

Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca prema Bečkoj konvenciji o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe i Incoterms pravilima

Šurjak, Lea

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:918629>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za trgovačko i pravo društava

Lea Šurjak

**Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca prema Bečkoj
konvenciji o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe i
Incoterms pravilima**

Diplomski rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Tomislav Jakšić

Zagreb, srpanj, 2024.

Izjava o izvornosti

Ja, Lea Šurjak, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada, da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Lea Šurjak

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POVIJESNI OSVRT NA KONVENCIJU UN-A O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOJ PRODAJI ROBE I POVIJESNI RAZVOJ INCOTERMS TERMINA.....	2
3. POLJE PRIMJENE BEČKE KONVENCIJE I INCOTERMS TERMINA	5
4. OBVEZE PRODAVATELJA I KUPCA PREMA PREMA KONVENCIJI.....	7
4.1. Prodavateljeve obveze za isporuku robe prema Konvenciji	7
4.2. Kupčeve obveze prema Konvenciji	8
5. PRIJELAZ RIZIKA PREMA KONVENCIJI.....	10
6. STRUKTURA I PODJELA INCOTERMS TERMINA	15
7. PRIJELAZ RIZIKA PREMA INCOTERMS TERMINIMA.....	18
7.1. EXW – Franko Tvornica	18
7.2. F skupina Incoterms pravila	19
7.2.1. FCA – Franko Prijevoznik.....	19
7.2.2. FAS – Franko uz bok broda.....	20
7.2.3. FOB – Franko brod	21
7.3. C skupina Incoterms pravila	22
7.3.1. CPT – Vozarina plaćena do.....	22
7.3.2. CIP – Vozarina i osiguranje plaćeni do	23
7.3.3. CFR – Trošak i vozarina	24
7.3.4. CIF - Trošak, osiguranje i vozarina.....	25
7.4. D skupina Incoterms pravila.....	25
7.4.1. DAP – Predano na mjesto	25
7.4.2. DPU – Predano na mjesto istovareno	26
7.4.3. DDP – Predano ocarinjeno	27
8. ZAKLJUČAK	28
9. LITERATURA	30

1. UVOD

Većina proizvoda kojima se ljudi danas koriste prošli su put u međunarodnoj trgovini kako bi došli do krajnjeg odredišta. Zbog tehnološkog napretka dolazi do povezivanja tržišta te s time dolaze i raznoliki izazovi, kako gospodarski tako i pravni. Do pravne dvojbe i pitanja raspodjele odgovornosti svakako dolazi u slučaju kada tijekom međunarodne prodaje robe i nakon nedovoljno preciznog ugovora o prodaji, dođe do slučajnog gubitka ili oštećenja predmeta kupoprodaje. U tom trenutku postavlja se pitanje kako odrediti tko je odgovoran za navedeni gubitak ili štetu kada niti jedna ugovorna strana nije povrijedila obvezu iz kupoprodajnog ugovora odnosno nije odgovorna za štetu ili gubitak.

Ovaj diplomski rad u najvećem opsegu će razraditi institut prijelaza rizika s prodavatelja na kupca prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnoj prodaji robe i Incoterms terminima te s obzirom na ovisnost i povezanost prijelaza rizika s obvezama prodavatelja i kupca, bit će izložene i obveze ugovornih strana.

Prijelaz rizika u Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnoj prodaji robe uređen je člancima 66.-70. te će se ona primijeniti ako ugovorne strane imaju svoja sjedišta u različitim državama ugovornicama odnosno ako međunarodno privatno pravo upućuje na njezinu primjenu, a ugovorne strane nisu je isključile. S druge strane, glavna karakteristika Incoterms pravila je ukoliko se pojedina klauzula želi primijeniti, utoliko ona mora biti izričito implementirana u ugovor o prodaji robe.

2. POVIJESNI OSVRT NA KONVENCIJU UN-A O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOJ PRODAJI ROBE I POVIJESNI RAZVOJ INCOTERMS TERMINA

Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe (dalje: Konvencija) rezultat je prilično dugog procesa koji je započeo 1920-ih.¹ Profesor Rabel dao je inicijalnu ideju za prve pokušaje harmonizacije međunarodne prodaje robe 1929. godine Međunarodnom institutu za izjednačavanje privatnog prava. Komisija je 1935. predložila prvi nacrt, a zatim 1939. i drugi. Navedeni nacrt iz 1939. godine bio je podnesen Diplomatskoj konferenciji 1951. godine te je na temelju glavnih postavki i pravila iz nacrta Diplomatska konferencija odlučila prihvatiti kodifikaciju prava o međunarodnoj prodaji.² U kolovozu 1972. stupile su na snagu dvije konvencije (zakona) potpisane u Haagu 1964.; „*Jednoobrazni zakon o međunarodnoj prodaji robe*“ i „*Jednoobrazni zakon o sklapanju ugovora o međunarodnoj prodaji robe*.“³ Generalna skupština UNa osnovala je Komisiju za pravo međunarodne trgovine (UNCITRAL) 1966. godine koja je, sastavljajući model za kodifikaciju prava međunarodne prodaje, postavila temeljno pitanje: podržati Haške jednoobrazne zakone o međunarodnoj prodaji ili sastaviti novi tekst. Kako navodi Goldštajn, neke od izmjena koje su učinjene u haškim jednoobraznim zakonima tijekom procesa rada u okviru UNCITRAL-a su: jednostavnija definicija međunarodne prodaje, razumljiviji principi o pitanju raskida ugovora po zakonu, oslobođenje od odgovornosti, sklapanje ugovora, pitanje odredaba koje se tiču poštenja i savjesnosti te razna pitanja vezana za ponudu i prihvata.⁴

Konvencija je potpisana na međunarodnoj konferenciji u Beču 11. travnja 1980., a do prosinca 1986. Konvenciju je ratificiralo 11 država (Argentina, Kina, Egipat, Francuska, Mađarska, Italija, Lesoto, Sirija, Sjedinjene Američke države, Jugoslavija i Zambija.) Na snagu stupa 1. siječnja 1988. te danas ima 97 država članica.⁵ Ova Konvencija je bez sumnje najbitniji izvor prava međunarodne prodaje robe.⁶ Kako je kupoprodajni ugovor okosnica međunarodne trgovine u svim zemljama, neovisno o njihovoj pravnoj tradiciji ili stupnju gospodarskog razvoja, Konvencija UNa

¹ Huber, P.; Mullis, A., *The CISG, sellier. european law publishers.*, Munich, 2007., str. 26

² Goldštajn A., *Trgovačko ugovorno pravo; međunarodno i komparativno*, Narodne novine, Zagreb, 1991.

³ Kapor V., *Haski Jednoobrazni Zakon o Međunarodnoj Kupoprodaji – Osnovni Principi, Karakter i Znacaj*, 21 Y.B. L. FAC. SARAJEVO 147 (1973).

⁴ Goldštajn, op. cit. u bilj. 2, str. 34.-35.

⁵ https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status (30.travnja 2024.)

⁶ Jovičić K.; Vukadinović S., *30 godina Konvencije UN o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe*, Strani Pravni Život (Foreign Legal Life), vol. 2011, no. 1, 2011, str. 143-172.

o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe zato se ocjenjuje kao temelj međunarodne trgovine te se smatra jednom od osnovnih propisa u međunarodnom trgovačkom pravu.⁷ Usvajanje Konvencije osigurava moderno i jedinstveno zakonodavstvo za međunarodnu prodaju robe.⁸

S druge strane, kada govorimo o nastanku i razvoju Incoterms pravila (International commercial terms) također govorimo o pojednostavljivanju funkcioniranja međunarodne prodaje. Dakle, kako dolazi do rasta globalnog gospodarstva te sve više međunarodnih poslovnih subjekata ima lakši pristup tržištu, povećava se naravno i mogućnost nesporazuma među njima, po sklapanju ugovora o kupoprodaji.⁹ Međunarodno trgovačko pravo dakako obuhvaća razne pravne odnose između stranaka te tako stranke međusobno prodaju i kupuju robu (kupoprodajni ugovor,) uključuje odnose s osobama zaduženim za prijevoz robe (ugovor o prijevozu,) dogovore s osiguravateljima (ugovor o osiguranju) te uključuje i ugovore o financiranju s financijskim institucijama kako bi se olakšalo plaćanje predmetne robe. Zbog ovakve složenosti međunarodne trgovine, dolazimo do potrebe formiranja određenih pravila koja bi implementiranjem u ugovor o kupoprodaji određivala obveze svake ugovorne strane. Pa je tako ICC¹⁰ izradila standardna trgovinska pravila Incoterms, o upotrebi domaćih i međunarodnih trgovinskih pojmova, koja olakšavaju odvijanje globalne trgovine.^{11 12} Dakle, International commercial terms jesu skup trgovinskih termina, svaki sastavljen od po tri slova, koji ukoliko su implementirani u ugovor o kupoprodaji opisuju obveze prodavatelja i kupca, a tiču se predaje robe, prijelaza rizika gubitka i oštećenja, prijevoza robe, osiguranja i isprava o predaji i prijevozu, raspodjele troškova oko izvoznih/uzvoznih formalnosti i pakiranja.

Pa je tako već 1920-ih Međunarodna trgovačka komora počela proučavati najčešće korištene trgovačke izraze te je prva studija bila ograničena na šest uobičajenih trgovačkih izraza kako su se koristile u 13 različitih zemalja. Sve prethodne studije rezultirale su prvom verzijom Incoterms pravila 1936. godine, a kasnije su revidirana 1957., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000., 2010.

⁷ https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg (30.travnja 2024.)

⁸ Ibid.

⁹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019.

¹⁰ International Chamber of Commerce (Međunarodna trgovačka komora)

¹¹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019.

¹² Sharifah Saeedah Syed-Mohamed, Goodbye Incoterms 2010, Welcome Incoterms 2020: A Brief Analysis, 27 WAIKATO L. REV. 62 (2019), str. 62

godine. Glavna svrha Incoterms pravila uvijek je bila da odražavaju međunarodnu trgovaču praksu. Pa tako, kada se povećao prijevoz robe željeznicom bilo je potrebno uvesti termine upravo u tu svrhu. 1957. uvodi se *FOR (Free on Rail)* te *FOT (Free on Truck.)* Godine 1967. dodani su termini kojima se uređuju obveze prodavatelja da isporuči robu na odredište – *DAF i DDP*. U reviziji Incoterms pravila 1976. dodan je poseban termin za zračni prijevoz „*FOB Airport.*“ Ipak, najvažnija revizija Incoterms pravila bila je 1980. te se odnosila na termin „*Free Carrier.*“ Također je bilo potrebno dodati termin *CIP (Carriage and Insurance Paid To)* za nepomorski prijevoz kao pandan *CIF*-u, prema kojem se prodavatelj obvezuje dogovoriti i platiti prijevoz i osiguranje. Revizija Incoterms pravila 1990. djelomično je potaknuta prijelazom s materijalizirane, papirnate dokumentacije na elektroničku komunikaciju te je kao rezultat toga, dodan stavak koji se tiče obveze prodavatelja da kupcu dostavi dokumentaciju u kojoj navodi da se materijalizirani dokumenti mogu zamijeniti elektroničkom dokumentacijom ako su se stranke tako dogovorile. Ovom izmjenom dodatno se ojačao termin „*Free Carrier.*“ Do revizije Incoterms-a 2000. godine došlo je ponajviše iz razloga što nije bilo dovoljno jasno kako bi ih trebalo koristiti u praksi. Kako bi se potaknulo veće razumijevanje Incoterms pravila, verzija 2010. počinje s podijelom termina na one koji se mogu koristiti za bilo koji način prijevoza te pravila za prijevoz morem i unutarnjih plovnicama.^{13 14 15}

¹³ Syed-Mohamed S.; op. cit. u bilj. 12, str. 66. – 68.

¹⁴ Jan Ramberg, Incoterms 2000 - The Necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage, 58 ZBORNIK PFZ 35 (2008), str. 36. – 38.

¹⁵ Juana Coetzee, Incoterms: Development and Legal Nature - A Brief Overview, 13 STELLENBOSCH L. REV. 115 (2002), str.118. – 119.

3. POLJE PRIMJENE BEČKE KONVENCIJE I INCOTERMS TERMINA

Konvencija je podijeljena u četiri dijela. Prvi dio tiče se područja primjene i općih odredbi (čl. 1. do 13.) Drugi dio regulira sklapanje ugovora (čl. 14. do 24.), treći regulira prodaju (dakle izvršenje ugovora, čl. 25. do 88.), a u četvrtom dijelu su završne odredbe (čl. 89. do 101.)¹⁶ Treći dio (čl. 25.-88.) daleko je najopsežniji dio Konvencije, naziva se "Prodaja robe" te je podijeljen u pet poglavlja.¹⁷ Konvencija u čl. 1. st. 1. propisuje da se „*primjenjuje na ugovore o prodaji robe, sklopljene između strana koje imaju svoja sjedišta na teritorijima različitih država: kad su te države države ugovornice ili kad pravila međunarodnoga privatnog prava upućuju na primjenu prava jedne države ugovornice*“.¹⁸ „*Ova se Konvencija ne primjenjuje na prodaju robe: kupljenu za osobnu ili obiteljsku upotrebu ili za potrebe domaćinstva, osim ako prodavatelj bilo u koje vrijeme prije ili u trenutku sklapanja ugovora nije znao niti je mogao znati da se roba kupuje za takvu upotrebu; na javnoj dražbi; u slučaju zapljene ili nekog drugog postupka sudskih vlasti, vrijednosnih papira i novca; brodova, glisera na zračni jastuk i zrakoplova; električne energije*“.¹⁹ Dakle, ova Konvencija regulira prodaju robe. „*Roba*“ prema Konvenciji je materijalni, tjelesni, opipljiv predmet te pojam treba shvatiti što je šire moguće.^{20 21 22} „*Konvencija se ne primjenjuje na ugovore u kojima su pretežni dio obveza strane koja isporučuje robu sastoji u obavljanju nekog rada ili pružanja nekih usluga*“.²³ Kako navodi Huber, na ugovore u kojima prodavatelj jednostavno obavlja usluge ili radove na robu kupca, na primjer, popravljajući njegov stroj, Konvencija se neće primjenjivati. Konvencija se također neće primjenjivati niti u slučaju kada usluge koje pruža prodavatelj podrazumijevaju korištenje njegovog materijala. Međutim, ukoliko i prodavatelj i kupac ulažu materijal u proces proizvodnje, utoliko će se ova Konvencija primjenjivati.²⁴ Kako ističe Goldštajn, Konvencija radi svoje dispozitivnosti, ne uređuje pravovaljanost ugovora niti učinak ugovora na vlasništvo prodane robe. „*Ovom se Konvencijom regulira samo sklapanje*

¹⁶ Goldštajn, op. cit. u bilj. 2, str. 39.

¹⁷ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 4

¹⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori br. 10-41/84, čl. 1, st. 1

¹⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 2

²⁰ Buydaert M., THE PASSING OF RISK IN THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS; A comparison between the CISG and the Incoterms, 2012.-2013., str. 5

²¹ J. O. HONNOLD and H. M. FLECHTNER, Uniform Law for International Sales, 55.

²² I. SCHWENZER and P. HACHEM in P. SCHLECHTRIEM and I. SCHWENZER, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, Oxford University Press, 2010, 34

²³ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 3, st. 2

²⁴ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 45

ugovora o prodaji te prava i obveze prodavatelja i kupca koje proistječu iz takva ugovora. Posebno, osim ako ovom Konvencijom nije izričito drugačije predviđeno, ona se ne odnosi na: (a) pravovaljanost ugovora, bilo koju od njegovih odredaba ili običaja; (b) učinak što bi ga ugovor mogao imati na vlasništvo prodane robe.^{25 26} Također, kao glavna postavka i ideja Konvencije jest odredba o mogućnosti isključenja njezine primjene (čl. 6), čime je, kako navodi Goldštajn, priznata puna autonomija volje ugovornih strana.²⁷

Što se tiče polja primjene Incoterms termina, naravno da se radi samo o slučajevima kada su ugovorne strane izričito implementirale pojedinu klauzulu u ugovor.

²⁵ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl.4

²⁶ Čl. 7, st.2 Konvencije: „*Pitanja koja se tiču materije uređene ovom Konvencijom, a nisu izričito riješena u njoj, rješavat će se prema općim načelima na kojima se ona temelji ili, bez tih načela, prema pravu mjerodavnom na osnovi pravila međunarodnog privatnog prava.*“

²⁷ Goldštajn, op. cit. u bilj. 2, str. 40.

4. OBVEZE PRODAVATELJA I KUPCA PREMA KONVENCIJI

S obzirom na temu ovog diplomskog rada odnosno usku povezanost obveza ugovaratelja (isporuka robe te isplata cijene i preuzimanje robe) s prijelazom rizika, potrebno je prvo definirati obveze prodavatelja i kupca prema Konvenciji.

4.1. Prodavateljeve obveze za isporuku robe prema Konvenciji

Čl. 31 Konvencije propisuje pravila o mjestu isporuke te je prvenstveno mjerodavan dogovor stranaka o mjestu isporuke. Dakle, predmetna odredba primjenjuje se samo ako prodavatelj nije obvezan isporučiti robu na neko drugo određeno mjesto. U nedostatku takvog sporazuma, potrebno je razlikovati nekoliko situacija.²⁸ Ako ugovor o prodaji uključuje prijevoz robe, a prodavatelj ju nije obvezan isporučiti robu na određeno mjesto, prodavatelj obavlja svoju obvezu isporuke predajom robe prvom prijevozniku radi dostave kupcu.²⁹ Također, kako navodi Mullis, ako bismo doslovno tumačili ugovor o prodaji koji uključuje prijevoz robe, on bi se mogao odnositi na sve ugovore u kojima će se roba premještati s jednog mjesta na drugo. Međutim, jasno je iz teksta odredbe da to nije ono što su namjeravali sastavljači Konvencije. Ugovor o prodaji koji uključuje prijevoz robe u smislu čl. 31 Konvencije odnosi se samo na ugovore o prodaji kod kojih prodavatelj treba organizirati prijevoz robe za kupca, od strane neovisnog prijevoznika.³⁰ U slučaju kada ugovor o prodaji ne podrazumijeva i prijevoz robe, a radi se o točno određenim predmetima, predmetima koji trebaju biti izdvojeni iz mase ili ih je potrebno načiniti, pri čemu su prodavatelj i kupcu vrijeme sklapanja ugovora znali da se roba nalazi u određenom mjestu ili je tek treba proizvesti u određenom mjestu, obveza prodavatelja iz kupoprodajnog ugovora bit će izvršena kada stavi robu na raspolaganje u tom određenom mjestu.³¹ U drugim situacijama, obveza prodavatelja da dostavi isporuku iz kupoprodajnog ugovora sastoji se samo od stavljanja predmeta na raspolaganje u mjestu svojeg sjedišta.³²

²⁸ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 110

²⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 31 st. 1 (a)

³⁰ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 111

³¹ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 31 st. 1 (b)

³² ibid., čl. 31 st. 1 (c)

Nadalje, prema čl. 32 Konvencije, ako predmeti kupoprodaje nisu jasno određeni i identificirani, prodavatelj ima obvezu informirati kupca o određenosti robe u izjavi o otpremi.³³ Zatim u sljedećem stavku istog članka Konvencija propisuje: „*ako je prodavatelj dužan pobrinuti se za prijevoz robe, mora sklopiti sve ugovore koji su potrebni za prijevoz robe do određenog mjesta prijevoznim sredstvima koja su u danim okolnostima odgovarajuća i uz uvjete koji su uobičajeni za tu vrstu prijevoza*“.³⁴ Također, ako prodavatelj nema obvezu sklopiti ugovor o osiguranju predmeta kupoprodaje, dužan je na kupčev zahtjev, kupcu proslijediti sve relevantne informacije koje su mu nužne kako bi mogao osigurati robu.³⁵ Ovdje treba spomenuti kako su pojedini Incoterms termini iz 2020. također preuzeli ovo rješenje iz Konvencije koje se tiče sklapanja ugovora o osiguranju robe kada prodavatelj nema obvezu osigurati predmet kupoprodaje. O navedenome bit će riječi nešto kasnije u radu u kontekstu prijelaza rizika odnosno povezanosti osigurljivog interesa s prijelazom rizika s prodavatelja na kupca.

4.2. Kupčeve obveze prema Konvenciji

Kao središnje i osnovne obveze kupca nameću se isplata cijene i preuzimanje isporuke. Naravno, glavno obilježje generalno ugovornog prava je dispozitivnost i mogućnost ugovornih strana da ugovore prava i obveze po njihovoj želji pa tako, Huber ističe, kako će kupac često imati dodatne obveze koje proizlaze iz ugovora, prakse ili običaja (čl. 9 Konvencije) ili čak iz drugih odredbi Konvencije (na primjer čl. 54, 65, 86).³⁶ Pravilo da takve daljnje obveze mogu postojati široko je prihvaćeno jer je takva odredba našla svoje mjesto i u samoj Konvenciji prema čl. 62: „*Prodavatelj može zahtijevati od kupca da plati cijenu, preuzme isporuku ili da izvrši druge svoje obveze, ako se prodavatelj ne opredijeli za sredstvo koje je suprotno ovakvim zahtjevima.*“³⁷ ³⁸ Ovdje je zanimljivo pitanje odnosa valjanosti ugovora i odredivosti cijene iz ugovora. Naime, čl. 55 Konvencije propisuje kako je kupoprodajni ugovor valjan i u slučaju kad cijena kupoprodajnog predmeta nije niti decidirano, a niti implicitno navedena već se uzima kao su prodavatelj i kupac prihvatili cijenu predmeta koja je njegova redovna tržišna vrijednost te se naplaćuje u sličnim

³³ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 32 st. 1

³⁴ Ibid., čl. 32, st. 2

³⁵ Ibid., čl. 32, st. 3

³⁶ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 303

³⁷ Ibid.

³⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 62

okolnostima dok čl. 14, st.1 Konvencije predviđa da je ugovor valjano sklopljen samo ako su ugovorne strane odredile cijenu.³⁹ Na prvi pogled te dvije odredbe Konvencije kontradiktorne su jedna drugoj. Međutim, nakon određenih rasprava u pravnoj struci, rješenje ovakve dvojbe ipak se iznašlo u davanju prednosti članku 55 Konvencije te će se u većini slučajeva tumačiti kako postoji implicitni dogovor o cijeni ili implicitno odstupanje od čl. 14, st. 1 Konvencije.⁴⁰

³⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 55

⁴⁰ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 305-306.

5. PRIJELAZ RIZIKA PREMA KONVENCIJI

Konvencija ni u jednom od svojih članaka ne daje definiciju "rizika". Što se riče samog prijelaza rizika Konvencija počinje zapravo „unatrag“ jer je prvi članak poglavlja o riziku posvećen posljedicama njegovog prijenosa nakon čega se u daljnjim odredbama uređuju pravila o riziku u svakom pojedinačnom slučaju.⁴¹ Opća odredba, koja uređuje prijelaz rizika s prodavatelja na kupca, nalazi se u članku 66. Konvencije. Tom je odredbom određeno da će kupac platiti cijenu neovisno o tome je li roba izgubljena ili oštećena, a nakon što je rizik prešao na kupca, osim kada je takav gubitak ili oštećenje posljedica radnje ili propusta prodavatelja.⁴² Ova odredba može se činiti kao strogo pravilo za kupca, ali u međunarodnoj kupoprodaji uvijek postoji mogućnost neočekivanih okolnosti, prilično je rizično područje po svojoj prirodi i razumnije je da kupac bude strana koja trpi gubitak. Činjenica da će na kraju kupac biti taj koji će robu primiti te će biti u položaju provjeriti i prekontrolirati robu, objašnjava ovako, prema njemu, strogo pravilo.⁴³ Prema Huberu, iako izričito propisuje samo gubitak i štetu, predmetnu odredbu treba tumačiti u širem smislu kao opće načelo Konvencije koje je određeno člankom 7 stavkom 2 Konvencije.⁴⁴ Na primjer, nakon prijelaza rizika kupac će morati snositi posljedice „skupljanja“ odnosno smanjenja robe, hitnog istovara, nemara prijevoznika, pojave nedostataka (ako navedeno nije posljedica kršenja obveze prodavatelja da isporuči usklađenu robu, u količini, kvaliteti i vrsti, a posebno da isporuči robu koja je sposobna podnijeti normalan prijevoz).⁴⁵ Valioti daje dva primjera iz prakse u kojima prikazuje kako su sud u Njemačkoj te Kineska međunarodna komisija za gospodarsku i trgovinsku arbitražu (CIETAC) primijenili i protumačili takvu opću odredbu iz članka 66 Konvencije. U prvom primjeru pri sudu u Njemačkoj, francuski prodavatelj (tužitelj) i njemački kupac (tuženik) ugovorili su kupoprodaju smrznute piletine te je tužitelj (prodavatelj) dostavio robu prijevozniku pod uvjetom „*free delivery – duty paid – untaxed*“.⁴⁶ Tuženik poriče da je tužitelj dostavio robu u skladu s ugovorom te odbija platiti cijenu iako je tužitelj priložio potvrdu s pečatom kupca, doduše nepotpisanu, kao dokaz o isporuci. Prodavatelj ga je tužio zbog

⁴¹ Valioti, Z.; *Passing of Risk in International Sale Contracts: A Comparative Examination of the Rules on Risk under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000*, 2004 NJCL 1 (2004)

⁴² Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 66

⁴³ Valioti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 11

⁴⁴ Čl. 7, st.2; „*Pitanja koja se tiču materije uređene ovom Konvencijom, a nisu izričito riješena u njoj, rješavat će se prema općim načelima na kojima se ona temelji ili, bez tih načela, prema pravu mjerodavnom na osnovi pravila međunarodnog privatnog prava.*“

⁴⁵ Huber.; Mullis, op. cit. u bilj 1, str. 316

⁴⁶ Besplatno predano - ocarinjeno - neoporezivo

neispunjenja obveze isplate cijene te dok je prvostupanjski sud presudio u korist prodavatelja, žalbeni sud je odbio prodavatelja iz razloga što nije uspio utvrditi dostavu robe na temelju nepotpisanog računa zbog čega nije imao pravo tražiti isplatu. Žalbeni sud protumačio je klauzulu „*free delivery*“ na način da je trenutak prijelaza rizika bio kada je prodavatelj dostavio robu na mjestu poslovanja kupca, što posljedično znači da je rizik tijekom prijevoza bio na prodavatelju. Takva sudska odluka potkrijepljena je prvo činjenicom da je prodavatelj ishodio transportno osiguranje za prijevoz robe, ali i činjenicom da je u ranijim poslovima s kupcem, a i u drugim prilikama prevezio robu vlastitim prijevoznim sredstvom. Stoga je Sud zaključio da je namjera ugovornih strana bila da rizik prijeđe na kupca tek u njegovom mjestu poslovanja. Također, sud je zaključio kako prodavatelj nije uspio dokazati da je ispunio svoju ugovornu obvezu, odnosno da je robu isporučio kupcu, što znači da rizik nikad nije niti prešao na kupca. Zbog toga prema članku 66 Konvencije kupac nije imao obvezu isplatiti cijenu.⁴⁷ Drugi primjer koji navodi Valiotti zanimljiv je i iz razloga što su ugovorne strane ugovorile CIF Incoterms klauzulu, dok je međutim, na kraju, temelj arbitražnog pravorijeka bila primjena članka 66 Konvencije. Kineski prodavatelj i američki kupac sklopili su ugovor za kupnju 10.000 kg jasmin aldehida pod CIF klauzulom, prema kojoj rizik prelazi s prodavatelja na kupca kada prodavatelj preda robu tako da je stavi na plovilo. U ovom slučaju, kupac je također upozorio prodavatelja na osjetljivost tereta na visoke temperature te potrebu držanja izravne rute. Kada je teret stigao u odredišnu luku New York, veliki dio robe se zbog prevelike vrućine otopio i iscurio. Kupac je robu pregledao, obavijestio prodavatelja o šteti te ju je na kraju odbio. Arbitražna komisija je odlučila da je prodavatelj odgovoran za štetu prema čl. 66 Konvencije iako je, prema CIF klauzuli, rizik prešao na kupca kada je roba prešla ogradu broda. Međutim kako je postojao poseban sporazum u vezi održavanja temperature tijekom prijevoza te držanja izravne rute, a prodavatelj se nije pridržavao tog sporazuma, Arbitražna komisija je zaključila kako je šteta posljedica prodavateljeve radnje odnosno propusta.⁴⁸ Ova odluka Kineske arbitražne komisije prikazuje međudjelovanje i povezanost između Incoterms klauzula i Konvencije o pravilima prijelaza rizika.⁴⁹

Nadalje, Konvencija u čl. 67 propisuje trenutak prijelaza rizika kada se prema kupoprodajnom ugovoru robu treba prevesti. Za sam prijelaz rizika ključan je podatak je li prodavatelj u obvezi

⁴⁷ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 11

⁴⁸ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 12

⁴⁹ Coetzee J; The Interplay between Incoterms and the CISG, 32 J.L. & COM. 1 (2013)

dostaviti odnosno predati robu iz ugovora u određenom mjestu. Stoga kada prodavatelj nema obvezu dostaviti predmet kupoprodaje na zadano odredište, rizik je prešao na kupca u trenutku kada prvi prijevoznik primi predmet iz ugovora. Dok u situaciji kada je prodavatelj dužan učiniti dostupnim predmet kupoprodaje u naznačenom mjestu, rizik prelazi na kupca u trenutku kada je roba dostavljena prvom prijevozniku upravo na tom odredištu.⁵⁰ U međunarodnoj kupoprodaji, po svoj prilici, velika većina poslova uključivat će prijevoz robe zbog čega će članak 67 obično nalaziti primjenu. Tako je profesor Honnold uputio kako će prodaja koja ne uključuje prijevoz najčešće biti unutarnja odnosno tuzemna ili će se raditi o slučaju u kojem se može pretpostaviti da je prodavatelj imao vlastita prijevozna sredstva za distribuciju.⁵¹ Kako bismo mogli odrediti trenutak prijelaza rizika s prodavatelja na kupca prema ovom članku, važno je ispitati značenje i prirodu prvog prijevoznika. Sama Konvencija ne definira koncept prvog prijevoznika međutim znanstvena zajednica i sudska praksa s vremenomtom pojmu daju određeno značenje.⁵² Dakle, u pravnoj struci prvim prijevoznikom smatra se određena neovisna treća osoba koja ostvaruje određenu kontrolu nad predmetom kupoprodajnog ugovora (npr. prijevoznik ili čak špediter koji obavlja prijevoz). Zato se čini razumnim ovakav koncept u kojem rizik prelazi s prodavatelja na kupca u trenutku kada predmet bude dostavljen prvom prijevozniku jer prodavatelj gubi kontrolu nad robom.⁵³ Ukoliko prodavatelj koristi vlastita prijevozna sredstva ili sam angažira prijevoznika, to se ne smatra predajom robe zbog čega rizik ne prelazi na kupca.⁵⁴ Međutim, treba spomenuti da rizik prelazi neovisno o tome tko ima pravo vlasništva nad robom odnosno tko zadržava dokumente na temelju kojih može raspolagati robom.⁵⁵ Što se tiče značenja „predaje robe“ prema Konvenciji, Hager definira kao „prijenos robe na čuvanje prijevozniku.“ Predaja robe je dovršena kada je predana u posjed prijevozniku. Takvo značenje predaje robe definira i sudska praksa u slučaju talijanskog prodavatelja biljaka i njemačkog kupca⁵⁶ u kojem je sud presudio da predaja zahtijeva da prijevoznik preuzme robu na čuvanje odnosno u posjed. Dakle, bez sumnje je potrebno da prodavatelj utovari robu na prijevozno sredstvo prijevoznika kako bi rizik prešao s prodavatelja

⁵⁰ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 67, st. 1

⁵¹ Johan Erauw, CISG Articles 66-70: The Risk of Loss and Passing It, 25 J.L. & COM. 203 (2005), str. 203-217

⁵² J. LOOKOFKY, Understanding the CISG, 102; J. O. HONNOLD and H. M. FLECHTNER, Uniform Law for International Sales, 521; G. HAGER and M. SCHMIDT-KESSEL in P. SCHLECHTRIEM and I. SCHWENZER, Commentary, 929

⁵³ Ay, Yunus. (2021). Passing of Risk in Convention on the International Sale of Goods. Teisè. 119. 173-180

⁵⁴ Manuel Gustin, Passing of Risk and Impossibility of Performance under the CISG, 2001 INT'L BUS. L.J. 379 (2001).

⁵⁵ Adisornmongkon, Rungnapa.. (2017). Passing of Risk in International Sale Contracts under the CISG. CONNEXION Journal of Humanities and Social Sciences, 6(1), 97–120.

⁵⁶ “Plants Case” by Bamberg District Court of Germany, October 2006

na kupca.⁵⁷ Prema članku 67 stavku 2., za prijelaz rizika na kupca, predmet prodaje mora biti razvidno i precizno određen kao predmet namijenjen za izvršenje ugovora. Predmetna odredba propisuje kako se to čini obilježavanjem robe, dokumentima o prijevozu, obaviješću koja je poslana kupcu⁵⁸ ili na drugi način.⁵⁹ Naime, kupac prema Konvenciji snosi rizik štete ili gubitka samo ako je jasno da je oštećena ili izgubljena roba u prijevozu njegova. U praksi se najčešće događa, da u slučajevima kada prodavatelj s različitim osobama sklopi više ugovora o prodaji za istu vrstu robe, čini prema svim kupcima zbirnu pošiljku. U tim slučajevima, kada je to dopušteno ugovorom ili trgovačkim običajem, postoji jedan teret (roba iste vrste) koji pokriva nekoliko ugovora o prodaji. Navedena odredba propisuje identifikaciju robe kao dodatni uvjet za prijelaz rizika te na taj način nastoji zaštititi neobaviještenog kupca.⁶⁰ Ova se odredba posebno odnosi na robu u rasutom stanju te općenito tekući teret.⁶¹

Konvencija člankom 68 propisuje prijelaz rizika za robu prodanu u toku prijevoza. Ova odredba uobičajeno se primjenjuje kada prodavatelj unaprijed kupi velike količine pšenice, nafte, prirodnog plina i metala odnosno općenito robe koja se prevozi u rasutom ili tekućem stanju bez da je prethodno robu prodao određenom kupcu. U većini ovakvih slučajeva roba će biti preprodana nekoliko puta prije nego stigne na svoje krajnje odredište.⁶² „Rizik za robu koja je prodana u toku prijevoza prelazi na kupca u trenutku sklapanja ugovora. Međutim, ako okolnosti na to ukazuju, rizik prelazi na kupca u trenutku kad je roba predana prijevozniku koji je izdao dokumente kojim se potvrđuje ugovor o prijevozu. Ako je, pak, u trenutku sklapanja ugovora o prodaji prodavatelj znao ili morao znati da je roba izgubljena ili oštećena i tu činjenicu nije priopćio kupcu, rizik za takav gubitak ili oštećenje snosi prodavatelj.“⁶³ Dakle, pravilo je da rizik prelazi na kupca od trenutka kad je ugovor sklopljen, a tek u posebnim okolnostima rizik prelazi u trenutku kad je roba predana prijevozniku koji je izdao dokumente kojim se potvrđuje ugovor o prijevozu. Dokument kojim se potvrđuje ugovor o prijevozu je primjerice, prema Zakonu o ugovorima o prijevozu u

⁵⁷ Yunus A.; op. cit. u bilj. 53, str. 176

⁵⁸ U ovom slučaju treba spomenuti čl. 27 Konvencije koji propisuje da: „Osim ako je izričito drugačije predviđeno u ovom dijelu Konvencije, kad je jedna strana neku obavijest, zahtjev ili drugo priopćenje dala ili učinila u skladu s ovim dijelom i na način koji se smatra odgovarajućim u danim okolnostima, zakašnjenje ili pogreška u prijenosu priopćenja ili činjenica da priopćenje nije stiglo, ne lišava tu stranu da se na to priopćenje poziva.“

⁵⁹ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 67, st.2.

⁶⁰ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 15

⁶¹ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 15

⁶² Ibid, str. 16

⁶³ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 68

željezničkom prometu, potvrda primitka na teretnom listu da je ugovor o prijevozu sklopljen.⁶⁴ U slučaju kad navedeni dokument (potvrda ugovora o prijevozu) nije izdan, rizik prelazi na kupca pri sklapanju ugovora.⁶⁵

Konvencija nakon što je uredila slučajeve koji uključuju prijevoz robe te prodaju robe u tranzitu, u članku 69 bavi se slučajevima koji nisu predviđeni prethodnim odredbama.⁶⁶

Članak 70 Konvencije uređuje slučajeve u kojima dolazi i do povrede ugovora od strane prodavatelja, ali i do slučajnog gubitka ili oštećenja robe, pri čemu su navedena dva događaja međusobno nepovezana.⁶⁷ Predmetna odredba regulira odnos između prijelaza rizika te mogućnosti korištenja pravnih lijekova od strane kupca kada prodavatelj počini bitnu povredu ugovora. „*Ako je prodavatelj bitno povrijedio ugovor, odredbama članaka 67., 68. i 69. ne sprječava se kupac da se koristi sredstvima koja mu stoje na raspolaganju u slučaju takve povrede.*“⁶⁸ Dakle, činjenica da je prodavatelj počinio bitnu povredu ugovora, kako je navedeno u članku 25 Konvencije,⁶⁹ ne sprječava prijelaz rizika na kupca prema odredbama članaka 67 do 69 Konvencije. Kupac će svakako imati na raspolaganju sva pravna sredstva iz Konvencije s naslova bitne povrede ugovora, unatoč tomu što je rizik prešao na njega.⁷⁰ Stoga, mogućnost podizanja pravnog lijeka zbog bitne povrede ugovora od strane prodavatelja ima prednost nad pravilima o riziku.⁷¹

⁶⁴ Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (87/96, 114/22), čl. 27., st. 4

⁶⁵ Buyduart, M., op. cit. u bilj., 20, str. 45

⁶⁶ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 17

⁶⁷ Buyduart, M., op. cit. u bilj. 20, str. 64

⁶⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, čl. 70

⁶⁹ Čl. 25: „*Povreda ugovora koju učini jedna strana smatrat će se bitnom ako se njome uzrokuje takva šteta drugoj strani da je bitno lišava onog što je opravdano očekivala od ugovora, osim ako takvu posljedicu nije predvidjela strana koja čini povredu niti bi je predvidjela razumna osoba istih svojstava u istim okolnostima.*”

⁷⁰ Valiotti, Z.; op. cit. u bilj. 40, str. 19

⁷¹ Ibid, str. 20

6. STRUKTURA I PODJELA INCOTERMS TERMINA

U svrhu približavanja Incoterms termina slijedi podjela koja će preciznije objasniti funkcioniranje ovih klauzula. Aktualna reforma Incoterms pravila iz 2020. godine sadrži 11 trgovinskih termina koji se mogu podijeliti na dvije skupine prema tome je li njihovo ugovaranje moguće kod svih vrsta prijevoza ili se primjenjuju samo za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima.⁷² Ovakva podjela uvedena je Incoterms pravilima 2010. godine. „Pravila za bilo koji način ili načine prijevoza“ uključuju: Franko tvornica (engl. Ex Works - EXW), franko prijevoznik (engl. free carrier - FCA), vozarina plaćena do (engl. carriage paid to - CPT), vozarina i osiguranje plaćeni do (engl. carriage and insurance paid to - CIP), predano na mjesto (engl. delivered at place – DAP), predano na mjesto istovareno (engl. delivered at place unloaded - DPU) i predano ocarinjeno (engl. delivered duty paid - DDP) te se ovi termini koriste u slučajevima u kojima mjesto gdje prodavatelj predaje robu ili je stavlja na raspolaganje prijevozniku odnosno kupcu, nije na plovilu i ne predstavlja mjesto uz bok broda.^{73 74} Kod ove grupe pravila, mjesto predaje i prijelaza rizika ovisno je o tome koji je točno termin ugovoren.⁷⁵ Pa tako, primjerice, kod pravila CIP do predaje dolazi kada prodavatelj preda robu prijevozniku s kojim je sklopljen ugovor o prijevozu, dok kod recimo DPU termina do predaje robe dolazi kada prodavatelj istovari robu s dolaznog prijevoznog sredstva te je potom preda na način da je učini dostupnom kupcu u ugovorenoj točki odnosno na zadanom odredištu. Drugu grupu čine „Pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima“ koji uključuju Franko uz bok broda (engl. freealongside ship - FAS), Franko brod (engl. free on board - FOB), Trošak i vozarina (engl. cost and freight - CFR) i Trošak, osiguranje i vozarina (engl. cost, insurance and freight - CIF). Navedeni termini koriste se kad prodavatelj preda robu (prijevozniku) na plovilo (odnosno kod pravila FAS uz bok broda) u morskoj ili riječnoj luci.⁷⁶ Potrebno je istaknuti ovu podjelu Incotermsa kako bi se u kupoprodajnom ugovoru implementirao ispravan termin s obzirom na potrebu korištenja određenog prijevoznog sredstva i na kraju preciznog utvrđivanja obveza prodavatelja i kupca. Na primjer, ukoliko su ugovorne strane sklopile ugovor o kupoprodaji u koji su implementirale klauzulu CIF s imenovanom morskom lukom, a ugovorom

⁷² Sandra Fiser-Sobot, ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms - INCOTERMS 2020, 91 COLLECTION PAPERS FAC. L. NIS 31 (2021), str. 40

⁷³ Fiser-Sobot, S.; op. cit., u bilj. 72, str. 41

⁷⁴ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 9-10

⁷⁵ Ibid, str. 10

⁷⁶ Fiser-Sobot, S.; op. cit., u bilj. 72, str. 41

je također utvrđeno da kupac očekuje isporuku robe u svojoj zemlji na kopnu, utoliko bismo morali postaviti pitanje je li obveza prodavatelja sklopiti ugovor o prijevozu te osigurati robu do navedenog kopnenog odredišta ili do morske luke imenovane u ugovoru.⁷⁷

Nadalje, jedna od važnijih promjena Incotermsa iz 2010. godine bila je strukturalna preraspodjela obveza prodavatelja i kupca, u 10 članaka, označenih sa slovima A i B (za svako Incoterms pravilo), gdje slovo A predstavlja obveze prodavatelja, slovo B predstavlja obveze kupca dok pojedini broj označava određeno područje koje se uređuje.⁷⁸ Aktualni Incoterms termini iz 2020. zadržali su ovakvu strukturalnu preraspodjelu iz prošle verzije. Dakle, u Incoterms pravilima iz 2020. unutarnji redoslijed svakog termina strukturiran je na sljedeći način:⁷⁹

A1 / B1	Opće obveze
A2 / B2	Predaja robe / Preuzimanje robe
A3 / B3	Prijelaz rizika
A4 / B4	Prijevoz
A5 / B5	Osiguranje
A6 / B6	Isprava o predaji / prijevozu
A7 / B7	Izvozne / uvozne formalnosti
A8 / B8	Provjera / pakiranje / označavanje
A9 / B9	Raspodjela troškova
A10 / B10	Obavijesti

U kontekstu teme ovog diplomskog rada treba naglasiti kako su u odnosu na Incotermse iz 2010., odredbe iz 2020. drukčije raspoređene pri čemu su odredbe koje uređuju područje predaje robe i

⁷⁷ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 10

⁷⁸ Sonja van Hall, Incoterms 2020: Which Changes Are Made to the Incoterms 2010?, 11 EJCCL 45 (2020), str. 45

⁷⁹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 11

prijelaza rizika pomaknute na vidljivije i značajnije mjesto.⁸⁰ Ovakva promjena načinjena je iz praktičnih razloga te kako bi se naznačila važnost trenutka predaje robe i naravno s tim u vezi i prijelaza rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj prodaji robe.⁸¹

Iako su 2010. godine Incoterms pravila razvrstana prema vrsti prijevoza, treba svakako spomenuti i tradicionalnu podjelu Incoterms-a kroz koju će u kasnijem dijelu rada biti iznesen svaki trgovinski termin zasebno. To je dakle podjela na četiri grupe: E / F / C / D pri čemu E i D predstavljaju dvije krajnosti, dok se između nalaze tri F pravila te četiri C pravila.⁸² U tom je pogledu moguće učiniti sljedeću podjelu obveza ugovornih strana pri ugovaranju pojedine skupine odnosno vrste Incotermsa:⁸³

- E pravilo: minimalna obveza za prodavatelja
- F pravila: kupac ugovara prijevoz robe
- C pravila: prodavatelj ugovara prijevoz robe
- D pravila: maksimalna obveza za prodavatelja

⁸⁰ Fiser-Sobot, S.; op. cit., u bilj. 72, str. 43

⁸¹ Ibid, str. 43

⁸² INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019. str. 4

⁸³ Glen Gibbons, The Impact of Incoterms 2010, 4 IBLQ 15 (2012), str. 16

7. PRIJELAZ RIZIKA PREMA INCOTERMS TERMINIMA

Kada govorimo o ugovoru o međunarodnoj prodaji robe, kao dva najznačajnija pojma nameću se pojmovi „predaje robe“ i „prijelaza rizika“. U pravnoj struci pojam „rizik“ označava sve fizičke, materijalne promjene na stvari te uključuje oštećenje, gubitak, propast, krađu, umanjenje stvari i sl. U tom slučaju, do materijalnih izmjena na stvari ne dolazi krivnjom prodavatelja ni krivnjom kupca pa se postavlja pitanje odgovornosti za štetne posljedice koje su nastale slučajnom propašću ili oštećenjem robe.⁸⁴ Nadalje, iako pojam „predaje robe“ u pravnoj praksi ima mnogo značenja, prema Incoterms pravilima iz 2020., ovaj pojam označava trenutak kada rizik za slučajni gubitak ili štetu na robu prelazi s prodavatelja na kupca. Zbog toga je trenutak predaje odlučan trenutak u određivanju dosega odgovornosti ugovornih strana što se tiče gubitka i oštećenja robe.^{85 86} Također, Incoterms termini iz 2020. reguliraju samo „rizik plaćanja cijene.“ To znači da je samo uređeno pitanje hoće li kupac biti u obvezi isplatiti cijenu, odnosno hoće li prodavatelj imati pravo zahtijevati isplatu cijene ako se dogodi slučajni gubitak ili oštećenje robe.⁸⁷ Stoga, Incoterms pravila ne reguliraju rizik od neizvršenja ili kršenja ugovora već samo, kao i Bečka konvencija, pokrivaju svaki materijalni, fizički gubitak ili oštećenje robe koje je nastalo slučajno, odnosno za koji ne odgovara nijedna strana..⁸⁸ Prema ovakvom objašnjenju „rizika plaćanja cijene“ uvijek postoji trenutak nakon kojeg kupac ima obvezu isplatiti cijenu čak i ako dođe do navedenog oštećenja ili gubitka, odnosno čak i ako uopće ne primi ugovorenu robu.⁸⁹

7.1. EXW – Franko Tvornica

EXW termin je pravilo kod kojeg ugovaranjem, prodavatelj ima najmanje obveza te posljedično snosi minimalan rizik. Zbog toga bi kupac, trebao veoma oprezno koristiti ovo pravilo.^{90 91} Dakle, prodavatelj je dužan isporučiti robu kupcu na način da na ugovoreno mjesto kupcu stavi robu na

⁸⁴ Ivana Lovric, Ensuring Interest in New INCOTERMS' Rules (2010), 54 ZB. RADOVA 301 (2017), str. 303

⁸⁵ Ibid., str. 15

⁸⁶ Hall S., op. cit., u bilj. 78, str. 48

⁸⁷ Fiser-Sobot, S.; op. cit., u bilj. 72, str. 45

⁸⁸ Valioti, Z.; op. cit. u bilj. 41, str. 22

⁸⁹ Fiser-Sobot, S.; op. cit., u bilj. 72, str. 45

⁹⁰ Celal Samil Demirci, Kemal Burak Yalcin & Mustaga Sait Okur, Incoterms 2020, 23 GSI ARTICLETTER 24 (2020), str. 27

⁹¹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019. str. 22

raspolaganje. U praksi, većina društava ugovara prodavateljev poslovni prostor kao mjesto predaje, međutim tako naznačena točka kao mjesto predaje može, ali i ne mora biti poslovni prostor prodavatelja.⁹² Prema EXW pravilu, ugovorne strane ne moraju odrediti točno mjesto predaje, ali uzimajući u obzir da do prijelaza rizika dolazi baš u trenutku isporuke predmeta kupoprodaje, svakako bi bilo mudro i od koristi za stranke da precizno utvrde točku unutar tog imenovanog mjesta predaje.⁹³ Treba reći da prodavatelj nije u obvezi utovariti robu na neko prijevozno sredstvo da bi se smatralo da je došlo do predaje, već do predaje robe, ali i samog prijelaza rizika, dolazi kada roba bude dostupna kupcu, stavljanjem na raspolaganje. Međutim, obzirom da je uobičajeno i izgledno da će prodavatelj u svojem poslovnom prostoru lakše obaviti utovar (iz razloga dostupne opreme za ukrcaj) ugovornim stranama se predlažeda unaprijed dogovore na kome je rizik za eventualni gubitak ili oštećenje robe kod utovara na prijevozno sredstvo. Razlog zašto je to bitno jest, kao što je već ranije spomenuto, da je rizik prešao na kupca predajom (kada mu je roba stavljena na raspolaganje) zbog čega će kupac snositi rizik za gubitak ili oštećenje robe koju u toku ukrcanja potencijalno učini prodavatelj. Stoga treba upozoriti kupca da ukoliko želi izbjeći rizik tijekom utovara u prostoru prodavatelja, razmisli o upotrebi pravila FCA.⁹⁴ Također, Međunarodna trgovačka komora upućuje na činjenicu da je ovo pravilo prikladnije koristiti u domaćim kupoprodajnim ugovorima dok je spomenuto FCA pravilo prikladnije ugovarati u međunarodnoj kupoprodaji.⁹⁵ Vezano za pravilo EXW treba još spomenuti da se može ugovarati za bilo koji način prijevoza.

7.2. F skupina Incoterms pravila

7.2.1. FCA – Franko Prijevoznik

FCA termin nudi mogućnost izbora između dva načina predaje robe o kojima ovisi i prijelaz rizika na kupca, ali i trenutak od kojeg kupac snosi sve troškove. Prva mogućnost odabira mjesta predaje (utoliko i trenutak prijelaza rizika) je utovar na transportno vozilo koje je osigurao kupac i to u

⁹² Hall S., op. cit., u bilj. 78, str. 49

⁹³ Demirci C., Yalcin K., Okur M., op. cit., u bilj. 90, str. 28

⁹⁴ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019. str. 22

⁹⁵ Gibbons G., op. cit., u bilj. 83, str. 16

prodavateljevom poslovnom prostoru. Druga mogućnost odnosi se na slučaj kada imenovano mjesto nije poslovni prostor prodavatelja već neko drugo mjesto. Tada je predaja dovršena ukrcajem na vozilo prodavatelja u navedenom imenovanom drugom mjestu te je predmet prodaje spreman za iskrcaj odnosno dostupan je za kupca, prijevoznika ili koju treću osobu koju je naznačio kupac.^{96 97} Isto kao i kod trgovinskog termina EXW, prema pravilu FCA kupoprodaju je moguće ugovoriti samo imenovanjem mjesta predaje, bez preciznog određivanja točke mjesta predaje unutar samog imenovanog mjesta. Međutim, kao i kod prethodno spomenutog termina EXW, stranama bi bilo korisno ugovoriti preciznu točku predaje. Ukoliko se ne odredi konkretna točka predaje, utoliko se pretpostavlja da su strane ugovorile pravo prodavatelja odabrati „*točku koja je najprikladnija za tu svrhu*“. To bi značilo da se kupac potencijalno izlaže problemima u pogledu prijelaza rizika i podešavanja pogodnosti od strane prodavatelja samome sebi.⁹⁸ Treba spomenuti da takva konstelacija odnosa pri ugovaranju trgovinskog termina FCA govori u prilog osiguranja robe tokom njezinog transporta.^{99 100}

7.2.2. FAS – Franko uz bok broda

Incoterms pravilo FAS može se koristiti samo za prijevoz morem ili unutarnjim plovnim putevima kada prodavatelj i kupac predaju robe kane obaviti stavljajući je uz bok broda. Dakle, kod ugovaranja FAS termina, prodavatelj je dužan isporuku robe obaviti u ukrcajnoj luci koju je odredio kupac te je dužan robu smjestiti uz bok plovila (dok ili teglenica) kojeg je imenovao kupac.^{101 102} Kupac stoga daje prodavatelju obavijest o imenu plovila, točki utovara i određujedatum predaje unutar ugovorenog roka, dok je prodavatelj u obvezi dostaviti robu u

⁹⁶ Demirci C., Yalcin K., Okur M., op. cit., u bilj. 90, str. 28.-29.

⁹⁷ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019. str. 29-30

⁹⁸ Ibid, str. 30

⁹⁹ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 312

¹⁰⁰ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019. str.35

¹⁰¹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 29-30

¹⁰² INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str.93

ugovorenom roku prema uputi od kupca. Ukoliko ovakva obavijest o određenoj točki utovara nedostaje, utoliko će prodavatelj biti u mogućnosti odabrati preciznu točku za utovar unutar ukrcajne luke koja je najpogodnija za ostvarenje cilja.¹⁰³ Prodavatelj snosi sve rizike i troškove za dopremu robe do uz bok broda, a od trenutka stvarnog stavljanja predmeta uz bok plovila, sav rizik za gubitak ili oštećenje prelazi na kupca te on od tada snosi sve troškove i rizike.¹⁰⁴ ¹⁰⁵ U slučajevima kada se roba prevozi kontejnerima ova klauzula ne bi se trebala koristiti iz razloga što se predaja kontejnera najlakše, stoga i najčešće, obavlja na kontejnerskom terminalu. Zato je za ovakve situacije primjerenije ugovoriti Incoterms FCA.¹⁰⁶ Dakle, i u prilikama kada kupac propusti dati spomenutu obavijest u ugovorenom roku, plovilo koje je on odredio ne stigne u ugovoreni čas, ne preuzme robu u skladu s ugovorom ili prestane primati teret, rizik za slučajnu propast ili gubitak prelazi na njega nakon isteka ugovorenog datuma odnosno bilo kojeg drugog roka za predaju (uz bok broda u luci otpreme).¹⁰⁷ Zbog iznesenog kupcu je u interesu razmotriti osiguranje robe tijekom trajanja trasnporta.¹⁰⁸

7.2.3. FOB – Franko brod

Isto kao i kod trgovinskog termina FAS ovo se pravilo ugovara samo za prijevoz morem ili unutarnjim plovnim putevima i to u slučajevima kada prodavatelj i kupac namjeravaju predaju robe učiniti njezinim polaganjem na brod. Zanimljivo je kako je do izmjene FOB termina došlo nakon što se u praksi pokazao izrazito nepraktičnim i otegotnim za točno utvrđivanje prijelaza rizika i plaćanja troškova u ugovornom odnosu prodavatelja i kupca.¹⁰⁹ Naime, do promjene Incoterms termina FOB 2010. godine, prijelaz rizika bio je vezan za trenutak kada roba prijeđe ogradu broda odnosno kada roba prijeđe zamišljenu okomitu liniju iznad ograde broda (*ship's rail*)

¹⁰³INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 96 i 101.

¹⁰⁴ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 312

¹⁰⁵ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str.94

¹⁰⁶ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 315

¹⁰⁷ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str.97

¹⁰⁸ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 315

¹⁰⁹ Ibid., str. 315

u luci otpreme. Profesor Ramberg ističe kako je u praksi bilo kakvo naznačavanje brodske ograde kao kriterija za prijelaz rizika i troškova podložno ismijavanju čemu svjedoči slučaj: *Pyrene v. Scindia Navigation*.^{110 111} Prema novom Incoterms pravilu FOB iz 2010. godine rizik za slučajnu propast ili gubitak prelazi s prodavatelja na kupca u trenutku kada prodavatelj preda dobra na način da ih postavi na plovilo u točki utovara i ukrcajnoj luci koju je odredio kupac.¹¹² Uzimajući u obzir trenutačno uređenje klauzule FOB, profesor Ramberg nadalje postavlja pitanje vezano za pojam „*on board the vessel*“ odnosno kada se smatra da je roba zapravo predana na brod. Dakle, uključuje li taj izraz i „slaganje i ravnanje robe“ ili se obveza sastoji od samog polaganja robe na plovilo na bilo koji način.^{113 114} Svakako da bi u kontekstu svega navedenog bilo razumno da ugovorne strane prilikom ugovaranja FOB trgovinskog termina precizno dogovore ova pitanja. Također, kako je već spomenuto za Incoterms FAS, ugovaranjem termina FOB kupac će snositi sve rizike oštećenja i gubitka kada je propustio dati obavijest ili ako brod kojeg je on odredio ne stigne na vrijeme, rizik bez obzira prelazi na njega. Isto tako, ovaj termin je neprikladan u slučajevima kada se roba dostavlja prijevozniku prije no što je smješten na brod odnosno kad se roba predaje prijevozniku u kontejnerskom terminalu.¹¹⁵

7.3. C skupina Incoterms pravila

7.3.1. CPT – Vozarina plaćena do

CPT klauzula može se koristiti za bilo koju vrstu prijevoza, a često se upotrebljava kada je robu potrebno isporučiti multimodalnim prijevozom odnosno potrebno je koristiti više od jedne vrste prijevoza.¹¹⁶ Ovo pravilo zanimljivo je iz razloga što točka prijelaza rizika i točka vezana za trenutak snošenja troškova nisu iste. Naime, prodavatelj ima obvezu predati robu prijevozniku s

¹¹⁰ *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd*

¹¹¹ Jan Ramberg, *Incoterms 2010*, 29 PENN ST. INT'L REV. 415 (2011), str. 422

¹¹² INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 103

¹¹³ Ramberg J., op. cit., u bilj. 111, str. 422

¹¹⁴ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 315

¹¹⁵ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 103 i 107

¹¹⁶ Gibbons G., op. cit., u bilj. 95, str. 16

kojim je sklopio ugovor o prijevozu te u tom trenutku rizik za gubitke i oštećenja robe prelazi na kupca. Međutim, nevezano za to što je robu predao prijevozniku te je rizik prešao na drugu ugovornu stranu, prodavatelj je u obvezi prevesti robu do krajnjeg mjesta odredišta. Dakle, kod ugovaranja ove klauzule svakako treba razdvojiti pojmove mjesta predaje robe i mjesta odredišta robe, a onda prema obvezi snošenja i raspodjele troškova, prodavatelj i kupac dogovaraju cijenu predmeta kupoprodajnog ugovora. Shodno tome, potrebno je pažljivo i precizno ugovoriti mjesto predaje i mjesto odredišta robe. Ako se ugovorne strane odluče na drugačije uređenje ove klauzule odnosno ugovore prijelaz rizika u određenoj ranijoj ili kasnijoj fazi prijevoza, treba imati na umu moguće posljedice takve odluke u slučaju propasti ili štete na robu zbog čega se čini razumnim detaljno urediti sva bitna mjesta iz ugovora o kupoprodaji i ugovora o prijevozu.¹¹⁷ Ni kupac ni prodavatelj nemaju obvezu osigurati robu, međutim, prodavatelj mora ustupiti kupcu, na njegov zahtjev, informacije koje su mu potrebne za sklapanje ugovora o osiguranju.¹¹⁸

7.3.2. CIP – Vozarina i osiguranje plaćeni do

Ova klauzula ugovora se također kod multimodalnog prijevoza te se može upotrebljavati za bilo koju izabranu vrstu prijevoza. Kod ovog pravila predaja robe i prijelaz rizika događaju se u istom trenutku kao i kod prethodno izložene klauzule CPT. „*Vozarina i osiguranje plaćeni do znači da prodavatelj predaje robu – i da rizik prelazi na kupca predajom robe prijevozniku s kojim je prodavatelj sklopio ugovor ili nabavljanjem tako predane robe. Prodavatelj to može učiniti fizičkom predajom posjeda robe prijevozniku na način i u mjestu koje je prikladno korištenom načinu prijevoza.*“¹¹⁹ Bitna razlika između ova dva pravila tiče se sklapanja ugovora o osiguranju robe. Interes za sklapanje osiguranja i dalje je na kupcu jer je rizik za vrijeme prijevoza na njemu međutim, u ovom slučaju prodavatelj ima obvezu sklopiti ugovor o osiguranju kojim su pokrivenapotencijalna slučajna oštećenja ili gubitak predmeta kupoprodaje.¹²⁰ Prodavatelj bi također trebao ugovoriti široko pokriće prema *Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (A)*

¹¹⁷ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 42

¹¹⁸ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 44

¹¹⁹ Ibid., str. 51

¹²⁰ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 313

(*Institute Cargo Clauses (A)*), no prodavatelj i kupac mogu se sporazumjeti drugačije te ugovoriti ograničeno pokriće prema *Institutskim klauzulama za osiguranje tereta (C) ili (B)*.¹²¹ Dakle, prodavatelj o svom trošku ugovara osiguranje robe s „*osiguravajućim društvom dobrog ugleda*“ te ovlašćuje kupca da se izravnim zahtjevom obrati osiguratelju.¹²²

7.3.3. CFR – Trošak i vozarina

Ova klauzula može se upotrebljavati samo za prijevoz morem ili unutarnjim plovnim putevima. Kao i kod CPT termina, predaja robe, a i rizik za gubitak ili oštećenje prelazi u trenutku kada je teret stavljen na brod. Dakle, prema pravilima Incoterms 2020. „*Rizik gubitka ili oštećenja robe prelazi kada je roba ukrcana na plovilo pa se smatra da je prodavatelj izvršio svoju obvezu predaje robe bez obzira je li roba stigla na svoje odredište u ispravnom stanju, u navedenoj količini ili jeli uopće stigla. Kod primjene pravila CFR, prodavatelj nema obvezu prema kupcu pribaviti pokriće osiguranjem: stoga se kupcu savjetuje da se sam pobrine za takvo pokriće.*“¹²³ Dakle, i ovdje se naglašava kako, iako prodavatelj ima obvezu sklopiti ugovor(e) o prijevozu, nema obvezu osiguravanja robe. Nadalje, i tu razlikujemo luku otpreme robe te odredišnu luku. Ugovor uvijek mora odrediti odredišnu luku dok luka u kojoj se roba predaje ne mora biti određena.¹²⁴ Događa se i da se prijevoz obavlja s više brodova (prijevoznika) u različitim pomorskim dionicama pa se u toj situaciji postavlja pitanje u kojoj luci dolazi do prijelaza rizika s prodavatelja na kupca. Na primjer, ukoliko se roba prevozi od Hamburga do Rotterdama, a potom preko oceana do Singapura, utoliko može biti dvojbeno hoće li rizik prijeći već u Hamburgu ili u Rotterdamu. Naravno, ako strane to žele mogu ugovoriti drugačije, no pretpostavlja se da će rizik prijeći u onoj luci u kojoj je teret predan prvom prijevozniku, što je u ovom slučaju Hamburg. U slučajevima kada se roba isporučuje u kontejnerima, najčešće se koristi više vrsta prijevoza zbog čega se predlaže, da se ne ugovara CFR klauzula, već radije CPT.¹²⁵

¹²¹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 52

¹²² Ibid., str. 56

¹²³ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 113

¹²⁴ Ibid., str. 114

¹²⁵ Ibid., str. 113

7.3.4. CIF - Trošak, osiguranje i vozarina

Kod ugovaranja trgovinskog termina CIF prodavatelj obavlja obvezu predaje tereta u luci otpreme te se pretpostavlja da je robu predao kad je ista stavljena na plovilo. U tom trenutku prelazi i rizik za slučajnu propast i štetu.¹²⁶ Kod ovog su pravila bitne dvije luke: ukrcajna luka (koja ne mora biti određena) i odredišna luka koja mora biti određena u ugovoru.¹²⁷ Kako tri odrednice u otpremnoj luci stvaraju cijenu ugovora o kupoprodaji (vrijednost tereta u ukrcajnoj luci, vozarina i osiguranje), tako luka otpreme može biti veoma važna kupcu zbog odredivosti cijene te tri odrednice.¹²⁸ Zato se, iako to nije i nužno, predlaže da se jasno odredi luka otpreme da konkretno uredi navedeno pitanje. Ugovaranjem CIF pravila prodavatelj ima obvezu ugovoriti prijevoz na njegov trošak do odredišne luke te mora sklopiti ugovor o osiguranju tereta s minimalnim pokrićem (tzv. Klauzule (C) Institutskih klauzula za osiguranje tereta (LMA/IUA)) ili slično.¹²⁹ Ukoliko kupac zahtjeva dodatno pokriće te učini dostupnim sve potrebne podatke i informacije, utoliko će prodavatelj (doduše na kupčev trošak) ugovoriti dodatno osiguranje robe prema Institutskim klauzulama za osiguranje od ratnih rizika (tzv. Institute War Clauses) i/ili Institutskim klauzulama za osiguranje od rizika štrajka (tzv. Institute Strikes Clauses (LMA/IUA)).¹³⁰ Ovo pravilo ugovara se samo za prijevoz morem ili unutarnjim plovnim putevima.¹³¹

7.4. D skupina Incoterms pravila

7.4.1. DAP – Predano na mjesto

Pri ugovaranju ovog termina, prema Incoterms pravilima 2020., rizik prelazi s prodavatelja na kupca u trenutku „kada je roba stavljena na raspolaganje kupcu na dolaznome prijevoznom sredstvu koje je spremno na istovar, na imenovanome mjestu odredišta ili u ugovorenoj točki

¹²⁶ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 316

¹²⁷ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 124

¹²⁸ Lovrić I., op. cit., u bilj. 84, str. 316

¹²⁹ D. Jurić, J. Mihić, Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj prodaji robe s osvrtom na INCOTERMS 2010.; Zb. Prav. fak. Sveuč. Rij. (1991) v. 33, br. 1, 355-387 (2012), str. 370

¹³⁰ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 128

¹³¹ Ibid., str. 123

unutar tog mjesta, ako takva postoji“.¹³² Dakle, prodavatelj ima obvezu ugovoriti i organizirati prijevoz do određеноg mjesta te je odgovoran za sve slučajne gubitke i štete tijekom prijevoza.¹³³ Naravno, to nam ukazuje da prodavatelj ima interes osigurati robu.¹³⁴ Kako je kod pravila DAP najbitnije mjesto određišta odnosno mjesto predaje na kojem dolazi do prijelaza rizika, predlaže se da ugovorne strane odrede određišnu točku, ne samo zbog bitnosti preciziranja prijelaza rizika, nego i zbog odrednice snošenja troškova i troškova organiziranja prijevoza.¹³⁵ Zanimljivo je što je prodavatelj u obvezi osigurati robu i ugovoriti njezin prijevoz te predati robu u određišnoj točki, ali nema obvezu učiniti istovar s prijevoznog sredstva, već je to na kupcu.¹³⁶ Također, za razliku od verzije Incoterms pravila 2010, prema Incoterms pravilima 2020., ugovornim stranaka dopušteno je učiniti prijevoz vlastitim vozilima.¹³⁷ Treba naglasiti kako se ovaj termin koristi za svaku vrstu prijevoza zbog čega može biti ugovoren i kada se koristi više načina transporta.¹³⁸

7.4.2. DPU – Predano na mjesto istovareno

Kod primjene termina DPU, rizik prelazi s prodavatelja na kupca također u mjestu određišta, s time da roba mora biti istovarena s vozila te stavljena kupcu na raspolaganje. Incoterms pravila 2020. ističu da „*prodavatelj snosi sve rizike povezane s dopremanjem i istovarom robe u imenovanome mjestu određišta.*“¹³⁹ Ovdje dolazi do podudaranja mjesta predaje robe, prijelaza rizika i dolaska robe na samo određište (maknuto s prijevoznog sredstva prodavatelja.) Zapravo je ova klauzula jedina u odnosu na ostale Incoterms klauzule koja zahtjeva od prodavatelja da organizira istovar robe s prijevoznog sredstva. Zbog toga se preporuča da ukoliko ne žele da je na

¹³² INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 63

¹³³ Jurić D., Mihić J., op. cit. u bilj. 129, str. 375

¹³⁴ Lovrić I., op. cit., u bilj.84, str. 314

¹³⁵ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 64

¹³⁶ Jurić D., Mihić J., op. cit. u bilj. 129, str. 370

¹³⁷ Demirci C., Yalcin K., Okur M., op. cit., u bilj. 96, str. 33

¹³⁸ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 63

¹³⁹ Ibid., str. 73

prodavatelju trošak istovara, ugovorne strane moraju razmotriti mogućnost ugovaranja prethodno opisanog termina DAP. Također, ovo pravilo može se koristiti za bilo koju vrstu prijevoza.¹⁴⁰

7.4.3. DDP – Predano ocarinjeno

Ova klauzula specifična je jer predstavlja za prodavatelja najotegotnije pravilo od svih 11 do sada opisanih Incoterms pravila. Kod ugovaranja DDP termina rizik prelazi s prodavatelja na kupca u trenutku stavljanja robe na raspolaganje kupcu, kada je roba ocarinjena za uvoz odnosno kad su učinjene sve uvozne formalnosti. Pritom treba naglasiti kako roba ne mora biti istovarena već se smatra predanom i kada se još uvijek nalazi na vozilu prodavatelja.¹⁴¹ Prodavatelj ima dužnost pribaviti određene dozvole u vezi s carinskim obvezama, platiti sve naknade, poreze i ostale troškove koji se mogu pojaviti u vezi s izvozom i uvozom robe.¹⁴² Stoga se upozorava prodavatelja, na opreznu upotrebu predmetnog termina. Također, ovaj termin upotrebljava se za bilo koju vrstu prijevoza.¹⁴³

¹⁴⁰ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 73

¹⁴¹ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 83

¹⁴² Jurić D., Mihić J., op. cit. u bilj. 129, str. 371

¹⁴³ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 84

8. ZAKLJUČAK

Rizik za slučajni gubitak ili oštećenje robe u praksi je veliki kamen spoticanja i razlog mnogih sporova, i to pogotovo u međunarodnoj trgovini u kojoj na dnevnoj razini nailazimo na pravne izazove zbog različitih pravnih uređenja, ali i kulturoloških razlika. U ovom radu iznijeta su dva najčešća pravna rješenja uređenja instituta prijelaza rizika s prodavatelja na kupca u međunarodnoj kupoprodaji, tj. Incoterms klauzule te Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe.

Konvencija je na neki način pokušaj kodificiranja i unifikacije prava o međunarodnoj prodaji robe, no ne sadržava ni jedan Incoterms termin. Naravno, kao što je već izloženo u radu, Konvencija daje široku mogućnost odstupanja od svojih odredaba i slobodu ugovaranja. S druge strane, Incoterms pravila vrlo detaljno pokrivaju određene točke iz ugovora o prodaji te na taj način precizno definiraju diobu obveza prodavatelja i kupca koje se odnose na prijevoz i osiguranje robe, trenutak predaje robe koji je u vezi s trenutkom prijelaza rizika, ali i raspodjelu raznih troškova. Trenutak prijelaza rizika možda bi najlakše bilo povezati s trenutkom prijenosa vlasništva na stvari s prodavatelja na kupca, međutim u praksi bi to bilo vrlo nepraktično zbog čega treba izbjegavati takve poveznice. Naime, bitno je napomenuti da se Incoterms klauzule ne bave prijelazom vlasništva predmeta kupoprodaje s prodavatelja na kupca¹⁴⁴ zbog čega ne bi trebalo povezivati trenutak prijelaza rizika s trenutkom prenošenja vlasništva na robu. Precizno ugovaranje Incoterms termina od iznimne je važnosti za ispunjenje ugovora pogotovo kada govorimo o međunarodnoj prodaji robe. Pravila daju mogućnost da se prema već ispitanim i u praksi korištenim modalitetima i odrednicama jednostavnije ugovore područja i točke ugovora. Svrha ovih termina je da smanje mogućnost potencijalnih dvojbenih pitanja proizašlih iz situacija u kojima nitko nije odgovoran za gubitak ili oštećenje.

Pri implementiranju pojedinog termina, ugovorne strane moraju paziti na sva obilježja ugovorene klauzule kao i utjecaj tih obilježja na druge obveze iz ugovora o prodaji. Naime, svaka od opisanih klauzula ima svoje karakteristike koje se odnose na raspodjelu obveza između prodavatelja i

¹⁴⁴ INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019., str. 2

kupca. Ugovorne strane stoga moraju paziti na to da ugovorne odredbe budu u skladu s implementiranim terminom.

9. LITERATURA

KNJIGE I ZNANSTVENI ČLANCI:

1. Goldštajn A., Trgovačko ugovorno pravo; međunarodno i komparativno, Narodne novine, Zagreb, 1991.
2. Huber, P.; Mullis, A., The CISG, sellier. european law publishers., Munich, 2007.
3. Kapor V., Haski Jednoobrazni Zakon o Međunarodnoj Kupoprodaji – Osnovni Principi, Karakter i Znacaj, 21 Y.B. L. FAC. SARAJEVO 147 (1973).
4. Jovičić K.; Vukadinović S., 30 godina Konvencije UN o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, Strani Pravni Život (Foreign Legal Life), vol. 2011, no. 1, 2011
5. D. Jurić, J. Mihić, Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj prodaji robe s osvrtom na INCOTERMS 2010.; Zb. Prav. fak. Sveuč. Rij. (1991) v. 33, br. 1, 355-387 (2012)
6. Buydaert M., THE PASSING OF RISK IN THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS; A comparison between the CISG and the Incoterms, 2012.-2013.
7. J. O. HONNOLD and H. M. FLECHTNER, Uniform Law for International Sales
8. I. SCHWENZER and P. HACHEM in P. SCHLECHTRIEM and I. SCHWENZER, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, Oxford University Press, 2010
9. Valiotti, Z.; Passing of Risk in International Sale Contracts: A Comparative Examination of the Rules on Risk under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000, 2004 NJCL 1 (2004)
10. Coetzee J; The Interplay between Incoterms and the CISG, 32 J.L. & COM. 1 (2013)
11. Johan Erauw, CISG Articles 66-70: The Risk of Loss and Passing It, 25 J.L. & COM. 203 (2005), str. 203-217

12. J. LOOKOFSKY, Understanding the CISG, 102; J. O. HONNOLD and H. M. FLECHTNER, Uniform Law for International Sales, 521; G. HAGER and M. SCHMIDT-KESSEL in P. SCHLECHTRIEM and I. SCHWENZER, Commentary, 929
13. Ay, Yunus. (2021). Passing of Risk in Convention on the International Sale of Goods. Teisè. 119. 173-180
14. Manuel Gustin, Passing of Risk and Impossibility of Performance under the CISG, 2001 INT'L BUS. L.J. 379 (2001).
15. Adisornmongkon, Rungnapa.. (2017). Passing of Risk in International Sale Contracts under the CISG. CONNEXION Journal of Humanities and Social Sciences, 6(1), 97–120.
16. INCOTERMS 2020: pravila ICC-ja za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina = INCOTERMS 2020 : ICC rules for the use of domestic and international trade terms, Zagreb: Hrvatska gospodarska komora, 2019.
17. Sharifah Saeedah Syed-Mohamed, Goodbye Incoterms 2010, Welcome Incoterms 2020: A Brief Analysis, 27 WAIKATO L. REV. 62 (2019)
18. Jan Ramberg, Incoterms 2000 - The Necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage, 58 ZBORNIK PFZ 35 (2008)
19. Juana Coetzee, Incoterms: Development and Legal Nature - A Brief Overview, 13 STELLENBOSCH L. REV. 115 (2002)
20. Sandra Fiser-Sobot, ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms - INCOTERMS 2020, 91 COLLECTION PAPERS FAC. L. NIS 31 (2021)
21. Sonja van Hall, Incoterms 2020: Which Changes Are Made to the Incoterms 2010?, 11 EJCCL 45 (2020)
22. Glen Gibbons, The Impact of Incoterms 2010, 4 IBLQ 15 (2012)
23. Ivana Lovric, Ensuring Interest in New INCOTERMS' Rules (2010), 54 ZB. RADOVA 301 (2017)
24. Celal Samil Demirci, Kemal Burak Yalcin & Mustaga Sait Okur, Incoterms 2020, 23 GSI ARTICLETER 24 (2020)

25. Jan Ramberg, Incoterms 2010, 29 PENN ST. INT'L L. REV. 415 (2011)

MREŽNI IZVORI:

https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status (30.travnja 2024.)

https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg (30.travnja 2024.)

PRAVNI IZVOR:

Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori br. 10-41/84

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (87/96, 114/22)