

Mr. sc. Ivana Lovrić
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

OSIGURLJIV INTERES PREMA NOVIM PRAVILIMA INCOTERMSA (2010.)

UDK: 339: 347. 7

Pregledni rad

Primljeno: 10. 12. 2016.

U radu se s teorijskog i praktičnog stajališta prikazuju i analiziraju novi termini Incotermsa iz 2010. godine. Iznose se osnovna opća obilježja nove revizije i posebna obilježja pojedinih termina, te se ukazuje na razlike u odnosu na termine Incotermsa iz 2000. godine. Posebno se ukazuje i teoretski obrazlažu odredbe o dužnostima stranaka u odnosu na sklapanje ugovora o osiguranju i ugovora o prijevozu robe. Iznose se i obrazlažu kriteriji za ocjenu koja od stranaka iz kupoprodajnog odnosa u primjeni pojedinih ugovornih termina ima interes za osiguranje robe u prijevozu. Kod obrade pojedinih termina daje se ocjena o njihovoj pogodnosti za uporabu kod prijevoza pojedinim vrstama prometa. Na kraju se ocjenjuje da pravila Incotermsa iz 2010. godine više odgovaraju potrebama suvremene poslovne prakse nego pravila prethodne revizije, te se njihova uporaba preporučuje našim gospodarstvenicima.

Ključne riječi: poslovna praksa, kupoprodaja robe, INCOTERMS pravila (2010)

1. OSIGURLJIV INTERES OPĆENITO

Osnovno je pravilo prava osiguranja da prava iz osiguranja mogu ostvarivati samo osobe koje su u trenutku nastanka štete imale interes na osiguranom predmetu. To se pravilo primjenjuje u svim odštetnim osiguranjima, kao što su: osiguranje imovine, pomorsko osiguranje i osiguranje od odgovornosti. U Zakonu o obveznim odnosima (2005.) izrijekom se navodi: Ugovor o osiguranju imovine može sklopiti svaka osoba ili se može sklopiti u korist svake osobe koja ima opravdani interes na predmetu osiguranja (čl. 948. st. 1.). Prema Pomorskom zakoniku (2004.), osiguranik može tražiti naknadu za nastalu štetu koja je pokrivena osiguranjem samo ako je imao interes na osiguranom predmetu u trenutku nastupanja osiguranog slučaja ili ako ga je stekao nakon toga (čl. 685. st. 2.). Sličnu odredbu sadrži i Zakon o obveznim odnosima (čl. 948. st. 3.). Iz toga se izvodi i pojam *osiguranik* kao korisnik osiguranja. Osiguranik može biti samo osoba koja ima ili koja može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj (čl. 685. st. 1. PZ-a; čl. 948. st. 2. ZOO-a). Iz toga proizlazi da je postojanje interesa bitan element svojstva osiguranika i pretpostavka valjanosti ugovora o osiguranju. Time se dosljedno primjenjuje načelo naknade štete, kao temeljno načelo odštetnih osiguranja (engl. *indemnity insurance*). Javni interes nalaže da osiguranje ne smije

imati obilježje igre na sreću, pa postoji zabrana sklapanja okladnih polica. U skladu s tim, osiguranik ne može ostvariti korist od činjenice što se ostvario osigurani slučaj.¹ „Riječ *interes* znači zainteresiranost jedne osobe za to da ne nastupi neki štetni događaj jer bi njegovim nastankom ona pretrpjela štetu“.² Zato se sklapanjem ugovora o osiguranju prebacuje teret snošenja toga rizika na osiguratelja. U tome se ogledaju smisao i svrha sklapanja ugovora o osiguranju. Interes neke osobe za sklapanje ugovora o osiguranju naziva se *osigurljiv interes* (engl. *insurable interest*, njem. *Versicherbares Interesse*, franc. *Interet d'assurance*, tal. *interesse dell'assicurato*). *Da bi neki interes bio osigurljiv, mora biti pravno dopustiv. Zainteresiranost neke osobe za osiguranje mora proizlaziti iz nekog pravnog odnosa te osobe prema osiguranom predmetu (vlasništvo, zakup i dr.). Taj odnos mora biti zakonit – pravno dopustiv. Na primjer, interes za osiguranje krijumčarene robe nije pravno dopustiv interes. Osigurljiv interes u literaturi se definira kao zainteresiranost jedne osobe da ne nastupi osigurani slučaj, a pravnim je poretkom dopustivo taj interes osigurati.*³

Prema Pomorskom zakoniku, da bi interes bio podoban za osiguranje, potrebno je ispuniti ove pretpostavke: a) da je *taj interes „opravdan“*, „pravno dopušten“, b) da je „materijalan“ (čl. 685. st. 1. PZ-a). Interes je *opravdan ako je zakonit*, tj. ako je pravnim normama dopustiv. Interes je *materijalan* ako bi zbog nastupa osiguranog slučaja nositelj interesa pretrpio imovinsku štetu, tj. štetu koja se može procijeniti u novcu. Zakonska odredba o osigurljivom interesu kognentne je pravne naravi, pa stranke u tom pogledu nemaju slobodu ugovaranja.⁴ Pravna narav interesa ne mora biti navedena u ugovoru ili u polici osiguranja.

Opseg mogućih pravnih odnosa iz kojih proizlazi osigurljiv interes vrlo je širok. Pravo vlasništva nije isključivi kriterij. Prema Arnouldu, „nije nužno pravo vlasništva, već je dovoljno da osiguranik ima neko pravo na osiguranom predmetu (ili da postoji njegova obveza iz nekog ugovora koji se odnosi na osigurani predmet) koji je takve naravi da osiguranik može imati koristi od njegova očuvanja ili štetu od njegova uništenja“.⁵ Interes za osiguranje u odnosu na jednu stvar istodobno može imati više osoba. Te osobe mogu imati interes iste vrste, ali ti interesi mogu biti i različiti. Primjerice, svi suvlasnici jednog broda imaju interes za osiguranje koji proizlazi iz prava vlasništva. Međutim, ako na jednom brodu postoji ugovorno založno pravo (hipoteka), interes za osiguranje, osim vlasnika, ima i založni vjerovnik, npr. banka – kreditor. U oba slučaja vlasnik i založni vjerovnik imaju interes iz različitog pravnog odnosa, ali će u slučaju propasti stvari i jedan i drugi

¹ V. Bennett, Howard, *The Law of Marine Insurance*, Oxford, 2006., str. 3.

² Jakaša, Branko, *Pravo osiguranja*, Narodne novine, Zagreb, 1984., str. 39.

³ Jakaša, Branko, *op. cit.*, str. 39.

⁴ Opširnije Pavić, Drago, „Interes osiguranja“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 79/2005., str. 433.

⁵ Arnould's *Law of Marine Insurance and Average*, London, 1981., Vol. I., par. 332. na str. 218.

pretrpjeti štetu. Slično tome, u odnosu na jednu stvar ista osoba može imati više različitih interesa za osiguranje.⁶

Prestankom odgovarajućeg pravnog odnosa, prestaje i interes za osiguranje. To je vidljivo iz ovih primjera: Prodajom osiguranog broda prestaje i interes bivšeg vlasnika za njegovo osiguranje. Gubitkom interesa, on gubi i svojstvo osiguranika. Interes za osiguranje toga broda stječe novi vlasnik. Ili, u osiguranju robe, prodavatelj prema terminu FOB ukrcajem robe na brod gubi interes za osiguranje robe za vrijeme prijevoza. Taj interes ima samo kupac jer je on ukrcajem robe na brod postao nositelj rizika za slučajnu propast robe za vrijeme prijevoza. Postoje i takvi oblici kupoprodaja kod kojih sklapanje ugovora o osiguranju robe spada u ugovornu dužnost prodavatelja premda se tim ugovorom zaštićuje interes kupca (v. termine CIF, CIP, INCOTERMS 2010.).

2. PRIJELAZ RIZIKA U ODNOSIMA IZ MEĐUNARODNE PRODAJE

Ugovor o međunarodnoj prodaji robe redovito se realizira prijevozom robe od polaznog do odredišnog mjesta. Taj je prijevoz popraćen opasnošću da objekt kupoprodaje fizički propadne ili se ošteti. S tim su u vezi pojmovi „rizik“ i „prijelaz rizika“. Pod pravnim pojmom „rizik“ podrazumijevaju se moguće fizičke promjene na stvari (propast, oštećenje, nestanak, krađa, smanjenje količine i sl.), koje mogu umanjiti ili ukloniti materijalnu supstanciju, što znači i vrijednost robe. Pod tim se pojmom ne podrazumijeva *poslovni rizik*.⁷ Do fizičkih promjena na robi dolazi bez krivnje ugovornih strana (prodavatelja ili kupca), što znači da ne postoji ni njihova odgovornost za štetu, pa se javlja pravno pitanje koja od stranaka snosi štetne posljedice nastupa tih promjena. Prema obveznom pravu, štetne posljedice snosi ona stranka iz ugovora o prodaji koja je nositelj rizika za slučajnu propast ili oštećenje robe u trenutku nastanka štete. Pri ispunjenju ugovora o prodaji, rizik za slučajnu propast ili oštećenje robe iznimno je samo na jednoj ugovornoj strani, što znači da rizik, u pravilu, s prodavatelja prelazi na kupca robe. Koja će od stranaka u konkretnom slučaju biti nositelj rizika, određuje pravilo obveznog prava o *prijelazu rizika*. Prijelazom rizika mijenja se i nositelj interesa za osiguranje. Temeljno je pravilo da je *nositelj interesa za osiguranje u pravilu ona stranka iz ugovora o prodaji koja je nositelj rizika* za slučajnu propast ili oštećenje robe za vrijeme njezina prijevoza. *Prijelaz rizika jest kriterij za ocjenjivanje postojanja interesa*

⁶ Interesi vezani za robu u prijevozu (engl. Cargo Interests) mogu se uglavnom odnositi na pravo vlasništva, vozarinu, trošak osiguranja, očekivanu korist, trošak carine i sl.

Interesi vezani za brod (engl. Hull Interests) mogu se uglavnom odnositi na pravo vlasništva, vozarinu, troškove osiguranja, troškove broda, interese naručitelja iz brodarskog ugovora, ugovornu odgovornost brodar, izvanugovornu odgovornost brodar, odgovornost brodar prema posadi broda, interese založnog vjerovnika. Prema Pavić, Drago, *Pomorsko osiguranje*, Knjiga I, op. cit., str. 62-63.

⁷ V. Mlikotin-Tomić, Deša, *Pravo međunarodne trgovine*, Školska knjiga, Zagreb, 1999., str. 163.

za osiguranje.⁸ Do kojeg je trenutka u fazi ispunjenja ugovora prodavatelj nositelj rizika, a od kojeg je trenutka rizik na kupcu, utvrđuje se prema pravilu o prijelazu rizika obveznog prava ili prema ugovoru. Praktično, najčešće prema ugovorenom terminu pravila Incotermsa. To pravilo pruža odgovor na pitanje do koje točke u izvršenju prijevoza robe interes za osiguranje ima prodavatelj, a od koje točke taj interes stječe kupac robe. U odnosima iz kupoprodaje bitna je isporuka objekta prodaje kupcu (predaja robe kupcu), pa se za isporuku robe vezuje i prijelaz rizika (čl. 378. ZOO-a). Do isporuke stvari kupcu rizik je na prodavatelju, a s isporukom stvari rizik prelazi na kupca. Prema Bečkoj konvenciji, rizik prelazi na kupca od trenutka kada on preuzme robu (*takes over the goods*).

Specifičnost je međunarodne kupoprodaje u tome da se često za vrijeme odvijanja prijevoza roba kupuje i prodaje. Time i interes za osiguranje prelazi na novog kupca robe. Ako je izdana policica osiguranja, njezinim se prijenosom na novog kupca prenose i prava iz police. Taj se postupak može ponavljati i više puta. U tom pogledu nema ograničenja. Zbog toga se u slučaju nastanka štete može javiti problem dokazivanja koja je osoba, u lancu više njih, bila nositelj rizika u trenutku nastanka štete. Konkretno, koja od tih osoba ima pravo postaviti odštetni zahtjev osiguratelju. Odgovor na to pitanje daje pravo pomorskog osiguranja. Osnovno je načelo toga osiguranja da „osiguranik može tražiti naknadu za štetu samo ako je imao interes na osiguranom predmetu u trenutku nastupanja osiguranog slučaja“.⁹ To strogo načelo nije uvijek primjereno odnosima iz međunarodne kupoprodaje. Do štete na teretu može doći i prije trenutka prijelaza rizika a da to osiguraniku nije bilo poznato, niti mu je moglo biti poznato. Na primjer, kontejner s robom prodan je prema paritetu FOB-a (Free on board) ili CFR-a (Cost and freight). Za vrijeme čekanja za ukrcaj na kontejnerskom terminalu, kontejner je nasilno otvoren i njegov sadržaj djelomično ukraden. Razbijene plombe zamijenjene su novima tako da prema vanjskom izgledu kontejnera nije bilo moguće utvrditi krađu njegova sadržaja, pa je izdana „čista“ teretnica. U takvu je slučaju, štoviše, moguće da se prije ukrcaja kontejnera na brod prodavatelj već uredno naplatio putem dokumentarne naplate. Prema terminima FOB-a i CFR-a, rizik s prodavatelja prelazi na kupca ukrcajem robe na brod (Incoterms 2010.), što znači da je u ovom primjeru prodavatelj još uvijek bio nositelj rizika u vrijeme nastanka štete. Zbog toga, u primjeni gornjeg pravila, osiguranik (kupac robe) ne bi mogao naplatiti štetu iz osiguranja koje je on sklopio jer u trenutku nastanka štete nije bio nositelj rizika.¹⁰ Za takve situacije pravo pomorskog osiguranja poznaje posebno pravilo kojim uvažava specifičnost pomorske kupoprodaje. Ono je sadržano u Pomorskom zakoniku i zakonima nekih drugih poredbenopravnih sustava. Pomorski zakonik daje pravo osiguraniku da postavi odštetni zahtjev i ako je interes stekao nakon nastupanja osiguranog slučaja (čl. 685. st. 2.). Zbog istih razloga, Pomorskim je zakonikom propisano da se osiguranjem mogu pokriti i štete nastale prije sklapanja ugovora o osiguranju uz

⁸ Opširnije Pavić, Drago, Pomorsko osiguranje, Pravo i praksa, Književni krug, Split, 2012., str. 93.

⁹ V. čl. 6. st.1. MIA-e, 1906.; čl. 685. st. 5.2. PZ-a; Institute Cargo Clauses „A“.

¹⁰ Usp. Dunt, John, International Cargo Insurance, Informa, London, 2012., str. 521.

uvjet da u trenutku sklapanja ugovora ugovaratelj ili osiguranik nisu znali niti morali znati da je već nastupio osigurani slučaj (čl. 707.). Prema Marine Insurance Actu (1906.), ako je osiguranje sklopljeno prema načelu „lost or not lost“, osiguranik može naplatiti štetu premda nije stekao interes prije nastanka štete, osim ako mu je bilo poznato u trenutku sklapanja ugovora o osiguranju o nastanku štete, a osiguratelju nije (čl. 6. st. 1.). Standardni uvjeti osiguranja, kao npr. Institutske kargo klauzule, sadrže klauzulu „Lost or not lost“. Prema toj klauzuli, osiguratelj je obavezan i za štete koje su nastale prije sklapanja ugovora ako to osiguraniku nije bilo poznato (ICC „A“, Cl. 11.2.).

Pravila o prijelazu rizika nacionalnih prava dispozitivne su pravne naravi, pa stranke to pitanje mogu ugovorom riješiti i drukčije. Za međunarodnu kupoprodaju osnovni je izvor prava *Konvencija UN-a o međunarodnoj prodaji robe – Bečka konvencija* (1980.).¹¹ U praksi se to pitanje najčešće rješava ugovaranjem nekog tipskog standardnog tipa (oblika) kupoprodaje. Obično su to standardni trgovački termini (*trade terms*), poznati pod nazivom *INCOTERMS* (opširnije u nastavku). Tim je terminima riješeno pitanje isporuke robe, prijelaza rizika, dužnosti podmirenja pojedinih troškova, te dužnosti izvršenja niza radnji u vezi s prijevozom, osiguranjem, uvozno-izvoznim i carinskim formalnostima.

3. NOVA REVIZIJA PRAVILA INCOTERMSA IZ 2010.

Pravila *INCOTERMSA (International Commercial Terms)* međunarodna su pravila za tumačenje trgovinskih termina uobičajenih u domaćoj i međunarodnoj trgovini. Publicirala ih je Međunarodna trgovačka komora sa sjedištem u Parizu (*International Chambers of Commerce – ICC*). Prva verzija tih pravila donesena je 1936. godine. Danas je u primjeni redakcija tih pravila iz 2010. godine, a stupila su na snagu 1. siječnja 2011. godine.¹² Nose naslov: *Pravila Međunarodne trgovačke komore za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina (ICC Publication No. 715E)*. Pravila Incotermsa od svojega su donošenja (1936.) u više navrata revidirana. Tim su izmjenama ta pravila usklađivana s promjenama u poslovnoj praksi.¹³ Naglašava se da je to bilo samo kod značajnijih promjena i novina.¹⁴ Premda su pravila iz 2000. donesena s uvjerenjem da je riječ o pravilima za novi milenij,¹⁵ ponovno su poslije 10 godina revidirana. Izmjenama iz 2010., pravila *INCOTERMSA* usklađena su s promjenama u globalnoj međunarodnoj

¹¹ Republika Hrvatska ratificirala je tu konvenciju. Opširnije, gore.

¹² Postoje ove redakcije pravila *INCOTERMSA*: 1936., 1957., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000. i najnovija iz 2010.

¹³ O pravilima *INCOTERMSA* prijašnjih revizija opširnije: Zelenika, Ratko, *INCOTERMS 2000*, u teoriji i praksi, Rijeka, 2002.; Bendeković, J. – Petrović, M., *Međunarodna pravila za tumačenje trgovačkih termina*, Informator, Zagreb, 1992.; Debattista, Charles, *Incoterms in Practice*, ICC, Pariz, 1995.; Zelenika, Ratko, Pavlič, Helga, Zelenika, Darko, „Pravne osnove Incotermsa 2000 i uporaba termina CIF u vanjskotrgovinskoj praksi“, *Hrvatska pravna revija*, br. veljača 2004., str. 32.

¹⁴ Opširnije Jan, Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010.*, Pariz.

¹⁵ V. Railas, Lauri, „Incoterms for the New Millennium“, *European Transport Law*, br. 1/2000.

trgovini, novim standardima iz sigurnosti tereta, sve većom uporabom elektroničke dokumentacije te su tekstualno uklonjene uočene manjkavosti prijašnjih tumačenja pojedinih termina i korištene terminologije. Nadalje, iskustvo je pokazalo da u primjeni redakcije pravila iz 2000. kod mnogih pitanja nije bilo dovoljno jasno kako pravila treba primjenjivati.¹⁶ Poseban je razlog proistekao iz činjenice što su iz američkog *Uniform Commercial Codea* ispuštene definicije trgovačkih termina iz 1941. godine (*trade terms*), pa se željelo proširiti primjenu pravila Incotermsa i na SAD. Tim više što je jedan od ključnih trgovačkih termina FOB-a u američkom pravu tumačen drukčije nego u pravilima Incotermsa.¹⁷ Zbog tih je razloga u nova pravila uključen termin DAP („Delivered at Place“). Slično tome, uključen je i termin DAT („Delivered at Terminal“) za situacije kada se iskrcaj tereta s prijevoznog sredstva obavlja na prodavateljev trošak i rizik. Tim su izmjenama prijašnji pomorski termini DES („Delivered Ex Ship“) i DEQ („Delivered Ex Quay“) postali suvišni pa su ispušteni iz novih pravila Incotermsa. Unatoč tome, stranke mogu i dalje ugovarati primjenu tih termina s naznakom: „Incoterms 2000“, ali će rezultat praktično biti isti kao i u primjeni novih termina DES i DAT. Zbog istih razloga izostavljeni su i termini: DAF – Delivered at Frontier; DDU – Delivered Duty Unpaid.¹⁸

Pravila Incotermsa Nove revizije uređuju u osnovi ona ista pitanja u odnosima prodavatelja i kupca kao i pravila iz 2000. Pojedininim je terminima, kao i u prijašnjim verzijama tih pravila, provedeno razgraničenje u odnosima prodavatelja i kupca u odnosu na najvažnija pitanja iz ugovora. To je učinjeno na način da je u fazi ispunjenja ugovora o prodaji utvrđena jedna točka (*critical point*) na kojoj je prodavatelj dužan ispuniti svoju osnovnu ugovornu obvezu: obvezu isporuke robe kupcu. To su, primjerice, smještaj robe uz bok broda, ukrcaj robe na brod – plovilo, predaja robe prijevozniku radi prijevoza (predajom, roba iz posjeda prodavatelja prelazi u posjed prijevoznika) i sl. Uz tu točku vezana je ne samo isporuka robe kupcu nego i prijelaz rizika kao i snošenje svih troškova i dr. To znači da u fazi ispunjenja ugovora prodavatelj snosi sve troškove i rizike kojima je roba izložena za vrijeme prijevoza do ugovorene točke – mjesta isporuke, a od toga trenutka rizike i troškove snosi kupac (opširnije poslije).

S obzirom na to nalazi li se „critical point“ na početnoj točki prijevoza ili na odredišnoj točki, možemo sve termine Incotermsa podijeliti na „arrival contracts“ (DAT, DAP, DDP) i „shipment contracts“. Samo prema D-terminima, isporuka robe obavlja se u državi odredišta. Kod svih drugih oblika kupoprodaja, ispunjenje ugovorne obveze isporuke robe obavlja se na početnoj točki puta (obično u državi prodavatelja), bilo stavljanjem robe na raspolaganje kupcu u prostorima prodavatelja (EXW), bilo predajom robe prijevozniku na prijevoz odnosno ukrcajem robe na brod (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT i CIP).

¹⁶ Jan, Ramberg, op. cit., str. 9.

¹⁷ Dok je u pravilima Incotermsa kod FOB-kupoprodaje linija razgraničenja u odnosima prodavatelja i kupca vezana za brod u ukrcajnoj luci, prema američkom tumačenju termina FOB to je moglo biti bilo gdje, pa i na nekoj kopненоj točki.

¹⁸ Opširnije Ramberg, Jan, ibid.

Nova pravila Incotermsa, kao i sve prijašnje verzije tih pravila, uopće ne tretiraju pitanje prijelaza vlasništva na robi – objektu kupoprodaje, nego kao centralno pitanje uzimaju trenutak ispunjenja obveze isporuke robe i uz taj trenutak vezuju prijelaz rizika, dužnost snošenja pojedinih troškova i dr.¹⁹ Pravo vlasništva je stvarnopravni institut, pa je trenutak njegova stjecanja različito riješen u poredbenopravnim sustavima. Zato bi kriterij prijelaza prava vlasništva bio krajnje nepodesan za ocjenu kada rizik za slučajnu propast ili oštećenje robe prelazi s prodavatelja na kupca.²⁰

Za primjenu pravila Incotermsa nove revizije potrebno je da ih stranke izričito ugovore. Njihova se primjena ne pretpostavlja. Nije dovoljno u ugovoru navesti samo oznaku termina. Uz naziv termina, potrebno je navesti: „Incoterms 2010. rules“.²¹

4. OSNOVNA OBILJEŽJA NOVIH PRAVILA INCOTERMSA

Osnovne promjene koje donose pravila Incotermsa iz 2010. opisana su u *Uvodu* tih pravila, koji nije njihov sastavni dio, a ogledaju se u sljedećem:

- Zbirka termina INCOTERMS 2010. sadrži 11 termina umjesto 13, koliko su sadržavala pravila Incotermsa iz 2000. Radi boljeg razumijevanja i lakšeg izbora pojedinih termina, svi su termini podijeljeni u dvije skupine:

a) termini namijenjeni za bilo koji način ili načine transporta – *for any mode or modes of transport* (EXW – Ex Works, FCA – Free Carrier, CPT – Carriage Paid to ..., CIP – Carriage and Insurance Paid to ..., DAT – Delivered at Terminal, DAP – Delivered at Place, DDP – Delivered Duty Paid),

b) termini namijenjeni za transport morem i unutarnjim vodama – *for sea and inland waterway transport* (FAS – Free Alongside Ship, FOB – Free on Board, CFR – Cost and Freight, CIF – Cost, Insurance and Freight). Te termine nazivamo *pomorskim kupoprodajama*.

Termini pod a) navedeni su prvi i ima ih sedam. Na taj način trgovci, ovisno o specifičnostima pojedinog slučaja, biraju onaj termin koji im najviše odgovara. Termini prve skupine mogu se izabrati neovisno o tome kojem će se vrstom prometa prijevoz obaviti i neovisno o tome hoće li se obaviti samo jednom ili pomoću više njih – multimodalno. Ti se termini mogu izabrati kada se roba ima prevoziti bilo kojom vrstom prometa pa tako i morem uz uvjet da je pomorski prijevoz samo dio ukupne prijevozne relacije, tj. da nije riječ o isključivo pomorskom prijevozu ili prijevozu unutarnjim vodama.

Termini druge skupine mogu se primijeniti samo u slučaju kada se prijevoz robe obavlja isključivo morem ili unutarnjim vodama te kada je mjesto isporuke

¹⁹ Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe (1980.) izrijekom navodi da se ona ne odnosi na učinak što bi ga ugovor mogao imati na vlasništvo prodane robe (čl. 4., čl. 69.).

²⁰ Opširnije Pavić, Drago, Pomorsko osiguranje, Knjiga I, Zagreb, 1986., str. 320.

²¹ V. Ramberg, Jan, op. cit., str. 16.

robe kupcu neka luka. Novom revizijom bitno je drukčije određen prijelaz rizika s prodavatelja na kupca prema terminima FOB – Free on Board, CFR – Cost and Freight i CIF – Cost, Insurance and Freight. Napušten je prijašnji kriterij „prijelaz robe preko ograde broda“. Prema novim terminima, prijelaz rizika i isporuka robe kupcu vezana je za smještaj „robe na plovilo“ („on board“) u ukrcajnoj luci. Taj kriterij nesumnjivo više odgovara suvremenim načinima rukovanja teretom i trgovačkoj praksi od kriterija „prijelaz tereta preko (zamišljene okomite linije) ograde broda“.

- „Incoterms“ pravila tradicionalno su bila namijenjena za primjenu u međunarodnoj trgovini. Njihov sadašnji podnaslov (*Pravila MTK za upotrebu domaćih i međunarodnih trgovinskih termina*) potvrđuje da se nova pravila mogu jednakopravno primjenjivati na međunarodne i na domaće ugovore o prodaji. Tom je rješenju svakako pridonijela činjenica da zbog promijenjenih geopolitičkih okolnosti i novouspostavljenih trgovinskih veza u mnogim područjima svijeta (primjerice u okviru EU) granične formalnosti između pojedinih država više nemaju onaj značaj kao što su imale prije i znatno su ublažene. Zato je u mnogim terminima jasno navedeno da obveza ispunjavanja izvozno-uvoznih formalnosti postoji samo ako je primjenjiva. Na takvo rješenje utjecali su i neki drugi razlozi. Prvo, u poslovnoj je praksi postalo gotovo uobičajeno da se termini Incotermsa ugovaraju i u domaćim kupoprodajama (ugovori o prodaji koji nemaju međunarodno obilježje). Kao drugi razlog, navodi se spremnost američkih trgovaca da, umjesto termina za otpremu i isporuku iz američkog Jednoobraznog trgovačkog zakonika, koriste pravila Incotermsa i u domaćoj trgovini.²²

- Ispred svakog novog termina uvrštene su smjernice za njihovu uporabu (*Guidance Notes*). Smjernice objašnjavaju temeljne elemente svakog termina: kada se termin koristi, mjesto isporuke, prijelaz rizika s jedne stranke na drugu, teret snošenja troškova i dr. Svrha smjernica je točno usmjeravanje korisnika kako ispravno i učinkovito primijeniti u praksi odnosni termin.

- Nova pravila uvode jednu vrlo važnu novinu u odnosu na elektronički oblik komunikacije među ugovornim strankama. U prijašnjoj verziji pravila, točno su bile navedene isprave koje su mogle biti zamijenjene elektroničkim oblikom. Nova pravila u cijelosti izjednačuju valjanost elektroničkog oblika komunikacije s papirnatim, ako je tako predviđeno ugovorom ili je u prometu uobičajeno. Sukladno je to suvremenom načinu komuniciranja u vanjskotrgovinskom poslovanju danas.

- Novim pravilima unesene su i stanovite izmjene odredaba o osiguranju. Takva je potreba proistekla prije svega iz činjenice što su u međuvremenu izmijenjeni najpoznatiji i u svjetskoj trgovačkoj praksi najčešće primjenjivani standardni uvjeti za osiguranje robe u prijevozu – *Institute Cargo Clauses, 2009*.²³ Obveza provođenja osiguranja robe, prema tome, predviđena u odjeljku „*Ugovori o*

²² V. ICC Publication 715E.

²³ O *Institute Cargo Clauses, 2009*., opširnije: Dunt, John, *Marine Cargo Insurance*, Informa, London, 2009.; Lovrić, Ivana, *Nove Institutske klauzule za osiguranje robe, 2009.*, znanstveni magistarski rad, Pravni fakultet Split, 2011.

prijevozu i osiguranje,, (A3/B3) podrazumijeva primjenu uvjeta *Institute Cargo Clauses* iz 2009., a ne uvjeta prethodne revizije (*Institute Cargo Clauses*, 1982.), osim ako nije drukčije posebno ugovoreno.

Pri izboru pojedinih termina Incotermsa valja voditi računa o tome da oni ne znače potpun ugovor o prodaji.²⁴ Samim izborom pojedinog termina brojna pitanja ostaju otvorena, kao što su, primjerice, primjena prava u slučaju spora, nadležnost suda, pravo na izmjenu i raskid ugovora i druga važna pitanja iz ugovornog odnosa. To znači da je, unatoč izboru pojedinog termina, poželjno ugovorno riješiti i pitanja koja terminima nisu riješena. To je moguće učiniti i ugovaranjem prava neke države kao mjerodavnog. Posebice, za tu svrhu strankama stoji na raspolaganju i uzorak takvog ugovora koji je pripremila Međunarodna trgovačka komora (*ICC Model International Sale Contract*).²⁵ U krajnjoj liniji, primijenit će se odredbe *Konvencije UN-a o međunarodnoj prodaji robe (1980.)*.

Važno je također naglasiti da se uključivanje pravila Incotermsa u ugovor o prodaji temelji na slobodnoj volji ugovornih stranaka. Njihova se primjena ne pretpostavlja. Iz toga proizlazi da stranke, i onda kada ugovore primjenu nekog termina Incotermsa, pojedina pitanja mogu riješiti drukčije nego li je tim terminom predviđeno. Važno je pri tome imati na umu da takve promjene moraju biti izričito ugovorene. Da bi se izbjegli mogući nesporazumi i nejasnoće, u uvodnim je odredbama navedeno da stranke u ugovoru „moraju veoma jasno naznačiti namjeravani učinak takvih izmjena“.

5. OBVEZA OSIGURANJA PREMA INCOTERMSU 2010.

Opće je načelo da stranke iz ugovora o prodaji nisu dužne sklopiti ugovor o osiguranju robe za vrijeme prijevoza, niti su dužne sklopiti takav ugovor u korist druge stranke iz ugovora, osim ako se nisu na to ugovorno obvezale. Sklapanjem takvog ugovora, stranke zaštićuju svoj vlastiti ekonomski interes, s obzirom na to da bi zbog gubitka ili oštećenja robe za vrijeme prijevoza one pretrpjele materijalni gubitak.

Iznimku od toga općeg načela, kao i u prijašnjoj reviziji, sadrže dva termina Incotermsa: CIF – „Cost, Insurance and Freight“ i CIP – „Carriage and Insurance Paid to“, koji za prodavatelja predviđaju obvezu sklapanja ugovora o osiguranju robe u korist kupca. Riječ je o specifičnoj ugovornoj obvezi jer se osiguranje zapravo sklapa u korist kupca.²⁶

²⁴ Jan, Ramberg, op. cit., str. 10.

²⁵ V. ICC Publication br. 556.

²⁶ U kupoprodajnoj cijeni robe obuhvaćen je, osim cijene robe, i trošak vozarine i osiguranja (tzv. CIF-vrijednost). Specifičnost je ovog termina da osiguranje provodi prodavatelj, unatoč tome što rizik ukrcanjem robe na brod prelazi na kupca. To je njegova ugovorna obveza. Prodavatelj nema osigurljiv interes za vrijeme prijevoza robe, pa ne može naknaditi štetu nastalu za vrijeme prijevoza. Njegov osigurljiv interes prestao je nakon što je roba ukrcana na brod u luci ukrcaja. To znači da prodavatelj praktično osigurava interes kupca. Da bi kupac mogao ostvariti naknadu štete na temelju ugovora koji

CIF (2010.)

Prema terminu *CIF – Trošak, osiguranje i vozarina* (2010.), prodavatelj je obvezan kod osiguratelja dobrog glasa na svoj trošak sklopiti ugovor o osiguranju robe – objekta kupoprodaje barem s minimalnim pokrićem kako je to predviđeno klauzulama (C) Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) ili nekim drugim uvjetima sličnoga sadržaja. Prodavatelj mora osigurati kupcu, ili nekoj dugoj osobi koja ima interes na robi, mogućnost izravnog potraživanja naknade štete od osiguratelja. Drugim riječima, prodavatelj mora prenijeti svoja prava iz police osiguranja na kupca robe. Prodavatelj je dužan, ako to zatraži kupac i pruži mu potrebne informacije, o trošku kupca osigurati robu prema uvjetima koji pružaju dodatno osiguranje, kao, na primjer, prema Institute Cargo Clauses (A) ili (B) ili nekim drugim sličnim klauzulama, ili osigurati robu od ratnih rizika i rizika štrajka prema uvjetima Institute War Clauses i Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) ili drugim sličnim uvjetima. Osiguranje dodatnih rizika kupac robe može provesti i sam.

Prodavatelj je dužan osigurati robu minimalno na vrijednost koja je predviđena ugovorom o prodaji (vrijednost robe, vrijednost osiguranja plus vozarina) uvećanu za 10 posto (tj. 110). Roba se mora osigurati u valuti ugovora. Osiguranje će pokriti robu od točke isporuke u ukrcajnoj luci (od ukrcaja robe na brod) minimalno do ugovorene odredišne luke.²⁷ Prodavatelj je dužan pribaviti kupcu policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju. Prijenosom police osiguranja na kupca prenosi se i pravo na ostvarivanje naknade iz osiguranja.

CIP (2010.)

Prema terminu *CIP – Vozarina i osiguranje plaćeni do...* (2010.), prodavatelj je dužan sklopiti ugovor o prijevozu robe od ugovorene točke isporuke u mjestu isporuke do ugovorenog odredišnog mjesta ili do neke točke u tom mjestu, ako je tako ugovoreno.

Prodavatelj će o svom trošku osigurati robu barem s minimalnim pokrićem, kako je to predviđeno klauzulama (C) Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) ili nekim drugim uvjetima sličnog sadržaja. Osiguranje se mora sklopiti s osigurateljem dobrog glasa. Prodavatelj mora osigurati kupcu ili nekoj drugoj osobi koja ima interes na robi mogućnost izravnog potraživanja naknade štete od osiguratelja.

je sklopio prodavatelj, potrebno je da se na njega prenesu prava iz ugovora. To se postiže prijenosom pomorske police. Zahvaljujući njezinu svojstvu prenosivosti, novi je ovlaštenik iz police zakoniti imatelj originala police onaj koji dokaže da je u trenutku nastanka štete imao interes u odnosu na osigurani predmet.

²⁷ Prema Institute Cargo Clauses (A), (B) i (C) iz 2009., osiguranje počinje kada osigurani predmet bude prvi put pomaknut u skladištu radi neposrednog ukrcaja u prijevozno sredstvo u svrhu početka prijevoza. Osiguranje se nastavlja za vrijeme uobičajenog tijeka prijevoza i završava pošto završi iskrcavanje s prijevoznog sredstva u krajnjem skladištu u mjestu predviđenom ugovorom (klauzula 8.1.1.).

Drugim riječima, prodavatelj mora prenijeti svoja prava iz police osiguranja na kupca. Prodavatelj je dužan, ako to zatraži kupac i pruži mu potrebne informacije, o trošku kupca osigurati robu prema uvjetima koji pružaju dodatno pokriće, kao što je pokriće predviđeno klauzulama (A) ili (B) Institute Cargo Clauses ili nekim drugim sličnim klauzulama, ili osigurati robu od ratnih rizika i rizika štrajka prema uvjetima Institute War Clauses i Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) ili drugim sličnim uvjetima. Osiguranje dodatnih rizika kupac može provesti i sam.

Prodavatelj je dužan osigurati robu minimalno na vrijednost koja je predviđena ugovorom o prodaji uvećanu za 10 posto (tj. 110) i u valuti ugovora. Osiguranje će pokriti robu od točke isporuke najmanje do određеног mјesta određenog ugovorom. Prodavatelj je dužan pribaviti kupcu policu osiguranja ili neku drugu ispravu o osiguranju. Prijenosom police osiguranja na kupca prenosi se i pravo na ostvarivanje naknade iz osiguranja. Prodavatelj je dužan kupcu, na kupčev zahtjev, rizik i trošak, dati informacije potrebne radi provođenja bilo kojeg dodatnog osiguranja. Kupac nije dužan osigurati robu, ali je dužan prodavatelju, ako on to zatraži, dati sve informacije potrebne radi provođenja svakog dodatnog osiguranja koje je zatražio od prodavatelja.

6. INTERES STRANAKA ZA OSIGURANJE PREMA POJEDINIM TERMINIMA INCOTERMSA (2010.)

Pojedini termini imaju ova osnovna obilježja:

Termini namijenjeni za prijevoz svakom vrstom prometa (ili vrstama)

EXW (Ex Works, Franko tvornica – ugovoreno mjesto)

Ovo se pravilo koristi neovisno o tome kojom će se vrstom prometa prevoziti roba. Prikladan je za domaću trgovinu, dok je termin FCA – Free Carrier prikladniji za međunarodnu trgovinu. Termin EXW predviđa minimalne obveze za prodavatelja. Prodavatelj je ispunio svoju ugovornu obvezu isporuke robe kupcu kada je robu stavio na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama ili nekoj drugoj ugovorenoj točki u imenovanom mjestu isporuke (radionici, tvornici, skladištu). Prodavatelj mora isporučiti robu na ugovoreni datum i u ugovorenome roku. Prodavatelj prema kupcu nema obvezu sklopiti ugovor o prijevozu, niti je dužan utovariti robu na prijevozno sredstvo. Kupac o svom riziku i trošku pribavlja sve izvozne i uvozne dozvole. Prodavatelj nije obavezan osigurati robu za vrijeme prijevoza, ali je dužan na zahtjev kupca i na njegov trošak i rizik pribaviti mu informacije potrebne za sklapanje ugovora o osiguranju.

Kada su ispunjeni potrebni uvjeti, kupac je dužan preuzeti robu u prostorima prodavatelja i brinuti se o prijevozu robe do odredišta. *Od trenutka preuzimanja robe, kupac snosi sve troškove i rizike u odnosu na robu – objekt kupoprodaje.* Kupac sklapa ugovor o prijevozu robe i osiguranju robe do odredišnog mjesta, te samostalno odlučuje prema kojim će se uvjetima osigurati roba za vrijeme prijevoza.

Što se osiguranja tiče, u primjeni ovoga termina valja voditi računa o tome da postoji mogućnost da stanovito vrijeme roba ostane neosigurana u skladištu prodavatelja. Do toga dolazi zbog toga što, prema tom terminu, rizik s prodavatelja na kupca ne prelazi kada je prodavatelj ispunio svoju obvezu isporuke (vidi gore), nego tek kada kupac preuzme isporuku robe u prostorima prodavatelja, a to može biti i više dana poslije. Osiguranje, prema Institutskim klauzulama (2009.), počinje tek kada započnu radnje utovara robe na prijevozno sredstvu u skladištu prodavatelja, pa do toga trenutka roba nije pokrivena transportnim osiguranjem. Ova praznina u pokriću može se riješiti požarnim osiguranjem koje prodavatelj obično već ima ili posebnim osiguranjem robe u skladištu od ugovorenih rizika (požar, eksplozija, udar groma, pad letjelica i dr.).²⁸

FCA (*Free Carrier, Franko prijevoznik – ugovoreno mjesto*)

Osnovna je dužnost prodavatelja da robu preda na prijevoz prijevozniku kojega je označio kupac u ugovorenoj točki u imenovanom mjestu na ugovoreni datum ili ugovorenom roku. Obveza isporuke robe ispunjena je kada je roba utovarena na prijevozno sredstvo koje je pribavio kupac, ako se isporuka obavlja u prostorijama prodavatelja. U svakom drugom slučaju, onda kada je roba stavljena na raspolaganje prijevozniku.

Kupac je dužan o svom trošku ugovoriti prijevoz robe od imenovanog mjesta isporuke. Prodavatelj prema kupcu nema obvezu sklopiti ugovor o prijevozu, osim ako ne postoje Pravilima predviđene okolnosti kada prodavatelj može pod uobičajenim uvjetima sklopiti ugovor o prijevozu na rizik i trošak kupca. *Do predaje robe prijevozniku, nositelj je rizika za gubitak ili oštećenje robe prodavatelj, a od toga trenutka kupac.* To znači da *kupac ima interes za osiguranje robe za vrijeme njezina prijevoza.* Pod pojmom prijevoznik valja podrazumijevati i poduzetnika multimodalnog prijevoza (*Multimodal Transport Operator*).

CPT (*Carriage paid to..., Vozarina plaćena do – ugovoreno odredišno mjesto*)

„Vozarina plaćena do...“ znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili drugoj osobi koju je imenovao prodavatelj u ugovorenom mjestu. Prodavatelj je dužan o svom trošku pod uobičajenim uvjetima *ugovoriti prijevoz robe do ugovorenog odredišta.* Rizik za gubitak ili oštećenje robe prelazi s prodavatelja na

²⁸ Usp. Debattista, Charles, op. cit, str. 91-92.

kupca u trenutku kada je roba predana *prvom prijevozniku*. To znači da ovaj termin odvaja točku prijelaza rizika od točke snošenja troškova prijevoza. Zbog toga je vrlo važno točno ugovoriti točku na kojoj prelazi rizik kao i točku do koje prodavatelj snosi troškove prijevoza. Termin je prikladan za uporabu u multimodalnim prijevozima. *Kako je rizik za vrijeme prijevoza na kupcu, on ima interes osigurati robu za vrijeme njezina prijevoza od početne do završne točke puta.*

CIP (*Carriage and Insurance Paid to..., Vozarina i osiguranje plaćeni do... – ugovoreno odredišno mjesto*)

Termin CIP prikladan je za uporabu pri prijevozu robe bilo kojom vrstom prometa, kao i kod multimodalnih prijevoza. Sadržajno odgovara terminu »CPT – Vozarina plaćena do...«, s tim da je kod ovog termina prodavatelj dužan na svoj trošak osigurati robu za vrijeme prijevoza. Isporučka robe kupcu obavlja se predajom robe prijevozniku na prijevoz. Isporučkom robe, rizik za slučajnu propast ili oštećenje robe s prodavatelja prelazi na kupca. To znači da *predajom robe prvom prijevozniku prodavatelj gubi, a kupac stječe interes za osiguranje.*

Robu treba osigurati od točke isporuke do odredišnog mjesta barem s minimalnim pokrićem, kako je to predviđeno klauzulama „C“ Institute Cargo Clauses, 2009. (LMA/IUA) ili sadržajno sličnim uvjetima. Kupac može zatražiti od prodavatelja da provede osiguranje sa širim pokrićem (ICC „A“ ili „B“). Tada je dužan prodavatelju osigurati potrebne informacije. Osiguranje se provodi u korist kupca. Prodavatelj mora pribaviti kupcu policu osiguranja i omogućiti mu da izravno od osiguratelja može potraživati naknadu za eventualnu štetu na robi. To znači da prodavatelj mora na kupca prenijeti prava iz ugovora. Prijenos prava obavlja se prijenosom police osiguranja. Osiguranje treba provesti na vrijednost koja uključuje cijenu robe iz ugovora uvećanu za 10 posto (tj. 110) i biti u valuti ugovora.

DAT (*Delivered At Terminal, Isporučeno na ugovoreni terminal*)

Delivered at terminal novi je termin u INCOTERMSU 2010. Isporučka robe i preuzimanje isporuke, prema ovom terminu, obavlja se u ugovorenom odredišnom mjestu. Prodavatelj je dužan o svom trošku sklopiti ugovor o prijevozu do imenovanog terminala u ugovorenoj luci ili odredišnom mjestu. Ugovoriti se može prijevoz jednom vrstom prometa ili pomoću više njih – multimodalno. Stranke su dužne ugovoriti terminal i, po mogućnosti, točku na tom terminalu za isporuku robe. Sve troškove potrebne za dopremu robe do te točke, uključujući i iskrcajne troškove s prijevoznog sredstva, dužan je snositi prodavatelj. Izraz «terminal» podrazumijeva ne samo kontejnerski terminal, nego i obalu – gat, skladište, stovarište, container yard ili cestovni, željeznički ili zračni terminal. Prodavatelj je ispunio ugovornu obvezu isporuke robe kupcu kada je, *nakon iskrcaja s prijevoznog sredstva, robu stavio na raspolaganje kupcu na ugovorenom terminalu u ugovorenoj odredišnoj luci ili*

mjestu. Prodavatelj prema kupcu nema obvezu sklapanja ugovora o osiguranju robe za vrijeme prijevoza, ali će normalno osigurati robu budući da je on, a ne kupac, nositelj rizika za vrijeme prijevoza. Isporukom robe na određenoj točki, rizik i dužnost snošenja daljnjih troškova prelazi s prodavatelja na kupca. Tada prelazi i interes za osiguranje robe s prodavatelja na kupca. Izvozne je formalnosti dužan obaviti prodavatelj, a uvozne, uz plaćanje carine, kupac – uvoznik.

DAP (*Delivered At Place – Isporučeno na ugovoreno mjesto*)

Delivered at place novi je termin u INCOTERMSU 2010. Isporuka robe i preuzimanje isporuke prema ovom terminu obavlja se u ugovorenom određenoj mjestu. Ugovor o prijevozu robe do određenog mjesta dužan je o svom trošku sklopiti prodavatelj. Prodavatelj je ispunio ugovornu obvezu isporuke robe kupcu kada je *robu stavio na raspolaganje kupcu na pristiglom prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar, nakon prispjeća prijevoznog sredstva na ugovorenom mjestu u mjestu odredišta*. Tada je kupac dužan preuzeti isporuku robe. U tom trenutku prelazi rizik s prodavatelja na kupca, što znači i interes za osiguranje. Kao i prema terminu DAT, strankama se preporučuje da *što jasnije ugovore mjesto – točku (place – point) unutar ugovorenog određenog mjesta*. Izvoznik je obavezan obaviti izvozne formalnosti i snositi troškove, a uvoznik je pri uvozu obavezan obaviti carinske formalnosti i platiti carinske pristojbe.

DDP (*Delivered Duty Paid, Isporučeno ocarinjeno – ugovoreno određeno mjesto*)

Termin DDP predviđa maksimalne obveze za prodavatelja. „Isporučeno ocarinjeno“ znači da je prodavatelj *isporučio robu kada je robu stavio kupcu na raspolaganje, uvozno ocarinjenu na pristiglom prijevoznom sredstvu, spremnu za istovar u ugovorenom određenoj mjestu*, obično u sjedištu kupca. To znači da je prodavatelj dužan na svoj rizik i trošak staviti ugovorenu robu s plaćenom carinom na raspolaganje kupcu u ugovorenom određenoj mjestu u zemlji uvoza. Prodavatelj je dužan brinuti se ne samo o prijevozu robe do odredišta, nego je dužan pribaviti uvoznu dozvolu i platiti uvoznu carinu, kao i sve druge troškove potrebne za uvoz robe, te pribaviti kupcu prijevozne i druge isprave kako bi mu omogućio doći u posjed robe. *Nositelj rizika za gubitak ili oštećenje robe za vrijeme prijevoza jest prodavatelj, pa on ima interes za osiguranje*.

Termini namijenjeni za prijevoz morem i unutarnjim vodama

FAS (*Free Alongside Ship, Franko uz bok broda – ukrcajna luka*)

Prodavatelj isporuku robe obavlja u ukrcajnoj luci. On je dužan isporučiti robu tako da je smjesti uz bok broda (plovila) na mjestu ukrcaja što ga je označio kupac (obala, teglenica) u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Prodavatelj prema kupcu nema obvezu sklopiti ugovor o prijevozu robe morem. Ugovor o prijevozu sklapa kupac. Rizik za propast ili oštećenje robe prelazi na kupca u trenutku kada je roba stvarno smještena uz bok broda. Od toga trenutka kupac snosi sve troškove i rizike. Potrebno je da stranke što jasnije odrede točku za ukrcaj u ugovorenoj ukrcajnoj luci, s obzirom na to da prodavatelj snosi sve troškove i rizike dopreme robe do te točke. Ovaj termin nije prikladan kada se roba prevozi u kontejnerima. U takvu se slučaju predaja kontejnera na prijevoz uobičajeno obavlja na kontejnerskom terminalu, pa je tada prikladniji termin Free Carrier (FCA). Termin FAS obično se upotrebljava kada se prevoze teški tereti (*heavy-lift*) i roba u rasutom stanju (*bulk cargo*).

Prodavatelj prema kupcu nema obvezu sklopiti ugovor o osiguranju robe za vrijeme prijevoza morem. *Isporukom robe uz bok broda rizik za propast ili oštećenje robe prelazi na kupca, pa on ima interes za osiguranje robe za vrijeme prijevoza.*

FOB (Free on Board, Franko brod – ugovorena ukrcajna luka)

„Free on board“ znači da je prodavatelj dužan isporučiti robu na brod, koji je imenovao kupac, u ugovorenoj ukrcajnoj luci. Ukrcajem robe na brod prodavatelj je ispunio svoju osnovnu ugovornu obvezu isporuke robe. Ugovor o prijevozu morem sklapa kupac (uvoznik). U odnosu na točku razgraničenja u odnosima prodavatelja i kupca (prijelaz rizika i plaćanje troškova), pravilo iz 2010. donosi bitnu novinu. Prema pravilima iz 2000. godine, točka razgraničenja bila je vezana za trenutak kada roba stvarno prijeđe ogradu broda (*ship's rail*) u ukrcajnoj luci. Prema novom pravilu, *rizik za gubitak ili oštećenje robe, kao i dužnost snošenja ukrcajnih troškova, prelazi s prodavatelja na kupca kada je roba stvarno ukrcana na brod (on board the vessel)*. To znači da interes za provedbu osiguranja do stvarnog ukrcaja robe na brod ima prodavatelj, a interes za osiguranje robe za vrijeme prijevoza morem ima kupac. Prodavatelj je, međutim, dužan osigurati kupcu sve potrebne informacije za sklapanje ugovora o osiguranju.

U praksi se kriterij „prijelaz preko ograde broda“ (zamišljene okomite linije iznad brodske ograde), sadržan u prijašnjim redakcijama pravila Incotermsa, pokazao neodgovarajućim i nepraktičnim. Zato je zamijenjen sigurnijim kriterijem. Primjena novog kriterija također može otvoriti dvojbe u vezi s pitanjem kada će se smatrati da je roba „ukrcana“ na brod. Izraz „on board the vessel“ podrazumijeva da za prijelaz rizika nije dovoljno da je roba na pascu prebačena preko ograde broda (*ships rail*) nego da je stvarno odložena na odgovarajuće mjesto na brodu sukladno ugovoru i uobičajenom praksom. Posebice, da je osigurana od pomicanja ili prevrtanja. Budući da je to povezano i s pitanjem snošenja troškova za te radnje, poželjno je da stranke to pitanje jasno ugovorno riješe. U tom smislu postoji više rješenja. Primjerice, „FOB stowed“ (FOB – složeno), FOB stowed and trimmed“

(FOB – složeno i poravnato, osigurano od pomicanja). Te troškove, naravno, snosi prodavatelj.²⁹

CFR (*Cost and Freight, Trošak i vozarina – ugovorena odredišna luka*)

Prema terminu „Cost and Freight“, isporuka robe obavlja se u ukrcajnoj luci. Prodavatelj je dužan isporučiti robu kupcu tako da je o svom trošku ukrca na brod u ukrcajnoj luci. Prodavatelj je dužan sklopiti ugovor o prijevozu do odredišne luke i platiti potrebne troškove i vozarinu. Ukrcajem robe na brod ispunjena je obveza isporuke robe kupcu. *Rizik za gubitak ili oštećenje robe prelazi s prodavatelja na kupca kada je roba stvarno ukrkana na brod (on board the vessel)*. Prodavatelj je dužan pribaviti i predati kupcu uobičajenu prijevoznu ispravu do odredišne luke. Prema ovom terminu, *interes za osiguranje do ukrcaja robe na brod ima prodavatelj, a poslije toga kupac*. To znači da će kupac u zaštiti svojih interesa osigurati robu za vrijeme prijevoza do odredišne luke. Prodavatelj prema kupcu nema obvezu osiguranja robe, kao što ima prema srodnom terminu CIF. U primjeni ovog termina valja voditi računa da se prijelaz rizika i snošenje troškova tretira odvojeno. Mjesto isporuke, a time i prijelaz rizika, u ukrcajnoj je luci, a prodavatelj je dužan snositi sve troškove prijevoza do odredišne luke. Zato se savjetuje strankama da točno odrede točku u ugovorenoj odredišnoj luci do koje prodavatelj snosi troškove. Te će troškove, zajedno s cijenom robe, prodavatelj zaračunati kupcu.

CIF (*Cost, Insurance and Freight, Trošak, osiguranje i vozarina – ugovorena odredišna luka*)

Termin „Cost, Insurance, Freight“ znači da prodavatelj obvezu isporuke robe, kao i kod termina CFR, ispunjava u ukrcajnoj luci. Prodavatelj je isporučio robu kupcu kada je roba ukrkana na brod (*on board the vessel*). Tada s prodavatelja na kupca prelazi i rizik za slučajnu propast ili oštećenje robe. Prodavateljeva je dužnost također sklopiti ugovor o prijevozu robe do odredišne luke kao i ugovor o osiguranju robe za vrijeme toga prijevoza. Prodavatelj je dužan pribaviti i predati kupcu uobičajenu prijevoznu ispravu do odredišne luke (*Bill of Lading*), kao i prenosivu pomorsku policu osiguranja (*Marine Cargo Policy*). CIF-vrijednost robe znači vrijednost robe u polaznom mjestu (*Cost*), cijenu vozarine (*Freight*) i cijenu osiguranja (*Insurance*). Ta tri elementa ukupno čine kupoprodajnu cijenu robe. Specifičnost je ovog termina što osiguranje robe za vrijeme prijevoza sklapa prodavatelj, premda on nema interes za takvo osiguranje s obzirom na to da ukrcajem robe na brod u ukrcajnoj luci rizik prelazi na kupca. *Sklapanjem ugovora o osiguranju prodavatelj ne štiti svoj interes nego interes kupca. Prodavatelj*

²⁹ Ramberg, Jan, op. cit., str. 173.

time samo ispunjava svoju ugovornu obvezu predviđenu ugovorenim terminom (CIF). Da bi kupac mogao od osiguratelja potraživati naknadu štete, potrebno je da prodavatelj prenese na kupca svoja prava iz pomorske police osiguranja. Prijenos prava se obavlja prijenosom police osiguranja. Uz ovaj termin uvijek se navodi odredišna luka, a ukrcajna samo ako se tako posebno ugovori.

7. ZAKLJUČAK

Izmjenama i dopunama pravila INCOTERMSA iz 2010. godine, ta su pravila usklađena s promjenama u globalnoj međunarodnoj trgovini, novim standardima iz sigurnosti prometa roba, novim standardnim uvjetima za osiguranje robe u prijevozu, specifičnostima uporabe elektroničke dokumentacije, te su u njihovu tekstu uklonjene neke manjkavosti iz prijašnjih tumačenja pojedinih termina i korištene terminologije. Nadalje, iskustvo je pokazalo da u primjeni redakcije pravila iz 2000. kod mnogih pitanja nije bilo dovoljno jasno kako pravila treba primjenjivati. Kao poseban razlog navodi se ambicija redaktora novih pravila da se njihova primjena proširi i na područje SAD-a jer su iz američkog *Uniform Commercial Codea* ispuštene definicije trgovačkih termina iz 1941. godine (*trade terms*). Tim više što je termin FOB, kao jedan od najvažnijih trgovačkih termina, u američkom pravu tumačen drukčije nego u pravilima Incotermsa. Zbog tih je razloga u nova pravila uključen termin DAP („Delivered at Place“). Slično tome, uključen je i termin DAT („Delivered at Terminal“) za situacije kada se iskrcaj tereta s prijevoznog sredstva obavlja na prodavateljev trošak i rizik. Tim su izmjenama, prijašnji pomorski termini DES („Delivered Ex Ship“) i DEQ („Delivered Ex Quay“) postali suvišni pa su ispušteni iz novih pravila Incotermsa. Unatoč tome, stranke mogu i dalje ugovarati primjenu tih termina s naznakom: „Incoterms 2000“, ali će rezultat praktično biti isti kao i u primjeni novih termina DES i DAT. Zbog istih su razloga izostavljeni i termini: DAF – Delivered at Frontier; DDU – Delivered Duty Unpaid.

Zbog svega toga, ocjenjujem da pravila Incotermsa nove revizije (2010.) više odgovaraju potrebama stranaka u suvremenom robnom prometu nego redakcija tih pravila iz 2000. Njihova se primjena, po mojem mišljenju, može toplo preporučiti našim gospodarstvenicima, s napomenom da posebnu pozornost valja pokloniti preciznosti ugovaranja pojedinih obveza ugovornih stranaka.

ENSURING INTEREST IN NEW INCOTERMS' RULES (2010.)

This paper from a theoretical and practical viewpoint demonstrates and analyses the new terms of Incoterms from 2010. Basic general characteristics are pointed out of the new revision and special characteristics of certain terms and differences in relation to Incoterms' terms from 2000 are shown. In particular, the theory is emphasised by explaining provisions about party officials in relation to contract formation on insurance and contracts on carriage of goods. Carried out and explained are criteria for evaluation which are interested in are interested in insuring goods for carriage by parties in contracts of buying and selling in the application of certain contractual terms. In analysing certain terms, assessment is made of their suitability for use in various types of carriage. Finally, it is assessed that Incoterms' rules of 2010 are more appropriate for the needs of contemporary business practice than the rules from the previous revision and their use is recommended to businesspeople.

Key words: *business practice, buying and selling of goods, INCOTERMS rules (2010),*