

SRĐAN BRKIĆ

PRIJELAZ RIZIKA KOD KUPOPRODAJE CIF

Jedno od značajnih pitanja kod kupoprodaje CIF je pitanje prijelaza rizika. O momentu prijelaza rizika od prodavaoca na kupca ovise njihova međusobna prava i dužnosti u slučaju da roba bude oštećena, ili potpuno propadne za vrijeme pomorskog prijevoza. Sudska praksa glavnih zemalja, u kojima su sporovi iz područja ove kupoprodaje dolazili pred sudove, mnogo se bavila baš pitanjem prijelaza rizika, tako da iz tog područja postoji mnogo sudskega odluka. Najviše takovih odluka donijeli su francuski, engleski i belgijski sudovi, ali postoji dosta odluka i od sudova drugih zemalja. U velikoj većini slučajeva, sudovi su odlučili da, ukoliko stranke nisu ništa izričito ugovorile u pogledu mesta prijelaza rizika, kod kupoprodaje CIF kupac snosi uvijek rizik pomorskog prijevoza, i to od časa ukrcaja robe na brod. Isto stajalište zauzimaju i pisci koji su se ovim pitanjem bavili. U tom pogledu strana literatura i sudska praksa gotovo su jedinstvene. 1/

To načelo pretstavlja osnovno načelo kod kupoprodaje CIF, i kad bi se od toga načela otstupilo, kupoprodaja CIF više ne bi bila ono što ona jest. 2/

1/ P.Chauveau, *Traité théorique et pratique de la vente CAF* No 390, - Llewellyn, *Cases and materials of the law of sale*, str.102, - J. Bräudle, *Die überseekäufe CIF und FOB*, str.62-76, - Thayer, *CIF contracts in international commerce*, str.810-816, - Mazzantini, *Vendite marittime*, str.149; - Winkelmolen, str.25,- J. Heenen, *Vente et commerce maritime*, str.148, - Ripert, *Traité de droit commercial*, No 2289, - Ripert, *Traité de droit maritime* No 1935, - Renard, *Vente CAF en droit français*, str.13,- Crawford, *Analysis and operation of CIF contract*, str. 398, - Bellot, *Traité théorique et pratique de la vente CAF*, str.125.

2/ Heenen, *Vente et commerce maritime*, str.148.

U literaturi i sudskoj praksi važnijih pomorskih zemalja, a posebno u Engleskoj, Francuskoj, Njemačkoj i SAD, Belgiji i Holandiji, vodile su se brojne rasprave o tome da se objasni zbog čega kod kupoprodaje CIF rizik prelazi na kupca od časa ukrcanja na brod, te da se to dovede u sklad s odredbama odgovarajućih zakona u tim zemljama.<sup>3/</sup> Za opseg zadatka koji je postavljen u ovoj raspravi nećemo se zadržavati na prikazivanju tih rasprava, nego je dovoljno da utvrdimo da literatura i sudska praksa gotovo nepodijeljeno i s vrlo malim iznimkama zauzimaju takovo stajalište. U našoj pravnoj literaturi pisao je o ovom pitanju prof. Rastovčan u svom članku "O prijelazu rizika kod upotrebe klauzula franco i CIF" /Robni promet, Zagreb, 1953. br. 11-12, str. 541/ te je zauzeo isto stajalište u pogledu trenutka prijelaska rizika kod klauzule CIF, kao što je do sada ovdje izloženo. Stajalište iz članka prof. Rastovčana detaljnije je izložio prof. Katičić u bilješci uz odluku arbitražnog suda čehoslovačke trgovinske komore od 14.8.1958 /Uporedno pom. pravo i pom. kupoprodaja br. 2, str. 47-49/

Kraj tako jedinstvenog stajališta u pogledu kupčevog snašanja rizika od ukrcanja, postoji u teoriji i sudskoj praksi navedenih zemalja dosta različitih stajališta u pogledu točnog odredjivanja trenutka od kojeg rizik stvarno prelazi na kupca.

Prema nekim stajalištima bila bi dovoljna predaja robe zapovjedniku broda, ili brodskom agentu onog broda ili društva koje se mora pobrinuti za prijevoz, a isto tako i izdavanje teretnice "primljeno za ukrcaj" /"received for shipment"/. Drugi smatraju da je potreban stvarni ukrcaj robe i izdavanje teretnice ili barem potvrde broda o izvršenom ukrcaju.<sup>4/</sup>

3/ Bräudlé str. 62-79, Goitein 63-68, Lagergren str. 86-146, Garo №. 995-998. Isporedi i Eisser Die Gefährtragung beim Kaufvertrag, Berlin 1927 str. 7.

Kod pojedinih pisaca u području francuskog i engleskog prava naglašava se da se taj prelazak rizika ne vrši uvjek bezuvjetno. Tako Kitzinger u članku La giurisprudenza di Marsiglia sugli obblighi dal venditore nei contratti CIF /Riv. diritto navig. II №. 2 1936. str. 211/ ističe da rizik prelazi u času ukrcanja na kupca pod uvjetom da dokumenti budu uručeni kupcu prije otvaranja brodskog skladišta. Slično Ripert II 756, 822, Renard str. 69 etc.

4/ Mazzantini, Vendite marittime, str. 149.

Heenen smatra da rizik prelazi na kupca u času kad na temelju ugovora o prijevozu, zaključenog u skladu s kupoprudajem CIF, započinje odgovornost brodara, i to konkretno kad se konopcem brodske dizalice veže oko robe koju treba ukrcati.<sup>5/</sup> Prema tome rizik oštećenja, uslijed pogrešne raspodjele tereta na brodu, pada bi na kupca, jer je to nakon ukrcanja. Isto tako terete kupca rizici oštećenja, močenja, gubitaka na putu, grješaka koje nastupe bez krivnje prodavaoca na samoj robi i sl.<sup>6/</sup> ili rizici posljedica zakašnjenja broda uslijed krivnje zapovjednika ili više sile, npr. rata ili štrajka,<sup>7/</sup> kao i izmjene pravca puta koji odredi zapovjednik broda, i time krši svoju obvezu, ili krcaњa na palubu koje protivno nalogu prodavaoca i uvjetima ugovora o prijevozu izvrši zapovjednik broda.<sup>8/</sup>

I Bellot, koji na temelju francuske sudske prakse i ranijih pisaca koji su obradjivali materiju kupoprudaje CIF, zauzima odredjena stajališta koja su karakteristična za područje francuskog prava, i smatra da, "osim u slučaju drukčijeg uglavka ili presumirane volje stranaka, rizik prelazi na kupca od ukrcanja".<sup>9/</sup> Bellot smatra da je konkretni trenutak prelaska rizika onda kad se izvrši ukrcaj na sam brod, jer kupoprudaja CIF nameće kupcu obavezu ukrcanja na brod, i bez toga ona ne bi bila uopće valjana, pa rizik prema tome prelazi na kupca tek kad se taj ukrcaj izvrši.<sup>10/</sup>

Varšavsko-oxfordska pravila razmatraju takodjer pitanje prelaska rizika, te predviđaju dvije mogućnosti. Prva, osnovna mogućnost, je ta da rizik prelazi na kupca od časa kad je roba ukrcana na brod u slučaju kad postoji osnovna dužnost prodavaoca da ukrcat će robu na brod u luci ukrcanja na način uobičajen u toj luci. Druga mogućnost pojavljuje se u slučaju kad je prodavalac ovlašten da preda kupcu teretnicu "primljeno za ukrcaj" i nema, dosljedno tome, prema ugovoru obaveze

5/ Heenen, Vente et commerce maritime, str.188.

6/ Winkelmolen No 15. str.26

7/ Ripert DM T II No 1907, Chauveau No.404,405, Bellot No 318

8/ Heenen, Vente et commerce maritime, No 174

9/ Bellot, Traité théorique et pratique de la vente CAF, str.125.

10/ Isto - str.126

ukrcaja, kao u prethodnom slučaju, nego mora stvarno predati robu koja je predviđena ugovorom brodaru u ukrcajnoj luci. Ta druga mogućnost obuhvaća i slučaj kada prodavac ima pravo da kupcu predaje "direktnu teretnicu" na temelju odredaba ugovora ili posebnih trgovачkih običaja, koja teretnica obuhvaća prijevoz djelomično kopnom a djelomično morem.<sup>11/</sup> U ovom slučaju rizik će prijeći na kupca od časa kada bude stvarno izvršena predaja vozaru, koji će izdati dokument koji se u skladu s kupoprodajnim ugovorom predaje kupcu.<sup>12/</sup> U Varšavsko-oxfordskim pravilima takođe nije precizirano u kojem trenutku ukrcanja se vrši prelazak rizika.

Za područje našega prava, pitanje prelaska rizika kod kupoprodaje kao posla robnog prometa riješeno je u uzancima broj 96 do 99, a za kupoprodaju CIF /i C&F/ posebno i u uzancima broj 110 i 112. Prema uzanci 97 rizik prelazi na kupca kada se roba predaje vozaru, špediteru, ili drugoj osobi koju je odredio kupac, ili prodavac komu je kupac prepustio da u njegovo ime izvrši izbor te osobe. Prema uzanci 98, međutim, kada se stranke izričito pozovu na jednu od transportnih klauzula, a pod tim nazivom je u uzancima obuhvaćena i kupoprodaja CIF, tada se trenutak prelaska rizika ocjenjuje prema značenju tih klauzula.

Prema uzanci 110. prodavac kod kupoprodaje CIF "snosi rizik do prelaska robe preko brodske ograde u luci ukrcanja". Prema tome je u našim uzancima jasno određen momenat prelaska rizika kod kupoprodaje CIF od prodavaoca na kupca. On je određen savsim precizno, jer je točno određen kao čas prelaska rizika momenat prelaska robe preko brodske ograde u luci ukrcanja. Dakle svi rizici, svi nepredviđeni dogadjaji na robi, prije prelaska robe preko brodske ograde, terete prodavaoca, a oni poslije prelaska robe preko brodske ograde terete izravno kupca.

U Incoterms-u 1953. pitanje prelaska rizika regulirano je u odredbama A 5 i B 3. U odredbi A 5, koja regulira jednu od dužnosti prodavaoca, predviđeno je da je prodavac dužan "snositi sav rizik za robu do časa kada ona stvarno prijeđe ogradi broda u otpremnoj luci". U odredbi B 3, koja regulira jednu od dužnosti kupca, predviđeno je da je kupac dužan "snositi sve rizike za robu od časa kada ona stvarno prijedje ogradi broda u utovarnoj luci".<sup>13/</sup>

11/ Varšavsko-oxfordска правила за ugovore CIF, pravila 5, 2 i 7 - III i IV.

12/ Heenen, Vente et commerce maritime, No 179.

13/ Eisemann, "Incoterms 1953" komentarisan i za praksu objašnjen, str.45 i 48.

Zanimljivo je da "Incoterms-i" nisu preuzezli alternativne mogućnosti predviđene Varšavsko-oxfordskim pravilima u pogledu prelaska rizika u slučaju direktne teretnice i teretnice "primljeno za ukrcaj". Nasuprot tome u američkim vanjskotrgovinskim definicijama drugčije je riješeno ovo pitanje nego u "Incoterms-u", jer iste predviđaju razliku između izdavanja teretnice "received for shipment" /primljeno za ukrcaj/, u kojem se slučaju predviđa prelazak rizika u času predaje robe brodaru i izdavanja teretnice "on board" /ukrcano/, u kojem se slučaju predviđa prelazak rizika u času ukrcanja na brod /ne precizira se trenutak/.<sup>14/</sup>

Iz gornjeg se dade zaključiti da redaktori "Incoterms-a" nisu imali namjere da predvide prelazak rizika u času predaje vozaru kod direktne teretnice, ili brodaru prije ukrcanja na brod, nego su točno bez alternative precizirali prelazak rizika. Naravno da su i gornje varijante predviđene u Varšavsko-oxfordskim pravilima i američkim definicijama moguće, ali jedino u slučaju da se takova odredba u pogledu časa prelaska rizika izričito predviđi u ugovoru, mimo pozivanja na "Incoterms 1953". Prema tome Varšavsko-oxfordska pravila u ovom pogledu ne bi mogla upotrijebiti za tumačenje "Incoterms-a 1953".

Odredbe Incoterms-a 1953 potpuno su jednake odredbama naših Općih uzancea. Isto tako suštinski nema razlike između navedenih odredaba "Incoterms-a 1953" i Incoterms-a 1936.<sup>15/</sup>

Moglo bi se postaviti pitanje, da li indirektnim putem, primjenom općeg pravila iz uzance 97, može doći do ranijeg prelaska rizika od prodavaoca na kupca, ako se roba šalje putem vozara ili špeditera do mjesta ukrcaja, ako je kupac odredio vozara do mjesta ukrcaja /npr. željeznicu/ ili špeditera, ili ako je kupcu prepustio da prodavac u njegovo ime izvrši izbor te osobe. U tom slučaju moglo bi se smatrati da na temelju uzance 97 do prelaska rizika dolazi u trenutku predaje robe vozaru, ili špediteru, a ne tek prelaskom robe preko brodske ogradi u luci ukrcaja.

Ovakovo stajalište bilo bi protivno biti same pomorske kupoprđaje, jer se kod iste potpuno mora odijeliti pitanje prijevoza do luke ukrcaja, jer je, obzirom na karakter te kupoprđaje, to stvar prodavaoca. Pomorska kupoprđaja CIF izvršava se u luci ukrcaja, pa prema tome rizik za vrijeme dopreme robe do luke ukrcaja snosi prodavalac. To je, uostalom,

14/ Revised American Foreign Trade definitions CIF /6/ /7/.

15/ Eisemann, "Incoterms 1953" komentarisan i za praksu objašnjen, primjedba uz CIF B 5, str.45.

u skladu i s uzancem 98, prema kojoj za kupoprodaju CIF vrijede posebna pravila o prelasku rizika, te se na nju ne mogu primjenjivati odredbe uzance 97. Prodavac, po pravilu, i ne predaje kupcu kod kupoprodaje CIF uz ostale dokumente i željeznički tovarni list.

Zanimljivo je analiza prelaska rizika kod klauzule CIF u raznim zemljama, koju je izvršio njemački pisac Hans Haage u svojoj knjizi: "Die Vertragsklauseln CIF, FOB und ab Kai unter Berücksichtigung der Trade Terms". On se u toj knjizi posebno osvrće na prelazak rizika kod tih kupoprodaja u Jugoslaviji pa navodi: "Jugoslavija: Prodavac je dužan snositi rizik na robi do trenutka kad ona prijedje ogradi broda u luci ukrcaja. Ako roba bude stvarno predana na kopnu vozaru radi otpreme brodom, prelazi rizik na kupca u času ove isporuke". Smatramo da je ovo stajalište pogrešno iz gore, u tekstu, navedenih razloga, obzirom na strogi i jasni tekst "Incoterms-a 1953" i uzance llo i ll2. Ovo je moguće moglo vrijediti na osnovi pravnih pravila bićih trgovачkih zakona prije nego su donešene Opće uzance, u vrijeme kad su "Trade terms-i" bili izradjeni, ali seda to više nije tako. Treba naglasiti da su "Trade terms-i" utvrdjivali mjesne običaje i túmačenja bez obzira na "Incoterms-e", koje treba izričito ugovoriti.

Drugo je pitanje, ako je prodavac ovlašten da kupcu podnese teretnicu /through bill of lading/, koja je jedini dokumenat za prijevoz od jednog mjesto u unutrašnjosti zemlje, sve do odredišne luke u zemlji u kojoj će se roba iskrpati.

Iako ovakove direktnice nisu uobičajene u našem prometu, smatramo da i u tom slučaju bez izričite jasne odredbe stranaka ne bi bilo moguće da rizik prijedje od prodavaoca na kupca kod predaje prvom vozaru. Sama okolnost da je kupac ovlastio prodavaoca da mu kao otpremni dokumenat uruči direktnu teretnicu, po nekim stranim pravima bilo bi dovoljno da ima za posljedicu prelazak rizika od prodavaoca na kupca, kod predaje robe prvom vozaru.<sup>16/</sup> Treba voditi računa da u tim pravima nema određenog propisa koji regulira prelazak rizika kod kupoprodaje CIF, a niti su "Incoterms-1 1953" njihov pravni izvor, pa za područje našeg prava takva ugovorena odredba ne bi bila dovoljna da konkludentnim indirektnim načinom derogira preciznu odredbu uzance llo i ll2. To bi bilo jedino moguće, kad bi stranke još izričito ugovorile da će rizik prijeći na kupca u času predaje robe prvom vozaru. Slično pitanje postavlja se i ako bi po ugovoru prodavac imao pravo

da kupcu uruči teretnicu "primljeno za ukrcaj" /"received for shipment"/.<sup>17/</sup> I u tom slučaju rizik bi po našem pravu prelazio na kupca u času predaje robe brodaru tek u slučaju da o tome postoji izričita odredba stranaka o času takvog prelaska rizika; u protivnom se ima smatrati da i u tom slučaju rizik prelazi na kupca u času prelaska robe preko brodske ograde, jer je to izričita odredba, koja se ne može konkludentno izmijeniti.

Takovo stajalište zauzimaju i komentatori "Incoterms-a 1953" Eisemann i Leistritz.<sup>18/</sup>

Leistritz analizira i pitanje prelaska rizika u slučajevima gdje se prijevoz od gata do broda mora izvršiti maonom, te ističe da je u Hamburgu i Bremenu ukrcaj na maonu djelomično izjednačen ukrcaju na brod, i to samo ukoliko se maona smatra kao pripadnost broda, a ne kao pripadnost gata.

U praksi se našlazi ne manještvo klauzula koje u manjoj ili većoj mjeri mijenjaju prvenstveno odnose stranaka u pogledu snašenja rizika. Pitanje se postavlja, da li su stranke neograničene u svojoj ugovornoj slobodi u pogledu mijenjanja odredaba standardnog tipa kupoprodaje CIF, kakav je određen sudskom praksom pojedinih zemalja i zbirkama pravila međunarodnog karaktera, ili su u tom pravcu stranke ograničene, tako da mijenjanje nekih osnovnih odredaba onemogućuje primjenu klauzule CIF, tako da u tom slučaju mi više nemamo klauzule CIF.

---

17/ Hans Haage u svojoj knjizi "Die Vertragsklauseln CIF, FOB, ab Kai unter Berücksichtigung der Trade Terms", navodi /st.22/ da u pogledu važnog pitanja prelaska rizika, njemački Trade Terms-i razlikuju, da li je ugovoren izraz "Abladung/Verladung" ili "Verschiffung". Kod prvog slučaja mogla bi se predati teretnica "primljeno za ukrcaj",

te u tom slučaju rizik prelazi na kupca, kad roba bude primljena od strane brodara ili brodskog agenta, a kod drugog slučaja prelazi rizik tek prelaskom preko brodske ograde.

18/ Leistritz Dr.K., Kommentar zum FOB und CIF Geschäft, str.57.  
- Eisemann, "Incoterms 1953", komentarisan i za praksu objašnjen, str.46.

Sudska praksa stranih zemalja postavljala je u tom pravcu razna ograničenja. Najstroža je bila prije francuska sudska praksa, koja je u posljednjih trideset godina zauzela u tom pravcu blaže stajalište, dajući šиру slobodu dispoziciji stranaka.<sup>19/</sup>

Za područje našega prava postavlja se pitanje, da li se može ujedno zaključiti kupoprodaja CIF, i onda jednom klauzulom u ugovoru predviđjeti nešto što je potpuno protivno kupoprodaji CIF.

U našem pravu, u odnosima robnog prometa, stranke imaju slobodu ugovaranja u okviru zakonskih propisa, te mogu ugovorom i izmijeniti odredbe pojedinih uzanca. Međutim, ako su stranke ugovorile kupoprodaju CIF, čini nam se da one ne bi mogle u takvoj mjeri izmijeniti odredbe uzance llo, da suštinski izmijene bit kupoprodaje CIF, jer bi, doduše, u tom slučaju među strankama bio zaključen ugovor, ali ne te kategorije koja se time spominje. *valjani*

Vrlo je teško predviđjeti kakovo bi stajalište zauzeли naši ili strani sudovi, koji bi u ovakovom jednom slučaju primjenjivali jugoslavensko pravo. Zbog toga ćemo iznijeti neka stajališta o tome iz strane sudske prakse.

Tako je strana sudska praksa gotovo jedinstvena u stajalištu da je klauzula, koja stavlja na teret prodavaoca sav rizik pomorskog prijevoza, nespojiva s klauzulom CIF.<sup>20/</sup> Isto tako većina strane prakse i doktrine smatra da su inkopatibilne i klauzule koje stavljuju na teret prodavaoca neke od rizika pomorskog prijevoza.<sup>21/</sup>

---

19/ Chauveau, *Traité théorique et pratique des ventes maritimes*, No 108, 122.

Bellot, *Traité théorique et pratique de la vente CIF*, No 28.

20/ Heen<sup>en</sup>151, Thayer str.811, Bräudle str.62, Presuda apelacionog suda u Aleksandriji RDMC 1933 - 348.  
Apelacioni sud Bruxelles RDMC 1933 171.

21/ Heen<sup>en</sup>152, Ripert, *Droit Maritime t.II* No 1906., Renard RDMC X str.42., Chauveau No 111 i 553 i cit. odluke.

Takove bi klauzule bile: "U slučaju gubitka broda kupoprodaja se poništava", "Posao je ujetovan sretnim prispijećem broda, i isporuka će uslijediti po prispijedu", "Kupac će primiti svu robu koja bude oštećena od morske vode, ili inače, ali će prodavac bonificirati smanjenu vrijednost" /klauzula "Rye terms"/, "U slučaju da roba ne stigne zbog ratnog slučaja, kupoprodaja će se poništiti" itd.

Heenen kritizira ovo stajalište i smatra da ove potonje klauzule nisu inkopatibilne s kupoprodajom CIF, jer na teret prodavaca stavljuju samo neke rizike, pa da bi prema tome bilo pogrješno zaključiti da nema kupoprodaje CIF. Inkopatibilne su samo one klauzule koje na teret prodavaca stavljaju sav rizik pomorskog prijevoza.<sup>22/</sup>

Do ovih i sličnih klauzula u ugovorima CIF dolazi zbog nastojanja kupaca, da izmijene u svoju korist pitanje prelaska rizika, jer se tipični CIF ugovor bez dopunskih klauzula mora smatrati prodavacovim ugovorom.<sup>23/</sup>

U mnogima od tipskih ugovora, koji su u upotrebi u medjunarodnom robnom prometu, pitanje prelaska rizika riješeno je na standardni način, tj. tako da rizik prelazi na kupca u času ukrcaja.<sup>24/</sup>

Međutim, zbog gore naznačenih razloga, u mnogim su se tipskim ugovorima pojavile klauzule kojima se utvrđivanje kvaliteta, pakovanja i količine robe prenosi u stvari u odredišnu luku, gdje se vrši iskrcaj.<sup>25/</sup> To predstavlja otstupanje od općeg pravila o prelasku rizika kod CIF posla, čak i u pogledu težine, jer po tom pravilu kupac jer snosi rizik transporta, snosi i rizik gubitka težine, a stranke ako su ugovorile u CIF ugovoru cijenu prema težini, onda u dvojbi misle na cijenu prilikom otpreme.<sup>25/</sup>

---

22/ Heenen 153.

23/ Thayer str. 811.

24/ Genova, LCTA, NETA itd.

25/ Dr.Jan Albers: str.48.

26/ Mazzantini No 81.

Takve su npr. klauzule "Ekspertiza u luci prispijeća", "plaćanje poslije preuzimanja", "prodaja prema uzorku", "roba garantirano zdrava", "plaćanje poslije mjerjenja" itd.<sup>27/</sup> Ovakovih klauzula ima veći broj, i sudska praksa nije jedinstvena u prosudjivanju značenja pojedinih klauzula prema standardnoj CIF klauzuli.

Za područje našega prava, gdje ne postoji strogost u tipovima kupoprodaje po klauzulama, može se uzeti da su stranke potpuno slobodne da indirektnim posebnim klauzulama izmijene pojedine odredbe CIF posla, koje proizlaze iz Općih uzanaca ili "Incoterms-a 1953", jedino je potrebno da se to učini na sasvim jasan način.

Vrlo su poznate klauzule kod tipskih ugovora, osobito onih za kupoprodaju žitarica: "tale quale", "sound delivered" i "Rye terms". Klauzula "tale quale" inače je vrlo poznata kod kupoprodaje općenito. Ona, doduše, kod pomorske kupoprodaje CIF nema svoga uobičajenoga standardnoga značenja, nego je to značenje prilagođeno specifičnosti kupoprodaje CIF, obzirom na pomorski prijevoz. Standardno, uobičajeno značenje klauzule "tale quale" naznačeno je i u našoj uzenci 144, koja glasi:

"Izraz u ugovoru "takva-kakva", "tale-quale", "telle-quelle", znači da se roba ima isporučiti sa određenog stvarišta, sa određenog prostora ili određene berbe, ali bez prebiranja i izdvajanja dijelova boljeg kvaliteta.

"U takvom slučaju prodavac ne odgovara za kvalitet robe, izuzev ako se radi o obučani".

Kod kupoprodaje CIF klauzula "tale quale" obavezuje kupca da primi svu robu koja je oštećena od djelovanja morske vode bez prava na bonifikaciju. Međutim, po ovoj klauzuli prodavac je uvejek u obvezi da izvrši ukrcaj zdrave robe. U slučaju da bi kupac dokazao da je do oštećenja robe došlo kričnjom prodavaoca, klauzula "tale quale" ne bi mogla doći do primjene, i kupac bi imao pravo da prema prodavaocu primjeni mjere, već prema datoј situaciji i propisima koje bi trebalo primijeniti.

Prema klauzuli "sound delivered" kupac ima pravo izbora da robu, koja je stigla u oštećenom stanju zbog oštećenja koja su nastupila na putu, odbije da primi za svoj račun. U tom

---

27/ Bellot, Traité théorique et pratique de la vente CAF,  
str. 131-139.

slučaju kupac je dužan robu primiti za račun prodavaoca, i postupiti pomnjom dobrog privrednika. Druga alternativa je da kupac primi robu, ali u tom slučaju nema prava na bonifikaciju.<sup>28/</sup> Prema ovoj klauzuli, usprkos prelasku rizika kod ukrcanja, kupac ima mogućnost u slučaju da izabere prvu alternativu, da prebaci rizik pomorskog prijevoza na prodavaoca.

Klauzulu "rye terms" nalazimo u raznim tipskim ugovorima, pretežno onima za kupoprodaju žitarica. Tako i ugovor Br. 3 A za kupoprodaju žitarica, izrađen pod okriljem Evropske ekonomske komisije Ujedinjenih Naroda, zadržava klauzulu "rye terms", a neke odredbe i u drugim klauzulama toga ugovora prilagodjene su klauzuli "rye terms". Ta klauzula zadržana je u članu 6 spomenutog ugovora /Stenje i kvalitet/ te glasi:

"6.1.2 Prodavalac garantira za zdravo stanje robe kod iskrcaja, i za svako oštećenje koje bi nastalo od prirodnih svojstava robe, kao i za oštećenje koje bi nastalo zbog nezgode na moru. Kupac ne može odbiti oštećenu robu, ali ima pravo na smanjenje cijene koje će sporazumno utvrditi stranke, ili će odrediti arbitraža. Međutim ne bi dawala prava na sniženje cijene oštećena zrna, koja bi se prije ukrcaja mogla klasificirati kao roba koja odgovara prosječnom dobrom kvalitetu sezone u vrijeme ili u mjestu ukrcanja /oštećenje na kopnu/, ili kao roba oštećena laganom sunom vrućinom, koja ne mijenja kvalitet zrna".

U istom ugovoru, u skladu s ovom osnovnom klauzulom "Rye terms", izmijenjene su, prema drugim tipovima ugovora za kupoprodaju žitarica CIF, i slijedeće druge odredbe ugovora: Član 6.4, Kontrola robe, i to:

"6.4.1.1 Stanje robe ustanavljava se kod iskrcaja..."  
Član 13. Osiguranje i zahtjevi od vozara i to:

"13.3 Ako se radi o šteti koja je pokrivena klauzulom "Rye terms", kupac će biti dužan da za račun prodavaoca poduzme zatražene mjere kako bi se postavio zahtjev osigurateljima i/ili vozarima, i da prodavaocu

28/ Bellot, Traité théorique et pratique de la vente CAF, str.134 № 335 i 138 № 352, te Heenen, Vente et commerce maritime, str.194 i 195.

dobavi, kod plaćanja konačnog obračuna, uobičajene dokumente koji su traženi za ustanovljenje oštećenja, i/ili sve dokumente koji prodavaču omogućuju zantjev od vozara. On će prodavaocu povratiti police i certifikate osiguranja koje je od njega primio, i također mu uručiti one koje je sam zaključio radi povećanja vrijednosti. Ako police ili certifikati ne budu uručeni, kupac će morati platiti onaj dio oštećenja koji prodavalac neće moći naplatiti zbog pomanjkanja tih dokumenata. Međutim, poslije obračuna štete, prodavač će kupcu povratiti dio ovoga obračuna koji bi se odnosio na police i certifikate osiguranja radi povećanja vrijednosti, a koje bi zaključio kupac".<sup>29/</sup>

Odredbe ovoga ugovora veoma su slične odredbama ugovora "London Corn Trade Association" i drugim.

Klaузула "Rye terms" također pretstavlja odstupanje od pravila kupoprodaje CIF u pogledu prelaska rizika, i to u odnosu na rizik oštećenja koji nastaje zbog pomorskog prijevoza. Dok rizik pomorskog prijevoza i oštećenja za vrijeme prijevoza redovno snosi kupac po kupoprodaji CIF, koji mora primiti oštećenu robu i platiti cijenu u cijelosti, ugovori "Rye terms" daju kupcu mogućnost da plati umanjenu cijenu u odnosu na oštećenje. Dok po klaузuli "Sound delivered" kupac ima pravo odbiti prijem oštećene robe, toga prava po klaузuli "Rye terms" kupac nema. Prema svemu, kod klaузule "Rye terms" rizik prelazi od prodavaoca na kupca kod ukrcaja, ali rizik oštećenja za vrijeme prijevoza morem ostaje na prodavaocu, pa u tom pogledu ova klaузула otstupa od standardnih pravila kupoprodaje CIF.<sup>30/</sup>

---

29/ Contrat pour la vente des cereales No 3 A établi sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies, Genève, mai 1957. C.A.F. /maritime/. Non réciproque, Cargaisons entières et "parcels" "Rye terms".

30/ Heenen, Vente et commerce maritime str.196-198, Bellot, Traité théorique et classique de la vente CAF, str.158 No 352, Chauveau, Traité théorique et pratique des ventes maritimes str.106 No 544.

Budući da je kupoprodaja CIF takođe instrumenat prekomorske trgovine, koji omogućuje da se takodje vrši i kupoprodaja robe koja je već na moru, postavlja se pitanje prelaska rizika kod takve kupoprodaje. U tom slučaju rizik bi morao prijeći na kupca u času zaključenja takve kupoprodaje. U praksi je, međutim, teško utvrditi u kojem času je za vrijeme puta došlo do oštećenja pa bi prema tome sav rizik pomorskog prijevoza retroaktivno od ukreaja teretne posljednjeg kupca. U nekim ugovorima ovo se izbjegava klauzulom "Svakog havarije, prije datuma koji nosi ugovor, pada na teret prodavaoca".<sup>31/ot</sup>

Dok ugovori za kupoprodaju žutarica CIF Evropske ekonomske komisije Ujedinjenih naroda predviđaju u čl. 9 uobičajeni trenutak prelaska rizika "kad roba stvarno pređe brodsku ogradu u luci ukreaja", to u slučaju kupoprodaje robe na moru predviđa u čl. 9.2 izričito da "rizik prelazi od prodavaoca na kupca u trenutku zaključenja ugovora".

Prestoje još pitanje prelaska rizika na kupca u slučaju kupčevog propusta da izvrši određene ugovorne odredbe. Prema "Incoterms-u 1953" CIF B 4 kupac je dužan "ako je zadržao rok u kojem se ima roba otpremiti; odnosno pravo izbora odredišne luke, i ako propusti izdati pravovremenu dispoziciju, snositi radi toga nastale neknadne troškove, kao i sav rizik od dana isteka roka utvrđenog za otpremu robe, pod uvjetom da je roba bila na odgovarajući način individualizirana, tj. jasno izdvana, ili na drugi način identificirana kao ugovorena roba".

Ova odredba je u skladu s uzancem broj 96, koja predviđa da rizik za propast ili oštećenje robe prelazi na kupca u trenutku kad je pao u zakašnjenje u pogledu prijema isporuke.

Vidjeli smo prije da Uzanca broj 98 predviđa drugi trenutak prelaska rizika kod transportnih klauzula, nego što je prelazak rizika koji je određen općim pravilom Uzance br. 96 i 97. Pitanje se postavlja, nije li i ova odredba uzance broj 96 stavljena Uzancem broj 98 izvan snage, ako su njom stavljenе van snage, u pogledu transportnih klauzula, odredbe Uzance broj 97 i prvog dijela Uzance broj 96.

---

31. Bellot, Traité théorique et pratique de la vente CAF,  
str. 50 No 91.

Smatram da na to moramo odgovoriti negativno, jer drugi dio Uzance 96 postavlja jedno opće pravilo snašanja rizika u slučaju padanja u zakašnjenje u pogledu prijema isporuke.

Prema tome posebni slučajevi prelaska rizika po transportnim klaузulama odnose se samo na slučaj kad dolazi do izvršenja ugovora, dok je odredba drugog dijela Uzance 96 opća, gotovo kaznena odredba, koja generalno vrijedi za sve slučajeve padanja u zakašnjenje krivnjom kupca, pa i one slučajeve kod transportnih klauzula.