

# Specifičnosti i analiza osiguranja zračnih letjelica na području Republike Hrvatske

---

**Kralj, Manuela**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2024**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Economics and Business in Osijek / Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet u Osijeku**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:145:990382>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-01-30**



*Repository / Repozitorij:*

[EFOS REPOSITORY - Repository of the Faculty of Economics in Osijek](#)



Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku

Ekonomski fakultet u Osijeku

Sveučilišni diplomski studij Financijski menadžment

Manuela Kralj

**Specifičnosti i analiza osiguranja zračnih letjelica na području  
Republike Hrvatske**

Diplomski rad

Osijek, 2024.

Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku  
Ekonomski fakultet u Osijeku  
Sveučilišni diplomski studij Financijski menadžment

Manuela Kralj

**Specifičnosti i analiza osiguranja zračnih letjelica na području  
Republike Hrvatske**

Diplomski rad

**Kolegij: Osiguranje**

JMBAG: 0111139927

e-mail: [manuelakralj9@gmail.com](mailto:manuelakralj9@gmail.com)

Mentor: Doc.dr.sc. Hrvoje Serdarušić

Osijek, 2024.

Josip Juraj Strossmayer University of Osijek  
Faculty of Economics and Business  
University Graduate Study in Financial Management

Manuela Kralj


**Specifics and Analysis of Aircraft Insurance in the Republic of  
Croatia**

Graduate paper

Osijek, 2024.

## IZJAVA

### O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI, PRAVU PRIJENOSA INTELJEKTUALNOG VLASNIŠTVA, SUGLASNOSTI ZA OBJAVU U INSTITUCIJSKIM REPOZITORIJIMA I ISTOVJETNOSTI DIGITALNE I TISKANE VERZIJE RADA

1. Kojom izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski (navesti vrstu rada: završni / diplomski / specijalistički / doktorski) rad isključivo rezultat osobnoga rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu. Potvrđujem poštivanje nepovredivosti autorstva te točno citiranje radova drugih autora i referiranje na njih.
2. Kojom izjavljujem da je Ekonomski fakultet u Osijeku, bez naknade u vremenski i teritorijalno neograničenom opsegu, nositelj svih prava intelektualnoga vlasništva u odnosu na navedeni rad pod licencom *Creative Commons Imenovanje – Nekomercijalno – Dijeli pod istim uvjetima 3.0 Hrvatska*. 
3. Kojom izjavljujem da sam suglasan/suglasna da se trajno pohrani i objavi moj rad u institucijskom digitalnom repozitoriju Ekonomskoga fakulteta u Osijeku, repozitoriju Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku te javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o visokom obrazovanju i znanstvenoj djelatnosti, NN 119/2022).
4. izjavljujem da sam autor/autorica predanog rada i da je sadržaj predane elektroničke datoteke u potpunosti istovjetan sa dovršenom tiskanom verzijom rada predanom u svrhu obrane istog.

**Ime i prezime studenta/studentice:** Manuela Kralj

**JMBAG:** 0111139927

**OIB:** 31675859359

**e-mail za kontakt:** manuelakralj9@gmail.com

**Naziv studija:** Sveučilišni diplomski studij Financijski menadžment

**Naslov rada:** Specifičnosti i analiza osiguranja zračnih letjelica na području Republike Hrvatske

**Mentor/mentorica rada:** Doc.dr.sc. Hrvoje Serdarušić

U Osijeku, 16. 09. 2024. godine

Potpis Manuela Kralj

# Specifičnosti i analiza osiguranja zračnih letjelica na području Republike Hrvatske

## SAŽETAK

Početno, trgovci su koristili osiguranje primarno kao sredstvo zaštite od različitih rizika, no s vremenom je osiguranje evoluiralo u kompleksnu disciplinu i djelatnost koja omogućava zajedničko preuzimanje rizika. Ova praksa pomaže u lakšem oporavku od eventualnih šteta te pruža osjećaj sigurnosti u ostvarivanju ciljeva. Kroz svoju evoluciju, proces osiguranja postao je sve složeniji, uključujući raznovrsne sudionike i složene mehanizme koji omogućuju razmjenu i upravljanje rizicima. Osiguranje zračnih letjelica, uključeno u širu kategoriju osiguranja motornih vozila, posjeduje specifične karakteristike koje ga razlikuju od drugih vrsta osiguranja. Ove specifičnosti proizlaze iz jedinstvenih rizika povezanih sa zračnim prometom i tehnologijama koje se koriste u industriji. Stoga, u ovom radu istražuju se ključni aspekti koncepta osiguranja, njegova povijest, te važnost u kontekstu upravljanja rizikom. U radu je analizirano tržište osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2018. do 2022. godine. Ova analiza koristi službene podatke Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga (HANFA) kako bi povezala teorijska saznanja s praktičnim aspektima. Kroz praćenje i analizu kretanja određenih pokazatelja tijekom promatranog razdoblja, rad pruža uvid u dinamiku i razvoj osiguravajuće industrije za zračne letjelice, kao i u ulogu koju osiguranje ima u cjelokupnom sustavu upravljanja rizikom.

**Ključne riječi:** osiguranje, zračne letjelice, rizici u zračnom prometu

# **Specifics and Analysis of Aircraft Insurance in the Republic of Croatia**

## **ABSTRACT**

Originally, traders used insurance primarily as a means of protection against various risks. Over time, however, insurance has evolved into a complex discipline and activity that facilitates the collective assumption of risk. This practice makes it easier to cope with potential losses and provides a sense of security in achieving goals. As the insurance industry has evolved, the process became increasingly complex, involving various participants and intricate risk sharing and risk management mechanisms. Aircraft insurance falls into the broader category of motor insurance, but has specific features that distinguish it from other forms of insurance. These characteristics stem from the unique risks associated with aviation and the technologies used in the industry. Therefore, this study examines the key aspects of the insurance concept, its history and its importance in the context of risk management. The study analyzes the aircraft insurance market in Croatia from 2018 to 2022. This analysis uses official data from the Croatian Financial Services Supervisory Agency (HANFA) to combine theoretical knowledge with practical aspects. By observing and analyzing the trends of certain indicators during the observed period, the paper provides insights into the dynamics and development of the aircraft insurance industry as well as the role of insurance within the overall risk management system.

**Keywords:** insurance, aircraft, aviation risks

# SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Osnove o osiguranju .....	2
2.1. Pojava osiguranja .....	2
2.2. Pojam i značaj osiguranja.....	3
2.3. Vrste osiguranja .....	4
2.3.1. Životna osiguranja .....	5
2.3.2. Neživotna osiguranja .....	6
2.4. Kanali prodaje osiguranja.....	8
2.5. Sudionici u osiguranju.....	9
2.5.1. Osiguranik .....	9
2.5.2. Osiguratelj .....	9
2.5.3. Ugovaratelj osiguranja.....	10
2.5.4. Korisnik osiguranja.....	10
2.5.5. Reosiguratelj .....	10
2.5.6. Posrednici i zastupnici u osiguranju .....	10
3. Rizik u osiguranju .....	12
3.1. Pojam rizika.....	12
3.2. Vrste rizika .....	13
3.3. Upravljanje rizicima .....	15
3.3.1. Proces upravljanja rizikom .....	15
3.3.2. Metode upravljanja rizikom.....	16
4. Specifičnosti osiguranja zračnih letjelica.....	19
4.1. Kasko osiguranje zračnih letjelica.....	21
4.2. Predmet osiguranja zračnih letjelica .....	22
4.3. Obveze ugovaratelja osiguranja zračnih letjelica.....	22
4.4. Obvezno osiguranje zračnih letjelica trećim osobama te putnicima .....	23
5. Analiza osiguranja zračnih letjelica na području Republike Hrvatske u razdoblju od 2018. do 2022.....	25
5.1. Analiza ponude osiguranja zračnih letjelica kao predmet poslovanja.....	25
5.2. Broj sklopljenih polica u promatranom razdoblju ovisno o načinu kategorizacije osiguranja prema vrsti letjelica .....	26
5.3. Kretanje ukupne visine zaračunate brute premije i premije po prodajnim kanalima u promatranom razdoblju .....	28



5.4. Broj likvidiranih i otklonjenih šteta u promatranom razdoblju.....	32
6. Zaključak.....	36
Literatura.....	37
Popis slika.....	39
Popis tablica.....	39
Popis grafikona.....	39

## 1. Uvod

Početno su trgovci koristili osiguranje kao zaštitu od različitih rizika, ali s vremenom se osiguranje razvilo u disciplinu i djelatnost koja omogućava zajedničko preuzimanje rizika radi lakšeg oporavka od eventualnih šteta i osjećaja sigurnosti u ostvarivanju ciljeva. Zbog značajnog utjecaja osiguranja na društvo, u ovom radu su istraženi pojmovi, razvoj i važnost osiguranja, kao i veza između osiguranja i rizika, s ciljem pružanja uvida u djelatnost osiguranja. Kako bi se bolje razumjelo osiguranje zračnih letjelica, analizirana je zakonodavna regulativa i tržište osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2018. do 2022. godine.

Predmet ovog rada su obilježja tržišta osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj analizirana kroz statističke podatke za razdoblje 2018.-2022. godine. Ciljevi rada su: definirati pojam osiguranja, vrste i važnost osiguranja, objasniti pojam rizika te vezu rizika i osiguranja, vrste rizika i upravljanje rizikom, prikazati specifičnosti osiguranja zračnih letjelica, analizirati statističke varijable vezane za tržište osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj u navedenom razdoblju te izvršiti analizu tih varijabli.

Za potrebe istraživanja u radu su postavljene sljedeće hipoteze:

H1: Visina bruto zaračunate premije po polici osiguranja ovisi o broju sklopljenih polica osiguranja.

H2: Sva društva za osiguranje nude mogućnost sklapanja osiguranja zračnih letjelica.

Rad je strukturiran u četiri poglavlja kako bi pružio sveobuhvatan pregled pojma osiguranja i osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj. Prvi dio se bavi općim informacijama o osiguranju, drugi dio razmatra važnost rizika i odnos rizika i osiguranja, treći dio se fokusira na obilježja osiguranja zračnih letjelica, dok četvrti dio analizira statističke podatke vezane za tržište osiguranja zračnih letjelica u istraživanom razdoblju.

U ovom radu, za analizu i razumijevanje osiguranja zračnih letjelica korištene su sljedeće znanstvene metode: induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze, povijesna metoda, metoda dokazivanja i opovrgavanja, klasifikacijska metoda, metoda deskripcije, metoda kompilacije te komparativna metoda.

## **2. Osnove o osiguranju**

Osiguranje predstavlja financijski mehanizam koji društvima omogućava upravljanje rizicima i ublažavanje financijskih posljedica nepredvidivih događaja. Temeljna ideja osiguranja je prikupljanje premija od velikog broja osiguranika kako bi se formirao fond iz kojeg se nadoknađuju štete pojedincima koji su pretrpjeli gubitke. Ovaj sustav raspodjele rizika omogućava smanjenje financijske nesigurnosti i pruža zaštitu pojedincima, obiteljima i poslovnim subjektima od raznih vrsta rizika, uključujući one povezane s imovinom, zdravljem, životom i poslovanjem.

Povijest osiguranja seže tisućama godina unazad, a njegovi korijeni mogu se pronaći u drevnim civilizacijama koje su koristile primitivne oblike međusobne pomoći kako bi zaštitile svoje članove od ekonomskih gubitaka. Danas, moderni sustavi osiguranja obuhvaćaju širok spektar proizvoda i usluga, od životnog i zdravstvenog osiguranja do osiguranja imovine, automobila, odgovornosti i specijaliziranih vrsta osiguranja poput osiguranja zračnih letjelica.

### **2.1. Pojava osiguranja**

Povijesni pregled razvoja osiguranja temelji se na knjizi autora Klasić i Andrijanić (2013). Počeci osiguranja potječu iz Kine, oko 3000 godina prije Krista, kada su trgovci raspoređivali svoju robu na više brodova kako bi smanjili potencijalni gubitak u slučaju napada ili potonuća jednog od brodova. Ovaj jednostavan, ali učinkovit način upravljanja rizicima pokazuje osnovnu svrhu osiguranja: raspršivanje rizika i ublažavanje štete prilikom nastanka nepovoljnih događaja. Prvi zakonski regulirani oblici osiguranja zabilježeni su u Hamurabijevom zakoniku iz Babilona, oko 1700 godina prije Krista. Tijekom ovog razdoblja, pa sve do ranog srednjeg vijeka, pomorsko osiguranje bilo je dominantan oblik osiguranja zbog velike vrijednosti robe koja se prevozila brodovima u nesigurnim uvjetima. Razvoj osiguranja u srednjem vijeku bio je potaknut udruženjima cehova i ukidanjem pomorskog zajma. Pomorski zajam, koji je bio dio rimskog prava, odnosio se na zajam koji se vraćao samo ako se brod sigurno vrati s putovanja. Ovaj zajam je ukinut 1234. godine od strane tadašnjeg pape, čime je omogućeno slobodno tržište pomorskog osiguranja. Cehovi su igrali ključnu ulogu jer su zajedničkim snosili štete, umjesto da teret padne na pojedinca, čime se osiguranje širilo i na druge sfere osim transporta robe. Prvi dokument o osiguranju pojavio se u Genovi 1347. godine, dok je prva samostalna polica osiguranja izdana u Pisi 1384. godine. U Dubrovniku se

1568. godine pojavio zakon o pomorskom osiguranju, što predstavlja prvi zakon o osiguranju na području današnje Hrvatske, iako je Dubrovnik tada bio samostalan.

Osiguranje je nastavilo svoj razvoj, a 1686. godine u Londonu je osnovano prvo osiguravajuće društvo na svijetu, Lloyd's. Tijekom 18. i 19. stoljeća, s razvojem znanosti, posebno matematike, osiguranje je postajalo sve sofisticiranije. Prvo osiguravajuće društvo u Hrvatskoj, Croatia osiguranje, osnovano je 1884. godine. Od tada do danas, tržište osiguranja doživjelo je mnoge promjene, ponajviše u području legislative i regulative, kao i prelaska osiguravatelja s lokalnih na međunarodna tržišta.

## **2.2. Pojam i značaj osiguranja**

Osiguranje, u suštini, predstavlja udruživanje svih onih koji su izloženi istoj opasnosti, s ciljem da zajednički podnesu štetu koja će zadesiti samo neke od njih. (Kalinić i Marović, 2009;14) Osnovna svrha osiguranja je prijenos rizika s pojedinca na zajednicu, čime se osigurava zaštita od različitih rizika. Ovaj prijenos rizika temelji se na načelima uzajamnosti i solidarnosti. Osiguranje ima ekonomski, socijalni i psihološki značaj. Ekonomski značaj proizlazi iz prikupljanja financijskih sredstava od velikog broja osiguranika, što omogućuje stabilniji gospodarski razvoj i otpornost na štetne događaje. Socijalni značaj leži u raspodjeli rizika među članovima društva, stvarajući osjećaj sigurnosti, uzajamnosti i solidarnosti. Psihološki značaj odnosi se na individualnu razinu, gdje osigurane osobe osjećaju veću sigurnost, manji stres i mogu se bolje fokusirati na svoje ciljeve bez prevelikog straha od rizika. Važno je napomenuti da osiguranje pokriva samo slučajne štete, dok namjerno izazvani rizici mogu dovesti do isključenja iz osiguranja. Značaj osiguranja ogleda se i u njegovim funkcijama: zaštitnoj funkciji, mobilizacijsko-alokacijskoj funkciji, društveno-socijalnoj funkciji i funkciji naknade štete. Zaštitna funkcija osiguranja osigurava stabilnost gospodarstva omogućujući sudionicima na tržištu da se ne moraju brinuti o svim rizicima poslovanja, jer će im šteta biti nadoknađena u slučaju nastanka osiguranog rizika. Mobilizacijsko-alokacijska funkcija osiguranja je slična funkciji bankarstva, gdje osiguravatelji mogu pružiti financijsku pomoć onima kojima je potrebna, razvijati nove financijske proizvode i usluge ili ulagati u obveznice i druge vrijednosne papire. Društveno-socijalna funkcija osiguranja odnosi se na zaštitu društva, stvarajući okruženje u kojem se članovi zajednice osjećaju sigurnije i spremniji su pomagati jedni drugima, bilo izravno ili neizravno. Funkcija naknade štete, kako joj i ime sugerira, osigurava financijsku nadoknadu za sve osigurane štetne događaje.

### 2.3. Vrste osiguranja

Grupiranjem sličnih ili identičnih rizika u specifične kategorije ili vrste osiguranja, razvijene su prve klasifikacije osiguranja (Andrijanić i Klasić, 2007:115). S obzirom na raznolikost rizika kojima su pojedinci i njihova imovina izloženi, postoji potreba za širokim spektrom osigurateljskih proizvoda koji mogu odgovoriti na te različite rizike. Kako bi se osiguravajuća društva i njihovi proizvodi uskladili i lakše uspoređivali unutar Europske unije, prihvaćena je standardizirana klasifikacija. U skladu s tim, Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA) usvojila je Pravilnik o raspodjeli vrsta rizika po skupinama i vrstama osiguranja i reosiguranja (Andrijanić i Klasić, 2007:115). Podjela je izvršena kako slijedi:

1. Prema kriteriju bilanciranja poslova osiguranja i utvrđivanja poslovnog rezultata:

- Neživotna osiguranja
- Životna osiguranja

2. Prema načinu sklapanja ugovora o osiguranju:

- Dobrovoljna osiguranja
- Obvezna osiguranja

3. Prema predmetu osiguranja:

- Osiguranje imovine u širem smislu
- Osiguranje transporta i kredita
- Osiguranje osoba

4. Prema statusu osiguranika:

- Osiguranje pravnih osoba
- Osiguranje fizičkih osoba

5. Prema srodnosti rizika koje pokrivaju:

- Osiguranje civila
- Osiguranje životinja
- Osiguranje usjeva
- Osiguranje industrije
- Osiguranje od opće odgovornosti

- Osiguranje transporta – kargo
- Osiguranje transporta – kasko
- Osiguranje kredita
- Osiguranje od odgovornosti u transportu
- Osiguranje od automobilske odgovornosti
- Osiguranje automobilskog kaska
- Osiguranje pravne zaštite
- Osiguranje od nezgode
- Bolesničko (zdravstveno) osiguranje
- Osiguranje života
- Mirovinsko osiguranje

6. S aspekta teoretskih osnova, konkurentnosti na tržištu i stupanju državnog nadzora:

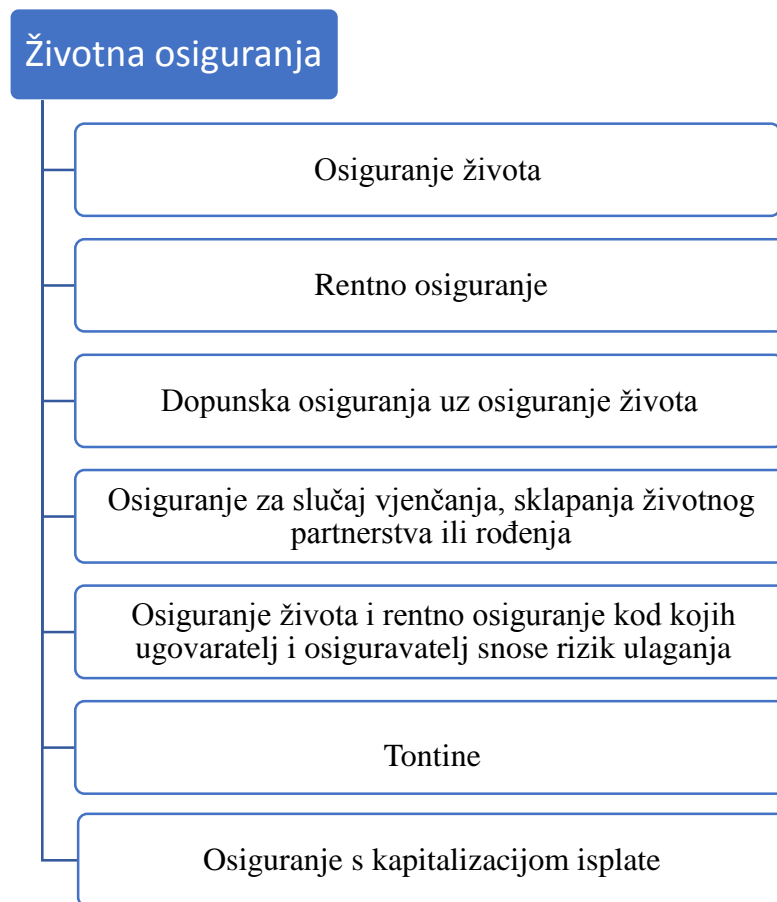
- Životno osiguranje
- Osiguranje poslovanja
- Osiguranje kućanstva (Andrijanić i Klasić, 2007:115-124).

S obzirom na to da se u praksi najčešće primjenjuje podjela prema kriteriju bilanciranja osigurateljskih poslova i određivanja poslovnog rezultata, ovu je podjelu potrebno detaljnije objasniti kako bi se naglasile razlike između životnih i neživotnih osiguranja. Detaljne odredbe za svaku vrstu osiguranja mogu se pronaći u Zakonu o osiguranju.

### 2.3.1. Životna osiguranja

Životna osiguranja pružaju financijsku zaštitu i sigurnost pojedincima, njihovim obiteljima i poslovanjima (Andrijanić i Klasić, 2007:146). Ova dugoročna vrsta osiguranja osmišljena je da zaštiti obitelj i bliske osobe od nepredvidivih i nesretnih događaja. Ona pokrivaju rizike kao što su smrt hranitelja, troškovi školovanja djece, hipotekarni dugovi, zaštita partnerstva, sigurnost poslovanja i doživljenje osiguranika (Andrijanić i Klasić, 2007:146-147). Za razliku od neživotnih osiguranja, životna osiguranja su obično dugoročna, imaju fiksne premije i uključuju štednu komponentu. Ugovarateljev osigurani interes je uvijek prisutan, a naknada se isplaćuje u svim slučajevima. Premije se plaćaju unaprijed, ne računaju se kao prijenosne premije, i nije moguće osigurati osobe mlađe od 14 godina (Klasić i Andrijanić, 2007:146). U nastavku se nalazi podjela životnih osiguranja prema Zakonu o osiguranju (NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20)

Slika 1. Podjela životnih osiguranja



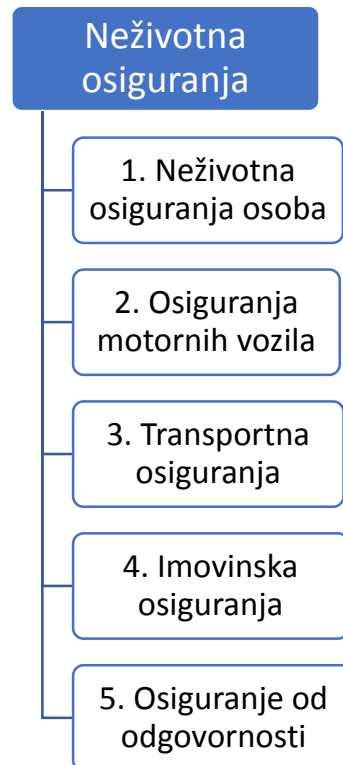
Izvor: prema Zakonu o osiguranju, NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20

### 2.3.2. Neživotna osiguranja

Neživotna osiguranja pokrivaju sve imovinske i osobne rizike, kao i osiguranje od odgovornosti, odnosno sve vrste osiguranja osim životnog. Neka od ovih osiguranja su zakonski obavezna, dok su druga opcionalna, ovisno o potrebama pojedinca. Zbog širokog spektra pokrivenih rizika, neživotna osiguranja obuhvaćaju mnogo više vrsta u odnosu na životna osiguranja. Neživotna osiguranja obično se sklapaju na jednu godinu, ali mogu biti i višegodišnja. Premija se može mijenjati svake godine, a moguće je i proširenje pokrivača. Ugovor ostaje na snazi čak i nakon nastanka štete, pri čemu može doći do više šteta po jednoj polici koje mogu biti vrlo različitih veličina. Ova vrsta osiguranja nema štednu komponentu, a zaračunata premija je premija iz police, pri čemu se računa i prijenosna premija (Klasić i Andrijašević, 2007:144). U nastavku se nalazi temeljna podjela neživotnog osiguranja te

detaljna klasifikacija koja prikazuje podvrste osiguranja prema svakoj kategoriji neživotnih osiguranja.

Slika 2. Temeljena podjela neživotnih osiguranja



Izvor: prema Klasić i Andrijanić, 2007



Slika 3. Detaljna podjela neživotnih osiguranja



Izvor: prema Klasić i Andrijanić, 2007

## 2.4. Kanali prodaje osiguranja

Prodajni kanali osiguranja obuhvaćaju različite strategije i metode koje osiguratelji koriste za distribuciju usluga potrošačima. Svaki kanal ima svoje karakteristike, a izbor kanala često ovisi o specifičnostima tržišta, preferencijama osiguranika i zakonodavnim zahtjevima. Agencijska prodaja predstavlja tradicionalni kanal direktnog kontakta između osiguratelja i klijenta. Ovaj kanal ističe se visokom razinom personaliziranog savjetovanja i prilagodljivosti ponude prema potrebama klijenata. Direktna prodaja putem interneta, telefona ili pošte omogućuje osigurateljima da dosegnu široku publiku smanjujući troškove distribucije. Klijenti mogu samostalno istraživati i kupovati police, što pruža veću transparentnost i jednostavnost u procesu kupnje.

Bankoosiguranje integrira osiguranje u bankarske usluge, pružajući osigurateljima širi doseg i pristup novim klijentima, dok bankama omogućuje diversifikaciju usluga i povećanje prihoda. Internet prodaja je sve popularnija za brzu usporedbu i kupnju osiguranja, osobito za manje složene police poput putnog osiguranja. Partnerstva s maloprodajnim lancima ili strukovnim organizacijama omogućuju osigurateljima pristup specifičnim tržišnim segmentima. Svaki kanal prodaje nosi svoje izazove i prilike, a uspješna strategija često uključuje kombinaciju više kanala prilagođenih različitim potrebama klijenata. Važno je kontinuirano prilagođavanje i inoviranje kako bi se zadovoljile potrebe modernih potrošača i optimiziralo poslovanje osigurateljskih društava.

## **2.5. Sudionici u osiguranju**

Suvremeni proces osiguranja predstavlja složen sustav u kojem sudjeluju različiti subjekti, pravne ili fizičke osobe. Ovisno o konkretnom slučaju, broj uključenih subjekata može varirati. Mogući sudionici u procesu osiguranja su: osiguranik, korisnik osiguranja, ugovaratelj osiguranja, posrednici i zastupnici, osiguravatelj i reosiguravatelj (Klasić i Andrijanić, 2007:12).

### **2.5.1. Osiguranik**

Osigurana osoba je osiguranik. U slučaju osiguranja imovine za vlastite potrebe, ugovaratelj osiguranja je istovremeno i osiguranik, dok kod osiguranja za račun druge osobe, osiguranik može biti jedna ili više trećih osoba. Kod osiguranja života, osiguranik je osoba na čiji se život sklapa polica osiguranja, a kada ugovaratelj osiguranja i osiguranik nisu ista osoba, potrebna je pisana suglasnost osiguranika za sklapanje police koja se odnosi na slučaj smrti treće osobe. (GRAWE, Pojmovi u osiguranju, 2018)

### **2.5.2. Osiguratelj**

Osiguratelj je pravna osoba koja pruža usluge osiguranja i obavlja poslove osiguranja na tržištu. U Republici Hrvatskoj, poslove osiguranja mogu obavljati osiguravajuća društva sa sjedištem u Republici Hrvatskoj, kao i podružnice stranih osiguravajućih društava, pod uvjetom da posjeduju dozvolu Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga.

Uloga osiguravajućih društava je, ukratko, primanje premija od ugovaratelja osiguranja u zamjenu za kompenzaciju potencijalne štete na osiguranim dobrima ili životu. Prikupljena sredstva osiguravajuća društva ulažu u financijske instrumente ili nekretnine, kako bi tijekom vremena ostvarili određeni prinos, ovisno o kretanjima na tržištu novca ili kapitala. (GRAWE, *Pojmovi u osiguranju*, 2018)

### 2.5.3. Ugovaratelj osiguranja

Ugovaratelj osiguranja je fizička ili pravna osoba koja sklapa ugovor s osigurateljem i plaća premiju osiguranja, ali ne mora nužno imati pravo na naknadu od osiguratelja (osigurinu). U većini slučajeva, ugovaratelj osiguranja i osiguranik su ista osoba. (GRAWE, *Pojmovi u osiguranju*, 2018)

### 2.5.4. Korisnik osiguranja

Korisnik osiguranja je fizička ili pravna osoba koja ima pravo na naknadu po osnovi ugovora o osiguranju u slučaju da nastupi osigurani događaj. Jedan ugovor o osiguranju, odnosno polica osiguranja, može obuhvatiti više korisnika. Ako ugovorom o osiguranju postoji više korisnika, naknada (osigurina) se u slučaju osiguranog događaja dijeli među njima. U osiguranju života razlikujemo korisnika za slučaj smrti osiguranika i korisnika za slučaj doživljenja. (GRAWE, *Pojmovi u osiguranju*, 2018)

### 2.5.5. Reosiguratelj

Reosiguratelj je osiguravajuće društvo koje, putem ugovora o reosiguranju (ugovorom o ponovnom osiguranju dijela preuzetih rizika od izravnog osiguravatelja), preuzima obvezu plaćanja dijela ili cijelog iznosa štete koju bi izravni osiguravatelj trebao platiti svom osiguraniku. U zamjenu za tu obvezu, izravni (početni) osiguravatelj se obvezuje platiti reosiguratelju određenu premiju reosiguranja. (Klasić i Andrijanić, 2007:14)

### 2.5.6. Posrednici i zastupnici u osiguranju

Zastupnici i posrednici u osiguranju povezuju ugovaratelje i osiguravatelje. Sustav zastupnika i posrednika u osiguranju različit je u raznim zemljama. Osnovna podjela je na neovisne (brokere) i zavisne posrednike u osiguranju (agenti, zastupnici). (Klasić i Andrijanić, 2007:12)

Zastupanjem u osiguranju mogu se baviti isključivo zastupnici u osiguranju, odnosno fizičke osobe koje imaju odgovarajuću dozvolu Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga, stečenu nakon položenog ispita za obavljanje poslova zastupanja u osiguranju. Zastupnik u osiguranju ne smije naplaćivati premije osiguranja niti ostale iznose od ugovaratelja osiguranja u svoje ime i za svoj račun. (GRAWE, Pojmovi u osiguranju, 2018)

### **3. Rizik u osiguranju**

Tijekom vremena, osiguranje se razvijalo i prilagođavalo kako bi odgovorilo na nove izazove i rizike s kojima su se ljudi suočavali. Budući da su osiguranje i rizici neraskidivo povezani, u ovom poglavlju će biti objašnjeno što se podrazumijeva pod pojmom rizik, kako se osiguranje odnosi prema riziku, koje različite vrste rizika postoje te koje su mogućnosti za zaštitu i upravljanje rizicima.

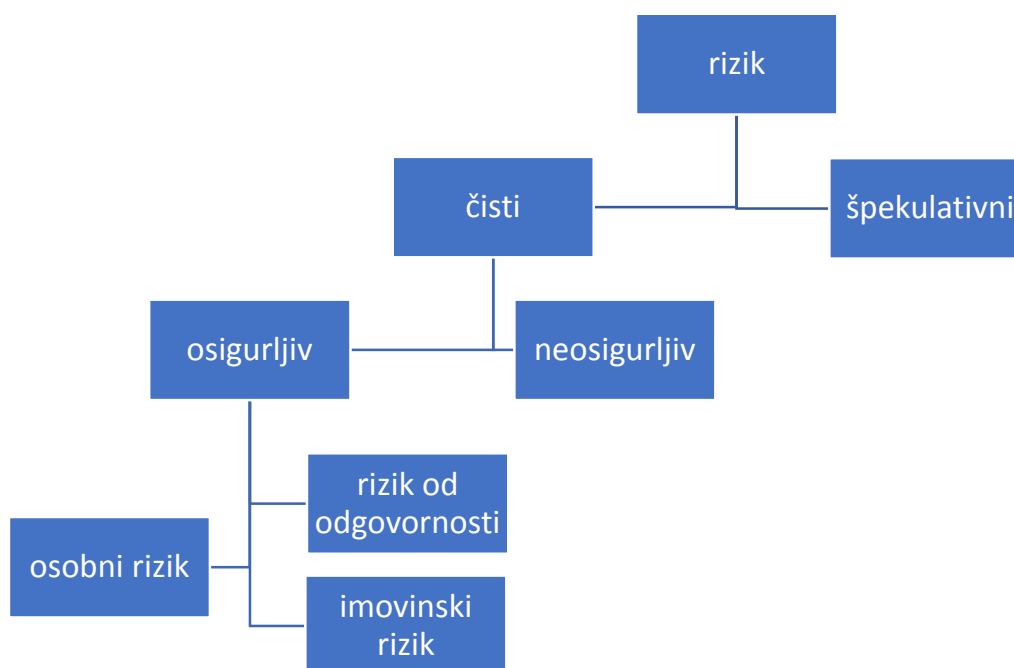
#### **3.1. Pojam rizika**

Rizična situacija obuhvaća svaku okolnost koja može prouzročiti štetu, ali nije jasno hoće li ta šteta doista nastati niti, ako nastane, kada će se to dogoditi. Iz ovoga se može uvidjeti da rizik uključuje određeni stupanj nesigurnosti ili neizvjesnosti, ali ta nesigurnost nije potpuna. Iako nije poznato što će se točno dogoditi, još uvijek je jasno što bi se moglo dogoditi, te ljudi na temelju tih mogućnosti stvaraju svoju predodžbu o situaciji. Obično se rizičnim situacijama smatraju one koje mogu negativno utjecati na pojedinca, zbog čega ljudi koriste osiguranje kako bi se zaštitili od tih negativnih utjecaja. Stoga se rizik u kontekstu osiguranja definira kao stanje u kojem postoji mogućnost negativnog odstupanja od željenog ishoda koji očekujemo ili kojemu se nadamo (Vaughan i Vaughan, 2000:5). Iako postoje male varijacije u definicijama različitih autora, svi naglašavaju stupanj neizvjesnosti i negativne ishode situacije. Zbog tih negativnih ishoda razvija se osiguranje koje prenosi rizik s pojedinca na širu zajednicu, čime se smanjuje značaj negativnih ishoda ili štete za pojedinačne osigurane osobe. Treba napomenuti da osiguranje nije uvijek najpovoljniji način zaštite od rizika zbog odnosa između cijene i pružene zaštite, no o tome će biti više riječi kasnije, u dijelu o upravljanju rizicima. Uz pojam rizika u literature se navode i pojmovi opasnosti i hazarda. Razlika među ovim pojmovima sastoji se u tome što se rizik odnosi na mogućnost nastanka štete, opasnost na čimbenike koji uzrokuju štetu, a hazard je ponašanje ili stanje koje povećava vjerojatnost nastupanja štete. Na primjeru osiguranja zračnih letjelica, poput dronova, rizik je mogućnost krađe drona koja može prouzročiti štetu, opasnost je sama krađa drona jer bez nje šteta neće nastati, a hazard su nedovoljna sigurnost skladištenja, neadekvatno osiguranje drona, loša osigurana područja i slično. Osiguranje se temelji isključivo na riziku, odnosno na vjerojatnosti nastanka štete i visini štete koja nastaje, dok opasnost i hazard imaju indirektni utjecaj na osiguranje, povećavajući rizik ovisno o vrsti opasnosti i prisutnosti hazarda.

### 3.2. Vrste rizika

Klasifikacija rizika varira među autorima jer se novi rizici stalno pojavljuju u stvarnosti, pa neki autori identificiraju više, a neki manje skupina rizika, ovisno o tome što smatraju najvažnijim. S obzirom na brojne mogućnosti klasifikacije rizika, u ovom radu na sljedećoj slici bit će detaljnije objašnjena jedna od mogućih klasifikacija rizika: (Andrijašević i Petranović, 1999:3)

Slika 4. Klasifikacija rizika



Izvor: izrada autora prema Andrijašević i Petranović, 1999:3

Rizici se mogu podijeliti na "čiste" i špekulativne u odnosu na konačan ishod. Čisti rizici proizlaze iz slučajnih događaja ili prirodnih pojava, a ne iz čovjekova svjesnog djelovanja, poput smrti ili požara. Osiguranje pokriva isključivo čiste rizike koji rezultiraju isključivo gubitkom kada se pojave, dok špekulativni rizici mogu dovesti do dobitka ili gubitka. (Andrijašević i Petranović, 1999: 4).

Jedan od primjera špekulativnog rizika je kockanje, jer se u toj situaciji rizik namjerno preuzima s očekivanjem dobitka. Investicije su također dobar primjer špekulativnog rizika, jer mogu rezultirati gubitkom ako proizvod ne bude prihvaćen na tržištu po cijeni koja bi pokrila troškove, ali taj rizik je suprotstavljen mogućnosti ostvarivanja profita (Vaughan, 1995; 9).

Čisti rizik opisuje situacije u kojima postoji samo mogućnost gubitka. Osoba koja odabire kupiti automobil odmah se suočava s potencijalnim rizikom oštećenja ili potpunog uništenja vozila. Mogući ishodi uključuju gubitak ili odsustvo gubitka (Vaughan, 1995; 9).

Osiguranjem nije uvijek moguće u potpunosti pokriti sve "čiste" rizike. Na primjer, nuklearne, katastrofalne i ekološke rizike osiguravatelji pokrivaju pod posebnim uvjetima, bilo kroz visinu prikupljenih sredstava, bilo raspodjelom rizika putem reosiguranja. Čisti osigurani rizici mogu se načelno razvrstati u tri osnovne skupine, ovisno o tome jesu li izložene osobe, njihova imovina ili se radi o pokriću šteta trećim osobama. Te osnovne skupine rizika su (Andrijašević i Petranović, 1999:4):

- Osobni rizici manifestiraju se kao smanjenje osobnog prihoda ili povećanje financijskih obveza pojedinca uslijed događaja poput smrti, umirovljenja, nezaposlenosti, bolesti, invalidnosti ili gubitka imovine. Ovi rizici prijete materijalnoj sigurnosti pojedinca i njegove obitelji. Prvi korak u upravljanju osobnim rizicima je identifikacija. Moguće strategije u upravljanju osobnim rizicima uključuju izbjegavanje rizika ili korištenje osiguranja. Osobni rizik može se izbjeći odabirom zanimanja, aktivnosti u slobodno vrijeme i načina života (Andrijašević i Petranović, 1999:20-21).

- Imovinski rizici su prisutni kod svakoga Imovinski rizici: Svaki vlasnik imovine suočava se s imovinskim rizicima jer se ta imovina može uništiti ili otuđiti. Imovinski rizici uključuju dva različita oblika gubitka: izravne gubitke i neizravne ili "posljedične" gubitke. Izravni gubitak je najjednostavniji za razumjeti: ako kuća izgori u požaru, vlasnik gubi vrijednost te kuće. To je izravni gubitak. Osim gubitka same vrijednosti kuće, vlasnik više nema mjesto za stanovanje i mora snositi dodatne troškove za privremeni smještaj dok se kuća ne obnovi. Taj gubitak nazivamo "neizravni" ili "posljedični" gubitak. Primjer iz poslovnog svijeta dodatno pojašnjava koncept. Kada je oprema poduzeća uništena, poduzeće ne gubi samo vrijednost te opreme, već i prihod koji bi zaradilo da je oprema u funkciji. Dakle, imovinski rizik može uključivati dva oblika gubitka: (a) gubitak imovine i (b) gubitak prihoda ili dodatne troškove zbog nekorištenja te imovine. (Vaughan i Vaughan, 1995; 10).

- Rizici od odgovornosti odnose se na pokriće šteta učinjenih trećim osobama za koje je odgovoran osiguranik. Odgovornost može biti zakonska (npr. osiguranje automobilske odgovornosti) ili ugovorna (npr. garancijsko osiguranje proizvoda, garancijsko osiguranje za konstruktivne greške u materijalu, tehničko-računskom proračunu, konstrukciji ili izvođenju

radova). Utvrđivanje ovakvih šteta može potrajati deset ili više godina od njihovog nastanka. (Andrijašević i Petranović, 999: 4).

### **3.3. Upravljanje rizicima**

Tijekom života, ljudi se susreću s raznim situacijama, od kojih neke uključuju rizik. Kako bi te rizične situacije ne ograničile izbore ili slobodu pojedinca, važno je efektivno upravljati rizikom. U nastavku su navedeni proces i metode upravljanja rizikom radi boljeg razumijevanja.

#### **3.3.1. Proces upravljanja rizikom**

Proces upravljanja rizikom dijeli mnoge sličnosti s procesom donošenja odluka. Prvo se identificiraju problemi i razmatraju moguća rješenja. Nakon toga se traži optimalno rješenje koje će se primijeniti na specifične probleme, te se prati provedba i njezin uspjeh. Prema njihovim preporukama, postupak upravljanja rizikom sastoji se od šest koraka (Vaughan i Vaughan, 2000:30-35):

1. Utvrđivanje ciljeva - ključno je kako bi organizacija usmjereno i organizirano djelovala. Ovaj korak omogućava upravljaču rizikom da jasno definiše što želi postići u procesu upravljanja rizikom. Preskakanje ovog koraka može dovesti do nesklada u odlukama ili u sustavima za upravljanje ciljevima, što može rezultirati nedostatnom zaštitom od rizika.

2. Identificiranje rizika - nakon što su ciljevi jasno utvrđeni, sljedeći korak je identifikacija rizika s kojima se organizacija suočava. Ovaj korak, iako naizgled jednostavan, često je izazovan zbog nedostatka potpunih informacija i nepredvidivosti. Stručnjaci se koriste raznim metodama kao što su analiza rizika, financijski izvještaji, politike osiguranja i dijagrami toka kako bi precizno identificirali rizike.

3. Procjena rizika - nakon identifikacije rizika, potrebno je procijeniti njihovu važnost i utjecaj. Preporučljivo je provesti objektivnu procjenu koja uključuje vjerojatnost i moguće štete kako



bi se jasnije razumjela prijetnja koju svaki rizik predstavlja. Rizici se često grupiraju prema njihovoj ozbiljnosti i utjecaju na organizaciju.

4. Razmatranje alternativa i odabir alata za upravljanje rizikom - u ovom koraku se odlučuje o najprikladnijim tehnikama za upravljanje svakim identificiranim rizikom kako bi se postigli utvrđeni ciljevi. Važno je uzeti u obzir vjerojatnost i moguće štete koje svaki rizik nosi te razviti sustav donošenja odluka za učinkovito upravljanje rizikom.

5. Primjena odluke - nakon što su donesene odluke, provodi se njihova primjena u praksi. Ovaj korak omogućava evaluaciju i provjeru koliko su učinkovito primijenjeni prethodni koraci upravljanja rizikom.

6. Procjena i ponovno ispitivanje - kroz nadzor i evaluaciju provedbe, ocjenjuju se rezultati upravljanja rizikom. Na temelju novih spoznaja ili promjena u okruženju, organizacija može prilagoditi svoje strategije upravljanja rizikom ili kreirati nove.

### 3.3.2. Metode upravljanja rizikom

Postoje različite metode upravljanja rizikom koje se mogu primijeniti ovisno o vrsti rizika i ciljevima organizacije. Osnovne metode kao što navode (Vaughan i Vaughan, 2000:11-13) uključuju:

1. Izbjegavanje rizika - Izbjegavanje rizika je jedna od metoda upravljanja rizicima, ali je više negativna nego pozitivna strategija. Osobni napredak pojedinca i gospodarski razvoj zahtijevaju preuzimanje rizika. Ako se izbjegavanje rizika primjenjuje prečesto, i pojedinac i društvo će trpjeti zbog nedostatka razvoja. Stoga, ovaj pristup nije prikladan za upravljanje mnogim rizicima. Rizik se izbjegava kada pojedinac odlučuje ne prihvatiti ga, čak i kad je to neophodno, tako što se ne uključuje u potencijalno rizične aktivnosti. Na primjer, pojedinac bira manje rizičnu opciju ako ne želite riskirati svoju uštedevinu u nesigurnom pothvatu. Ako želi izbjeći rizik povezan s vlasništvom nad imovinom, ne kupuje imovinu, već je unajmljuje ili zakupljuje.

2. **Smanjenje rizika** - Ova metoda ne teži potpuno ukloniti rizik, već umanjiti njegovu veličinu. Navode se prevencija gubitaka i kontrola kao jedan pristup te zakon velikih brojeva kao drugi. Prevencija i kontrola imaju za cilj smanjenje vjerojatnosti nastanka štete ili umanjjenje njenog opsega, dok zakon velikih brojeva sugerira da je lakše pouzdano procijeniti veličinu potencijalne štete kada se preuzima veliki broj rizika, jer je manje vjerojatno da će svaki rizični pothvat rezultirati štetom. Ovaj zakon podrazumijeva racionalno preuzimanje rizika, gdje poduzeće ili pojedinac mogu pretrpjeti određeni gubitak ako dođe do štete, uz pretpostavku da su preuzeti rizici nužni, a ne nepotrebno izlaganje riziku.

3. **Zadržavanje rizika** - Zadržavanje rizika vjerojatno je najraširenija metoda upravljanja rizikom. Pojedinac se, kao što je ranije navedeno, suočava s gotovo neograničenim brojem rizika, o kojima često malo zna. Kada pojedinac ne poduzme aktivne mjere za izbjegavanje, zadržavanje ili prenošenje rizika, vjerojatnost gubitka vezana uz taj rizik ostaje. Zadržavanje rizika može biti svjesno ili nesvjesno. Svjesno zadržavanje podrazumijeva prepoznavanje rizika bez prenošenja ili smanjivanja istog. Kada rizik nije prepoznat, riječ je o nesvjesnom zadržavanju. U takvim slučajevima, osoba izložena riziku snosi financijske posljedice potencijalnih gubitaka, ne shvaćajući da to čini. Zadržavanje rizika može biti dobrovoljno ili nedobrovoljno. Dobrovoljno zadržavanje rizika uključuje prepoznavanje rizika i prešutni pristanak na preuzimanje mogućih gubitaka. Odluka o dobrovoljnom preuzimanju rizika često je rezultat nedostatka povoljnijih alternativa. Nedobrovoljno zadržavanje rizika događa se kada je rizik nesvjesno zadržan ili kada ne postoji mogućnost izbjegavanja, prenošenja ili smanjenja rizika. Zadržavanje rizika je valjan pristup upravljanju rizikom i često najbolja opcija u mnogim situacijama. Svaka osoba mora odlučiti koje rizike će zadržati, a koje će izbjeći ili prenijeti, ovisno o njihovim financijskim mogućnostima ili sposobnosti da podnesu gubitke. Gubitak koji može biti financijski poguban za jednu osobu ili obitelj može biti beznačajan za drugu. Kao opće pravilo, treba zadržavati one rizike koji uzrokuju relativno male, predvidljive gubitke.

4. **Prijenos rizika** - Posljednja metoda upravljanja rizikom je prijenos rizika. Ovom metodom, pojedinac prebacuje određeni rizik na drugu osobu ili grupu ljudi. Budući da je rijetko tko spreman preuzeti rizik bez vlastite koristi, ova metoda upravljanja rizikom često uključuje više strana koje imaju međusobne interese. Osiguravajuća društva često sudjeluju u ovom procesu, gdje pojedinci prenose rizik na osiguratelja i zauzvrat pristaju plaćati određenu premiju kako bi izbjegli snositi taj rizik sami. Kada se rizik prenosi s jedne osobe na veći broj ljudi, govorimo

o podjeli rizika, gdje svaka osoba preuzima dio tog rizika. Zbog ove podjele rizika, osiguravajuća društva mogu pružati svoje usluge jer prebacuju rizik s pojedinca na sve osiguranike kod određenog društva ili više njih.

#### 4. Specifičnosti osiguranja zračnih letjelica

Zračne letjelice su uređaji koji mogu samostalno održavati let u zraku i kretati se njime. Prema zakonodavstvu Hrvatske i u velikom dijelu stručne zajednice, ove letjelice nazivaju se zrakoplovima. One se dijele na letjelice lakše od zraka, poznate kao aerostati, i na letjelice teže od zraka, nazvane aerodini. Aerostati, poput zračnih brodova i balona, održavaju se u zraku zahvaljujući aerostatičkom uzgonu, koji nastaje jer je njihova težina manja od težine zraka istog volumena. Ovaj uzgon postiže se punjenjem letjelica toplim zrakom ili plinom lakšim od zraka, kao što su helij ili vodik. S druge strane, aerodini se održavaju u zraku zahvaljujući aerodinamičkim silama koje nastaju zbog kretanja letjelice kroz zrak. Ove letjelice mogu biti s nepomičnim krilima, kao što su avioni, ili s pomičnim, rotirajućim krilima, poput helikoptera ili rotoplana. Pokretanje aerodina omogućava rad motora, što uključuje različite tipove zrakoplova kao što su avioni, hidroavioni, zračne amfibije, autogiri, helikopteri, zrakoplovi s prekretnim rotorima ili prekretnim krilima, te mikrolaki zrakoplovi poput motornih zmajeva. Također, aerodini mogu koristiti pretvaranje potencijalne energije u kinetičku energiju, što je karakteristično za zračne jedrilice, ovjesne jedrilice poput zmajeva, parajedrilice i padobrane. (Hrvatska tehnička enciklopedija, 2018)

U nastavku će biti objašnjeno kako ne vrijede ista pravila osiguranja za sve zračne letjelice te kako ova vrsta osiguranja ima specifičnosti. Budući da osiguranje zračnih letjelica spada u skupinu osiguranja motornih vozila, dijeli neka osnovna obilježja s drugim vrstama osiguranja motornih vozila. Prema Klasiću i Andrijaniću (2007:135), ta obilježja uključuju: osiguranje koje pokriva gubitak ili oštećenje vozila, naknadu trećim osobama zbog upotrebe osiguranog vozila, primjenu sustava bonusa i malusa, brzo rješavanje materijalnih šteta i sporo rješavanje šteta od odgovornosti. Opasnosti pokrivena ovim osiguranjem slične su onima kod drugih osiguranja motornih vozila, ali postoje i određene specifičnosti. Klasić i Andrijanić (2007: 134) navode faktore koji utječu na visinu premije: tip zrakoplova, tehnologija, starost zrakoplova, iskustvo pilota s određenim tipom zrakoplova, svrha zrakoplova, geografska ograničenja i prijašnje iskustvo s vlasnikom zrakoplova. Neki od tih faktora mogu značajno utjecati na premiju, iako teoretski i zakonski nisu uvijek uzimani u obzir. Na primjer, ako osiguratelj procijeni da su za određeni aerodrom česte elementarne nepogode ili su korisnici tog aerodroma često prijavljivali štete, premija će biti veća za sve operatere i vlasnike zrakoplova koji koriste taj aerodrom.

Što se tiče specifičnosti osiguranja zračnih letjelica, prema uredbi Europskog Vijeća, osiguranje se sklapa za područje Europske Zajednice, a ne za određenu zemlju. Zakon o osiguranju zračnih letjelica velikim dijelom se oslanja na odredbe Europskog Parlamenta i Vijeća. Obvezno osiguranje zračnih letjelica, također poznato kao osiguranje zrakoplova, obuhvaća osiguranje od odgovornosti za: štete prema trećim osobama, štete prema putnicima, osobne stvari putnika, predanu prtljagu i teret. Sklapanjem obveznog osiguranja zračnih letjelica osigurava se naknada za smrt ili ozljede putnika i trećih osoba te za štete na njihovoj imovini. Ovo osiguranje pokriva i rizike povezane s ratnim operacijama, terorizmom, sabotazama, nezakonitim preuzimanjem zrakoplova i javnim nemirima, što ga čini različitim od većine drugih osiguranja. Ovakvo osiguranje obavezno je za sve vlasnike ili operatere zrakoplova za svaki let. Za štete koje prouzroče neosigurani zrakoplovi odgovoran je Hrvatski ured za osiguranje.

Osiguranje zračnih letjelica također ima mnoga isključenja. Na primjer, "Uredba o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem" navodi isključenja poput: državnih zrakoplova, modela zrakoplova do određene mase, letjelica koje koriste noge za uzlijetanje, vezanih balona, zmajeva, padobrana, zrakoplova za nekomercijalnu uporabu ili osposobljavanje pilota koji ne prelaze državne granice. Uredba također pruža dodatna pokrića specifična za osiguranje zračnih letjelica, poput rizika od sabotaze i terorizma, naglašavajući da su ti rizici posebno praćeni zbog porasta terorističkih aktivnosti od 2001. godine. Zakon navodi i minimalnu osiguranu svotu po putniku, koja može iznositi stotine tisuća eura po putniku. Osiguravatelji često nude dodatna proširenja osnovnog osiguranja, uključujući osiguranje od odgovornosti ili kasko osiguranje zrakoplova. Kasko osiguranje može pokriti štete nastale izvanrednim događajima, troškove spašavanja i prijevoza zrakoplova, osiguranje posebne opreme i štete zbog atmosferskih nepogoda. Osim obveznog i kasko osiguranja, neki osiguravatelji nude i osiguranje posade, osiguranje pilota od gubitka dozvole i osiguranje bespilotnih letjelica. Hrvatski ured za osiguranje nije odgovoran za štete koje prouzroče nepoznati zrakoplovi, ali se te štete financiraju iz garancijskog fonda ureda.

Na kraju, osim isključenja koja se odnose na sva osiguranja motornih vozila, poput neprimjerene uporabe, namjernog izazivanja štete, upravljanja neispravnim vozilom, korištenja vozila bez dozvole ili pod utjecajem alkohola, postoje i dodatna isključenja specifična za osiguranje zračnih letjelica, kao što su: slijetanje i uzlijetanje na mjestima koja nisu u skladu sa specifikacijama proizvođača, prevoženje većeg broja putnika nego što je predviđeno ili ugovoreno i štete nastale zbog radioaktivnosti.

#### 4.1. Kasko osiguranje zračnih letjelica

Kasko osiguranje zrakoplova sklapa se pod uvjetom da je zrakoplov uredno registriran u Hrvatskom registru zrakoplova i posjeduje valjane isprave i knjige u skladu sa Zakonom o zračnom prometu. Osiguranje zrakoplova je ključno za zaštitu investicija u zrakoplovna sredstva, a uključuje pokriće za štete koje mogu nastati tijekom različitih faza operacija zrakoplova. Inozemni zrakoplov, koji domaća zrakoplovna agencija ili druga pravna osoba unajmi za obavljanje zračne plovidbe na razdoblje kraće od šest mjeseci, može biti osiguran čak i ako nije upisan u Hrvatski registar zrakoplova. No, to je moguće samo pod uvjetom da je uredno registriran i posjeduje valjane isprave i knjige prema zakonima zemlje iz koje dolazi. Ovaj uvjet osigurava da svi zrakoplovi, bilo domaći ili inozemni, ispunjavaju visoke standarde sigurnosti i operativne spremnosti.

Predmet ugovora o kasko osiguranju zrakoplova uključuje motorizirane zrakoplove poput aviona, helikoptera i hidroaviona, kao i nemotorizirane zrakoplove kao što su jedrilice. Osim samih zrakoplova, osiguranje obuhvaća i njihove sastavne dijelove, uređaje te opremu koja je ugrađena u zrakoplov u trenutku početka osigurateljnog pokrića. Dodatna oprema, uređaji ili dijelovi koji se naknadno ugrađuju tijekom osigurateljnog razdoblja mogu se također uključiti u osiguranje, čime se osigurava sveobuhvatna zaštita svih komponenti zrakoplova.

Osiguranje se može sklopiti prema uvjetima ugovora o kasko osiguranju za različite situacije koje zrakoplov može susresti (Adriatic osiguranje, Kasko osiguranje letjelica, 2024):

1. Kasko osiguranje zrakoplova za vrijeme leta, rulanja, stajanja na zemlji i usidrenja: Ova vrsta osiguranja pokriva zrakoplov tijekom svih faza njegovog operativnog ciklusa, od trenutka polijetanja, tijekom leta, do trenutka slijetanja i parkiranja. Osiguranje za vrijeme usidrenja dodatno pokriva situacije kada je zrakoplov privezan, čime se osigurava sveobuhvatna zaštita od mogućih oštećenja ili gubitaka.

2. Kasko osiguranje zrakoplova za vrijeme mirovanja: Ovo osiguranje pokriva zrakoplove dok su izvan uporabe, a nalaze se na tlu Republike Hrvatske. Takva pokrića su važna jer zrakoplovi, čak i kada nisu u aktivnoj uporabi, mogu biti izloženi rizicima poput vremenskih nepogoda, vandalizma ili drugih neočekivanih događaja.

Osiguranje vrijedi na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske, osim ako nije drugačije ugovoreno. Time se osigurava da su zrakoplovi pokriveni tijekom svih operacija unutar nacionalnog zračnog prostora, što je posebno važno za domaće operatere i vlasnike zrakoplova.

#### **4.2. Predmet osiguranja zračnih letjelica**

Predmet osiguranja uključuje širok spektar zračnih letjelica i njihove dijelove. Osigurane letjelice obuhvaćaju motorne zrakoplove poput aviona i helikoptera, kao i nemotorne zrakoplove poput jedrilica i ultralakih letjelica. Osiguranje pokriva trup letjelice zajedno s motorima, propelerima, radijskim i navigacijskim uređajima, standardnim instrumentima i opremom, kao i svim dijelovima neophodnim za sigurno letenje.

Osim osnovne opreme, moguće je putem posebnog dogovora osigurati i specijaliziranu opremu koja nije nužna za osnovne letne operacije, ali je pričvršćena za zrakoplov. Ova oprema može uključivati uređaje za aviotretiranje, koji se koriste za prskanje poljoprivrednih kultura, te opremu za aerofotogrametriju, koja je neophodna za zračno snimanje i kartografiju. Takvi dodatni uređaji i oprema omogućavaju letjelici da obavlja specifične zadatke i operacije, a osiguranje ovih komponenti pruža dodatnu sigurnost i zaštitu vlasnicima i operaterima letjelica.

Na taj način, osiguranje zračnih letjelica nije ograničeno samo na osnovne dijelove potrebne za letenje, već može obuhvatiti i sve dodatne komponente koje pridonose funkcionalnosti i specifičnim namjenama zrakoplova. Ova sveobuhvatna pokrivenost osigurava da su vlasnici i operateri zračnih letjelica zaštićeni od različitih rizika i potencijalnih šteta koje mogu nastati tijekom uporabe letjelica u raznim uvjetima i za različite namjene.

#### **4.3. Obveze ugovaratelja osiguranja zračnih letjelica**

Svaki pojedini let mora biti pokriven policom obveznog osiguranja, a prema čl.b. st.2. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu:

Zračni prijevoznik, odnosno operator zrakoplova obavezan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu prouzročenu putnicima, prtljazi, teretu i trećim osobama, koju prouzroči

zrakoplov registriran u skladu s odredbama ovoga Zakona i Uredbom br. (EZ) 785/2004, ako se nalazi na teritoriju Republike Hrvatske, odnosno u njezinu zračnom prostoru. (NN, 2013)

Svote kojima je sklopljen ugovor o osiguranju od odgovornosti određene su uredbom EU, a ovise o ukupno dopuštenoj masi zrakoplova pri uzlijetanju.

#### **4.4. Obvezno osiguranje zračnih letjelica trećim osobama te putnicima**

Prema polici osiguranja, osiguratelj je obvezan nadoknaditi štetu koju je prouzročio osiguranik, na temelju Zakona o osiguranju, Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Zakona o obveznim odnosima, te drugih relevantnih propisa koji reguliraju odgovornost i naknadu štete, nastale uporabom zrakoplova. Ugovor o osiguranju pokriva odgovornost zračnog prijevoznika ili operatora zrakoplova za:

- Štete trećim osobama zbog smrti, narušavanja zdravlja, tjelesnih ozljeda, oštećenja ili uništenja imovine tijekom leta.
- Štetu uzrokovanu smrću, narušavanjem zdravlja ili tjelesnim ozljedama putnika tijekom leta.
- Oštećenje ili gubitak osobnih stvari putnika u kabini zrakoplova.
- Oštećenje ili gubitak tereta i predane prtljage.

Međutim, ugovor ne pokriva štete iz treće i četvrte točke ako se zrakoplov ne koristi u komercijalne svrhe. Također, ugovor obuhvaća štete uzrokovane ratom, terorizmom, otmicom, sabotажom, nezakonitim prisvajanjem zrakoplova i građanskim pobunama.

Treće osobe su pravne ili fizičke osobe koje nisu putnici ili članovi letačke i kabinske posade tijekom leta. Putnik je svaka osoba koja se prevozi zrakoplovom uz pristanak zračnog prijevoznika ili operatora zrakoplova, isključujući članove letačke i kabinske posade koji su u službi tijekom leta.

Ugovorena svota osigurateljnog pokrića predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja za sva davanja po jednom osiguranom slučaju, a čiji je najniži iznos određen temeljem čl. 40. Zakona



o obveznim osiguranjima u prometu u vrijeme sklapanja ugovora, ako se drukčije ne ugovori, bez obzira na broj oštećenika. (ADRIATIC osiguranje d.d.)

## 5. Analiza osiguranja zračnih letjelica na području Republike Hrvatske u razdoblju od 2018. do 2022.

Ovaj rad istražuje tržište osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj tijekom petogodišnjeg razdoblja od 2018. do 2022. godine. U nastavku je provedeno istraživanje statističkih podataka kako bi se proučila dinamika tržišta i kretanja statističkih varijabli vezanih za ponudu osiguranja, broj sklopljenih polica, kretanje zaračunate bruto premije te likvidirane i otklonjene štete na zračnim letjelicama. Cilj je istražiti ključne faktore i trendove koji oblikuju ovaj specifični segment tržišta.

### 5.1. Analiza ponude osiguranja zračnih letjelica kao predmet poslovanja

Kako bi se dobio uvid u analizu ponude osiguranja zračnih letjelica korisno je razmotriti koja to osiguravajuća društva posluju na području Republike Hrvatske (RH). Na temelju podataka HANFA-e na kraju 2022. godine na tržištu osiguranja u Republici Hrvatskoj poslovalo je 14 osiguravateljskih društava. Od tog broja, 3 društva su bila specijalizirana isključivo za životna osiguranja, 4 su se bavila samo neživotnim osiguranjima, dok je preostalih 8 društava nudilo i životna i neživotna osiguranja. Na temelju podataka sudskog registra kojem je pristupljeno u lipnju ove godine, od 14 osiguravajućih društava 10 njih kao predmet poslovanja navodi osiguranje zračnih letjelica. U tablici 1. Prikazana su osiguravajuća društva koja posluju na području RH, kategorije osiguravateljskih usluga te koja od njih sadrže osiguranje zračnih letjelica kao predmet poslovanja.

Tablica 1. Osiguravajuća društva koja nude osiguranje zračnih letjelica u cjelokupnom broju osiguravajućih društava koja se bave životnim, neživotnim ili složenim osiguranjem

Naziv osiguravajućeg društva	Kategorija osiguravateljskih usluga	Kao predmet poslovanja navedeno je osiguranje zračnih letjelica
Adriatic osiguranje d.d.	Neživotno osiguranje	Da
Agram Life osiguranje d.d.	Životno osiguranje	Ne
Allianz Hrvatska d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
Croatia osiguranje d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
Euroherc osiguranje d.d.	Neživotno osiguranje	Da
Generali osiguranje d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da

<b>Naziv osiguravajućeg društva</b>	<b>Kategorija osigurateljskih usluga</b>	<b>Kao predmet poslovanja navedeno je osiguranje zračnih letjelica</b>
GRAWE Hrvatska d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
Groupama osiguranje d.d.	Životno osiguranje	Ne
HOK osiguranje d.d.	Neživotno osiguranje	Da
Hrvatsko kreditno osiguranje d.d.	Neživotno osiguranje	Ne
Merkur osiguranje d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Ne
Triglav osiguranje d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
UNIQA osiguranje d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
Wiener osiguranje VIG d.d.	Složeno osiguranje (životno i neživotno)	Da
Wüstenrot životno osiguranje d.d.	Životno osiguranje	Ne

Izvor: izrada autora prema podacima Sudskog registra i HNAFA-e

Većina osiguravajućih društava navedenih u tablici prema podacima iz Sudskog registra kao predmet poslovanja navode osiguranje zračnih letjelica te osiguranje od odgovornosti za upotrebu zračnih letjelica. Neka osiguravajuća društva na svojim web stranicama nemaju navedene pojedinosti o osiguranju zračnih letjelica što sugerira da se ne bave aktivno tim segmentom osiguranja ili zahtijevaju posebne upite za takvu vrstu osiguranja, a tek jedno društvo, Adriatic osiguranje d.d. nudi na svojoj web stranicama i obvezno osiguranje bespilotnog zrakoplova (drona). Pojedina društva ne djeluju u segmentu neživotnih osiguranja pa samim time ne mogu niti pružati osiguranje zračnih letjelica, u tablici su navede 3 društva koja djeluju u segment životnog osiguranja.

## **5.2. Broj sklopljenih polica u promatranom razdoblju ovisno o načinu kategorizacije osiguranja prema vrsti letjelica**

Broj sklopljenih polica prikazuje veličinu i volumen, odnosno promet zračnih letjelica na hrvatskom tržištu. Analiza ovog pokazatelja pruža uvid u razinu potražnje za osiguranjem zračnih letjelica na promatranom tržištu tijekom promatranog razdoblja. Podaci prikazuju broj sklopljenih polica ovisno o načinu kategorizacije osiguranja prema vrstama letjelica,

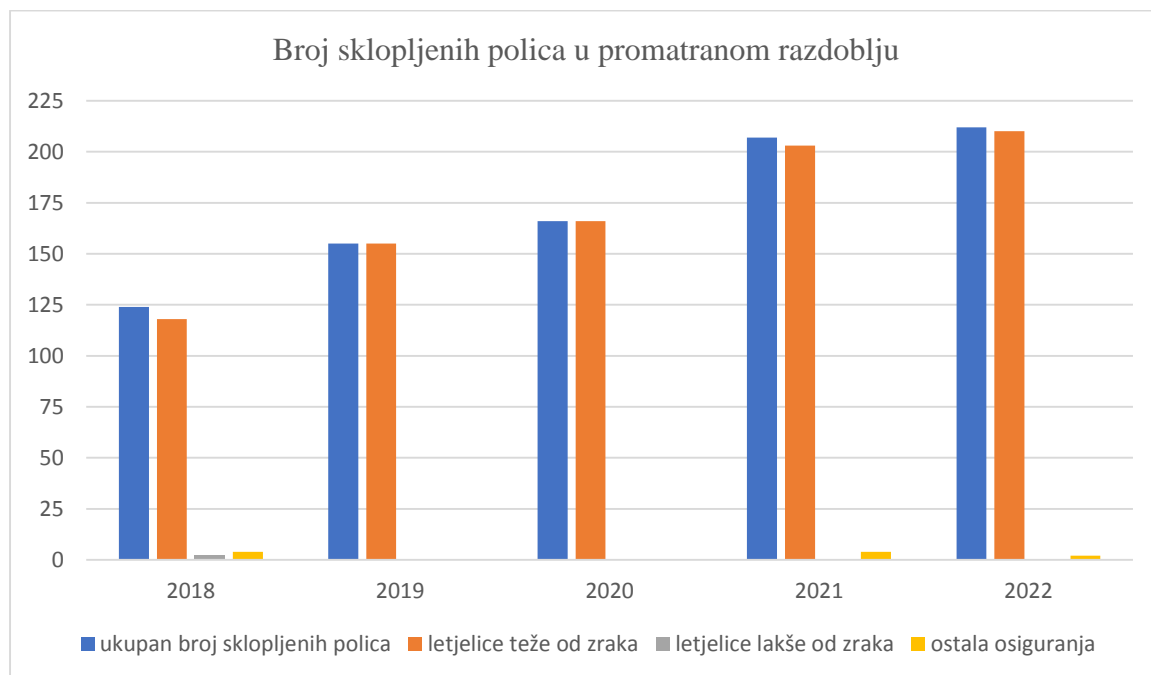
uključujući letjelice teže od zraka, letjelice lakše od zraka i ostala osiguranja zračnih letjelica. Podaci su prikazani u Tablici 2. te na Grafikonu 1.

Tablica 2. Broj sklopljenih polica u promatranom razdoblju

<b>Godina</b>	<b>Kasko osiguranje letjelica težih od zraka</b>	<b>Kasko osiguranje letjelica lakših od zraka</b>	<b>Ostala osiguranja zračnih letjelica</b>	<b>Ukupan broj sklopljenih polica osiguranja</b>
2018.	118	2	4	124
2019.	155	0	0	155
2020.	166	0	0	166
2021.	203	0	4	207
2022.	210	0	2	212

Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

Grafikon 1. Broj sklopljenih polica osiguranja zračnih letjelica u razdoblju od 2018. do 2022.



Na temelju tablice i grafikona vidljiv je porast broja sklopljenih osiguranja zračnih letjelica u Republici Hrvatskoj od 2018. Do 2022. Godine, a posebice je vidljiv rast kasko osiguranja letjelica težih od zraka. Tijekom promatranog razdoblja broj polica sklopljenih za tu vrstu letjelica bilježi kontinuirani rast, dok su police za kasko osiguranje letjelica lakših od zraka bile rijetko sklopljene, a ostala osiguranja letjelica prikazuju povremene skokove u sklapanju polica. Ukupan rast broja sklopljenih polica može ukazivati na povećanje broja zračnih letjelica u Hrvatskoj što je rezultiralo i povećanom potražnjom za osiguranjem istih.

### 5.3. Kretanje ukupne visine zaračunate bruto premije i premije po prodajnim kanalima u promatranom razdoblju

Prije nego što se analiziraju bruto premije po različitim prodajnim kanalima, važno je analizirati kretanje ukupne visine zaračunate bruto premije. Tablica 3. i Grafikon 2. pružaju cjeloviti pregled zaračunate bruto premije u eurima za razdoblje od 2018. do 2022. godine. Kretanje visine zaračunate bruto premije po prodajnim kanalima u promatranom razdoblju uključuje nekoliko različitih kanala: bez provizije, interni kanali, agencije, brokери i banko osiguranje. Visina zaračunate premije prvenstveno odražava razinu rizika koju osiguratelji

preuzimaju te naknadu koju traže kako bi im preuzimanje tog rizika bilo prihvatljivo. Kanal bez provizije često uključuje izravnu prodaju, gdje osiguratelji ne plaćaju proviziju posrednicima. Premije su ovdje obično niže jer se eliminiraju dodatni troškovi. Interni kanali obično pokazuju stabilne premije jer se osiguratelji izravno bave svojim klijentima. Agencije i brokeri, koji djeluju kao posrednici, mogu imati više premije zbog dodatnih usluga i provizija. Banko osiguranje, koje uključuje prodaju osiguranja putem banaka, može imati različite premije ovisno o paketima usluga i dogovorenim provizijama. Ova varijabilnost u premijama odražava različite strategije prodaje i ciljne skupine osiguravatelja

Tablica 3. pruža uvid u kretanje ukupne zaračunate bruto premije u eurima za razdoblje od 2018. do 2022. godine. Ovi podaci su prikupljeni sa službene stranice HANFA-e te preračunati u eure na temelju srednjeg tečaja na dan 31. prosinca za svaku promatranu godinu.

Tablica 3. Kretanje ukupne zaračunate bruto premije prikazana u eurima

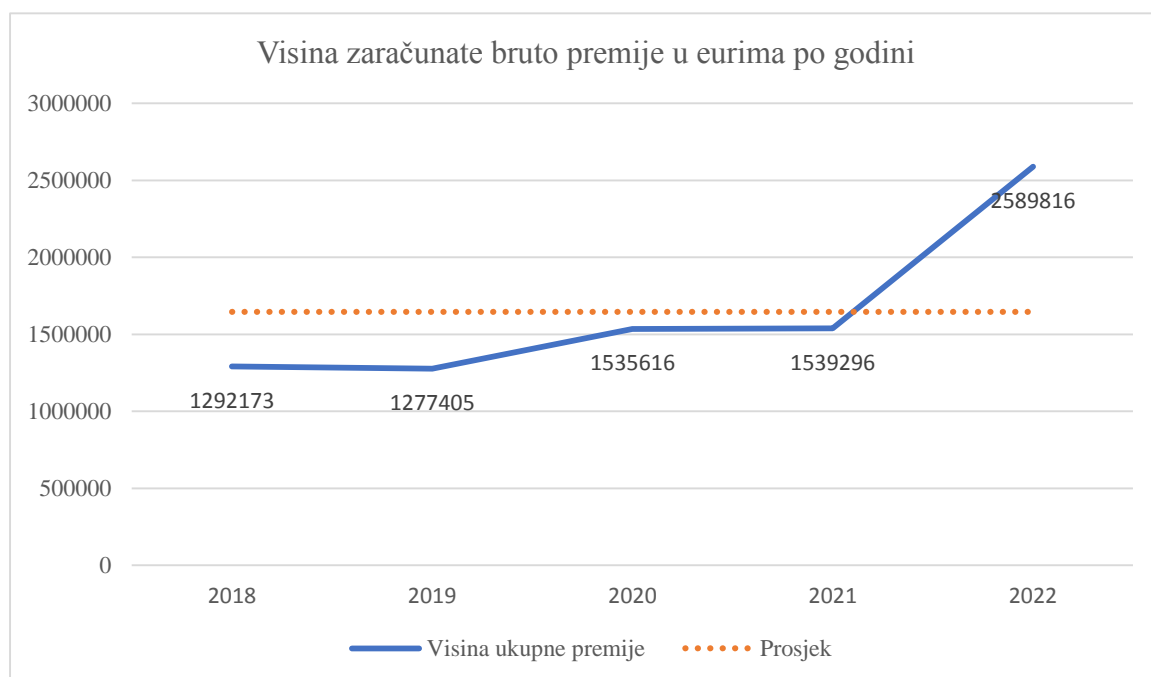
<b>Godina</b>	<b>Visina ukupne premije</b>	<b>Indeks</b>
2018.	1.292.173	100
2019.	1.277.405	98,86
2020.	1.535.616	118,84
2021.	1.539.296	119,12
2022.	2.589.816	200,42
Prosjek	1.646.861	127,45

Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

Tablica prikazuje visinu ukupne premije za svaku godinu, kao i indeks koji predočava promjenu u odnosu na osnovnu godinu (2018). Indeksna vrijednost, koja koristi 2018. godinu kao referentnu točku s indeksom 100, omogućava jasnu analizu relativnih promjena u premijama tijekom promatranog razdoblja. Analiza pokazuje značajan porast u ukupnoj premiji, posebno u posljednjim godinama. Prosječni iznos ukupne premije za petogodišnje razdoblje iznosi 1.646.861 eura, s indeksom od 127,45, što odražava opći trend rasta u promatranom periodu. Radi lakšeg uvida u trend rasta premije, isti podaci su ilustrirani u Grafikonu 2. koji slijedi.

Grafikon 2. prikazuje kretanje visine zaračunate bruto premije u razdoblju od 2018. do 2022. godine, pružajući prikaz promjena u ukupnoj premiji tijekom promatranog petogodišnjeg razdoblja.

Grafikon 2. Kretanje visine zaračunate bruto premije u razdoblju od 2018. do 2022.



Tablica 4. prikazuje zaračunate bruto premije po različitim prodajnim kanalima. Podaci su preuzeti sa službene stranice HANFA-e i preračunati u eure prema srednjem tečaju na dan 31. prosinca za svaku promatranu godinu.

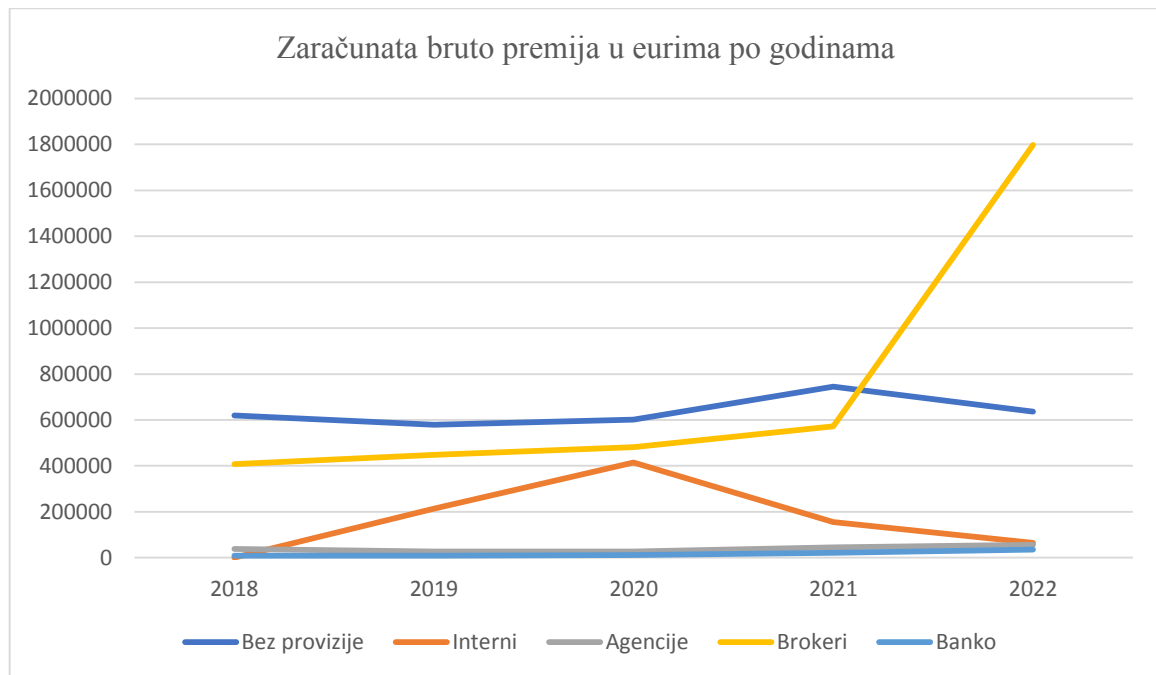
Tablica 4. Zaračunata bruto premija po prodajnom kanalu prikazana u eurima

Godina	Bez provizije	Interni	Agencije	Brokeri	Banko
2018.	619.236	217.622	38.051	408.111	9.153
2019.	579.787	213.612	27.198	447.873	8.935
2020.	601.092	415.271	26.625	481.326	11.301
2021.	745.640	155.079	44.505	572.466	21.605
2022.	636.957	65.013	55.645	1.797.127	35.075

Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

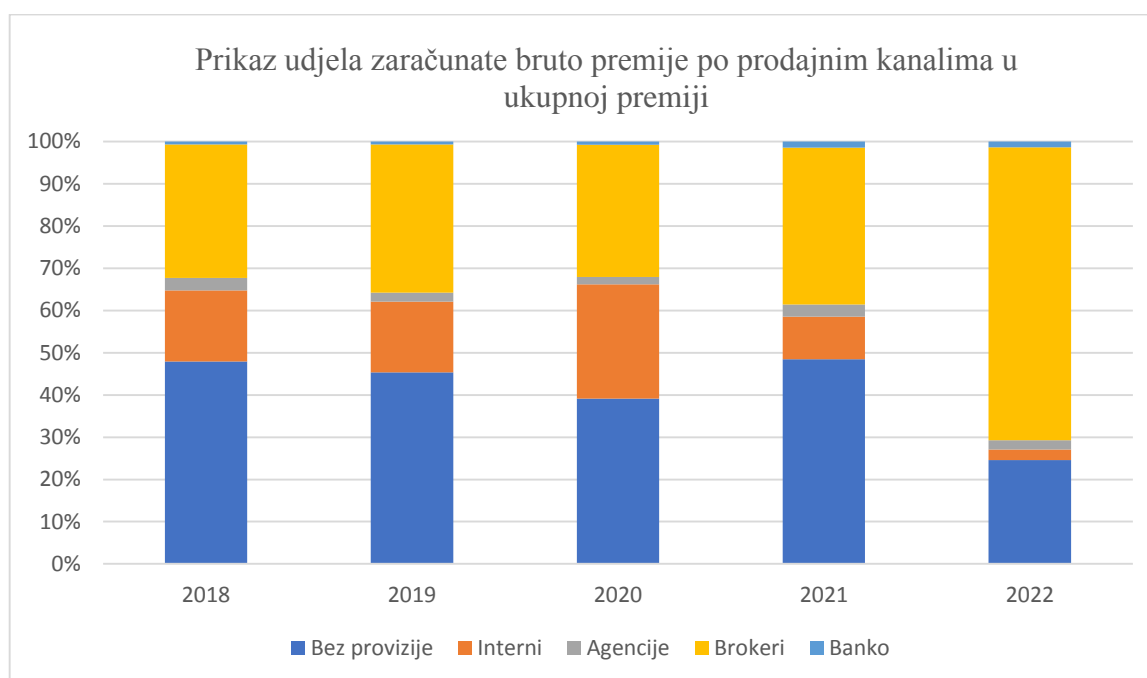
U nastavku je prikazano kretanje visine zaračunate bruto premije po različitim prodajnim kanalima: bez provizije, interni kanali, agencije, brokeri i banko osiguranje, omogućujući uvid u varijacije premija između tih kanala.

Grafikon 3. Prikaz zaračunate bruto premije po prodajnom kanalu za razdoblje od 2018. do 2022.





Grafikon 4. Udio zaračunate bruto premije po prodajnim kanalima u ukupnoj premiji



Tablica 4. i Grafikon 3. i 4. prikazuju kretanje zaračunate bruto premije po različitim prodajnim kanalima u razdoblju od 2018. do 2022. godine, izraženo u eurima. Najviši iznosi premija vidljivi su u kategoriji "bez provizije" i kod brokera, dok su premije zaračunate putem agencija i banko osiguranja relativno niže. Premije zaračunate putem internog kanala doživjele su značajan porast u 2020. godini, ali su potom opale. Kategorija bez provizije pokazuje oscilacije, s vrhuncem u 2021. godini, dok premije putem brokera bilježe konstantan rast, s izrazitim porastom u 2022. godini. Premije zaračunate putem agencija i banko osiguranja ostale su relativno stabilne, iako s manjim rastom u zadnje dvije godine. Ukupni podaci ukazuju na rastući trend korištenja brokerskih usluga za sklapanje osiguranja zračnih letjelica.

#### 5.4. Broj likvidiranih i otklonjenih šteta u promatranom razdoblju

U svrhu analize učinkovitosti procesa rješavanja šteta u osiguranju zračnih letjelica, Tablica 5. pruža detaljan pregled udjela broja šteta u ukupnom broju sklopljenih policama osiguranja za razdoblje od 2018. do 2022. godine. Ova tablica nudi uvid u promjene u udjelu šteta kroz vrijeme, što omogućuje bolje razumijevanje trenda učestalosti šteta unutar sektora.

Osim toga, Tablica 6. obuhvaća ključne statističke podatke o broju neriješenih šteta na početku i kraju svake godine, broju novih prijava šteta tijekom godine, te broju riješenih šteta, razdvojenih na likvidirane i otklonjene. Ovakva struktura omogućava jasniji uvid u dinamiku prijave i obrade šteta, te učinkovitost upravljanja štetama u osiguravateljskom sektoru zračnih letjelica.

Tablica 5. Udio broja šteta u ukupnom broju sklopljenih polica osiguranja zračnih letjelica u razdoblju od 2018. do 2022.

<b>Godina</b>	<b>Broj prijavljenih šteta</b>	<b>Ukupan broj sklopljenih polica</b>	<b>Udio šteta (%)</b>
2018.	19	124	15,32
2019.	25	155	16,13
2020.	17	166	10,24
2021.	24	207	11,59
2022.	13	212	6,13

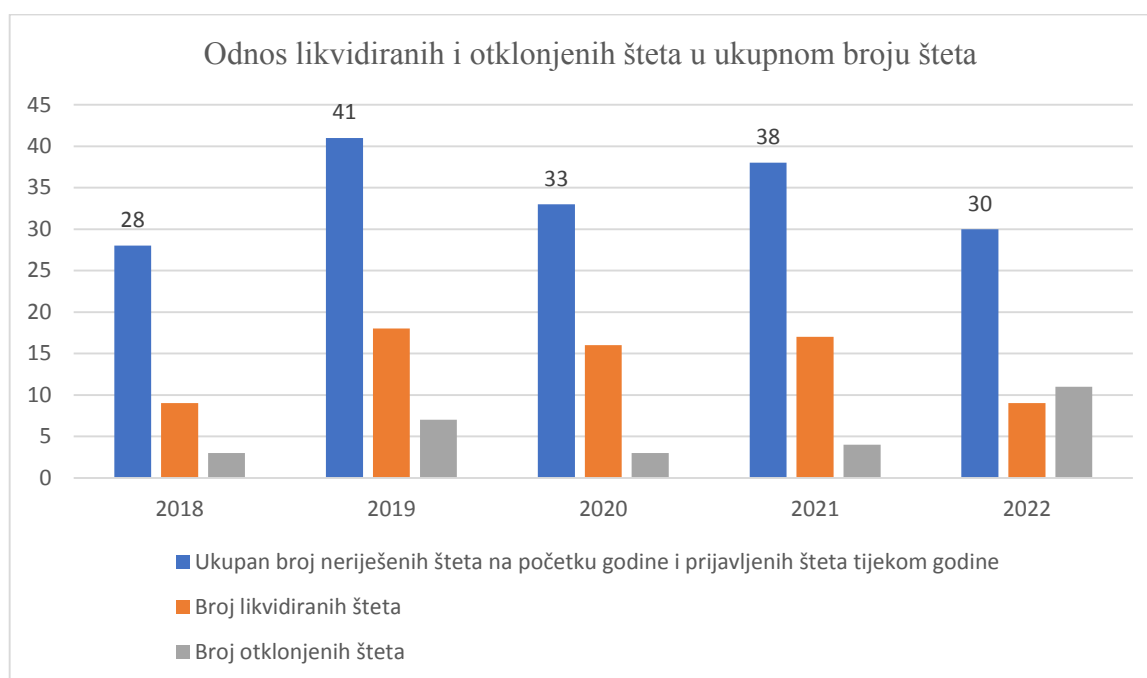
Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

Tablica 6. Kretanje šteta u osiguranju zračnih letjelica od 2018. do 2022.

<b>Godina</b>	<b>Broj neriješenih šteta na dan 01.01.</b>	<b>Broj prijavljenih šteta u godini</b>	<b>Broj riješenih šteta-likvidirane</b>	<b>Broj riješenih šteta-otklonjene</b>	<b>Broj neriješenih šteta na dan 31.12.</b>
2018.	9	19	9	3	16
2019.	16	25	18	7	16
2020.	16	17	16	3	14
2021.	14	24	17	4	17
2022.	17	13	9	11	10

Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

Grafikon 5. Kretanje likvidiranih i otklonjenih šteta u razdoblju 2018. do 2022.



Tablica 7. prikazuje bruto likvidirane štete u navedenom razdoblju. Podaci su preuzeti sa službene stranice HANFA-e i preračunati u eure prema srednjem tečaju na dan 31. prosinca za svaku promatranu godinu.

Tablica 7. Bruto likvidirane štete u razdoblju od 2018. do 2022. prikazane u eurima

Godina	Iznos bruto likvidiranih šteta	Broj likvidiranih šteta	Prosječan iznos po likvidiranoj šteti
2018.	567.280	9	63.031,11
2019.	394.097	18	21.894,28
2020.	584.340	16	36.521,25
2021.	518.489	17	30.499,35
2022.	219.215	9	24.357,22

Izvor: izrada autora prema podacima HANFA-e

Na temelju analiza prikazanih tablica i grafikona, može se vidjeti dinamičnost u upravljanju štetama u osiguranju zračnih letjelica tijekom razdoblja od 2018. do 2022. godine. Udio šteta u ukupnom broju sklopljenih polica osiguranja pokazuje varijacije kroz godine, s najvišim postotkom u 2019. godini (16,13%) i najnižim u 2022. godini (6,13%). Ovi podaci upućuju na promjene u učestalosti šteta u sektoru. Kretanje broja šteta otkriva značajnu varijabilnost u broju neriješenih šteta s početka svake godine, te oscilacije u broju prijavljenih šteta, s najvišim vrhuncem u 2019. godini. Broj riješenih šteta, bilo likvidiranih ili otklonjenih, pokazuje

relativnu stabilnost u pristupu rješavanju, iako postoje izražena odstupanja između godina. Grafički prikaz dodatno oslikava ove trendove, pružajući jasniji uvid u kretanje likvidiranih i otklonjenih šteta. Iz analiziranih podataka o bruto likvidiranim štetama u eurima, uočava se značajna varijacija u iznosima kroz godine, s najvećim iznosom u 2020. godini i najmanjim u 2022. godini. Sveukupno, podaci sugeriraju da je efikasnost u rješavanju šteta uglavnom stabilna, iako se pojavljuju godine sa značajnim odstupanjima. Postojan broj neriješenih šteta na kraju godine ukazuje na potrebu za kontinuiranim poboljšanjima u procesu obrade i rješavanja šteta kako bi se smanjio zaostatak i poboljšala ukupna učinkovitost sektora.

## 6. Zaključak

Zaključak o osiguranju zračnih letjelica ukazuje na specifičnost ovog segmenta osiguranja, gdje većina društava omogućava sklapanje ove vrste osiguranja, dok manji broj ne pruža aktivno ovu uslugu ili zahtjeva posebne upite. Analiza pokazuje rast broja sklopljenih polica osiguranja zračnih letjelica u Hrvatskoj od 2018. do 2022. godine, s posebnim naglaskom na kasko osiguranje letjelica težih od zraka. Premije zaračunate putem različitih kanala, osobito bez provizije i kod brokera, također su u porastu, što ukazuje na povećanu potražnju i rastući trend korištenja brokerskih usluga. Dinamične promjene u broju prijavljenih i riješenih šteta sugeriraju stabilnost u rješavanju šteta, ali i potrebu za poboljšanjem procesa obrade kako bi se smanjio broj neriješenih šteta. Ukupno gledajući, osiguranje zračnih letjelica pokazuje pozitivan trend rasta, ali zahtijeva stalnu prilagodbu i poboljšanje kako bi se osigurala učinkovitost i stabilnost ovog specifičnog segmenta osiguranja. Što se tiče hipoteze H1: "Visina bruto zaračunate premije po polici osiguranja ovisi o broju sklopljenih polica osiguranja," na temelju analize dostupnih podataka hipoteza se prihvaća. Iz tablice koja prikazuje zaračunate bruto premije po različitim prodajnim kanalima tijekom petogodišnjeg razdoblja, prikazane su značajne oscilacije i različiti trendovi među kanalima prodaje. Premije zaračunate kroz kanale poput "bez provizije" i brokera pokazuju stabilne i rastuće trendove, dok su premije putem agencija i banko osiguranja relativno stabilne s manjim varijacijama. S druge strane, analiza broja sklopljenih polica za različite vrste osiguranja zračnih letjelica pokazuje konzistentan rast tijekom istog razdoblja. Posebno se ističe rast broja polica za kasko osiguranje letjelica težih od zraka. Na temelju tih informacija, može se zaključiti da postoji određena povezanost između broja sklopljenih polica i visine zaračunate bruto premije po polici osiguranja. Kanali prodaje koji bilježe kontinuirani rast broja polica također pokazuju trend rasta bruto premije, što podržava hipotezu H1. Međutim, potrebna su daljnja istraživanja i analize kako bi se utvrdilo je li ta povezanost uzročno-posljedična ili postoji utjecaj drugih faktora koji bi mogli utjecati na visinu zaračunate premije. Druga hipoteza H2: "Sva društva za osiguranje nude mogućnost sklapanja osiguranja zračnih letjelica", nije prihvaćena. Od ukupno 14 osiguravajućih društava, 10 njih ima kao predmet poslovanja osiguranje zračnih letjelica, dok preostala 4 društva (Agram Life osiguranje d.d., Groupama osiguranje d.d., Hrvatsko kreditno osiguranje d.d., i Merkur osiguranje d.d.) ne nude ovu vrstu osiguranja. Na temelju ove analize, hipoteza H2 nije prihvaćena jer nije točno da sva društva za osiguranje nude mogućnost sklapanja osiguranja zračnih letjelica.

## Literatura

1. Adriatic osiguranje d.d. (n.d.). Osiguranje letjelica. Dostupno na: <https://www.adriatic-osiguranje.hr/osiguranja/letjelice/> (Pristupljeno 30.6.2024.)
2. Adriatic osiguranje d.d. (n.d.). Obvezno osiguranje trećim osobama te putnicima. Dostupno na: [Letjelice - Obvezno osiguranje od odgovornosti - ADRIATIC osiguranje d.d. \(adriatic-osiguranje.hr\)](https://www.adriatic-osiguranje.hr/letjelice-obvezno-osiguranje-od-odgovornosti-adriatic-osiguranje-d.d.-adriatic-osiguranje.hr) (Pristupljeno 10.5.2024.)
3. Allianz Zagreb d.d. (n.d.). Osiguranje zrakoplova. Dostupno na: [https://www.allianz.hr/hr\\_HR/poslovni-korisnici/auto-flote-i-transport/osiguranje-zrakoplova.html](https://www.allianz.hr/hr_HR/poslovni-korisnici/auto-flote-i-transport/osiguranje-zrakoplova.html) (Pristupljeno 30.6.2024.)
4. Andrijašević S., Petranović V. (1999). Ekonomika osiguranja. Zagreb: Alfa.
5. Croatia osiguranje d.d. (n.d.). Osiguranje zrakoplova. Dostupno na: <https://www.crosig.hr/hr/osiguranja/plovila-prijevoz-i-krediti/osiguranje-zrakoplova/> (Pristupljeno 30.6.2024.)
6. GRAWE. (n.d.). Pojmovi u osiguranju. Dostupno na: <https://www.grawe.hr/pitanja-i-pojmovi/> (Pristupljeno 10.5.2024.)
7. HANFA. (2015). Osiguranje. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/potrosaci/financijske-usluge/osiguranje/> (Pristupljeno 30.6.2024.)
8. HANFA. (n.d.). Godišnje izvješće za godine 2018.-2022. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/publikacije/godisnje-izvjescje/> (Pristupljeno 26.6.2024.)
9. Hrvatska tehnička enciklopedija. (2018). Zračne letjelice. Dostupno na: [zračne letjelice | Hrvatska tehnička enciklopedija \(lzmk.hr\)](https://www.lzmk.hr/zracne-letjelice) (Pristupljeno 5.7.2024.)
10. Hrvatski Sabor. (30. 12 2014). Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. Dostupno na: <https://www.hanfa.hr/getfile/42106/Zakon%20o%20obveznim%20osiguranjima%20u%20%20prometu%20-pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87eni%20tekst.pdf> (Pristupljeno 26.6.2024.)
11. Hrvatski Sabor. (17. 3 2015). Zakon o osiguranju. Dostupno na: [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015\\_03\\_30\\_611.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015_03_30_611.html) (Pristupljeno 26.6.2024.)
12. Kalinić, Z., Marović, B. (2011). Osnovni principi osiguranja. Banja Luka: NUBL

13. Klasić, K., & Andrijanić, I. (2007). Osnove osiguranja - načela i praksa. Zagreb: TEB - Poslovno savjetovanje.
14. Ramljak, B. (2018). Pravo osiguranja. Zagreb: MATE.
15. Stipić, M., Jurilj, M. (2015). Pravci razvoja alternativnih prodajnih kanala na hrvatskom tržištu osiguranja. Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, 9 (3-4), 95-106. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/149937> (Pristupljeno 12.6.2024.)
16. Suknaić, F. (2010). Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj. Pravnika, 44 (88), 71-88. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/94823> (Pristupljeno 30.6.2024.)
17. Triglav osiguranje d.d. (n.d.). Osiguranje zrakoplova. Dostupno na: <https://www.triglav.hr/> (Pristupljeno 26.6.2024.)
18. Vaughan, E., & Vaughan, T. (2000). Osnove osiguranja: Upravljanje rizicima. Zagreb: MATE.

## **Popis slika**

Slika 1. Podjela životnih osiguranja.....	6
Slika 2. Temljena podjela neživotnih osiguranja .....	7
Slika 3. Detaljna podjela neživotnih osiguranja .....	8
Slika 4. Klasifikacija rizika.....	13

## **Popis tablica**

Tablica 1. Osiguravajuća društava koja nude osiguranje zračnih letjelica u cjelokupnom broju osiguravajućih društava koja se bave životnim, neživotnim ili složenim osiguranjem.....	25
Tablica 2. Broj sklopljenih polica u promatranom razdoblju.....	27
Tablica 3. Kretanje ukupne zaračunate bruto premije prikazana u eurima .....	29
Tablica 4. Zaračunata bruto premija po prodajnom kanalu prikazana u eurima.....	30
Tablica 5. Udio broja šteta u ukupnom broju sklopljenih polica osiguranja zračnih letjelica u razdoblju od 2018. do 2022. ....	33
Tablica 6. Kretanje šteta u osiguranju zračnih letjelica od 2018. do 2022. ....	33
Tablica 7. Bruto likvidirane štete u razdoblju od 2018. do 2022. prikazane u eurima .....	34

## **Popis grafikona**

Grafikon 1. Broj sklopljenih polica osiguranja zračnih letjelica u razdoblju od 2018. do 2022. ....	28
Grafikon 2. Kretanje visine zaračunate bruto premije u razdoblju od 2018. do 2022. ....	30
Grafikon 3. Prikaz zaračunate bruto premije po prodajnom kanalu za razdoblje od 2018. do 2022.....	31
Grafikon 4. Udio zaračunate bruto premije po prodajnim kanalima u ukupnoj premiji.....	32
Grafikon 5. Kretanje likvidiranih i otklonjenih šteta u razdoblju 2018. do 2022.....	34