

Mr. sc. **Zlatko Česić**
Splitsko-dalmatinska županija
Domovinskog rata 2, 21000 Split

PRAVNI PROBLEMI OSIGURLJIVOG INTERESA U CIF I FOB MODALITETIMA POMORSKE PRODAJE

Sažetak

U ovom se članku razmatraju pravni problemi u svezi osigurljivog interesa prodavatelja i kupca na robu kod CIF i FOB modaliteta pomorske prodaje. Temeljno je pitanje ima li prodavatelj ili kupac i od kojeg trenutka aktivnu legitimaciju u postupku protiv osiguratelja robe koja se prevozi. U svijetlu onoga što je izneseno, teško je napraviti sažetak koji bi dao odgovor. To je stoga što se radi o izuzetno složenoj problematici gdje je potrebno voditi računa ne samo o načelnim razmatranjima, nego i o posebnim okolnostima i ugovornoj volji stranaka.

Ključne riječi: FOB, CIF, osigurljiv interes

1. Uvod

Ugovori o prodaji uz CIF i FOB uvjete čest su oblik robne razmjene u međunarodnoj prekomorskoj trgovini. Od svih Incotermsovih termina FOB je najstariji, budući da je bio poznat još krajem osamnaestog i početkom devetnaestog stoljeća, u vrijeme naglog razvoja međunarodne trgovine. Četrdesetak godina poslije, pojavili su se CIF termini koji su skoro potpuno preuzeli prevlast na području međunarodne prekomorske prodaje robe. No, i pored toga, FOB ostaje nezaobilazan trgovinski termin u međunarodnim ugovorima o prodaji.

Na temelju ugovora o prodaji uz FOB uvjete prodavatelj se, u načelu, oslobađa svake daljnje brige za robu njezinom predajom na imenovani brod u imenovanoj luci ukrcaja. Kod CIF ugovora o prodaji postoje zapravo dva podredna ugovora koja sklapa prodavatelj: jedan je onaj o prijevozu stvari morem koji on sklapa s pomorskim prijevoznikom, dok je drugi ugovor o osiguranju robe tijekom prijevoza. Na temelju CIF modaliteta prodavatelj ispostavlja kupcu račun u koji, pored eventualne provizije

i drugih manjih iznosa, unosi cijenu ili trošak robe, plaćenu premiju osiguranja i vozarinu do luke iskrcaja. Pogodnost i popularnost su ovog oblika prodaje u tome da on predstavlja prodaju robe koja se obavlja, zapravo, isporukom određenih isprava, iako, kako će kasnije biti prikazano, kupac i nakon toga zadržava određena prava disponiranja robom. Bitno je, ipak, kod te vrste prodaje da se isporuka obavlja predajom isprava a ne fizičkom predajom robe. Stoga, dok se prodavatelj kod FOB ugovora oslobađa svih naknadnih troškova i izdataka pošto je o svom trošku i uz svoju odgovornost ukrcao robu na brod, odnosno od trenutka kada je roba prešla brodsku ogradu u luci ukrcaja, on kod CIF ugovora izvršava svoju obvezu prema kupcu tek kada mu preda teretnicu da je roba ukrcana na brod, policu osiguranja u prenosivom obliku i račun u kojemu su, obično, uključeni cijena robe, premija osiguranja, vozarina i eventualno ugovorena provizija.

2. CIF i osigurljiv interes

2.1. Osiguranje kod CIF ugovora

CIF i CIP su jedini trgovinski termini Incotermsa koji se bave osiguranjem, odnosno prema kojima je prodavatelj obavezan pribaviti osiguranje u korist kupca. CIF se termin koristi kod pomorskog prijevoza roba, dok se CIP koristi kod svih oblika prijevoza, osim multimodalnog. Razlika je i ta što prema CIP terminu prodavatelj (krcatelj) nije dužan osigurati prenosivu teretnicu. Zato, ako stranke nisu izričito ugovorile plaćanje po prezentaciji isprava, može se smatrati kako CIP termin ne zahtijeva takav način plaćanja, niti ograničava pravo kupca na kontrolu robe prije prijama isporuke. Prema drugih jedanaest termina prodavatelj i kupac međusobno odlučuju hoće li se i do kojeg iznosa osigurati.

Prema klauzuli A3b Incotermsa 2000, prodavatelj mora o svom trošku pribaviti osiguranje tereta kao što je dogovoreno u ugovoru, kako bi kupac ili neka druga osoba, koja je zainteresirana za osiguranje robe, imao pravo potraživati naknadu štete izravno od osiguratelja. U tom je smislu prodavatelj obavezan pribaviti kupcu policu osiguranja ili neki drugi dokaz o pokriću osiguranja. Osiguranje se mora ugovoriti s osiguravateljima ili osiguravajućim društvom dobrog ugleda, što će, ako nije drukčije ugovoreno biti prema teretnim klauzulama Instituta londonskih osiguratelja (*Institute of London Underwriters*) koje su u uporabi od 1. siječnja 1982. godine¹ ili bilo kojom

¹ Dotad su se rabile Institutske klauzule izdane 1. siječnja 1963. (tzv. klauzule AAR - "protiv svih rizika", WA - "s havarijom" i FPA - "slobodno od posebne havarije"), i to kao dopunske klauzule uz osnovnu S. G. policu. Osnovni je cilj revizije bio napuštanje uporabe stare Lloydove S. G. police s tzv. Memorandumom, jer njezin tekst više nije odgovarao suvremenim potrebama. Posebnu su teškoću predstavljali dvostruki, paralelni uvjeti u osnovnoj S. G. polici i Institutskim klauzulama, pa je trebalo nalaziti stvaran opseg pokrića i sadržaj odnosa osiguranja.

sličnom grupom klauzula. Te klauzule imaju kratice koje se zovu jednostavno A, B i C (*Institute Cargo Clauses*, A, B, C).² Tim varijantama Institutskih klauzula dodaje se, također, pomorska polica kao osnovna, no ta nova engleska pomorska polica (*New Marine Policy Form*) jednostavnija je i ne sadrži uvjete osiguranja, već jedino obvezu osiguratelja i osnovne podatke, npr. o osiguraniku, predmetu osiguranja, iznosu osiguranja i premiji. Posebice je važno to što klauzule Instituta sustavno inkorporiraju uvjete osiguranja i potpuno uređuju međusobne odnose stranaka, tako da nema više pozivanja na uvjete osnovne police, čime su postale same sebi dovoljnim.³ Isto tako postoji i komplet klauzula za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Prema teretnim klauzulama Instituta londonskih osiguratelja, osiguranje s najvišim pokrićem moguće je prema A klauzuli,⁴ srednje pokriće prema klauzuli B⁵ i

² Posebice valja naglasiti da klauzule A, B, C nisu zamjena dotadašnjim klauzulama AAR, WA, FPA.

Engleska polica i klauzule Instituta se učestalo rabe u praksi. U svijetu je utjecaj engleskih uvjeta i prakse na ugovor o pomorskom osiguranju izuzetno velik. Zato se i naši osiguratelji pri osiguravanju u inozemstvu (npr. pri osiguravanju robe u izvozu) služe engleskom policom i klauzulama Instituta.

³ Engleska polica i klauzule Instituta se učestalo rabe u praksi. U svijetu je utjecaj engleskih uvjeta i prakse na ugovor o pomorskom osiguranju izuzetno velik. Zato se i naši osiguratelji pri osiguravanju u inozemstvu (npr. pri osiguravanju robe u izvozu) služe engleskom policom i klauzulama Instituta.

⁴ Budući da Institutske klauzule A pružaju najšire pokriće, glede toga odgovaraju ranijim klauzulama Instituta poznatim pod nazivom AAR - "protiv svih rizika". Tim klauzulama osiguratelj pokriva sve rizike gubitka i oštećenja robe, osim isključenih rizika. Osiguratelj prema općoj klauzuli o isključenim rizicima ne pokriva štetu, gubitak ili trošak koji je namjerno počinio osiguranik, uobičajeno curenje, uobičajeni gubitak u masi ili obujmu ili uobičajeno trošenje osigurane stvari, štetu ili trošak koji je posljedica nedovoljnog ili neprikladnog pakiranja ili pripremanja osigurane stvari za prijevoz, mane ili prirodna svojstva osiguranog predmeta, te štetu ili trošak neposredno prouzročen zakašnjenjem čak i kada je to zakašnjenje posljedica osiguranih rizika (osim u slučaju zajedničke havarije). Nadalje, osiguratelj ne plaća osigurninu za štetu ili trošak koji je nastao zbog insolventnosti ili platežne nelikvidnosti brodovlasnika, brodarka, naručitelja broda, te za štetu ili trošak zbog uporabe nuklearnoga radioaktivnog ratnog oružja.

⁵ Institutske klauzule B klauzulom o rizicima nabrajaju rizike koji se osiguravaju. Pokrivaju se gubitak ili šteta na osiguranoj stvari koja se može razumno pripisati: požaru ili eksploziji, brodolomu, nasukanju, potonuću ili prevrtanju broda ili drugog plovila, prevrtanju ili iskliznuću kopnenog vozila, sudaru ili dodiru broda, drugog plovila ili vozila s nekim vanjskim predmetom, osim s vodom, iskrcaju tereta u luci pribježišta (skloništa), potresu, vulkanskoj erupciji ili gromu. pokriva se gubitak ili šteta na osiguranom predmetu zbog zajedničke havarije, izbacivanje tereta u more ili otplavljenja, prodora mora ili vode u brod, drugo plovilo, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja. Nadalje, osiguratelj plaća potpuni gubitak koleta zbog pada u more ili pada za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja s broda ili drugog plovila. Konačno klauzule B imaju i poseban naslov o isključenim štetama (*Exclusions*). Isključuju se iste štete kao i kod klauzula A, samo što se nadodaje i slučaj hotimičnog uništenja osiguranog predmeta protupravnom radnjom neke osobe. No, ako se želi osigurati i taj rizik, klauzuli B, kao uostalom i klauzuli C, može se uz dodatnu premiju priključiti posebna Klauzula o zlonamjernoj šteti (*Malicious Damage Clause*).

minimalno pokriće prema klauzuli C.⁶ Za razliku od klauzula A, klauzule B i C izričito navode rizike koji su pokriveni osiguranjem.

Kako u pomorskoj prodaji robe prema CIF terminu kupac može prodati robu tijekom prijevoza daljnjem kupcu koji robu može preprodati, nemoguće je znati visinu pokrića osiguranja koja bi bila prikladna za te daljnje kupce. Stoga se u pomorskoj prodaji robe uz CIF uvjete tradicionalno upotrebljuje minimalno pokriće, što je u skladu s klauzulom A3b, s tim da je kupac u mogućnosti pribaviti dodatno osiguranje.⁷ Dakle, uglavnom se osiguravaju teže nezgode. Nadalje, prodavatelju se nameće obveza da, ako je to moguće i kupac tako zahtijeva, na kupčev trošak osigura robu od ratnog rizika, rizika od štrajka, pobune i građanskih nemira. Vrijednost na koju se roba osigurava može biti različita, što zavisi od vrste robe, uvjeta prijevoza, pozicije prodavatelj – kupac. Minimalno osiguranje mora pokriti ugovornu cijenu uvećanu za deset posto (tj. 110%) i biti osigurano u valuti ugovora.

Međutim, minimalno je pokriće neprikladno za prodaju tvorničke robe, gdje rizik od krađe, sitne krađe ili nepravilnog rukovanja ili nadzora nad robom zahtijeva veće pokriće od onog koje pruža C klauzula Instituta londonskih osiguratelja. Budući da su klauzule trgovinskih termina Incoterms dispozitivne prirode, moguće je da se kupac dogovori s prodavateljem da prodavatelj pribavi dodatno ili alternativno osiguranje ili da sam pribavi više pokriće osiguranja. Također, eventualno mogu postojati i određene situacije u kojima kupac želi dobiti čak veću zaštitu nego što je omogućeno klauzulom A Instituta. No, i o takvoj se mogućnosti ugovorne stranke moraju posebno sporazumjeti, ili će kupac sam pribaviti takvo osiguranje. Prema klauzuli A10 st.2. *Incoterms*-a, prodavatelj mora dostaviti kupcu obavijesti za dobivanje dodatnog osiguranja.

Rok je trajanja osiguranja najčešće određen klauzulom “*magasin à magasin*”, prema kojoj osiguranje počinje teći od dana kada roba napusti skladište u mjestu navedenom u polici osiguranja kao početak prijevoza i traje za vrijeme normalnog tijeka prijevoza, računajući i uobičajene prekrcaje, ako ih bude, sve dok se roba ne iskrca s broda u krajnjoj luci odredišta. Osiguranje se produžuje za vrijeme prijevoza robe, odnosno dok roba čeka na prijevoz, sve do iskrcaja u krajnje skladište u mjestu odredišta naznačenom u polici osiguranja.

⁶ Institutske klauzule C pružaju najuže pokriće. Nabrajaju pokrivene rizike kao i klauzule B, osim potresa, vulkanske erupcije ili štetnih posljedica udara groma, te otplovljivanja s broda i prodora mora i vode u brod, drugo plovilo, vozilo, kontejner ili mjesto uskladištenja. Ne pokriva se ni potpuni gubitak koleta zbog pada u more ili pada dok se ukrcavao ili iskrcao s broda ili drugog plovila. Isključene štete iste su kao i kod klauzula B.

⁷ Kako se CIP termin, koji se, kako smo vidjeli razlikuje od CIF termina, normalno ne koristi za prodaju potrošne robe, bilo bi korisno prihvatiti veće pokriće prema CIP terminu nego minimalno pokriće prema CIF terminu. Međutim, promjena obveze prodavatelja za osiguranje prema CIF i CIP terminima dovela bi do zbrke i stoga oba termina ograničavaju obvezu prodavatelja u svezi osiguranja samo na minimalno pokriće.

Prigodom određivanja rizika treba uzeti u obzir: način otpreme robe, svojstvo robe, odnosno tereta, prijevozno sredstvo (vrsta broda, starost, klasa, zastava broda), vrstu ambalaže, zatim uvjete ukrcavanja i iskrcavanja, pogodnost luka i njihovu opremljenost suvremenim sredstvima za ukrcavanje, odnosno iskrcavanje, potrebu prekrcavanja, te godišnje doba. Prema klauzuli B10 st.2. *Incoterms*-a, kupac mora dostaviti prodavatelju, na njegov zahtjev, obavijesti potrebne za dobivanje osiguranja.

Prodavatelj će uobičajeno pribaviti policu osiguranja na ime kupca ili na svoje ime. Ako izabere to drugo rješenje, on ustupa kupcu policu u trenutku predaje isprava. U praksi nije rijedak slučaj da prodavatelj pribavi policu koja glasi po njegovoj naredbi i kasnije ju indosira na kupca, ili da zahtijeva da mu se izda polica u korist treće neoznačene osobe kao osiguranika (za račun koga se tiče, *for account of whom it may concern*), u kojem slučaju nastupa kao punomoćnik (agent) osiguranika koji ga ponekad čak i ovlasti da u njegovo ime i za njegov račun obavi s osigurateljem obračun štete nakon nastanka osiguranog slučaja.⁸

Prodavatelj odgovara kupcu za valjanost police osiguranja u trenutku predaje isprava. Sukladno tomu, odgovarao bi kupcu za insolventnost osiguratelja prije i u trenutku predaje police kupcu, jamčio bi mu za mogućnost prisilnog izvršenja prema osiguratelju iz osnova osiguranja robe prema stanju osigurateljve tvrtke do trenutka predaje isprava kupcu, ali mu ne bi garantirao da će kupac moći u cjelosti naplatiti svoj odštetni zahtjev iz toga osiguranja.

Kao što smo vidjeli, prema ustaljenom tumačenju CIF termina prodavatelj je dužan izvršiti prijevozno osiguranje robe od uobičajenih rizika. Kako takvim pokrićem nisu obuhvaćeni svi rizici kojima je roba tijekom prijevoza podložna, kupac će morati te rizike, ako ih ne želi sam preuzeti, pokriti ili kod svog osiguratelja ili za svoj račun kod istog osiguratelja koji je pokrio uobičajene rizike. Nadalje, kako ćemo kasnije vidjeti, i sam prodavatelj može i nakon predaje isprava kupcu zadržati određeni interes u svezi robe. Iz navedenoga se može zaključiti da se trenutak nastanka kupčevog interesa na robu ne mora podudarati s trenutkom prestanka tog interesa kod prodavatelja. Drugim riječima, istodobno mogu postojati osigurljivi interesi objiju strana iz CIF ugovora o pomorskoj prodaji u odnosu na robu koja je predmet prodaje.

2.2. Problem osigurljivog interesa

U razmatranju pitanja osigurljivog interesa prije svega treba razmotriti dva pitanja. Prvo, je li u postupku protiv osiguratelja robe koja se prevozi prodavatelj iz CIF pomorske prodaje ima aktivnu legitimaciju, ili je samo kupac aktivno legitimiran? Drugo je pitanje, ako su i prodavatelj i kupac aktivno legitimirani, od kojega je trenutka pojedini od njih postao ili prestao aktivno legitimiran? U svakom je slučaju

⁸ Sassoon, *CIF and FOB Contracts*, London, 1984., str. 155.

problem osigurljivog interesa, prije svega, praktične naravi koji se češće pojavljuje u sudskoj praksi.

U pravu se osiguranja osigurljiv interes ne smatra bitnim elementom ugovora o osiguranju, kao što su to predmet osiguranja, rizik, premija i osigurina, nego uopće preduvjet za valjanost ugovora. Osiguranik u imovinskom osiguranju može biti samo ona osoba koja ima opravdani materijalni interes da ne nastupe rizik i šteta protiv kojih je roba osigurana. Jedino se takav, osigurljiv, interes može osigurati. Interes koji se osigurava ne mora postojati već u času sklapanja ugovora o osiguranju, ali mora postojati u vrijeme nastupa osiguranog slučaja. Postojanje osigurljivog interesa postaje nakon nastupa osiguranog slučaja irelevantno za ugovorne odnose između stranaka osiguranja, što znači da će osiguranik zadržati pravo na osigurinu iako nakon nastupa osiguranog događaja izgubi interes na osiguranom predmetu (npr. prodajom stvari ili prijenosom svog potraživanja osigurine na treću osobu i to bez obzira na to je li na nju prenio i sam osigurani predmet). Naglašavamo kako to vrijedi samo za imovinsko osiguranje, jer se kod osobnih osiguranja ne traži postojanje osigurljivog interesa.⁹ Zbog toga što je, kako smo već naglasili, osigurljiv interes preduvjet za valjanost ugovora, ništave su sve klauzule u polici osiguranja kojim bi se to načelo izigravalo.¹⁰ Ovo, stoga što bi takve klauzule pretvarale osiguranje u pravni posao s većim stupnjem aleatornosti¹¹ nego je dopušteno i oduzimale bi mu oznaku instituta za naknadu štete.

Treba naglasiti kako sudska praksa nije bila jedinstvena u tumačenju problema osigurljivog interesa. To nije ni čudno ako uzmemo u obzir da uobičajena određenja Incotermsa nisu riješila taj problem nego daju samo smjernice za ocjenu prava i dužnosti ugovornih strana. Takve se smjernice ne bi smjele uporabljavati unaprijed zadane, već je potrebno uzeti u obzir okolnosti svakog pojedinog slučaja, te posebice volju ugovornih strana. Kako bi pokušali razjasniti problem, analizirat ćemo dva oprečna stajališta sudske prakse.

U sporu *Kaliman v. Liberty Mutual Ins. Co.* krcatelj, koji je istodobno bio prodavatelj, tužio je osiguratelja za isplatu osigurine zbog krađe robe tijekom prijevoza brodom prema CIF ugovoru o pomorskoj prodaji. Tuženi je osiguratelj postavio prigovor u kojem je istaknuo kako tužitelju nedostaje osigurljiv interes. Prvostupanjski je sud naveo kako je policia osiguranja bila prenesena na kupca kao primatelja prije gubitka osigurane robe, samim tim što mu je dostavljena. Nadalje, istaknuto je kako je za ocjenu potpuno irelevantna činjenica da je tužitelj kao prodavatelj nadoknadio kupcu nastalu štetu nakon gubitka, time što ga je kreditirao za iznos ukradenih stvari.

⁹ Vidi Jakaša, *Pravo osiguranja*, Zagreb 1972., par. 35.

¹⁰ Npr. klauzula "policy proof of interest", "interest or no interest" i sl.

¹¹ Kod aleatornih pravnih poslova ili, kako se još zovu, pravnih poslova na sreću, vrijednost činidbe nije približno jednaka vrijednosti protučinidbe.

Prema tomu, sud je stajao na stajalištu da tužitelj nije aktivno legitimiran jer je rizik za gubitak i oštećenje robe prešao s njega na kupca u trenutku predaje robe prijevozniku. Ta je odluka u žalbenom postupku izmijenjena, te je kupcu priznat osigurljiv interes. U obrazloženju svoga stajališta, žalbeni je sud naveo kako ne treba smatrati da je polica prenesena na kupca samom njezinom dostavom, te da je jedan dio štete nastao dok je polica još glasila na ime prodavatelja i prije nego je kupac izvršio potpunu isplatu prodavatelja. Apelacijski je sud smatrao da je tužiteljev osigurljiv interes već samim tim dovoljno zasnovan što je on mogao izvršiti zaustavljanje robe u prijevozu prije nego je ona bila izručena kupcu kao primatelju.¹²

Drugi je primjer slučaj *York-Shiplely Inc. v. Atlantic Mutual Ins. Co.* Sud je tu zauzeo suprotno stajalište od onog navedenog u prethodnom primjeru, smatrajući kako je za aktivnu legitimaciju prodavatelja bitna okolnost da je vlasništvo na robu, prodanoj po CIF uvjetima, prešlo na kupca isporukom robe prijevozniku u luci ukrcaja. Prodavatelj bi na temelju teretnice imao samo pravo na tražbinu kao nepodmireni vjerovnik iz obveznopravnog odnosa ugovora o prodaji, ali ne i na osigurljiv interes iz police osiguranja prijevoznih rizika. Stoga, prodavatelj ne bi imao pravo na aktivnu legitimaciju prema osiguratelju. Iako je za razliku od prethodnog u ovom primjeru kupac potpuno podmirio prodavatelja prije nastupa osiguranog događaja i tako izvršio svoje obveze iz ugovora, neupitno je kako postoje načelna razmimoilaženja u dvije citirane sudske presude. Dvojba ne nastaje zbog osporavanja aktivne legitimacije prodavatelju u predmetu *York-Shiplely Inc. v. Atlantic Mutual Ins. Co.* jer je nesporno kako su rizik i vlasništvo u trenutku nastupa osiguranog događaja prešli na kupca, već je sporno tumačenje prema kojemu prodavatelj na temelju teretnice nema pravo zahtijevati isplatu osigurnine.

Unatoč navedenim razlikama, iz citiranih je i analiziranih primjera iz sudske prakse jasno kako je problem osigurljivog interesa usko vezan uz problem prijelaza rizika i vlasništva na prodanoj robu. No, iako prijelaz rizika i vlasništva predstavlja najvažniju smjernicu za utvrđivanje osigurljivog interesa stranaka, ostaje uzeti u obzir i okolnosti svakog konkretnog slučaja.

2.3. Prijelaz rizika i vlasništva u CIF pomorskoj prodaji

Kako smo već ustanovili, utvrđivanje vremena u kojemu se obavlja prijelaz vlasništva i rizika od velikog su praktičnog i teorijskog značenja za utvrđivanje osigurljivog interesa stranaka. Krajnji je cilj ugovora o prodaji prijenos vlasništva s prodavatelja na kupca. Za međunarodni je promet, međutim, od većeg praktičnog značenja reguliranje rizika i određivanje vremena za koje se vezuje prijelaz rizika s prodavatelja na kupca. Prijenos vlasništva, kao posljedica ugovora o prodaji, svakako

¹² Tzv. "stoppage in transitu".

je od važnosti s obzirom na treće osobe i na osiguranja pravne sigurnosti prometa. Ako se pritom imaju u vidu svi oblici dostavljanja robe od prodavatelja kupcu i sudjelovanje raznih pomoćnih osoba (špeditera, prijevoznika), tada razmatranje tog problema dobija još složeniju formu i zahtijeva utoliko podrobnije reguliranje. Sve to istodobno povećava mogućnost sukoba zakona, pa sukladno tomu i različitosti njihovog rješenja i to, kako zbog različitosti kolizijskih pravila, tako i zbog različitosti materijalnih pravila u pojedinim državama o pitanju snošenja rizika za slučaj gubitka ili oštećenja stvari.

Prijelaz je vlasništva usko vezan s prijelazom rizika. Staro je pravilo da vlasnik robe snosi rizik za njezin gubitak ili oštećenje (*res perit domino*). Međutim, iako je jasno da vlasnik robe snosi rizik za njezin gubitak ili oštećenje, osoba koja snosi rizik za slučajni gubitak ili oštećenje robe ne mora biti vlasnik te robe. To razdvajanje vlasništva i rizika je naročito značajno za međunarodni promet i objašnjava se nizom praktičnih razloga. Razna prava i pravni sustavi su uzimali različite kriterije, što je stvaralo brojne probleme glede sukoba zakona, jer prema materijalnopравnim normama jedne države postoje jedni kriteriji (npr. trenutak sklapanja ugovora), a po materijalnopравnim normama druge države drugi kriteriji (npr. predaja stvari) za određivanje mjesta i vremena prijelaza rizika s prodavatelja na kupca. Stoga, promatran kao cjelina, institut prijelaza vlasništva ne predstavlja elastičan instrument koristan za prodaju na velike udaljenosti i preprodaju robe tijekom prijevoza. Odvajanjem pitanja prijelaza rizika, pitanje prijelaza vlasništva postalo je manje važno za svakodnevne potrebe trgovine. Ono ostaje još uvijek važno u pogledu djelovanja ugovora o prodaji prema trećima ili, u nekim izuzetnim slučajevima, između prodavatelja i kupca. Tako se Konvencija UN o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe iz 1980.¹³ ne bavi posebno pitanjem prijelaza vlasništva, a čl.67. st.1. izričito navodi da “činjenica da je prodavatelj ovlašten zadržati isprave koje se odnose na robu ne utječe na prijelaz rizika”.

Niti kod CIF-a pomorske prodaje vremenski se ne poklapaju prijelaz vlasništva i prijelaz rizika, s tim da treba naglasiti kako se zbog dispozitivne prirode *Incoterms*-a stranke mogu drukčije dogovoriti. Prodavatelj ima obvezu isporučiti robu na brod u luci ukrcaja ugovorenog nadnevka ili u ugovorenom razdoblju. Prema klauzuli A5 *Incoterms*-a 2000, prodavatelj mora snositi sav rizik od gubitka ili oštećenja robe do trenutka kada ona prijeđe ogradu broda u luci ukrcaja. Sukladno tomu, klauzula B5 st.1. navodi kako kupac mora snositi sav rizik od gubitka ili oštećenja robe od tog trenutka. Međutim, ako kupac nije pravodobno obavijestio prodavatelja o vremenu isporuke robe i/ili luci odredišta, kada to ima pravo odrediti, snosit će rizik od gubitka ili oštećenja robe od ugovorenog nadnevka ili isteka ugovorenog razdoblja isporuke,

¹³ *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*. Poznata je i kao Bečka konvencija (*Vienna Convention*).

ali pod uvjetom da roba u potpunosti odgovara ugovoru, tj. da je jasno izdvojena ili na drugi način prepoznatljiva kao ugovorena roba (B5 st.2.).

Međutim, u trenutku prijelaza rizika ne prelazi i vlasništvo u vezi robe s prodavatelja na kupca, jer je prijelaz vlasništva u načelu vezan za urednu predaju ugovorenih isprava kupcu¹⁴ i izvršenu isplatu prodavatelja.¹⁵ Kada su isprave predane, prodavatelj je ispunio svoje obveze prema kupcu,¹⁶ pa je za pitanje urednog ispunjenja prodavateljevih obveza irelevantno da je, možda, u času predaje isprava kupcu, roba izgubljena ili je oštećena, pošto je već bila u urednom stanju ukrcana na brod.¹⁷ Prodavatelj može i nakon predaje isprava kupcu, ako nije u cjelosti podmiren, zadržati pravo vlasništva i pravo raspolaganja prodanim stvarima. Ako teretnica glasi na ime ili po naredbi prodavatelja, on to obično radi tako da tek po prijemu iznosa koji mu se duguje ustupa, odnosno indosira teretnicu na kupca i time na njega prenosi vlasništvo stvari. Hoće li u takvom slučaju prodavatelj prenijeti na kupca vlasništvo već prije, ili tek u trenutku isplate, ovisi o okolnostima slučaja i ugovoru stranaka. Ako je prije potpunog namirenja prenio vlasništvo na kupca, moći će tražiti i isplatu cijene, a ako nije prenio vlasništvo, ima pravo tražiti samo naknadu štete. U dvojbi se predmnijeva da prodavatelj nije namjeravao prenijeti vlasništvo na prodanim stvarima prije nego bi bio u cjelosti namiren.

2.4. Osigurljiv interes stranaka u CIF ugovoru

Ako se ugovorne strane nisu sporazumjele drugačije, osigurljiv je interes u vezi robe CIF ugovora o prodaji očit od trenutka prijelaza rizika s prodavatelja na kupca. Kao što smo vidjeli, to je trenutak kada roba prijeđe brodsku ogradu u luci ukrcaja, pod uvjetom da je kupac pravodobno obavijestio prodavatelja o vremenu isporuke i/ili luci odredišta. Od tog trenutka kupac može osigurati ne samo robu, nego i izmaklu dobit. Kupac može osigurati robu i protiv rizika koji nisu obuhvaćeni pokrićem koje je ishodio prodavatelj prema CIF terminu (npr. veća zaštita nego što je omogućeno klauzulom A Instituta londonskih osiguratelja).

S druge strane, osigurljiv interes prodavatelja ne mora trajati samo do prijelaza rizika i vlasništva na kupca. Kupac može odbiti prijam robe ako ona nije u skladu s ugovorenim ili uobičajenim svojstvima, i to ne samo pošto je ona predana prijevozniku radi prijevoza nego i nakon plaćanja i preuzimanja isprava. Stoga, prodavatelj

¹⁴ To su: uobičajena prijevozna isprava za ugovorenu luku odredišta ili odgovarajuća elektronička poruka, polica osiguranja ili neki drugi dokaz o pokriću osiguranja, izvoznu dozvolu ili drugo službeno odobrenje, te carinske formalnosti.

¹⁵ Razumljivo je da i ovdje, naravno, stranke mogu drukčije ugovoriti.

¹⁶ Osim eventualne obveze jamstva za fizička i pravna svojstva robe.

¹⁷ Čak niti prodavateljevo znanje u trenutku predaje isprava o tom gubitku ili oštećenju neće utjecati na uredno izvršenje njegove obveze i njegovo pravo na isplatu ugovorenog iznosa.

nije siguran da je vlasništvo glede robe definitivno prešlo na kupca kada je isporučena prijevozniku, a niti nakon predaje ugovorenih isprava. Nadalje, kupac može postati insolventan prije nego je robu preuzeo od prijevoznika, i to kada je vlasništvo već prešlo na njega i prodavatelj nije u posjedu robe. U takvom slučaju prodavatelj ima pravo zaustaviti robu u prijevozu i zadržati je do potpunog namirenja, makar je prenio vlasništvo na kupca i izgubio posjed robe. Moguća je i situacija da je prodavatelj prenio vlasništvo na kupca, ali je, npr. teretnicom na svoje ime ili po svojoj naredbi koju nije prenio, odnosno indosirao na kupca, izričito zadržao pravo raspolaganja na robu do potpunog namirenja svojih tražbina. U tom mu slučaju pripada i pravo zaloga nad prodanom robom.

3. FOB i osigurljiv interes

3.1. Prijelaz rizika i vlasništva u FOB pomorskoj prodaji

Prema klauzuli A5 FOB termina *Incoterms*-a 2000, prodavatelj mora snositi sav rizik od gubitka ili oštećenja robe do trenutka kada roba prijeđe ogradu broda u imenovanoj luci ukrcaja, pod uvjetom da mu je kupac pravodobno javio ime broda, mjesto ukrcaja i potrebno vrijeme isporuke. Kupac mora snositi sav rizik od gubitka ili oštećenja robe od trenutka isporuke robe na brod, odnosno od ugovorenog nadnevka ili isteka ugovorenog razdoblja za isporuku koji je nastao ili zbog toga što kupac nije na vrijeme poslao obavijest u kojemu je naznačio ime brode, mjesto ukrcaja i potrebno vrijeme isporuke, ili zato što brod koji je imenovao nije stigao na vrijeme ili nije bio u mogućnosti primiti robu ili što je prestao primiti robu prije utvrđenog vremena, ali pod uvjetom da roba u cjelosti odgovara ugovoru, tj. da je jasno izdvojena ili na drugi način prepoznatljiva kao ugovorena roba.

Za prijelaz vlasništva vrijedi prethodno rečeno pri razmatranju prijelaza vlasništva kod CIF pomorske prodaje, što znači da je, ako stranke nisu drugačije ugovorile, vezan za urednu predaju isprava i izvršenu isplatu. Drugim riječima, ako kupac ne isplati cijenu robe prema ugovoru, odnosno ne isplati je u cjelosti, vlasništvo bi i dalje ostalo kod prodavatelja. Kao i kod CIF ugovora, ako kupac odbije prihvati robu na odredištu zbog bitnih odstupanja od ugovorenih ili uobičajenih svojstava, takva se roba vraća u vlasništvo prodavatelja. Nadalje, i ovdje prodavatelj može, nakon ukrcaja, zadržati teretnicu na svoje ime ili po svojoj naredbi, te na taj način zadržati pravo raspolaganja robom koja je u prijevozu.

3.2. Osigurljiv interes stranaka u FOB ugovoru

U FOB ugovoru prodavatelj nema obvezu pribaviti osiguranje tereta. Međutim, s obzirom na dispozitivnost navedenih odredbi, sudska praksa prepoznaje i takve varijante FOB ugovora prema kojima prodavatelj pribavlja policu osiguranja, čime

se približava uvjetima CIF ugovora.¹⁸ Budući da se radi o ugovornim iznimkama, takve slučajeve nećemo uzeti u razmatranje.

Kupac u FOB ugovoru nije dužan osigurati robu tijekom prijevoza, ako nije izričito preuzeo takvu obvezu prema prodavatelju. Kako nepodmireni prodavatelj u takvom slučaju može postati ugrožen gubitkom ili oštećenjem robe tijekom prijevoza, često će tražiti od kupca da osigura robu tijekom prijevoza, te da mu to potvrdi prije ukrcanja robe na brod. Ako kupac odbije prihvati robu na određištu zbog bitnih odstupanja od ugovorenih ili uobičajenih svojstava, takva se roba vraća u vlasništvo prodavatelja, pa niti podmireni prodavatelj nije siguran da se i nakon prijelaza rizika i vlasništva roba neće vratiti u njegovo vlasništvo. U takvom bi slučaju prodavatelj sam morao povratno preuzeti rizik za njezin eventualni gubitak ili oštećenje. Prema tome, prodavatelj bi mogao imati osigurljiv interes i nakon što je rizik prešao na kupca zbog nesigurnosti potpunog namirenja njegovog potraživanja, ali i nakon prijelaza i rizika i vlasništva zbog nesigurnosti definitivnog preuzimanja robe od kupca. Drugim riječima, u takvim situacijama osigurljiv interes na robi, nakon što ona prijeđe brodsku ogradu u luci ukrcanja, mogu imati i prodavatelj i kupac.

Prije nego što roba prijeđe brodsku ogradu u luci ukrcanja, prodavatelj ima na njoj osigurljiv interes. Činjenica da je kupac eventualno osigurao robu nije od značenja za određivanje osigurljivog interesa.

Sve navedeno u CIF ugovoru, glede osigurljivog interesa u slučaju kada je prodavatelj ovlašten zaustaviti robu u prijevozu, vrijedi i za FOB ugovore pomorske prodaje robe.

4. Zaključak

Prijelaz rizika i vlasništva svakako su najvažniji, ali kako smo mogli vidjeti, ne i jedini modaliteti za određivanje osigurljivog interesa u CIF i FOB prodaji robe. Iz svega navedenog vidljivo je da osigurljiv interes prodavatelja u pogledu robe ne mora prestati, ne samo trenutkom prijelaza rizika, nego ni nakon prijelaza vlasništva s prodavatelja na kupca. Stoga, nije ispravno mišljenje kako prodavatelj iz CIF ili FOB ugovora, koji je propisno izvršio svoje obveze prema kupcu i čije je potraživanje podmireno, od tog trenutka postaje samo agent kupca u odnosu prema osiguratelju robe u prijevozu i da u pogledu prodane robe nema osigurljivog interesa.

Ne samo da ne postoji jasna vremenska granica prestanka osigurljivog interesa prodavatelja i nastanka osigurljivog interesa kupca, nego je moguće da njihovi osigurljivi interesi mogu istodobno postojati. Ovaj je rad imao za cilj pokazati kako

¹⁸ Vidi stav suca Devlin J., *The three varieties of FOB contract*, u predmetu *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.*, Queen's Bench Division [1954] 2 Q.B. 198 Lloyd's Rep.191.

se problemu osigurljivog interesa mora pristupati uzimajući u obzir sve okolnosti promatranog konkretnog slučaja. Zbog dopuštanja ugovornih sloboda stranaka, svakako treba, prije svega, uzeti u obzir ugovornu volju stranaka.

Zlatko Ćesić

LEGAL PROBLEMS CONCERNING INSURABLE INTERESTS IN MARITIME TRADE CIF AND FOB MODALITIES

Summary

This article deals with legal problems concerning insurable interest of both the seller and the buyer of goods traded under the CIF and FOB conditions in maritime trade. The question basically dealt with here is whether and when exactly the seller and/or the buyer has the right to sue the cargo underwriters. In consideration of what has been presented, a summarized answer could hardly be formulated, on account of the extremely complex issue which involves respect not only for general considerations but for specific conditions and good intent of both parties just as well.

Key words: FOB, CIF, insurable interests

PROBLEMI LEGALI INERENTI ALL'INTERESSE ASSICURABILE NELLE MODALITÀ CIF E FOB DELLA VENDITA MARITTIMA

Sommario

Lo scritto esamina i problemi legali collegati all'interesse assicurabile del venditore ed acquirente della merce in vendita nel trasporto marittimo sotto le modalità CIF e FOB. La domanda fondamentale che si pone è se il venditore o l'acquirente abbiano la legittimazione ad agire e da quale istante nel procedimento contro l'assicuratore della merce trasportata. Alla luce di quanto esposto è difficile in modo succinto dare una risposta esauriente. Trattandosi di una materia estremamente complessa più che fare considerazioni di principio è necessario tenere conto delle circostanze particolari e della volontà contrattuale delle parti.

Parole chiave: FOB, CIF, interesse assicurabile