do limit pokrića. Limit pokrića se dobiva tako da se nabava vrijednost svake osiguran stvari na početku osiguranja uveća za koeficijent rasta cijena industrijskih proizvoda do dana nastanka osiguranog slučaja. Nema pravila o proporcije jer se na temelju limita pokrića dobiva stvarna vrijednost osigurane stvari. [2]

6. SPECIFIČNOSTI OSIGURANJA U POMORSKOM PROMETU

U međunarodnom transportu robe morem i njezinom osiguranju koristi se plan engleskog tržišta osiguranja, pošto je ono vodeće u svijetu na području međunarodnog osiguranja robe kod takvog prijevoza.

U osiguranju koriste se: Lloydova S.G. polica, Engleska pomorska polica, Institutske klauzule za osiguranje tereta A,B,C, Klauzula o zlonamjernim štetama, Institutska klauzula za osiguranje ratnih rizika i Institutska klauzula za osiguranje rizika štrajka. [3]

6.1. Lloydova S.G. polica

Lloydova S.G. polica je engleska pomorska polica za osiguranje robe u pomorskom transportu. Tiskana je na engleskom jeziku, sadržaj je dobila u 17. st. te se upotrebljava u gotovo neizmijenjenom obliku do danas i služi za osiguranje broda i robe. Polica sadrži odredbe kojima se pokrivaju pomorski, ratni i politički rizici. Kod osiguranja robe koriste se opće institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika s dodatnih 14 ugovornih klauzula koje se još nazivaju „London Institute Clauses“. Klauzule za robu nazivaju se Institut Cargo Clauses i razlikuje se od onih za brodove. [3]

6.2. Engleska pomorska polica

Engleska pomorska polica proizašla je iz Lloydove S.G. police i temelji se na novim uvjetima osiguranja pomorskih brodova i tereta što ih je predložila posebna radna grupa u okviru UNCTAD-a (United Nations Conference On Trade And Development). Polica nosi naziv „Marine Police“, te je tako koncipirana da se može koristiti i za tzv. nepomorske grane transporta: unutarnju plovidbu, kopneni ili zračni transport.

Nova polica za razliku od Lloydove S.G. police ne sadrži uvjete osiguranja već samo nekoliko osnovnih odredbi: izjava osiguranja o prihvaćanju rizika, mjesto za potpis i pečat i klauzulu o nadležnosti engleskog suda za ugovorni odnos. Na poleđini police nalazi se dodatak koji sadrži: broj police, ime osiguranika i broda,

putovanje ili vrijeme trajanje osiguranja, oznaku osiguranog predmeta, ugovorenu vrijednost i svotu, te premiju i uvjete osiguranja. [3]

Utvrđuju ju tri opće klauzule za osiguranje transportnih rizika koje nose oznaku A,B,C. Svaka pojedina institutska klauzula sadrži komplet od 18 odredbi odnosno klauzula koje su raspoređene u jednak broj od 8 skupina uz jedno upozorenje. Navedene klauzule A,B,C razlikuju se samo u prvoj odredbi koja govori o osiguranim rizicima, a ostale odredbe su identične. Načinjena je i nova klauzula za osiguranje ratnih rizika i institutska klauzula za osiguranje rizika štrajka. [3]

6.3. Institutska klauzula za osiguranje tereta A

Klauzula A pruža pokriće svih rizika osim onih izričito isključenih iz osiguranja, a to su: klauzule rizika, opće klauzule o izuzećima i klauzule izuzeća ratnih rizika. Razmotrit će se sadržaj klauzule (skupine) odnosno njezine odredbe.

Prvoj skupini pripadaju pokriveni rizici:

1. Klauzula o osiguranim rizicima
- svi rizici gubitka ili oštećenja osiguranog . predmeta su pokriveni osim štete isključene prema drugoj skupini
2. Klauzula generalne havarije
- zajednička havarija i nagrade za spašavanje koji nestanu u namjeri da se izbjegne šteta ili su u vezi s njom su pokrivene osim onih uzroka koji su isključeni ovim osiguranjem
3. Klauzula o sudaru zbog obostrane krivnje
- osiguranje se propisuje i na odštetu osiguranika koju mora platiti za dio odgovornosti na osnovi ove klauzule

Drugoj skupini pripadaju izuzeća:

4. Opća klauzula o isključenim štetama:
- štete nastale namjernim postupkom osiguranika
- normalno curenje, redoviti gubitak u težini ili zapremini ili uobičajeno habanje osiguranog predmeta

- nedovoljno ili neodgovarajuće pakiranje ili nepripremljenost osiguranog predmeta odnosno slaganje robe u kontejner [3]
- gubitak, oštećenje ili trošak nastali zbog unutarnje mane ili prirodnog svojstva osiguranog predmeta
- šteta zbog zakašnjenja, pa i onda ako su nastali zbog osiguranog rizika
- gubitak, oštećenje ili trošak prouzročeni insolvencijom ili neizvršavanjem financijskih obveza od strane vlasnika, naručitelja u brodarskom ugovoru, brodara, poslovođe ili poduzetnika broda
- štete prouzročene upotrebom atomske ili nuklearne fizije ili drugog oružja sličnog djelovanja u ratne svrhe

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

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

  Uvjet je da je osiguraniku ili njegovim službenicima to bilo poznato u vrijeme ukrcaja.

6. Klauzula o izuzeću ratnih rizika:

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

7. Klauzula o isključenju rizika štrajka

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

Trećoj skupini pripada trajanje osiguranja:

8. Klauzula o prijevozu :

- vrijeme putovanja robe od trenutka kada roba napusti skladište ili mjesto uskladištenja, a završava isporukom robe u skladište primatelja ili nekom

drugom mjestu u odredištu ili istekom roka od 60 dana nakon završetka iskrcaja osigurane robe [3]

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

9. Klauzula o prestanku ugovora o prijevozu:

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

10. Klauzula o promjeni putovanja:

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

Četvrtoj skupini pripadaju zahtjevi za naknadu štete:

11. Klauzula o troškovima otpreme:

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

12. Klauzula o izvedenom potpunom gubitku:

- kad je roba napuštena jer je stvarni gubitak očigledan
- kad troškovi popravka, dovođenja u ispravno stanje i troškovi opreme osiguranog predmeta do odredišta iznose više od njegove vrijednosti koju bi imao na odredištu [3]

13. Klauzula o osiguranju na dodatnu svotu:

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

Petoj skupini pripada koristi od osiguranja:

14. Klauzula o nevaljanosti ugovora u korist trećih osoba:

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

Šestoj skupini pripada smanjenje šteta:

15. Klauzula o dužnostima osiguranika:

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

16. Klauzula o odricanju od prava na naknadu:

- osiguranik ili osiguratelj će poduzeti mjere radi spašavanja zaštite ili popravka osiguranog predmeta, što ne znači da se odriču od prava na naknadu ili prihvat napuštaja i da ni na koji način ne ide na štetu jedne ili druge stranke [3]

Sedmoj skupini pripada izbjegavanje zakašnjenja:

17. Klauzula o razboritoj hitnosti :

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

Osmoj skupini pripada primjena prava i praksi:

18. Klauzula o primjeni engleskog prava i prakse:

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

Upozorenje

Na kraju institutskih klauzula nalazi se napomena kojom se skreće pozornost osiguranicima da moraj neodgodivo obavijestiti osiguratelja čim saznaju za slučaj na koji se prema uvjetima ovog osiguranja primjenjuje načelo „roba ostaje osigurana“ jer je pravo na takvo pokriće uvjetovano ispunjenjem ove obveze. [3]

6.4. Institutska klauzula za osiguranje tereta B

Kod osiguranja prema klauzuli B treba posebno ugovoriti klauzulu o zlonamjernom činu ako se žele pokriti štete nastale zlonamjernim djelovanjem. Razlikuje se od klauzule A samo po sadržaju širine pokrića u tri odredbe i to su:

1. Klauzula o osiguranim rizicima- klauzula nije uopćena kao kod institutske klauzule A već taksativno navodi da osiguranje prema institutskoj klauzuli B pokriva osim izuzetaka u skupini dva ovih uvjeta, ove rizike:
    - Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se razborito može pripisati:
        - požaru ili eksploziji
        - brodolomu, nasukanju, potonuću ili prevrnuću broda ili drugog plovila
        - prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila [3]

  - sudaru ili dodiru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim vodom
  - iskrcaju tereta u luci pribježišta
- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalo zbog:
  - štete zajedničke havarije
  - izbacivanje tereta u more
  - sudar ili dodiru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom osim vodom
  - iskrcaju tereta u luci pribježišta
  - potresu, vulkanskoj erupciji ili gromu
- Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalog zbog:
  - štete zajedničke havarije
  - izbacivanje tereta u more ili otplavljenja
  - prodor mora, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovno vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja
- Potpuni gubitak svakog koleta, nastao zbog pada u more ili pada na vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda ili drugog plovila

2. Štete isključene iz osiguranja
   - Opća klauzula o isključenim štetama:
     - isključuje iz osiguranja namjero oštećenje ili namjerno potpuno ili djelomično uništenje osiguranog predmeta protupravnim djelovanjem jedne osobe ili grupe osoba
     - za pokriće ovog rizika potrebno je posebno ugovoriti klauzulu o zlonamjernim štetama uz plaćanje dodane premije osiguranja
   - Klauzula o isključenju ratnih rizika:
     - isključuje ratne rizike kao i odgovarajuća odredba u klauzuli A, a razlikuje se samo u pokriću samo jednog rizika a to je piraterija koja se u klauzuli A smatra osiguranim rizikom, dok je u klauzuli B ovaj rizik isključen iz osiguranja [3]

6.5. Institutska klauzula za osiguranje tereta C

Razlikuje se od klauzule A po sadržaju širine pokrića odnosno u tri odredbe:

1. Klauzula o osiguranim rizicima

    - Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji se može pripisati:
        - požaru ili eksploziji
        - brodolomu, nasukanju, potonuću ili prevruću broda ili drugog plovila
        - prevrnuću ili iskliznuću kopnenog vozila
        - sudaru ili dodiru broda, drugog plovila ili vozila s bilo kojim vanjskim predmetom, osim vodom
        - iskrcaju tereta u luci pribježišta
    - Gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog:
        - štete zajedničke havarije
        - izbacivanje tereta u more

2. Opća klauzula o isključenim štetama i klauzula o isključenju ratnih rizika

        - Klauzule su potpuno identične kao i kod klauzule B
        - jedina razlika je klauzula o osiguranim rizicima koja u klauzuli C te rizike znatno sužava, te ne obuhvaća rizike poput: potresa, vulkanske erupcije, atmosferskog elektriciteta, otplavljenja s palube i prodor vode, te gubitak koleta padom s palube ili za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja
        - klauzula C ne pokriva pirateriju kao ni namjerno oštećenje ili uništenje osigurane imovine protupravnim činom osobe ili grupe [3]

– takve rizike potrebno je osigurati klauzulom o zlonamjernim štetama uz plaćanje dopunske premije osiguranja

6.6. Klauzula o zlonamjernim štetama

Upotrebljava se uz klauzule B i C i njome se stavlja izvan snage odredba 4.7.opće klauzule o isključenim štetama, pa osiguranje pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastalog zbog zlonamjernih radnji, vandalizma ili sabotaže.

Rezultat je suvremenih problema transporta u vezi s pojavom terorizma, ali nije jasno je li terorizam iz političkih pobuda pokriven ovom klauzulom, jer je on uvijek isključen iz sve tri skupine institutskih klauzula. [3]

6.7. Institutska klauzula za osiguranje ratnih rizika

Sastoji se od 14 klauzula i jedne napomene, klauzule govore o pokrivenim rizicima, isključenim štetama, zajedničkog havariji, trajanju osiguranja i dr.

Klauzula o ratnim rizicima pokriva štete nastale zbog sljedećih rizika:

- rata, građanskog rata, revolucije, pobude, ustanka ili građanskih borbi koje zbog toga nastanu ili zbog bilo kakvog neprijateljskog akta od jedne zaraćene sile ili protiv nje
- zarobljavanja, zapaljenja, zabrane, ograničenja ili zadržavanja i posljedica tih akata, kao i pokušaj njihovog izvršenja
- zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog oružja

Ova klauzula za razliku od klauzula A, B, C, te klauzule za osiguranje rizika štrajka, razlikuje se i u odredbi o trajanju osiguranja. Po ovoj klauzuli osiguranje stupa na snagu kad je osigurani predmet ukrcan i prestaje iskrcajem s pomorskog broda u odredišnoj luci ili mjestu iskrcaja ili nakon isteka roka od 15 dana. [3]

6.8. Institutska klauzula za osiguranje rizika štrajka

Za ovu klauzulu vrijedi isto što vrijedi i za klauzulu za osiguranje ratnih rizika, tako da će se samo prikazati sadržaj klauzule. Klauzula o pokrivenim rizicima pokriva gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta koji su prouzročeni:

- štrajkaši, radnici otpušteni s posla ili osobe koje sudjeluju u radničkim nemirima, nasiljima ili građanskim nemirima
- teroristi ili bilo koje osobe koje djeluju s političkim motivima [3]

7. TRANSPORTNO OSIGURANJE KAO POSAO MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Transportno osiguranje odnosno osiguranje robe u prijevozu uključuje robu, prtljagu i druga dobra, koja pokriva sva oštećenja ili gubitak robe u prijevozu ili prtljage, bez obzira na oblik prijevoza.

U transportnom osiguranju se redovito pojavljuju svi pravni subjekti:

- osiguratelj
- osiguranik
- ugovaratelj osiguranika
- agenti (brokeri osiguranja)

Špediter sklapa ugovor u statusu ugovaratelja osiguranja. U hrvatskom pravnom sustavu opće načelo obveznog prava da špediter sklapa pravne poslove u svoje ime po nalogu i za račun nalogodavca. Tada špediter najčešće ima status komisionara, a može se pojaviti i kao agent (kada obavlja poslove u ime i za račun nalogodavca) i kao samostalni privrednik (kada obavlja poslove u svoje ime i za svoj račun). [4]

Špediter u pravilu sklapa ugovor o osiguranju kao zastupnik ugovaratelja osiguranja i to u ime po nalogu i za račun nalogodavca. Međutim najčešće može sklapati ugovore o osiguranju kao ugovaratelj osiguranja u svoje ime i za račun nalogodavca odnosno za račun određene osobe. Opće pravilo je da špediter nije obavezan osigurati nalogodavčevu pošiljku bez njegova izričitog naloga.[8]

Kada je u pitanju osiguranje, nastoje se iskoristiti svi nedostaci u sustavu kada se predaje zahtjev za naknadu štete.

Na primjer, kada se kupuje auto osiguranje možda se izabere najjeftinija opcija, ali ako se dogodi sudar i mora se napraviti zahtjev za preuzimanje osiguranja, suočavaju se s nevjerojatno visokim troškovima, ako je šteta prevelika ostaje se bez automobila koji nas drži u pokretu i bez mogućnosti pokrivanja legalnih pristojbi kada nas drugi vozač pokušava dovesti pred sud. Troškovi se postepeno nagomilavaju, a sve je to posljedica lošeg odabira osiguranja. [6]

Isto tako se događa prilikom kupnje osiguranja od odgovornosti kod špeditera. Razboriti špediteri će cijeniti važnost ugovaranja osiguranja za svoje poslovanje. Oni

su svjesni financijskog naprezanja ako su odgovorni za gubitak stranke. Svi špediteri imaju ugovornu odgovornost za gubitak, bez obzira na to tko je odgovoran. Vrlo je bitno da špediter provjeri da li mu osiguranje pokriva pogreške, propuste i pravne odgovornosti. Optužbe i potraživanja u praksi najčešće padnu na špeditera pa je vrlo važan odabir osiguranja od odgovornosti. Prilikom isporuke robe špediter mora voditi računa o više faktora. Vrlo bitno je dogovoriti paritet isporuke prema kojem se dogovara daljnje osiguranje robe. Stranka odlučuje o cijeni osiguranja, pa onda isto tako i o INCOTERMS-u. Prema nalogu stranke (dispozicija za uvoz ili izvoz) špediter dogovara carinsko poslovanje, isto tako prijevoz i osiguranje robe. Najvažnija funkcija otpreme, odnosno uspješne otpreme je da robe dođe do krajnje destinacije neoštećena i ispravna. [7]

Osiguratelj treba provjeriti da li kupljeno osiguranje od odgovornosti na moru jer općenito osiguranje od odgovornosti ne daje pokrića za međunarodne otpremnike, ali je često kupljen u zabludi da se to radi.

Potrebno se pobrinuti da postoji puna zaštita od odgovornosti za pokriće svih špediterskih operacija. Neki otpremnici zahtijevaju samo teretnicu, ali ako se posreduje preko carine, uključujući skladištenje ili distribuciju, onda je potrebno da osiguranje pokrije i taj dio poslovanja. [9]

Potrebo je provjeriti da li osiguranje pokriva pogreške i propuste, te pravne odgovornosti pogotovo u internacionalnoj trgovini uz odgovarajuće granice odgovornosti zbog toga što špediteri imaju ugovornu odgovornost za gubitak, bez obzira na to tko je odgovoran.

Potrebno je koristiti vlastite „Uvjete poslovanja“ radi ograničenja odgovornosti svoje tvrtke u day-to-day poslovanju u kojem standardna ograničenja odgovornosti nisu u uporabi (npr. FIATA ili COGSA), i potrebno ih je navesti i oglasiti na web stranici tvrtke, dokumentaciji i računima. Osiguratelj mora pregledati i odobriti uvjete ugovora o osiguranju od odgovornosti, uz to osiguratelj mora odobriti bilo kakve promjene uvjeta ili granica odgovornosti.[5]

Incoterms su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina u vezi odnosa između kupa i prodavatelja, te glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovorenu stranu. Cilj je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji je pojavljuju pri prodaji robe, a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja. INCOTERMS 2010 sastoji se od 11 pariteta koji su podijeljeni u dvije skupine ovisno o vrsti prijevoza, za pomorski prijevoz i unutarnji plovni putevi te za ostali oblike prijevoza. [1]

Prvoj (E) skupini pripada EXW (ex works), prodavatelj se oslobađa svoje obveze kada stavi robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama. Prodavatelj nema obvezu ukrcaja i obavljanja izvoznog carinjenja, te isto tako ne postoji obveza osiguranja robe. Kupac snosi troškove i rizik ukrcaja i sam nabavlja prijevozno sredstvo. [1]

Drugoj (F) skupini pripadaju FCA, FAS i FOB.

FCA (free carrier) prodavatelj se oslobađa obveze kada robu isporuči na mjesto koje je imenovao kupac, ima obvezu obavljanja izvoznog carinjenja i nema obvezu osiguranja robe. Ako se isporuka obavlja u prostorijama prodavatelja onda on odgovara za rizik oštećenja tijekom utovara. Kupac sam nabavlja prijevozno sredstvo, snosi rizik utovara ako se isporuka izba na nekog drugom mjestu a ne u prostorijama prodavatelja.

FAS (free alongside ship) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu uz bok broda u luci koju je imenovao kupac, obavlja izvozno carinjenje, pribavlja sve dokumente i isprave u svom trošku i nema obvezu osigurati robu. Kupac snosi sve troškove i rizike od postavljanja robe uz bok broda.

FOB (free on bord) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa obveze kada isporuči robu, odnosno kada ukrca robu na broj. Troškovi i rizici su na prodavatelju sve dok robu ne ukrca na brod i obavlja izvozno carinjenje. Svi troškovi i rizici nakon ukrcaja su na kupcu koji ima trošak i poravnavanje tereta na palubi. [1]

Trećoj (C) skupini pripadaju CFR, CIF, CPT i CIP.

CFR (cost and freight) primjenjuje se samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca robu na broj, troškove i vozarinu snosi sve do luke odredišta, obavlja izvozno carinjenje i ne osigurava robu.

CIF (cost, insurance, freight) primjenjuje je samo za pomorski prijevoz. Prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca rob na brod, troškovi i vozarina sve do luke iskrcaja, ima obveze izvoznog carinjenja i potrebno je minimalno osiguranje robe.

CPT (carriage paid to), prodavatelj se oslobađa rizika kada ukrca robu na prijevozno sredstvo, troškovi i vozarina na prodavatelju sve do mjesta odredišta, ima obvezu izvoznog carinjenja, nema obvezu minimalno osigurati robu.

CIP (carriage, insurance paid to), prodavatelj se oslobađa rizika kada robu ukrca na prijevozno sredstvo, trošak i vozarina na prodavatelju sve do mjesta odredišta, obveza izvoznog carinjenja i potrebno je minimalno osiguranje robe. [1]

Četvrtoj (D) skupini pripadaju DAT, DAP i DDP.

DAT (delivered at terminal), prodavatelj snosi rizike i troškove do isporuke robe, prodavatelj mora iskrcati robu i isporučiti ju na terminal koji je odredio kupac.

DAP (delivered at place), prodavatelj snosi rizike i troškove dok roba nije isporučena, stavlja na raspolaganje robu kupcu na prijevoznom sredstvu pripremljenu za iskrcaj na odredištu.

DDP (delivered duty paid), prodavatelj snosi sve troškove i rizike, potrebno je robu uvozno ocariniti, prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu neistovarenu na prijevoznom sredstvu na odredištu koje je imenovao kupac. [1]

8. ANALIZA TRŽIŠTA TRANSPORTNOG OSIGURANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Zbog makroekonomske situacije, nakon šest godina recesije, Hrvatska ima prve pokazatelje izlaska iz krize. Očekuje se mogući pozitivni doprinos inozemne potražnje zbog snažnog oporavka u izvozu robe, te u manjoj mjeri usluge nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku Uniju.

Ukupan izvoz ostvaruje, osim u zanemarivom iznosu u 2013. godini kontinuirani rast od 2010. godine te prema privremenim podacima za 2014. godinu dosegao 10,34 milijardi eura. S druge strane, i ukupan uvoz ima ulazni trend, pa iako su te stope rasta niže nego stope rasta izvoza, ukupni uvoz je u 2014. godini veći od 17 milijardi eura. Ohrabrujuća je činjenica da je pokrivenost robnog uvoza izvozom po prvi puta nakon više od 10 godina prešla 60%.

Tijekom 2014. godine ukupno je prevezeno 104,3 milijardi toma robe što predstavlja daljnji pad od 6.1% u odnosu na prethodnu godinu. Sve grane prijevoza su u padu, a posebice pomorski i obalni prijevoz i to za 17,8%. Kao i prethodnih godina, najviše robe (60%) prevezeno je cestovnim prijevozom. [10]

Vanjskotrgovinska bilanca u tis.eura (2010.- 2014.)*

Godina	Izvoz	Uvoz
2010.	8.905.242	15.137.011
2011.	9.582.161	16.281.147
2012.	9.628.468	16.215.896
2013.	9.589.448	16.527.900
2014.**	10.345.525	17.095.142

* Izvor: Državni zavod za statistiku

** Privremeni podaci

Slika 3. Vanjska trgovinska bilanca

Izvor: [10]

Gore navedene rezultate slijede i premije osiguranja robe u prijevozu. Izuzev 2013. godinu trend je silazan još od 2009. godine. Ukupna premija osiguranja robe u prijevozu za 2014. godinu uključujući sva prijevozna sredstva iznosi svega 45.269.870 kuna što je u odnosu na vrhunac u 2008. godini, pad veći od 50%.

Tablica 45 Zaračunata bruto premija osiguranja u razdoblju 2003.– 2014.

Godina	Zaračunata bruto premija (000 kn)	% promjene	Udio u neživotnim osiguranjima %	Udio u ukupnoj ZBP %
2003.	62.265	-13,6	1,32	1,03
2004.	59.185	-4,9	1,17	0,89
2005.	64.358	8,7	1,18	0,88
2006.	71.613	11,3	1,19	0,88
2007.	77.101	7,7	1,17	0,85
2008.	91.392	18,5	1,28	0,94
2009.	68.074	-25,5	0,98	0,72
2010.	66.964	-1,6	0,99	0,72
2011.	62.120	-7,2	0,93	0,68
2012.	51.617	-16,9	0,78	0,57
2013.	55.530	7,6	0,85	0,61
2014.	45.270	-18,5	0,76	0,53

Slika 4. Bruto premija osiguranja

Izvor: [10]

Promatrajući premiju osiguranja po pojedinim vrstama rizika, razvidan je očekivani pad premije osiguranja robe u pomorskom prijevozu i to za 46,12% u odnosu na prethodnu godinu. Značajan pad premije od 12,34% ostvaren je i u vrsti rizika-ostala osiguranja robe u prijevozu, koja su u 2013. godini generirala više od 23 milijuna kuna premije. Također značajna premija osiguranja robe u kopnenom prijevozu ostala je ipak na sličnom nivou, kao i prethodne godine, od oko 16 milijuna kuna.

Što se tiče likvidacije šteta, u svim vrstama rizika ostvaren pad iznosa isplaćenih šteta osim u kopnenom prijevozu koji je rastao za 33,44%.

Tehnički rezultat za osiguranje robe u prijevozu za 2014. godinu iznosi 28.3%. tehnički rezultat računa se kao zbroj razmjera šteta i razmjera troškova, a pokazuje rezultat poslovanja prije uključivanja prihoda od ulaganja. Razmjer troškova računa se kao odnos zbroja iznosa poslovnih rashoda (troškovi pribave i troškovi uprave), ostali osigurateljno-tehničkih izdataka i zaračunato bruto premije umanjene za dio premije predane u reosiguranje. Razmjer šteta predstavlja odnos broja bruto iznosa

likvidiranih šteta i bruto iznosa promjena pričuva šteta, te zaračunato bruto premije umanjene za dio premije predane u reosiguranje.

Tablica 46 Iznos likvidiranih šteta osiguranja u razdoblju 2003.– 2014.

Godina	Likvidirane štete, bruto iznosi (000 kn)	% promjene	Udio u neživotnim osiguranjima %	Udio u ukupnim štetama %	Odnos premije i šteta %
2003.	29.461	71,9	1,06	0,99	47,32
2004.	17.026	-42,2	0,58	0,53	28,77
2005.	17.058	0,2	0,54	0,49	26,50
2006.	24.077	41,1	0,69	0,61	33,62
2007.	23.991	-0,4	0,66	0,56	31,12
2008.	43.395	80,9	1,11	0,95	47,48
2009.	45.192	4,1	1,17	0,95	66,39
2010.	42.607	-5,7	1,27	0,97	63,63
2011.	20.280	-52,4	0,62	0,44	32,65
2012.	20.628	1,7	0,64	0,45	39,96
2013.	14.325	-30,6	0,46	0,31	25,80
2014.	11.659	-18,6	0,40	0,26	25,75

Slika 5. Likvidirane štete osiguranja
Izvor: [10]

Prosječna premija za osiguranje robe u prijevozu za 2014. godinu iznosi 2.482,72 kuna, što je pad u odnosu na prethodne godine za 13,7%. Premija se sastoji od 70,7% tehničke premije (dio premije za osigurane rizike), 0,4% premije za preventivu (dio premije u slučaju nedostatnosti tehničke premije) i ostalo za obavljanje djelatnosti (troškovi pribave i troškovi uprave).

Prosječna premija za osiguranje robe u pomorskom prijevozu za 2014. godinu iznosi 5.381,45 kuna prema čemu se zaključuje da je taj način prijevoza najrizičniji, dok prosječna premija za osiguranje robe u zračnom prijevozu iznosi 972,75 kuna.

Tablica 47

Zaračunata bruto premija i broj osiguranja robe u prijevozu za 2014. (u kn)

šifra	vrsta osiguranja / rizika	Zaračunata bruto premija osiguranja- rizici	udio u %	Broj osiguranja- rizici	udio u %
07.01	Osiguranje robe u pomorskom prijevozu	8.228.236	18,18	1.529	8,39
07.02	Osiguranje robe u avionskom prijevozu	1.044.734	2,31	1.074	5,89
07.03	Osiguranje robe u kopnenom prijevozu	15.767.382	34,83	10.538	57,79
07.04	Osiguranje robe za vrijeme uskladištenja	1.038	0,00	2	0,01
07.99	Ostala osiguranja robe u prijevozu	20.228.480	44,68	5.091	27,92
	UKUPNO 07	**45.269.870**	**100,00**	**18.234**	**100,00**

Slika 6. Bruto premija i broj osiguranja robe u prijevozu
Izvor: [10]

Tablica 48

Broj i iznos likvidiranih šteta osiguranja robe u prijevozu za 2014. (u kn)

šifra	vrsta osiguranja / rizika	Broj šteta - rizici	udio u %	Likvidirane štete bruto - rizici	udio u %
07.01	Osiguranje robe u pomorskom prijevozu	42	0,92	292.181	2,51
07.02	Osiguranje robe u avionskom prijevozu	4	0,09	29.429	0,25
07.03	Osiguranje robe u kopnenom prijevozu	736	16,11	5.350.627	45,89
07.04	Osiguranje robe za vrijeme uskladištenja	0	0,00	0	0,00
07.99	Ostala osiguranja robe u prijevozu	3.786	82,88	5.986.611	51,35
	UKUPNO 07	**4.568**	**100,00**	**11.658.848**	**100,00**

Slika 7. Iznos likvidiranih šteta osiguranja robe u prijevozu
Izvor: [10]

9. ZAKLJUČAK

Glavna tema ovog završnog rada je transportno osiguranje međunarodnog špeditera iz kojeg se može zaključiti da je važan Ugovor o osiguranju robe u kojem je špediter zastupnik. Pri tome vrlo važan utjecaj na odvijanje osiguranja ima odabir pariteta prema Incotermsu koji određuje uvjete isporuke, a samim time i osnovno osiguranje.

Transportno osiguranje robe nije obavezno, špediter osigurava robu samo ako komitent to izričito traži. Tada komitent treba navesti vrijednost robe, relaciju i osigurane rizike. Ako komitent ne navede rizike koje treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. Ugovor o osiguranju treba poštivati prema svim njegovim pravilima.

Prilikom isporuke robe špediter mora voditi računa o više faktora. Vrlo bitno je dogovoriti paritet isporuke prema kojem se dogovara daljnje osiguranje robe. Stranka odlučuje o cijeni osiguranja, pa onda isto tako i o INCOTERMS-u. Prema nalogu stranke (dispozicija za uvoz ili izvoz) špediter dogovara carinsko poslovanje, isto tako prijevoz i osiguranje robe. Najvažnija funkcija otpreme, odnosno uspješne otpreme je da robe dođe do krajnje destinacije neoštećena i ispravna.

Svako sudjelovanje osiguranika u dijelu štete odnosno određeni postotak štete koji osiguratelj nije dužan nadoknaditi osiguraniku naziva se franšiza. Svrha franšize je da se iz osiguranja isključe štete neznatne vrijednosti odnosno štete čija je vrijednost manja od samih troškova likvidacije odštetnog zahtjeva.

Prijavu osiguranja podnosi špediter, a špediter koji stalno osigurava robu u prijevozu ima zaključene ugovore o poslovnoj suradnji sa osiguratelјima i time se regulira visina špediterove provizije za svaku osiguranu pošiljku. Za zaključivanje ugovora o osiguranju tj. premije osiguranja potreban je pisani zahtjev od strane osiguratelja kojim je određena vrsta štete, a samim time i naknada štete.

Naknada iz osiguranja ne poklapa se uvijek, pa prilikom utvrđivanja naknade događaju se neugodne situacije između osiguratelja i osiguranika. Osiguratelj je stoga obvezan isplatiti osiguraniku ili nekoj trećoj osobi naknadu odnosno ugovorenu svotu ili učiniti nešto drugo u skladu sa ugovorom, a ne nadoknaditi štetu.

Zaključuje se da će špediter najbolje obavljati svoj posao na temelju sljedećih elementa, a to su:

- paritet isporuke
- svojstva robe i ambalaže
- rok isporuke tj. preuzimanja robe
- kalkulacije prijevoznih troškova
- aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta
- aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnosti izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji
- mogući posebni zahtjevi (osiguranja) komitenta

Špediter će na temelju ovih elemenata odrediti najbolje rješenje za komitenta.

LITERATURA

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

2. R. Zelenika: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

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

4. M. Christopher: Logistics and Supply Chain Management, Financial Times, 2011

5. G. Ghiani: Introduction to Logistics Systems Management, Wiley, 2013.

6. M. H. Hugos: Essentials of Supply Chain Management, Wiley, 2011.

7. P. R. Murphy: Contemporary Logistics, Pearson Education 2014.

8. R. J. Burke, International Logistics and Freight Forwarding Manual, 2011.

9. W.Corley Trade Logistics 101: An Introduction to Forwarding, Export America, 2011.

10. Hrvatski ured za osiguranje: Tržište osiguranja u Republici Hrvatskoj 2014., Zagreb, 2015.

11. http://www.hanfa.hr/getfile/42496/HANFA-Osiguranje.pdf (20.06.2015.)

12. http://osiguranje.hr/Default.aspx?vrsta=4&naslov=Dobro+je+znati (20.06.2015.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Primjer police osiguranja [izvor: autor]

Slika 2. Primjer prijave štete
http://www.generali.hr/stete/roba-u-prijevozu (13.07.2015.)
Slika 3. Vanjska trgovinska bilanca (izvor: [10])

Slika 4. Bruto premija osiguranja (izvor: [10])

Slika 5. Likvidirane štete osiguranja (izvor: [10])

Slika 6. Bruto premija i broj osiguranja robe u prijevozu (izvor: [10])

Slika 7. Iznos likvidiranih šteta osiguranja robe u prijevozu (izvor: [10])

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

METAPODACI

Naslov rada: Transportno osiguranje kao posao međunarodnog špeditera

Autor: Helena Dijanić
Mentor: doc.dr.sc. Darko Babić

Naslov na drugom jeziku (engleski):
Transport Insurance as International Freight Forwarders Business

Povjerenstvo za obranu:

- prof.dr.sc. Mario Šafran , predsjednik
- doc.dr.sc. Darko Babić , mentor
- dr.sc. Ivona Bajor , član
- doc.dr.sc. Ratko Stanković , zamjena

Ustanova koja je dodjelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu
Zavod: Zavod za inteligentne transportne sustave
Vrsta studija: sveučilišni
Naziv studijskog programa: Promet
Stupanj: preddiplomski
Akademski naziv: univ. bacc. ing. traff.
Datum obrane završnog rada:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Transportno osiguranje kao posao međunarodnog špeditera**

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

Student/ica:

U Zagrebu, 1.9.2015

(potpis)