



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

PRIPRAVA IN IZVEDBA MEDNARODNE PRODAJNE POGODBE

Mentor: dr. Andrej Friedl, uni. dipl. prav.
Lektorica: Lucija Hrženjak, prof. slov. in biol.

Kandidatka: Katja Saksida

Ljubljana, junij 2023

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju dr. Andreju Friedlu za pomoč in nasvete pri izdelavi tega diplomskega dela.

Posebna zahvala gre podjetju SPIDI prevozi, Uroš Pernuš, s. p., s katerim sem opravila intervju za empirični del diplomskega dela. Posebna zahvala gre mami Jožici in očetu Borisu ter teti Slavi, ki je navsezadnje sofinancirala moj študij.

Zahvaljujem se tudi lektorici Luciji Hrženjak, da je moje diplomsko delo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

Študentka Katja Saksida izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Andreja Friedla.

Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V pričujočem diplomskem delu obravnavamo kompleksnost mednarodne prodajne pogodbe in izhaja iz hipoteze, da je pri njeni pripravi in izvedbi pomembno ne le dobro poznavanje mednarodnih pravnih okvirov, ampak tudi povezanost s spremljevalnimi pogodbami, zlasti s špedicijsko pogodbo, prevozno pogodbo in zavarovalno pogodbo. Bistvene značilnosti mednarodne prodajne pogodbe so predstavljene z glavnimi povzetki iz Konvencije Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga (poznane tudi kot Dunajska konvencija) in iz Modelno prodajne pogodbe Mednarodne trgovinske zbornice. Za učinkovito izvedbo mednarodnega prodajnega posla je nujno tudi dobro poznavanje trgovinskih klavzul Incoterms 2020. Po predstavitvi glavnih značilnosti tudi omenjenih povezanih pogodb je v empiričnem delu obravnavan in analiziran logistični vidik izvedbe mednarodne prodajne pogodbe na podlagi izkušenj špediterskega podjetja in primerov iz prakse, ki opozarjajo na pasti nepravilne uporabe trgovinskih klavzul Incoterms. V zaključku je potrjena izhodiščna hipoteza s priporočili za izboljšave v praksi.

KLJUČNE BESEDE

- mednarodna prodajna pogodba
- CISG
- Incoterms 2020
- prevozna pogodba
- kargo zavarovanje

ABSTRACT

The present diploma thesis deals with the complexity of the international sales contract and is based on the hypothesis that in its preparation and execution it is important not only to have a good knowledge of its international legal frameworks but also its connection with accompanying contracts, especially with forwarding contracts, transport contracts and insurance contracts. The essential features of an international sales contract are presented with the main summaries from the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (also known as the Vienna Convention) and from the Model Sales Contract of the International Chamber of Commerce (ICC). A good knowledge of the Incoterms 2020 trade clauses is also essential for the effective execution of an international sales contract. After presenting the main features of the aforementioned related contracts, the empirical part discusses and analyzes the logistical aspect of the implementation of an international sales contract based on the experience of a forwarding company and examples from practice that point to pitfalls of incorrect use of Incoterms trade clauses. In the conclusion, the initial hypothesis is confirmed with recommendations for improvements in practice.

KEYWORDS

- international sales contract
- CISG
- Incoterms 2020
- transport contract
- forwarding contract
- cargo insurance

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Opredelitev problema.....	1
1.2	Namen, cilj in hipoteza.....	1
1.3	Uporabljene metode dela	1
2	MEDNARODNA PRODAJNA POGODBA.....	2
2.1	Splošno o pomenu mednarodne prodajne pogodbe.....	2
2.2	Mednarodna prodajna pogodba po Dunajski konvenciji	2
2.2.1	Kdaj se uporablja Dunajska konvencija.....	2
2.2.2	Običaji in praksa, vzpostavljena med strankama.....	3
2.2.3	Ponudba za sklenitev pogodbe	3
2.2.4	Sprejem ponudbe.....	4
2.2.5	Neujemanje ponudbe in sprejema ponudbe	4
2.2.6	Primer, ko cena ni določena	5
2.2.7	Kup s specifikacijo.....	5
2.2.8	Kraj in čas dobave blaga.....	5
2.2.9	Kraj in čas plačila kupnine in prevzem dobave blaga	5
2.2.10	Istovetnost blaga.....	6
2.2.11	Napake na blagu.....	6
2.2.12	Dobava in prehod nevarnosti za blago	8
2.2.13	Višja sila in spremenjene okoliščine	9
3	TRGOVINSKE (DOBAVNE) KLAUZULE INCOTERMS	12
4	ZAVAROVANJE PLAČILA.....	16
4.1	Pridržek lastninske pravice	16
4.2	Bančna garancija	17
4.3	Zavarovanje terjatev preko kreditnih zavarovalnic.....	18
4.4	Plačilni mehanizem.....	18
4.4.1	Dokumentarni akreditiv	18
4.4.2	Bančna plačilna obveza	19
4.4.3	Izbira prava in načina reševanja sporov	20
4.4.4	Shema prodajne pogodbe po modelu ICC	21
5	S PRODAJNO POGODBO POVEZANE POGODBE	24
5.1	Pogodba o špediciji.....	24
5.1.1	Splošno o ekonomski vlogi špediterja.....	24
5.1.2	Ureditev po Obligacijskem zakoniku.....	27
5.2	Prevozna pogodba.....	29
5.2.1	Splošno.....	29
5.2.2	Ureditev prevozne pogodbe po konvenciji CMR.....	29
5.3	Transportno zavarovanje	32
5.3.1	Splošno o transportnem zavarovanju	32
5.3.2	Kargo zavarovanje	32
6	PRAKTIČNA PRIPRAVA PRODAJNE POGODBE	36

6.1	Preverjanje bonitete potencialnega poslovnega partnerja	36
6.2	Pogajanja za sklenitev pogodbe.....	36
7	EMPIRIČNI DEL: IZVEDBA PRODAJNE POGODBE	38
7.1	Intervju s špediterjem	38
7.2	Analiza možnih težav pri uporabi trgovinskih klavzul Incoterms 2020.....	39
8	ZAKLJUČEK.....	43
9	LITERATURA IN VIRI.....	45
	PRILOGA.....	47

KAZALO SLIK

Slika 1: Ex Works (franko tovarna)	13
Slika 2: Free Carrier (franko prevoznik)	13
Slika 3: Carriage Paid To (prevoz plačan do) in Carriage and Insurance Paid To (prevoz in zavarovanje plačana do)	14
Slika 4: Delivered at Place (dobavljeno v kraju)	15
Slika 5: Plačilo preko dokumentarnega akreditiva	19
Slika 6: Plačilo preko mehanizma bančne plačilne obveze	20
Slika 7: FCR: špeditersko potrdilo o prejemu	26
Slika 8: Logotip FIATA	26
Slika 9: Različne ravni zavarovalnega kritja po Institutskih klavzulah	34
Slika 10: Primer izračuna odškodnine brez in s kargo zavarovanjem	35

KRATICE IN AKRONIMI

ADR:	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnih snovi po cesti
CIGS:	United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Konvencija Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga
CFR:	Cost and Freight, stroški in prevoznina
CIF:	Cost Insurance and Freight, stroški, zavarovanje in prevoznina
CIP:	Carriage and Insurance Paid To, prevoz in zavarovanje plačana do
CLECAT	Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun, Evropsko združenje špediterskih, transportnih, logističnih in carinskih agentov
CPT:	Carriage Paid To, prevoz plačan do
CRM:	Convention relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route, transportni dokument za cestni promet
DAP:	Delivered at Place, dobavljeno v kraju
DDP:	Delivered Duty Paid, dobavljeno ocarinjeno
DPU:	Delivered at Place Unloaded, dobavljeno v kraju razloženo
EXW:	Ex Works, franko tovarna
FAS:	Free Alongside Ship, franko ob ladji
FBL:	FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, prenosna nakladnica za kombinirani transport
FCA:	Free Carrier, franko prevoznik
FCR:	FIATA Forwarders Certificate of Receipt, špeditersko potrdilo o prejemu
FCT:	FIATA Forwarders Certificate of Transport, prenosna špediterska nakladnica
FFI:	FIATA Forwarding Instructions, špediterska navodila
FIATA:	International Federation of Freight Forwarders Associations, fr. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, Mednarodno združenje špediterskih organizacij
FOB:	Free on Board
FWB:	FIATA Multimodal Transport Waybill, neprenosljivi tovorni list za kombinirani ali multimodalni transport
FWR:	FIATA Warehouse Receipt, potrdilo, ko špediter opravlja skladiščne posle
ICC:	International Chamber of Commerce, Mednarodna trgovinska zbornica
OZ:	Obligacijski zakonik
SDR:	Special Drawing Rights, posebne pravice črpanja
SDT:	FIATA Dangerous goods declaration, potrdilo pošiljatelja o prevozu nevarnega blaga

- UCP 600: Uniform Rules and Practice for L/C, Enotna pravila in običaji
Mednarodne trgovinske zbornice
- URBPO: Uniform Rules for Bank Payment Obligation, Enotna pravila za bančno
plačilno obvezo
- URDG 758: Uniform Rules for Demand Guarantees

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

V diplomskem delu obravnavamo kompleksnost mednarodne prodajne pogodbe in pomen njene kakovostne pravne priprave za zmanjšanje tveganj v izvedbeni fazi. Ugotavljamo tudi, na kaj moramo biti pozorni pri njeni izvedbi v praksi. Mednarodno prodajno pogodbo predstavimo skozi Konvencijo Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga (poznano tudi kot Dunajska konvencija) in Modelno prodajno pogodbo Mednarodne trgovinske zbornice (International Chamber of Commerce, ICC), pri čemer posebno pozornost namenimo dobavnim klavzulam Incoterms 2020. Opišemo temeljne značilnosti pogodb, s katerimi je prodajna pogodba povezana v logistični izvedbeni fazi.

1.2 NAMEN, CILJ IN HIPOTEZA

Namen dela je opozoriti na različne pravne vidike, ki jih je treba upoštevati pri kakovostni pripravi in izvedbi mednarodne prodajne pogodbe s poudarkom na logistični izvedbi. Tudi na osnovi lastnih izkušenj pri delu na tem področju izhajamo iz hipoteze, da je za mednarodno pogodbo v prodaji blaga kompleksni pravni posel in da je zaradi globalnega trgovanja in velikih razdalj med prodajalcem in kupcem še posebej pomembno dobro sodelovanje s špediterjem, ki lahko že pri pripravi pogodbe svetuje glede optimalne izbire trgovinskih klavzul Incoterms glede na značilnosti vsakokratne prodajne pogodbe. Končni cilj naloge je opozoriti na nekatere napake v praksi in predlagati izboljšave.

1.3 UPORABLJENE METODE DELA

Z deskriptivno metodo povzamemo pravne vire in literaturo. Z analitično metodo in metodo intervjuja v empiričnem delu analiziramo praktične primere izvedbe prodajne pogodbe po izkušnjah špediterja, s sintetično metodo pa ugotovitve povežemo v zaključek. Predpostavljamo, da je za obravnavo na voljo dovolj literature in da bomo pridobili dovolj empiričnih podatkov za raziskavo iz prakse, tudi intervjuja, zato posebnih omejitev ne pričakujemo.

2 MEDNARODNA PRODAJNA POGODBA

Prodajna pogodba je osnova vseh poslovnih transakcij v mednarodni trgovini. V nadaljevanju opišemo glavne značilnosti njene mednarodnopravne ureditve.

2.1 SPLOŠNO O POMENU MEDNARODNE PRODAJNE POGODBE

Pravna podlaga največjega dela izvoznih in uvoznih poslov je pogodba, ki se v slovenski zakonodaji in tudi marsikje drugje imenuje prodajna pogodba. V praksi se za take pogodbe uporabljajo različni izrazi, kot so dobava, nakup, kupoprodaja, izvozno-uvozna pogodba in mnogi drugi. Ne glede na uporabljeni izraz se za vse te pogodbe uporabijo pravila o prodajni pogodbi, če gre za dobavo blaga proti plačilu cene. Taka pravila ima tudi slovenski Obligacijski zakonik. Kadar gre za mednarodne prodajne pogodbe, se zanje praviloma uporabijo ali pravila prodajalčevega prava, ali kupčevega prava, dogovorjenega prava ali Konvencije Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga (Djinović in Rižnik, 2009).

Enako kot v primerjalnem pravu nasploh je v slovenskem Obligacijskem zakoniku (OZ) v 435. členu definirana prodajna pogodba kot pogodba, s katero se prodajalec zavezuje, da bo stvar, ki jo prodaja, izročil kupcu tako, da bo ta pridobil lastninsko pravico, kupec pa se zavezuje, da bo prodajalcu plačal kupnino.

2.2 MEDNARODNA PRODAJNA POGODBA PO DUNAJSKI KONVENCIJI

Konvencija Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, CISG) je bila sprejeta 11. aprila 1980 na Dunaju (zato poznana tudi kot Dunajska konvencija o mednarodni prodaji blaga). V veljavo je stopila 1. januarja 1986, ko jo je ratificiralo zadostno število držav, danes že več kot 80. Po predhodnih drugih poskusih je ta konvencija dejansko prinesla poenotenje (unifikacijo) prava mednarodne prodaje (Djinović in Rižnik, 2009). V nadaljevanju povzemamo njena glavna določila in nekatere primerjave z OZ.

2.2.1 Kdaj se uporablja Dunajska konvencija

CISG se po 1. členu uporablja za pogodbe o prodaji blaga, sklenjene med strankami, ki imajo svoj sedež na ozemljih različnih držav:

- če so te države pogodbenice ali
- če pravila mednarodnega zasebnega prava napotujejo na uporabo prava ene države pogodbenice.

Vendar ima ta konvencija dispozitivni značaj in lahko njeno uporabo stranki po 6. členu izključita. Če stranki želita uporabo CISG popolnoma izključiti (contracting-out), namesto nje pa določiti uporabo na primer OZ, se morata izrecno dogovoriti, da se za to pogodbo uporablja slovenski OZ. To pomeni, da je izključena uporaba pravil OZ za mednarodno prodajno pogodbo, če se stranki izrecno ne dogovorita drugače (Plavšak et al., 2003–2004).

CISG se po 2. členu ne uporablja za prodajo: (a) blaga, kupljenega za osebno ali družinsko rabo ali za gospodinjstvo, razen če prodajalec kadarkoli pred sklenitvijo pogodbe ali ob sklenitvi pogodbe ni vedel niti bi bil moral vedeti, da se blago kupuje za takšno rabo; (b) na javni dražbi; (c) v primeru zaplembe ali kakega drugega postopka sodnih oblasti; (d) vrednostih papirjev in denarja; (e) ladij, gliserjev na zračni blazini in letal; (f) električne energije. Iz tega izhaja, da ni mišljena prodajna pogodba s potrošnikom.

Stranki se morata zavedati, da se po 5. členu CISG tudi ne uporablja za odgovornost prodajalca za smrt ali telesne poškodbe, ki bi jih blago utegnilo povzročiti katerikoli osebi. V takšnih primerih se uporabi merodajno notranje nacionalno pravo, na katerega odkazujejo pravila mednarodnega zasebnega prava (Djinović in Rižnik, 2009).

2.2.2 Običaji in praksa, vzpostavljena med strankama

Podobno kot 12. člen Obligacijskega zakonika 9. člen CISG določa, da stranki prodajne pogodbe vežejo običaji, o katerih sta se zedinili, in praksa, vzpostavljena med njima. Če ni drugače določeno, se šteje, da sta strani molče sprejeli za svojo pogodbo ali njeno sklenitev običaj, ki jima je bil znan ali bi jima moral biti znan in ki je splošno znan v mednarodni trgovini ter ga pogodbenice redno spoštujejo v istovrstnih pogodbah zadevne stroke.

2.2.3 Ponudba za sklenitev pogodbe

Po 14. členu CISG predlog za sklenitev pogodbe, poslan eni osebi ali več določenim osebam, velja kot ponudba, če je dovolj določen in če izraža namen ponudnika, da se bo v primeru sprejetja zavezal. Predlog je dovolj določen, če je v njem navedeno blago in izrecno ali molče določena količina in cena ali če vsebuje elemente za njihovo določitev. Predlog, poslan nedoločenemu številu oseb, se šteje samo kot vabilo, da se dajo ponudbe, razen če oseba, ki daje tak predlog, jasno ne opozori na nasprotno. Če ni volje ponudnika za sklenitev pogodbe, lahko takšna ponudba pomeni vabilo drugi stranki, da odda ponudbo (Schlechtriem in Možina, 2006).

Po 15. členu ponudba učinkuje od trenutka, ko prispe naslovniku. Ponudba, tudi če je nepreklicna, se lahko umakne, če je naslovnik prejel umik, preden je prejel ponudbo

ali sočasno z njo. Po 16. členu se lahko, dokler pogodba ni sklenjena, ponudba prekliče, če je naslovnik prejel preklic, preden je poslal svojo izjavo o sprejemu. Ponudba pa se ne more preklicati, če je v njej z določitvijo roka za sprejem ali drugače označeno, da je nepreklicna ali je naslovnik razumno verjel, da je ponudba nepreklicna, in ravnal v skladu s tem. Podobno določa tudi 26. člen OZ, po katerem se ponudbe ne da preklicati, saj ponudnika veže ponudba za rok, do katerega mora biti sprejeta. Če roka v ponudbi odsotni osebi ni, pa takšna ponudba veže ponudnika toliko časa, kolikor je običajno potrebno, da ponudba prispe do te osebe, da jo ta prouči ter o njej odloči in da odgovor o sprejemu prispe do ponudnika.

2.2.4 Sprejem ponudbe

Po 18. členu CISG se izjava ali drugo obnašanje naslovnika, ki kaže na soglasje s ponudbo, šteje kot njen sprejem. Če naslovnik molči ali je nedejaven, pa to še ne pomeni, da sprejema ponudbo. Sprejem ponudbe učinkuje od trenutka, ko ponudnik prejme izjavo o soglasju. Sprejem pa ne učinkuje, če ponudnik ne prejme izjave o soglasju v roku, ki ga je določil, oziroma če ni določil roka, v razumnem roku, pri čemer se upoštevajo okoliščine posla in hitrost komunikacijskih sredstev, ki jih je ponudnik uporabil. Podobno določa OZ v 28. členu.

2.2.5 Neujemanje ponudbe in sprejema ponudbe

Smiselno enako kot 29. člen OZ tudi 19. člen CISG ureja položaje, ko se ponudba in sprejem ponudbe ne ujemata. Če odgovor na ponudbo vsebuje izjave o sprejemu, hkrati pa tudi podatke, omejitve ali druge spremembe, se po CISG šteje, da je ponudba zavrnjena, odgovor pa pomeni nasprotno ponudbo. Pri tem je treba razlikovati položaje, ko se nasprotje med ponudbo in odgovorom nanaša na bistvena ali nebistvena vprašanja pogodbe. Odgovor na ponudbo, ki izraža sprejem, toda vsebuje dopolnilne ali različne pogoje, ki bistveno ne spreminjajo pogojev ponudbe, vseeno pomeni sprejem, razen če ponudnik brez neopravičenega odlašanja ustno ugovarja razlikam ali o tem pošlje obvestilo. Če ne ravna tako, se pogodba sklene v skladu z vsebino ponudbe s spremembami, ki so navedene v izjavi o sprejemu. Kadar se neskladje med ponudbo in sprejemom nanaša na bistvena vprašanja, kot so cena, plačilo, kakovost, količina blaga, kraj in čas dobave, obseg odgovornosti ene pogodbenice v primerjavi z drugo, ali na reševanje sporov, pa se šteje, da bistveno spreminjajo pogoje ponudbe, zato pogodba ni sklenjena, če ponudnik po prejemu takšnega nasprotujočega sprejema ponudbe molči. Če pa ravna po nasprotujočem sprejemu ponudbe, pa se šteje, da je pogodba sklenjena pod pogoji, ki jih je sporočil naslovnik pogodbe. Ker v splošnih pogojih poslovanja obeh strank sestavine pogodb skoraj nikoli niso opredeljene kot »nebistvene«, bo izjavo, ki se sklicuje na drugačne lastne pogoje poslovanja, praviloma treba razumeti kot nasprotno ponudbo (Schlechtriem in Možina, 2006).

2.2.6 Primer, ko cena ni določena

55. člen CISG določa, da če je pogodba veljavno sklenjena, cena za prodano blago pa v njej ni ne izrecno ne molče določena, se šteje, če iz pogodbe ne izhaja kaj drugega, da sta stranki molče pristali na ceno, ki se je v trenutku sklenitve pogodbe redno zaračunavala v zadevni stroki za takšno blago, prodano v podobnih okoliščinah. Smiselno enako določa OZ v 442. členu.

2.2.7 Kup s specifikacijo

65. člen CISG podobno kot 519. člen OZ ureja kup s specifikacijo. To pomeni, da če je kupec po pogodbi dolžan določiti obliko, mere ali druge značilnosti blaga, te specifikacije pa ne sestavi do dogovorjenega datuma ali do poteka primerne roka, ko je od prodajalca dobil zahtevo, naj to stori, lahko prodajalec, ne da bi pri tem posegel v svoje druge pravice, ki jih lahko ima, sam sestavi to specifikacijo v skladu s kupčevimi potrebami, ki so mu lahko bile znane. Če prodajalec sam sestavi specifikacijo, je dolžan obvestiti kupca o njenih posameznostih in mu določiti primeren rok, v katerem lahko sestavi kakšno drugo specifikacijo. Če kupec po prejemu obvestila prodajalca tega ne stori v tako določenem roku, je specifikacija, ki jo sestavi prodajalec, obvezna. Če bi se štelo, da pogodba ni sklenjena samo zato, ker manjkajo čisto vse značilnosti predmeta, bi se lahko kupec z odlašanjem specifikacije lahko izognil izpolnitvi pogodbe (Djinović in Rižnik, 2009).

2.2.8 Kraj in čas dobave blaga

31. člen CISG določa, da če prodajalec ni dolžan dobaviti blaga v kakem drugem določenem kraju, je njegova obveznost glede dobave v tem, da izroči blago prvemu prevozniku, da bi ga prepeljal kupcu (če je po prodajni pogodbi treba prepeljati blago). Če kraj dobave ni izrecno določen, pa mora biti blago dano na razpolago kupcu v kraju, v katerem je imel prodajalec ob sklenitvi pogodbe svoj sedež. Smiselno enako določa OZ 451. členu.

Po 33. členu CISG mora prodajalec dobaviti blago na dan, ki je določen ali se lahko določi na podlagi pogodbe. Če je določeno časovno obdobje ali če se lahko določi na podlagi pogodbe, pa kadarkoli med tem obdobjem, razen če iz okoliščin ne izhaja, da je bila kupcu prepuščena določitev datuma. V vsakem drugem primeru pa v primernem roku po sklenitvi pogodbe. Smiselno enako je to urejeno po 450. čl. OZ.

2.2.9 Kraj in čas plačila kupnine in prevzem dobave blaga

57. člen CISG določa, da če kupec ni prevzel obveznosti plačila kupnine v kateremkoli drugem določenem kraju, jo je dolžan plačati prodajalcu na sedežu prodajalca, ali če se mora plačati ob izročitvi blaga ali listin, v kraju te izročitve. 58. člen pa določa, da

če kupec ni prevzel obveznosti, da plača kupnino v kateremkoli drugem določenem času, jo mora plačati, ko prodajalec v skladu s pogodbo in to konvencijo da kupcu na razpolago ali blago ali listine, na podlagi katerih lahko razpolaga z blagom. Po 64. členu prodajalec lahko izjavi, da razdira pogodbo, če kupec tudi v dodatnem roku, ki mu ga je prodajalec določil, ni plačal kupnine ali prevzel dobave blaga. Po 60. členu je kupčeva obveznost glede prevzema dobave, da opravi vsa dejanja, ki jih je primerno od njega pričakovati, da bi omogočil prodajalcu izvršiti dobavo in blago tudi dejansko prevzeti. Podobno je določeno v OZ.

2.2.10 Istovetnost blaga

Po 35. členu CISG je prodajalec dolžan dobaviti tako količino, kakovost in vrsto blaga, kot je določeno v pogodbi, in sicer pakirano ali zavarovano na način, kot je določeno v pogodbi. Razen če se strani nista drugače sporazumeli, se šteje, da blago ni istovetno blagu iz pogodbe, če ni primerno za namene, za katere se istovrstno blago običajno uporablja, ni primerno za posebni namen, s katerim je bil prodajalec izrecno ali molče seznanjen med sklenitvijo pogodbe, razen če iz okoliščin ne izhaja, da se kupec ni oprl niti je bilo razumno opreti se na strokovnost in razsojanje prodajalca, če blago ni tako kakovostno, kot ga je prodajalec prikazal kupcu v vzorcu ali modelu ali če blago ni pakirano ali zavarovano na način, običajen za takšno blago, ali če tega ni, na ustrezen način, da se ohrani in zavaruje blago (Schlechtriem in Možina, 2006). Vendar pa prodajalec ne bo odgovarjal za opisano neskladnost blaga s pogodbo, če je med sklenitvijo pogodbe kupec zanjo vedel.

2.2.11 Napake na blagu

Prodajalec po 36. členu odgovarja v skladu s pogodbo in CISG za vsako pomanjkljivost glede istovetnosti v trenutku prehoda tveganja na kupca celo tedaj, ko je pomanjkljivost glede istovetnosti postala očitna pozneje.

Pregled blaga in notifikacija napak

Po 38. členu CISG je kupec dolžan pregledati blago ali ga odvisno od okoliščin dati v pregled v čim krajšem možnem roku. Če je v pogodbi predviden prevoz blaga, se pregled lahko odloži, dokler blago ne prispe v namembni kraj.

Po 39. členu pa kupec izgubi pravico, da se sklicuje na pomanjkljivost glede istovetnosti blaga, če o tem prodajalcu ni poslal obvestila, v katerem je navedel naravo pomanjkljivosti, in to v primernem roku od trenutka, ko jo je odkril ali bi jo bil moral odkriti. Kupec v vsakem primeru izgubi pravico, da se sklicuje na pomanjkljivost glede istovetnosti blaga, če o njej ni obvestil prodajalca najpozneje v dveh letih, računano od dneva dejanske izročitve blaga kupcu, razen če ta rok ni v skladu z

rokom o pogodbenem jamstvu. Tu so mišljene skrite napake in je rok za njihovo končno uveljavljanje kar dve leti.

Če analiziramo člene 461 do 465 OZ, pa iz njih razberemo, da so restriktivnejši glede rokov za realizacijo kupčevih jamčevalnih zahtevkov zaradi napak na blagu. Po OZ je kupec dolžan prejeta stvar na običajen način pregledati ali jo dati v pregled, brž ko je to po normalnem teku stvari mogoče, in o očitnih napakah obvestiti prodajalca v osmih dneh, pri gospodarskih pogodbah pa nemudoma, sicer izgubi pravico, ki mu gre iz tega naslova. Videli smo, da CISG določa, da mora napako pri gospodarskih pogodbah sporočiti v primernem roku, OZ pa poudarja »nemudoma«. Menimo, da je to sicer smiselno enako. Če se potem, ko je kupec prevzel stvar, pokaže, da ima stvar kakšno napako, ki je z običajnim pregledom pri prevzemu ni bilo mogoče opaziti (skrita napaka), mora kupec obvestiti o njej prodajalca v osmih dneh, šteto od dneva, ko je napako opazil, pri gospodarskih pogodbah pa nemudoma, sicer izgubi to pravico. To pa pomeni, da je po OZ bistveno krajši rok, ko se še lahko uveljavljajo skrite napake, to je le šest mesecev in ne dve leti kot po CISG. Kupec se po OZ tudi ne more sklicevati na napako, če je zanjo vedel.

Pravne napake na blagu

Po 41. členu CISG je prodajalec dolžan dobaviti blago, do katerega kdo tretji nima pravice ali terjatve, razen če kupec ni privolil, da sprejme blago pod omenjenimi pogoji. Tudi pri jamčevalnih zahtevkih za odpravo pravne napake mora kupec prodajalca v primernem roku, odkar je izvedel, da obstajajo takšne pravice ali terjatve, obvestiti. Tudi v primeru pravne napake kupec nima pravice do zahtevka za njeno odpravo, če je zanjo ob sklenitvi pogodbe vedel. Smiselno enako ureja pravno napako tudi OZ.

Jamčevalni zahtevki

Po 46. členu CISG ima kupec, ki prejme s pogodbo neskladno (neistovetno) blago, pravico zahtevati dobavo drugega blaga, če je bila s pomanjkljivostjo glede istovetnosti bistveno kršena pogodba, zahteva za zamenjavo pa je bila dana hkrati z obvestilom o napaki. Kupec lahko zahteva od prodajalca, da s popravilom odpravi pomanjkljivost, razen če bi bilo to glede na vse okoliščine neprimerno. To pomeni, če bi bilo popravilo preveč zamudno in drago. Ob tem določi kupec po 47. členu prodajalcu primerno dolg dodatni rok za izpolnitev njegove obveznosti. Po 49. členu pa ima kupec tudi možnost, da ob neistovetnosti blaga kot bistveni kršitvi pogodbe v primernem roku izjavi, da razdira pogodbo. Po 50. členu ima kupec možnost zahtevati znižanje cene v sorazmerju z razliko med vrednostjo dejansko dobavljenega blaga v času dobave in vrednostjo, ki bi jo v tem času imelo blago, istovetno blagu v pogodbi.

Zelo podobno, vendar nekoliko podrobneje, je to urejeno v členih 458, 459, 460 in 461 OZ. Kupec, ki je o napaki pravočasno in pravilno obvestil prodajalca, lahko po OZ:

- zahteva od prodajalca, da napako odpravi ali da mu izroči drugo stvar brez napake (izpolnitev pogodbe);
- zahteva znižanje kupnine;
- odstopi od pogodbe.

V vsakem izmed teh primerov ima kupec pravico zahtevati povrnitev škode. Poleg tega in neodvisno od tega odgovarja prodajalec kupcu tudi za škodo, ki je zaradi napake stvari nastala na drugih njegovih dobrinah, in sicer po splošnih pravilih o odškodninski odgovornosti. Če prodajalec v dodatnem roku ne izpolni pogodbe, je ta razvezana po zakonu, vendar jo kupec lahko obdrži v veljavi, če nemudoma izjavi prodajalcu, da pogodba ostaja v veljavi. Ugotovimo lahko, da je bistvena razlika med CISG in OZ v tem, da lahko po CISG kupec zaradi napake na blagu odstopi od pogodbe, ne da bi dal prodajalcu možnost pravilne izpolnitve pogodbe v naknadnem roku. Smiselno enako velja za uveljavljanje pravnih napak na blagu.

Odgovornost proizvajalca za varnost blaga

Od opisanih napak na blagu moramo razlikovati tiste primere, ko napaka blaga ni v tem, da ne služi svojemu namenu, ampak, da je blago nevarno in povzroči škodo na zdravju ali drugih stvareh. Tega CISG ne ureja in pride v poštev uporaba nacionalnega merodajnega prava. Po 155. členu OZ objektivno odškodninsko odgovarja proizvajalec blaga, ki ga je izdelal in ki zaradi napake povzroči škodo za osebo ali stvari. Proizvajalec odgovarja tudi za nevarne lastnosti stvari, če ni ukrenil vsega, kar je treba, da škodo, ki jo je mogel pričakovati, prepreči z opozorilom, varno embalažo ali kakšnim drugim ustreznim ukrepom. Odškodninsko odgovornost proizvajalca za nevarnost stvari podrobneje ureja Zakon o varstvu potrošnikov, ki v 4. členu določa, da mora proizvajalec v primeru, kadar njegov izdelek povzroči smrt, telesno poškodbo ali okvaro zdravja človeka ali kadar zaradi napake na izdelku nastane škoda na drugi stvari v času desetih let od izročitve blaga, povrniti oškodovancu nastalo škodo.

2.2.12 Dobava in prehod nevarnosti za blago

Po 31. c členu CISG prodajalec dobavi blago tako, da ga da na razpolago kupcu v svojem skladišču, razen če je dogovorjen drug kraj dobave. V tem primeru preide tveganje na kupca, ko blago prevzame, ali pa v trenutku, ko zamudi s prevzemom blaga. Če kupec blaga ne prevzame, tudi krši pogodbo, kar pomeni, da je prevzem blaga kupčeva obveznost, ki jo lahko prodajalec iztoži (ker potrebuje na primer izpraznjeno skladišče).

Iz 67. in 68. čl. CISG izhaja, da če je treba po prodajni pogodbi prepeljati blago, prodajalec pa ga ni dolžan izročiti v določenem kraju, preide tveganje na kupca, ko je blago izročeno prvemu prevozniku, da ga prepelje kupcu v skladu s prodajno pogodbo, če je blago prodano med prevozom, pa pride do dobave in prenosa tveganja ob sklenitvi pogodbe o prodaji blaga v tranzitu. Smiselno enake določbe najdemo tudi v OZ.

CISG ureja tudi primer, ko je blago prodano med prevozom, na primer neka surovina se proda, medtem ko se prevaža čez ocean. Po 68. členu preide tveganje za blago, ki je prodano med prevozom, ob sklenitvi pogodbe. Glede prehoda tveganja ima OZ smiselno enake določbe v členih 436 in 437.

Iz teh določb lahko sklenemo, da je dobava blaga osrednji element prodajne pogodbe, saj v trenutku dobave blaga preide s prodajalca na kupca tudi nevarnost za naključno uničenje, poškodbo ali izgubo blaga. Pogoji za prehod tveganja je, da je blago jasno določeno kot blago, ki je namenjeno določenemu kupcu. Določbe CISG in OZ glede dobave blaga in prehoda nevarnosti za blago pomembno dopolnjujejo trgovinske klavzule Incoterms 2020, ki jih bomo obravnavali posebej.

2.2.13 Višja sila in spremenjene okoliščine

O višji sili (angl. force majeure) govori 79. člen CISG, ki določa, da če ena stran ne izpolni kakšne izmed svojih obveznosti, ni odgovorna za neizpolnitev, če dokaže, da je do tega prišlo zaradi ovire, ki je bila izven njene kontrole, in da od nje ni bilo primerno pričakovati, da pri sklenitvi pogodbe upošteva ovire, se jim izogne ali pa premosti takšno oviro in njene posledice. Oprostitev iz tega člena velja, dokler traja ovira. Stranka, ki ni izpolnila svojih obveznosti, je dolžna obvestiti drugo stran o oviri in njenem vplivu na možnost, da izpolni obveznost. Ta člen opravičuje stranko, ki jo je doletela višja sila, le plačila odškodnine, ne pa da po prenehanju višje sile realizira druge svoje obveznosti po prodajni pogodbi. Podobno določa OZ v 240. členu, po katerem je dolžnik prost odgovornosti za škodo, če dokaže, da ni mogel izpolniti svoje obveznosti oziroma da je zamudil z izpolnitvijo obveznosti zaradi okoliščin, nastalih po sklenitvi pogodbe, ki jih ni mogel preprečiti, ne odpraviti in se jim tudi ne izogniti.

V obeh primerih bi se torej lahko dolžnik skliceval na višjo silo, če bi šlo za nek nepričakovani dogodek izven njegove kontrole, ki ga ni mogel preprečiti ali se mu izogniti. To je zelo splošen okvir in marsikdaj ne bo zadoščalo, če se stranka nanj sklicuje, ker bo druga stranka dokazala, da dogodek ni bil nepričakovan, ali da bi se mu stranka lahko izognila ali ga premagala, četudi z velikimi stroški. Če se na primer zapre meja s sosednjo državo, je mogoče prepeljati blago v to državo po veliko daljši in zamudnejši poti preko tretjih držav, prodajalec, ki zamuja, pa se tako ne bo mogel sklicevati na višjo silo in blaga sploh ne odpremiti, dokler se meja s sosednjo državo ne odpre. Zato stroka priporoča, da stranki v pogodbi sami opredelita, kateri dogodki

spadajo med višjo silo, in se potem lahko na njih sklicujeta, čeprav zgolj po 79. členu CISG in 240. členu OZ, sicer ne bi šlo za višjo silo.

V Modelni klavzuli Mednarodne trgovinske zbornice (ICC Force Majeure and Hardship Clauses 2020) so takole naštetih primeri višje sile, za katere se domneva, da so izven kontrole strank in se jih ne da razumno pričakovati ob sklenitvi pogodbe: eksplozija, požar, uničenje opreme, podaljšan zastoj transporta, telekomunikacij, informacijskega sistema ali energije; splošne motnje delovnega procesa, kot so bojkot, stavka, valutne in trgovinske omejitve, embargo, sankcije, epidemija idr. (Friedl, 2020).

O spremenjenih oteževalnih okoliščinah (angl. hardship) pa govorimo, ko se pogodbo sicer v teh okoliščinah še vedno da izpolniti, vendar z nesorazmernimi napor, ki jih stranka ni pričakovala ob sklenitvi pogodbe. V teoriji je sporno, ali se 79. čl. CISG nanaša le na višjo silo ali tudi na spremenjene okoliščine. OZ v čl. 112 določa, da če nastanejo po sklenitvi pogodbe okoliščine, ki otežujejo izpolnitev obveznosti ene stranke, ali če se zaradi njih ne da doseči namena pogodbe, v obeh primerih pa v tolikšni meri, da pogodba očitno ne ustreza več pričakovanjem pogodbenih strank in bi bilo po splošnem mnenju nepravilno ohraniti jo v veljavi takšno, kakršna je, lahko stranka, ki ji je izpolnitev obveznosti otežena, oziroma stranka, ki zaradi spremenjenih okoliščin ne more uresničiti namena pogodbe, zahteva razvezo pogodbe. Razvezo pogodbe ni mogoče zahtevati, če bi bila morala stranka, ki se sklicuje na spremenjene okoliščine, ob sklenitvi pogodbe te okoliščine upoštevati ali če bi se jim bila lahko izognila oziroma, če bi njihove posledice lahko odklonila. Stranka, ki zahteva razvezo pogodbe, se ne more sklicevati na spremenjene okoliščine, ki so nastale po izteku roka, določenega za izpolnitev njene obveznosti. Pogodba se ne razveže, če druga stranka ponudi ali privoli, da se ustrezni pogodbeni pogoji pravično spremenijo. Če sodišče razveže pogodbo zaradi spremenjenih okoliščin, naloži na zahtevo druge stranke stranki, ki je razvezo zahtevala, da povrne drugi stranki pravični del škode, ki ji je zaradi razveze pogodbe nastala, še določa ta člen OZ.

Poznavalci pa poudarjajo, da sodna praksa ni naklonjena upoštevanju spremenjenih okoliščin, ker želijo sodišča dosledno slediti načelu, da je treba pogodbo v vsakem primeru izpolniti, ko je to še mogoče, čeprav z velikimi napor (*pacta sunt servanda*). V anglosaksonskih pravnih ureditvah pa zakoni primerov spremenjenih okoliščin sploh ne urejajo oziroma jih urejajo redko, zato je treba spremenjene okoliščine in njihove posledice predvideti s pogodbeno klavzulo (Friedl, 2020).

Tako kot pri višji sili omenjena modelna klavzula ICC priporoča, da stranki vnaprej predvidita primere spremenjenih okoliščin, za katere se domneva, da jih stranka ni mogla predvideti, in mora druga stranka dokazovati nasprotno (obrnjeno dokazno breme). Mora pa stranka, ki se na spremenjene okoliščine sklicuje, vedno dokazati, da se jih ne da kako premostiti, se jim izogniti. Prav tako naj stranki predvidita eno od

naslednjih alternativnih rešitev, po kateri prizadeta stranka lahko: 1) odstopi od pogodbe; 2) zahteva, da sodišče razveže pogodbo; 3) zahteva, da sodišče ali spremeni ali pa razveže pogodbo (Friedl, 2020).

3 TRGOVINSKE (DOBAVNE) KLAVZULE INCOTERMS

Dobavne ali točneje trgovinske klavzule Incoterms 2020 so že osma serija klavzul, ki jih že od leta 1937 izdaja Mednarodna trgovinska zbornica (ICC) in ki pomembno glede na različne situacije v praksi dopolnjujejo opisane splošne načine dobave po CISG in nacionalnih zakonodajah z enajstimi izdelanimi režimi dobave, od katerih lahko stranki izbereta tistega, ki najbolj ustreza njenemu tipu prodajne pogodbe oziroma trgovinske transakcije. Njihove glavne značilnosti povzemamo po Friedl (2022b).

Klavzule Incoterms se uporabljajo v domači in mednarodni prodaji. Vprašanja, ki jih urejajo, so kraj in čas dobave blaga, kraj in čas prehoda nevarnosti za blago s prodajalca na kupca, kraj in čas prehoda stroškov prevoza, kdo izbere prevozno sredstvo, sklene prevozno pogodbo, plača prevoznino, razna medsebojna obvestila, opravljanje izvozno-uvoznih formalnosti (carinjenje, plačilo dajatev in taks), dokumenti v zvezi z dobavo, kontrola blaga, embaliranje idr. Klavzule Incoterms pa ne urejajo vseh vprašanj, ki jih ureja prodajna pogodba in z njo povezani prevozna in zavarovalna pogodba, dokumentarni akreditiv idr. Ne urejajo na primer vprašanj prenosa lastnine na blagu, posledic zamud plačila, plačilnega mehanizma, zavarovanja plačil, jamčevanja za napake na blagu, možnosti razdrtja pogodbe, višje sile, izbire prava, načina reševanja sporov idr. Enajst klavzul Incoterms je razvrščenih v dva razreda:

A Klavzule za vsakršno obliko prevoza

- EXW Ex Works (franko tovarna)
- FCA Free Carrier (franko prevoznik)
- CPT Carriage Paid To (prevoz plačan do)
- CIP Carriage and Insurance Paid To (prevoz in zavarovanje plačana do)
- DAP Delivered at Place (dobavljeno v kraju)
- DPU Delivered at Place Unloaded (dobavljeno v kraju razloženo)
- DDP Delivered Duty Paid (dobavljeno ocarinjeno)

B Klavzule za morske in notranje plovne poti

- FAS Free Alongside Ship (franko ob ladji)
- FOB Free on Board (franko na ladijski krov)
- CFR Cost and Freight (stroški in prevoznina)
- CIF Cost Insurance and Freight (stroški, zavarovanje in prevoznina)

Po Ex Works prodajalec dobavi blago tako, da ga na dogovorjeni dan ali rok prepusti kupcu na razpolago v svojem skladišču, nenaloženo na transportno sredstvo, ki ga

preskrbi kupec, s čimer preide tudi nevarnost za blago na kupca. Blaga izvozno ne ocarini, mora pa na kupčeve stroške in nevarnost pomagati kupcu pri pridobitvi listin in informacij v zvezi z izvoznim carinjenjem, pri ureditvi prevoza in zavarovanja. Po dogovoru lahko kupec sporoči čas prevzema blaga in točko prevzema. Od trenutka zamude prevzema blaga se šteje, kot da je blago dobavljeno, če je bilo označeno kot blago za kupca.



Slika 1: Ex Works (franko tovarna)
(Vir: Djinović in Friedl, 2022)

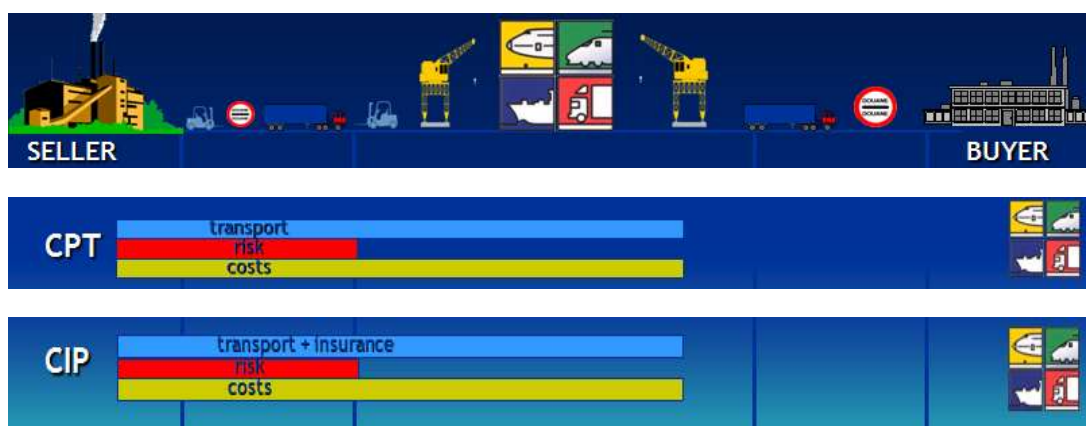
Po FCA prodajalec dobavi blago v svojem skladišču tako, da ga na dogovorjeni dan ali rok naloži na prevozno sredstvo, ki ga preskrbi kupec, ali na točki izven območja skladišča tako, da ga prepusti kupcu nerazloženega s prodajalčevega vozila, takrat preide tudi nevarnost za blago na kupca. Nadaljnji prevoz do namembnega kraja plača kupec. Prodajalec blago po potrebi izvozno ocarini in nudi kupcu na njegove stroške pomoč pri ureditvi prevoza, zavarovanja in glede informacij za carinska opravila med tranzitom in uvozom. Kupec pa mora prodajalcu na prodajalčeve stroške pomagati z informacijami, ki jih potrebuje pri izvoznem carinjenju, in mu sporočiti ime osebe, ki bo blago prevzela, čas in točko prevzema znotraj dobavnega roka in način prevoza. Prodajalec izroči kupcu dokaz o dobavi (potrdilo prevoznika, prevozna listina).



Slika 2: Free Carrier (franko prevoznik)
(Vir: Djinović in Friedl, 2022)

Po CPT prodajalec dobavi blago tako, da ga na dogovorjeni dan ali rok izroči neodvisnemu prevozniku, s katerim je na svoje stroške sklenil prevozno pogodbo od točke odpreme, če je ta dogovorjena, do namembnega kraja oziroma točke v namembnem kraju, če je ta dogovorjena, in takrat preide nevarnost za blago na

kupca. Prevozno pogodbo mora skleniti na običajen način, za običajno pot in običajen način prevoza blaga. Kupca mora obvestiti o dobavi in mu posredovati dokaz o dobavi, ki je največkrat prevozna listina. Stranki se lahko dogovorita, da pri zaporednem prevozu nevarnost preide na kupca, šele ko je blago izročeno določenemu naslednjemu prevozniku. Kupec po dogovoru lahko določi čas odprave. Kupec izvede uvozno carinjenje, če je potrebno. Pri klavzulah na c (tudi CIP, CFR in CIF) moramo biti pozorni, da jih ne zamenjamo z d-klavzulami, saj v obeh primerih prodajalec uredi prevoz do namembnega kraja, pri čemer pri c-klavzulah pride do dobave in prehoda nevarnosti že v odpravnem kraju, pri d-klavzulah pa se dobava in prehod nevarnosti izvršita v namembnem kraju, kjer je blago fizično izročeno kupcu.



Slika 3: Carriage Paid To (prevoz plačan do) in Carriage and Insurance Paid To (prevoz in zavarovanje plačana do)
(Vir: Djinović in Friedl, 2022)

Klavzula CIP je enaka klavzuli CPT, a s to razliko, da mora prodajalec na svoje stroške skleniti za račun kupca kargo zavarovanje po kritju C (do konca leta 2019) oziroma A Institutskih klavzulah po 1. januarju 2020, če ni drugega dogovora.

Po DAP prodajalec dobavi blago tako, da ga prepusti kupcu nerazloženega s prevoznega sredstva kupcu v namembnem kraju. Opraviti mora vse, kar je potrebno, da blago pride do namembnega kraja, razen uvoznih carinskih formalnosti, ki jih mora opraviti kupec. DPU je enaka DAP, le da prodajalec prepusti kupcu blago razloženo s prevoznega sredstva. DDP je identična DAP, a s to razliko, da mora prodajalec izvesti tudi vse uvozne formalnosti, plačati carine, DDV in druge dajatve pri uvozu.



Slika 4: Delivered at Place (dobavljeno v kraju)
(Vir: Djinović in Friedl, 2022)

FAS je smiselno enaka kot FCA, le da velja le za pomorski prevoz in da se blago dobavi s postavitvijo ob bok ladje, ki jo določi in plača kupec. FOB je enaka FAS, le da se dobava izvrši s položitvijo blaga na ladijski krov.

CFR je smiselno enaka CPT, a s to razliko, da se dobava vedno izvrši s postavitvijo blaga na ladijski krov, CIF pa se od CIP razlikuje po tem, da tudi od 1. januarja 2020 velja nespremenjeno, da mora prodajalec skleniti za kupca najnižje c-kritje po Institutskih klavzulah, če ni drugega dogovora.

Pri vseh klavzulah se ponavlja, da je prodajalec dolžan blago ustrezno zapakirati in da si stranki vzajemno pomagata z različnimi informacijami in listinami. Izbor posamezne klavzule je odvisen od prodajne strategije, od tega, ali želi prodajalec kupcu prodati tudi logistične storitve in kdo je v boljšem položaju za sklenitev prevozne in zavarovalne pogodbe. Pri d-klavzulah pa želi prodajalec kupca čim bolj razbremeniti logističnih storitev (Friedl in Djinović, 2020).

4 ZAVAROVANJE PLAČILA

Mednarodne transakcije postajajo vse kompleksnejše. Ostra konkurenca sili podjetja, da svojim strankam zaradi ohranitve poslovnega sodelovanja nudijo vedno ugodnejše plačilne in dobavne pogoje. Normalno je, da pri dvostranskih vzajemnih pogodbah, kot je tudi prodajna, stranki težita k sočasnosti izpolnitve. Vendar so v praksi zelo redki primeri, ko si stranki sočasno izmenjata izpolnitvi po sklenitvi prodajne pogodbe. Nastajajo položaji, (1) ko mora stranka, ki je zavezana za plačilo, izpolniti svojo obveznost vnaprej – pred dobavo in (2) ko mora stranka, ki je zavezana za dobavo blaga ali storitev, prva izpolniti svojo obveznost, to je pred plačilom in na nek način kreditira nasprotno stranko (dobava na odprti račun).

Pri dobavi na odprt račun (angl. open payment) kupec prodajalcu ne nudi plačilnih instrumentov za varnost plačila blaga. Ta oblika plačila je v mednarodnem poslovanju redka, kadar gre za tvegane države in podjetja. Da bi se izognili prevelikim tveganjem neizpolnitve obveznosti druge stranke, je poleg skrbne ocene bonitete bodočega poslovnega partnerja pomembno, da stranki v fazi sklepanja prodajne pogodbe izbereta določene instrumente za utrditev obveznosti, ki sta jih razvili poslovna praksa in pravna stroka. V nekaj glavnih primerih jih lahko razvrstimo v naslednje skupine:

- osebna zavarovanja (poroštvo, bančne garancije, pogodbeni kazen, ara);
- stvarna zavarovanja (hipoteka, zastavna pravica na premoženju, pridržek lastninske pravice);
- plačilni instrumenti s poudarjeno zavarovalno funkcijo (dokumentarni inkaso, dokumentarni akreditiv, bančna plačilna obveza);
- druge sodobne oblike (prenos terjatve v zavarovanje, fiduciarni prenos lastnine, izvedene oblike pridržka lastninske pravice idr.).

Nekatere glavne instrumente za zavarovanje plačil in plačilne mehanizme povzemamo v nadaljevanju po Friedl (2020).

4.1 PRIDRŽEK LASTNINSKE PRAVICE

Pridržek lastninske pravice je klavzula v prodajni pogodbi, ki določa, da ostane prodajalec lastnik blaga tudi potem, ko je bilo izročeno kupcu. V mednarodni in domači poslovni praksi se uporablja zelo pogosto. Poleg enostavnega pridržka lastninske pravice je zaradi dinamičnega razvoja in kompleksnosti poslovne prakse in zaradi nezadovoljstva prodajalcev s to klasično obliko nastala potreba po dopolnilnih oblikah lastninskega pridržka, ki jih bomo tudi opisali. Lastninski pridržek moramo nasploh razumeti z dveh vidikov: z vidika razmerja med prodajalcem in kupcem ter z vidika razmerja med prodajalcem in drugimi kupčevimi upniki. Bistven je drugi vidik, in sicer vprašanje, ali daje lastninski pridržek prodajalcu izločitveno pravico v primeru izvršbe

na blagu, ki je bilo izročeno kupcu, ali v primeru prisilne poravnave ali stečaja. Šele takrat bo prodajalec učinkovito zavarovan pred plačilom kupnine s strani kupca.

Da ne bi v zvezi s tem prišlo do zlorab drugih kupčevih upnikov z antidatiranjem pogodbe s klavzulo o pridržku lastninske pravice, ko se je stečaj že začel, pri nas Obligacijski zakonik določa, da pridržek lastninske pravice učinkuje nasproti kupčevim upnikom le, če je bil podpis kupca na pogodbi, ki vsebuje določilo o pridržku lastninske pravice, notarsko overjen pred kupčevim stečajem ali pred rubežem stvari. Vrsta pravnih redov držav Evropske unije pa za učinkovanje lastninskega pridržka nasproti drugim kupčevim upnikom ne postavlja nobenih obličnostnih pogojev, drugi pa so spet strožji glede dokazovanja, da je bil dogovor o pridržku lastninske pravice dejansko sklenjen pred začetkom insolvenčnih postopkov proti kupcu kot dolžniku.

Poslovna praksa je poleg enostavnega pridržka lastninske pravice razvila tako imenovani podaljšani pridržek lastninske pravice, katerega vsebina je vnaprejšnji odstop terjatve na plačilo kupnine, ki jo pridobi kupec z nadaljnjo prodajo blaga tako, da je ta terjatev prenesena na prodajalca, in sicer avtomatično takoj po njenem nastanku. V praksi srečamo tudi tako imenovani razširjeni lastninski pridržek, ki ostane v veljavi tudi, če je kupnina v celoti plačana, niso pa plačane druge terjatve prodajalca iz njegovega razmerja s kupcem. S tako imenovanim pridržkom s klavzulo o predelavi prodajalec kupcu dovoli, da prodano stvar vgradi v svoj izdelek, prodajalec pa si izgovori, da postane do plačila kupnine sorazmeren solastnik tega izdelka. S prenesenim pridržkom lastninske pravice pa se stranki dogovorita, da kupec lahko razpolaga s prodano stvarjo, vendar se mora pri teh razpolaganjih tudi sam dogovoriti za pridržek lastninske pravice z nadaljnjim kupcem.

4.2 BANČNA GARANCIJA

Bančna garancija je obveznost garanta, da bo upravičencu izplačal določeni denarni znesek, če bodo izpolnjeni v garanciji določeni pogoji. Ekonomski namen bančne garancije je, da upniku kot upravičencu iz garancije zagotovi hitro in učinkovito nadomestilo škode, ki jo upnik utрпи zaradi dolžnikove neizpolnitve denarne ali nederarne obveznosti. Banke so podvržene strogi pravni regulativi, in zato veljajo za garante z visokim ratingom. V prodajno pogodbo je treba vnesti klavzulo o bančni garanciji (upravičenec, pogoji garantove plačilne obveznosti, višina garantiranega zneska, čas veljavnosti, banka, priporočljivi preliminarni stiki z banko idr.) in katera pravila se zanjo uporabljajo (običajno pravila ICC URDG 758). V poslovni praksi se praktično brez izjeme uporablja bančna garancija, ki ni odvisna od vprašanja, ali dolžnik ni izpolnil svoje dolžnosti, ampak se bančna garancija unovči na podlagi izpolnjenih dogovorjenih pogojev v garanciji, ki so lahko zgolj pisna zahteva kot poziv upravičenca na plačilo garantiranega zneska ali pa ob predložitvi določenih dokumentov, na primer podpisana izjava upravičenca, da je dolžnik kršil obveznost,

ocena kontrolne organizacije, da blago na primer ni skladno s prodajno pogodbo idr. Po unovčitvi bančne garancije ima banka regresni zahtevek do glavnega dolžnika.

4.3 ZAVAROVANJE TERJATEV PREKO KREDITNIH ZAVAROVALNIC

Na področju zavarovanja plačil nudijo zavarovalne storitve tudi kreditne zavarovalnice. Tako se prodajalec zaščiti pred tveganjem neplačila kupcev. Z zavarovalno pogodbo se lahko na različne načine zavarujejo terjatve do tujih kupcev, kadar ni drugih varoval in gre za trgovanje na odprti račun.

4.4 PLAČILNI MEHANIZEM

Izbira plačilnega mehanizma je zelo pomembna še posebej takrat, ko so razdalje za prevoz blaga med odpremnim in namembnim krajem zelo velike. V teh primerih se priporoča izbira dokumentarnega akreditiva in novejši mehanizem bančne plačilne obveze, ki ju bomo v tem poglavju na kratko opisali.

4.4.1 Dokumentarni akreditiv

Dokumentarni akreditiv se je v mednarodnem poslovanju razvil kot instrument plačila, ki strankam omogoča varen način plačila, hkrati pa tudi ravnotežje med interesi kupca in prodajalca. Enotna pravila in običaje Mednarodne trgovinske zbornice (ICC), UCP 600, za dokumentarne akreditive uporablja ves poslovni svet. Pri nas je dokumentarni akreditiv urejen v Obligacijskem zakoniku, ki pa zahtevna vprašanja s tega področja ureja precej fragmentarno in neustrezno za mednarodno poslovanje. Slovenske banke so kolektivno pristopile k akreditivnim pravilom UCP 600. Po pravilih ICC je akreditiv obveza akreditivne banke, da na podlagi zahteve otvoritelja akreditiva uporabniku akreditiva plača določeno vsoto (ali akceptira oziroma negocira menico) bodisi sama ali preko druge banke (običajno je to korespondenčna banka v državi prodajalca) pod pogojem, da uporabnik (prodajalec) predloži dokumente in izpolni pogoje iz akreditiva. Kupec je dolžan ukreniti vse potrebno, da bo banka sporočila otvoritev akreditiva najpozneje prvi dan, s katerim začne teči pogodbeno dogovorjeni rok dobave. Če tega ne stori, gre za dolžniško zamudo kupca iz temeljnega posla.

Enotna pravila in običaji ICC za dokumentarne akreditive ne veljajo neposredno. Stranki se morata zanje odločiti s tako imenovano finančno oziroma akreditivno klavzulo v osnovni pogodbi, s katero opredelita, da se bo finančna transakcija odvijala po teh pravilih. Akreditivna klavzula v pogodbi med kupcem in prodajalcem mora določiti zlasti, kdaj in kakšen akreditiv je treba odpreti (preklicni, nepreklicni, potrjeni, nepotrjeni, prenosni, neprenosni, akreditiv z odložnim plačilom idr.), katera banka bo akreditiv odprla, kje bo akreditiv domicilirana, katera banka bo nastopila kot

korespondenčna, rok veljavnosti akreditiva, rok za predložitev dokumentov in proti predložitvi katerih dokumentov je akreditiv plačljiv (akreditivni dokumenti so običajno trgovska faktura, na kateri mora opis blaga v popolnosti ustrezati opisu blaga v akreditivu, odpremni dokumenti, na primer pomorski konosament, dvojniki železniškega tovornega lista, letalski tovorni list, špeditersko potrdilo o prevzemu blaga; certifikat o kontroli blaga pred odpremo, zavarovalni dokumenti itd.).



Slika 5: Plačilo preko dokumentarnega akreditiva

(Vir: NLB, b. l.)

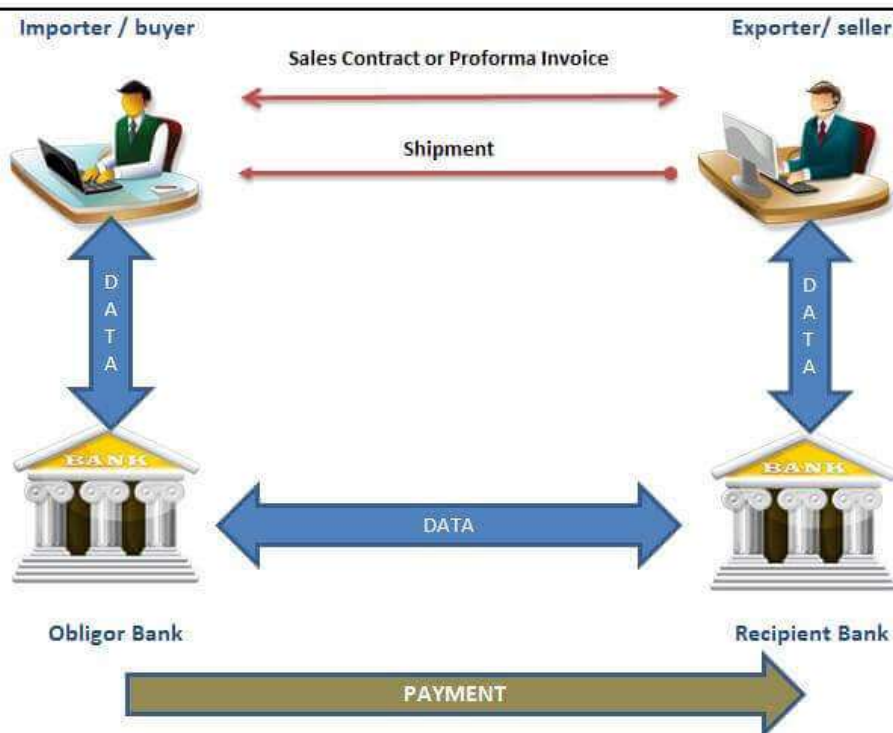
Prednosti akreditiva za kupca so, da je denar, položen za kritje akreditiva, zaščiteno pred izplačilom nepoznanemu prodajalcu, pogoj izplačila so ustrezni dokumenti. Za prodajalca pa so prednosti zagotovljeno plačilo prodanega in izvoženega blaga pod pogojem, da izpolni akreditivne pogoje v predpisanem roku in se izogne tveganju in poslovanju s partnerjem, ker prejme plačilno zavezo od banke. V praksi so težave predvsem v tem, ker dokumenti pogosto v vseh podrobnostih ne ustrezajo njihovu opisu ob odprtju akreditiva ali Enotnim pravilom in običajem za akreditive, zato jih je treba potem naknadno usklajevati.

4.4.2 Bančna plačilna obveza

Po Enotnih pravilih ICC za bančno plačilno obvezo (Uniform Rules for Bank Payment Obligation, URBPO) je nepreklicna obveza ene banke drugi, da bo izplačala določen znesek, če se bodo elektronsko primerjani podatki med seboj ujemali. Zavezanec iz BPO je torej kupčeva banka do prodajalčeve banke, ne do prodajalca izvoznika, ki pa

ima s svojo banko poseben dogovor, da v primeru, če banka oblikor ne plača, plača prodajalčeva banka. Dokumentarni akreditiv zahteva fizično izročanje dokumentov skozi bančni sistem, pri BPO pa se ti dokumenti pošljejo neposredno od prodajalca do kupca kot v primeru transakcije na odprti račun. V posebno računalniško aplikacijo se vnesejo izbrani in vnaprej elektronsko med bankami usklajeni elementi dokumentov tako, da pozneje ne more priti do neskladnosti med njimi kot pri akreditivu. BPO je namenjen plačevanju med strankama, ki se dobro poznata in dalj časa poslovno sodelujeta. Ta oblika plačevanja je cenejša od akreditiva.

Basic Bank Payment Obligation Transaction



Slika 6: Plačilo preko mehanizma bančne plačilne obveze
(Vir: Letterofcredit.biz, 2018)

4.4.3 Izbira prava in načina reševanja sporov

Pomembno je, da stranki mednarodne komercialne pogodbe izbereta pravo, ki se zanjo uporabi, in način reševanja sporov – katero sodišče ga bo reševalo, in še bolje, če namesto sodišča raje izbereta arbitražo, ki ima, kot bomo ugotovili v nadaljevanju, številne prednosti. Če stranki na to pozabita, pridejo v primeru spora v poštev pravila mednarodnega zasebnega prava. Mednarodno zasebno pravo razen na primer v primeru ureditve znotraj EU in v še nekaterih primerih pa v resnici ni mednarodno, ampak ima vsaka država svoja pravila mednarodnega zasebnega prava, tako

imenovane kolizijske norme, ki po sistemu naveznih okoliščin pokažejo, katero materialno pravo, ki je lahko tuje ali domače, naj se uporabi pri reševanju nastalih pravnih razmerij z mednarodnim elementom, katero sodišče je pristojno in kaj velja glede izvrševanja tujih sodnih in arbitražnih odločb. V EU je področje mednarodnega zasebnega prava enotno urejeno z dvema uredbama, Bruselj I (Uredba (EU) št. 1215/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2012 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah, ki nam pove, katero sodišče je pristojno za določen spor) in Rim I (Uredba (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja, ki pove, katero pravo se uporabi med subjektoma iz različnih držav v obligacijskih oziroma gospodarskih zadevah).

Prva navezna okoliščina glede uporabe prava, ki jo določa Uredba Rim I, je, da se uporabi pravo, ki ga stranki sami izbereta. Če pa stranki prava ne izbereta, nastopijo druge kolizijske norme s svojimi naveznimi okoliščinami. Tako se za prodajno pogodbo uporabi pravo države, v kateri ima sedež prodajalec.

Uredba Bruselj I nam pove, da je v primeru, ko stranki nista izbrali sodišča, pristojno sodišče države, na območju katere ima toženec sedež, fakultativno pa tudi sodišče na območju države, kamor je blago namenjeno. Vsekakor je zelo priporočljivo, da stranki določita pravo, ki velja za njuno prodajno pogodbo, in pristojno sodišče (Bortolotti, 2010).

V mednarodnih poslovnih trgovinskih sporih je posebej priporočljivo arbitražno reševanje sporov. Arbitražni sporazum je lahko v obliki arbitražne klavzule v pogodbi ali v obliki samostojnega sporazuma, vedno pa v pisni obliki. Spor lahko razrešuje arbitražni senat, lahko tudi samo en arbirer. Arbitraža odloči o sporu na podlagi pravnih pravil, ki so jih za presojo vsebine pravnega razmerja izbrale stranke. Če stranke niso izbrale materialnega prava, pa arbitražni senat odloči na podlagi pravnih pravil, ki jih šteje za primerna. Poleg hitrosti razsojanja je glavna prednost arbitraže lažje priznavanje in izvršljivost arbitražne odločbe kot odločbe tujega sodišča v državah izven EU po Newyorški konvenciji o priznanju in izvršitvi tujih arbitražnih odločb (Bortolotti, 2010).

4.4.4 Shema prodajne pogodbe po modelu ICC

Modelna prodajna pogodba ICC (The ICC Model International Sale Contract), ki predstavlja svetovni standard, je pripravljena tako, da stranki spominja na vse pomembne sestavine pogodbe. Vodi ju skozi pripravo pogodbe tako, da česa ne pozabita, pri čemer jima ponuja različne pravne možnosti, med katerimi stranki izbirata (Bortolotti et al., 2013).

Prvi specifični del pogodbe, ki se od primera do primera spreminja, dopolnjuje drugi del, to so splošni poslovni pogoji, ki se ne spreminjajo in se upoštevajo pri vsaki sklenjeni pogodbi tako, da njene specifične določbe dopolnjujejo in so sestavni del pogodbe, razen če kakšnega specifičnega vprašanja v specifičnem delu pogodbe stranki ne uredita drugače.

V specifičnem delu vsebuje modelna prodajna pogodba najprej imena in naslove strank ter davčno številko, sledijo pa:

- opredelitev blaga, cena, dobavni pogoji z možno izbiro med 11 klavzulami Incoterms, po potrebi z navedbo špediterja in prevoznika,
- čas dobave,
- preverjanje blaga pred dobavo ali ob njej,
- možen pridržek lastninske pravice,
- plačilni pogoji (stranki izbirata med naslednjimi: plačilo na odprti račun, vnaprejšnje plačilo, dokumentarni inkaso, dokumentarni akreditiv, bančna plačilna obveza),
- navedba podatkov o prodajalčevi banki,
- dokumenti, ki jih ob dobavi preda prodajalec kupcu (trgovska faktura, potrdilo o izvoru, transportni dokument, zavarovalni dokument itd.),
- odpoved pogodbe, odgovornost za zamudo z dobavo blaga, pregled blaga in notificiranje napak,
- omejitve glede odškodninske odgovornosti za napake na blagu,
- merodajno pravo,
- način reševanja sporov in podpisi strank.

V več rubrikah prvega dela je predviden vpis specifičnosti le, če se razlikujejo od splošnih pogojev v drugem delu modelne pogodbe ICC.

Splošni pogoji modelne pogodbe ICC se navezujejo na specifično pogodbo, katere shemo smo opisali, in so njen del, če stranki določenega vprašanja v specifičnem delu ne uredita drugače.

Povzemamo le nekaj pomembnejših primerov določb splošnih pogojev. Tako na primer določajo, da se za vsako vprašanje iz pogodbe uporablja CISG, če pa CISG določenega vprašanja ne ureja (npr. proizvajalčeve napake glede varnosti blaga), se uporabi pravo države sedeža prodajalca. Pri prodaji na odprti račun mora kupec plačati blago v 30 dneh od datuma na fakturi, pri vnaprejšnjem plačilu pa mora biti denar pri prodajalčevi banki vsaj 30 dni od predvidenega datuma odpreme blaga, če ni drugače dogovorjeno, kar velja tudi za odprtje akreditiva. Za akreditiv in bančno garancijo se uporabljajo enotna pravila in običaji ICC, če ni drugače dogovorjeno. Ob zamujenem plačilu ima prodajalec pravico do obresti v višini 5 odstotkov nad povprečno bančno posojilno obrestno mero prvovrstnim posojilojemalcem v kraju

plačila. Ob zamudi blaga ima kupec za vsak teden zamude pravico do penalov v višini 0,5 odstotka cene, največ pa 10 odstotkov, in če dobave še vedno ni po vseh teh tednih, lahko odstopi od pogodbe in zahteva odškodnino, ki ne sme preseči cene nedobavljenega blaga.

Zelo podobno kot CISG urejajo splošni pogoji tudi posledice napak na blagu: če kupec blago čim prej pregleda in o napakah obvesti prodajalca, lahko izbira med zahtevkom za zamenjavo blaga ali popravilom, pri čemer ima pravico do penalov, če prodajalec s tem nerazumno zamuja. Če prodajalec ne odpravi napake ali ne zamenja blaga po teh pogojih in ni tudi dogovorjena možnost znižanja kupnine, lahko kupec od pogodbe odstopi in zahteva odškodnino, in sicer največ v višini dogovorjene cene za blago, je med drugim urejeno v splošnih pogojih, ki smo jih na kratko povzeli.

5 S PRODAJNO POGODBO POVEZANE POGODBE

Za logistični del izvedbe prodajne pogodbe je zelo pomembno usklajeno načrtovanje prodajne pogodbe, izbire klavzul Incoterms ter špediterske, prevozne in zavarovalne pogodbe. V nadaljevanju povzemamo vse tri po Friedl (2022a).

5.1 POGODBA O ŠPEDICIJI

Pogodba o špediciji je pravni sporazum med prevoznikom in naročnikom prevoza, v katerem se določijo pogoji in odgovornosti za izvedbo prevoza blaga ali tovora.

5.1.1 Splošno o ekonomski vlogi špediterja

Špediter (angl. freight forwarder) ima nepogrešljivo vlogo v logističnem procesu premeščanja blaga v mednarodnem poslovanju. Špedicijska pogodba na mednarodni ravni ni urejena z enotnimi predpisi ali mednarodnimi konvencijami. V večini držav je urejena z njihovimi nacionalnimi predpisi in na podlagi razvijajočega se mednarodnega avtonomnega prava. Pri nas jo urejajo členi 851 do 870 OZ in Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije (Obligacijski zakonik (OZ), 2001; Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije, 2009).

Po OZ se s špedicijsko pogodbo špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil v svojem imenu na račun naročitelja prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil druge običajne posle in dejanja, naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo. Če je v pogodbi tako dogovorjeno, lahko špediter sklene prevozno pogodbo in opravi druga pravna dejanja v imenu in na račun naročitelja.

Špediter je kot gospodarska družba ali podjetnik posameznik arhitekt premeščanja blaga, ki išče in organizira za naročnika najbolj ekonomično in varno pot za odpremo, prevoz in končno dostavo blaga. Ta njegova vloga je med drugim obravnava v okviru inostradacije. V današnji globalizaciji trgovanja ne moremo od proizvajalca, prodajalca in kupcev več pričakovati, da bodo sami izbrali najprimernejšo obliko prevoza, prevozno pot, prevozno pogodbo, zbrali vse dokumente in omogočili različnim organom pregled blaga pred odpravo, organizirali nakladanje, prekladanje, razkladanje, sklepali optimalno zavarovanje, skladiščno pogodbo, kjer je to potrebno, organizirali izvozno oziroma uvozno carinjenje idr. S tem se ukvarja špediter, ki lahko bistveno zniža stroške navedenih opravil, naročniki pa se lahko posvetijo svoji osnovni dejavnosti.

Pri mednarodnem poenotenju razumevanja in vloge špediterske pogodbe ima z razvojem avtonomnih pravil pomembno vlogo Mednarodno združenje špediterskih organizacij (International Federation of Freight Forwarders Associations, fr.

Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, FIATA), ustanovljeno 31. maja 1926 na Dunaju s sedežem v Zürichu. FIATA in Evropsko združenje špediterskih, transportnih, logističnih in carinskih agentov (fr. Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun, CLECAT) sta sprejeli naslednjo definicijo, po kateri so špediterske in logistične storitve katerekoli storitve, povezane s prevozom (izvedenim na en način ali kot multimodalni način), združevanjem, hrambo, rokovanjem, pakiranjem ali distribucijo blaga, kakor tudi pomožne in svetovalne storitve, povezane s temi storitvami. Vsebujejo tudi storitve s carinskega in davčnega področja, carinjenje blaga, preskrbo zavarovanja blaga in pobiranje oziroma urejanje plačil ali dokumentacije v zvezi z blagom. Špediterske storitve vključujejo tudi logistične storitve s sodobno informacijsko in komunikacijsko tehnologijo pri prevozu, rokovanjem in hrambo blaga ter popolno organizacijo dobave (angl. total supply chain management).

FIATA je oblikoval tudi Modelna pravila za špeditersko pogodbo in vrsto dokumentov kot enotnih svetovnih standardov pri izvajanju špediterske dejavnosti. Ti dokumenti se zlahka lahko razlikujejo, ker je vsak v svoji barvi in z logotipom FIATA.



Slika 7: FCR: špeditersko potrdilo o prejemu
 (Vir: International Federation of Freight Forwarders Associatios, b. l.)



Slika 8: Logotip FIATA
 (Vir: International Federation of Freight Forwarders Associatios, b. l.)

Glavni FIATA-dokumenti so naslednji:

- FCR: špeditersko potrdilo o prejemu, ki potrjuje, da je špediter prevzel blago v določenem kraju od določenega nalogodajalca, da ga pošlje določenemu prejemniku blaga in se ga največkrat uporablja pri uporabi klavzule EXW Incoterms;
- FBL: prenosna špediterska nakladnica in potrdilo, s katerim špediter prevzame odgovornost za izvršitev celotnega transporta;
- FCT: prenosna špediterska nakladnica in potrdilo, s katerim špediter prevzame odgovornost za celotno izvršitev transporta;
- SDT: potrdilo pošiljatelja o prevozu nevarnega blaga, s katerim nalogodajalec ali komitent špediterju izjavlja, da blago, prevzeto za transport, ustreza zahtevam za prevoz nevarnega blaga, določenim v mednarodnih konvencijah za prevoz nevarnih snovi;
- FFI: špediterska navodila, ki vsebujejo najpomembnejše podatke in informacije za varno dostavo blago od naročnika (prodajalca) do prejemnika (kupca);
- FWR: potrdilo, ki se uporablja v primerih, ko špediter opravlja tudi skladiščne posle oziroma nastopa v vlogi skladiščnika. Špediter potrjuje, da je blago prevzel in ga uskladiščil in da bo blago izročil tistemu, ki bo predložil dokument FWR;
- FWB: neprenosljivi tovorni list za kombinirani ali multimodalni transport in ga mora špediter imeti takrat, kadar kot špediter deluje tudi kot prevoznik v multimodalnem transportu. Uporablja se ga lahko tudi kot pomorski tovorni list.

5.1.2 Ureditev po Obligacijskem zakoniku

Ponovimo zakonsko definicijo, po kateri se s špedicijsko pogodbo špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari (blaga) v svojem imenu na račun naročitelja (posredno zastopstvo) sklenil prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil druge običajne posle in dejanja, naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo. Druge glavne značilnosti pogodbe o špediciji, ki jo OZ ureja v členih od 851 do 870, lahko kratko povzamemo, kot sledi v nadaljevanju:

- špediter mora opozoriti naročitelja na pomanjkljivosti v njegovem naročilu, še posebej glede pakiranja;
- špediter na račun naročitelja sam odpravi pomanjkljivosti naročila, če naročitelj s tem preveč odlašaja in lahko nastane škoda;
- špediter deluje v korist naročitelja z upoštevanjem načela skrbnosti dobrega gospodarstvenika in ob vsaki poškodbi stvari ali drugem dogodku ukreniti vse, kar je potrebno, v naročiteljevem interesu;
- špediter mora upoštevati navodila naročitelja o izbiri poti, načinu prevoza idr. in zahtevati nova navodila, če se danih naročiteljevih navodil ne da upoštevati, vendar mora o tem naročitelja takoj obvestiti;
- če naročitelj ni določil poti in načina prevoza, to določi špediter, upoštevajoč naročiteljeve interese;

- špediter je odgovoren za skrbno izbiro prevoznika in za izbiro drugih podizvajalcev, ni pa odgovoren za njihovo delo, razen če sta se stranki špedicijske pogodbe drugače dogovorili;
- kadar se mora prevoz opraviti čez carinsko mejo, mora špediter izvesti vse carinske formalnosti in plačati carinske dajatve, razen če ni s pogodbo drugače določeno;
- če špediter sam opravi prevoz ali kakšno drugo opravilo, ki ga sicer izvaja kdo tretji, ki ga najame špediter, ima špediter za te storitve pravico do posebnega plačila;
- špediter mora blago med transportom zavarovati pri zavarovalnici le, če je to posebej dogovorjeno;
- po končanem špediterskem poslu ali že med njim, ko ga izvaja, mora dati špediter naročitelju račun o opravljenem delu.

Obveznosti naročitelja pa so zlasti naslednje:

- naročitelj mora plačati špediterju njegovo delo po pogodbi, tarifi ali kakšnem drugem pravnem aktu, potem ko je špediter delo opravil, lahko pa špediter zahteva tudi predujem za stroške, ki so povezani z odpravo blaga;
- v primeru, ko je dogovorjeno, da bo špediter zaračunal svoje terjatve prejemniku blaga, ta pa mu jih ne plača, ostanejo špediterju te terjatev do naročitelja;
- naročitelj mora obvestiti špediterja o vseh lastnostih stvari, ki bi utegnile ogroziti varnost prevoza, posebej ga mora obvestiti tudi o dragocenostih, kadar so v pošiljki;
- za zavarovanje svojih terjatev ima špediter zastavno pravico na blagu, ki mu je bilo izročeno v špedicijo, dokler ga ima v svoji posesti, tako da lahko to blago po predhodnem opominu proda in se poplača iz izkupička, preostanek pa vrne naročitelju.

Posebni obliki špedicijske pogodbe sta fiksna špedicija in zbirna špedicija. Pri fiksni špediciji je špediter odgovoren ne le za izbiro vseh izvajalcev, ki jih vključi v špedicijo, ampak tudi za njihovo delo. V tem primeru sta v pogodbi o špediciji zajeti tako plačilo špediterske storitve kot tudi plačilo vseh izvajalcev, ki jih špediter izbere za izvedbo špedicije. O zbirni špediciji pa govorimo takrat, ko špediter organizira skupen prevoz blaga različnih naročnikov, razen če mu to pogodba prepoveduje. Če so prevozni stroški zaradi zbirne špedicije za naročitelja nižji, ima špediter pravico do posebnega dodatnega plačila.

5.2 PREVOZNA POGODBA

Prevozna pogodba je ključnega pomena pri izvedbi pravilne dobave blaga po prodajni pogodbi. Prevoznik ni stranka prodajne pogodbe, zato morata biti prodajalec in kupec pozorna, da je sklenjena na način, da bosta dobava in prevzem blaga v skladu s prodajno pogodbo, v odvisnosti od tega pa mora po izbrani klavzuli Incoterms prevožno pogodbo skleniti ali prodajalec ali kupec. V nadaljevanju navajamo glavne značilnosti pravne ureditve prevozne pogodbe.

5.2.1 Splošno

Mednarodne prevoze, ki so povezani z izvedbo mednarodne prodajne pogodbe, urejajo številne mednarodne konvencije, kot so Konvencija o prevozu blaga po železnicah, Konvencija o prevozu potnikov in prtljage po železnicah, Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti, Konvencija ZN o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga, Konvencija o izenačenju nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) idr. Glede vprašanj, ki s temi konvencijami niso urejena, se uporabi merodajno nacionalno pravo. Pri nas so to Zakon o prevozih v cestnem prometu, Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu, Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu, Zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu, Pomorski zakonik idr. (Pavliha, Vlačič in Oblak, 2017).

5.2.2 Ureditev prevozne pogodbe po konvenciji CMR

Od omenjenih virov bomo obravnavali le prevožno pogodbo o prevozu blaga v mednarodnem cestnem prometu po konvenciji, katere uradno ime je Convention relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route (CMR) Njen koncept pa nam lahko služi tudi pri razumevanju specifično urejenih pogodb v drugih vejah transporta.

Njena glavna določila so naslednja (Šker, Selan Voglar in Simoniti, 2005):

- Konvencija CMR določa, da je prevozna pogodba potrjena z izdajo tovarnega lista. Na obstoj ali veljavnost prevozne pogodbe pa ne vpliva, če tovorni list manjka, ni pravilen ali se izgubi. Zanj prav tako veljajo določbe konvencije. Oblika tovarnega lista ni predpisana, je pa predpisana njegova vsebina. Mednarodna zveza cestnih prevoznikov je glede na določila konvencije CMR izdelala obrazec tovarnega lista. Ta sicer ni obvezen, je pa splošno razširjen. Obe stranki morata tovorni list podpisati, nesodelovanje ene lahko povzroči, da druga odstopi od prevozne pogodbe.
- Obvezni podatki v CMR tovarnem listu so: datum in kraj izstavitve, ime oziroma podjetje in naslov pošiljatelja, ime oziroma podjetje in naslov prevoznika, kraj in datum prevzema tovora in kraj, določen za izročitev, ime oziroma podjetje in naslov prejemnika, običajni opis vrste tovora in ovojnine (embalaže), število kosov

(tovorkov) in njihovo posebno označbo in številke, kosmato oziroma bruto težo tovora ali drugače izraženo količino, stroški v zvezi s prevozom (voznina, dodatni stroški, carino in drugi stroški od sklenitve pogodbe do izročitve), potrebna navodila za carinske in druge postopke in izjavo, da veljajo za prevoz določila konvencije CMR, ne glede na kakršne koli drugačne predpise.

- Podatki, ki jih stranki po potrebi vneseta v tovorni list, pa so označba, da pretovor ni dovoljen, stroški, ki jih pošiljatelj prevzame nase, znesek, ki mora biti plačan ob izročitvi, izjavo o vrednosti tovora in znesek, ki pomeni poseben interes za izročitev, pošiljateljeva navodila prevozniku glede zavarovanja tovora, dogovorjeni rok, v katerem mora biti tovor prepeljan, seznam listin, ki so bile izročene prevozniku.
- Ob prevzemu tovora mora prevoznik preveriti pravilnost navedb v tovornem listu (število tovorkov, oznake, številke) in zapisati morebitne pripombe, preveriti zunanje stanje tovora in njegove embalaže ter zapisati morebitne opombe, pripombe vpiše v vse tri izvode tovornega lista, pošiljatelj pa se mora z njimi strinjati, sicer nimajo vloge dokaza *prima facie*, preveriti količino in stanje tovora, če pošiljatelj to od njega zahteva, opozarjati glede nakladanja tovora na prevozno sredstvo in zlaganje tovora.
- Pošiljatelj je prevozniku odgovoren za stroške in škodo, ki bi nastali zaradi slabe ali pomanjkljive embalaže, pravilnost navedb v tovornem listu, pravilnost in zadostnost dokumentacije za carinske in druge postopke, nakladanje tovora na prevozno sredstvo.
- Če gre za prevoz nevarnega tovora, mora pošiljatelj dati prevozniku navodila o morebitnih grozečih nevarnostih in glede varnostnih ukrepov. V tovornem listu mora biti obvezno zapisano, za kakšno kategorijo nevarnega tovora gre. Če prevoznik med prevozom ugotovi, da prevažata nevarni tovor, a o tem ni bil opozorjen, lahko tovor kjerkoli razloži, pošiljatelj pa mu mora povrniti stroške in morebitno škodo.
- Če prejemnik zavrne prevzem tovora, poskuša prevoznik pridobiti navodila od pošiljatelja oziroma osebe, ki ima razpolagalno pravico. Če pravočasno ne dobi navodil, lahko razloži tovor in ga na stroške osebe, ki razpolaga s tovorom, izroči v skladiščenje. Z raztovorom je prevozna pogodba končana. Prevoznik sme prodati tovor, če je tak, da se lahko pokvari, če so stroški skladiščenja nesorazmerni z njegovo vrednostjo ali če v razumnem roku ni uspel pridobiti navodila od osebe, ki s tovorom razpolaga.

Pomembno vprašanje, s katerim se srečamo tudi v drugih vejah prevoza, je omejena odškodninska odgovornost in višina odškodnine za izgubo oziroma poškodbo tovora ali za zamudo pri njegovi dostavi.

Prevoznik po konvenciji CRM ni odgovoren za poškodbo, izgubo ali zamudo, če je ta nastala zaradi:

- ravnanja upravičenca iz prevozne pogodbe – če je pošiljatelj, prejemnik ali njun pooblaščenec dal prevozniku napačna navodila ali je bil malomaren,
- če je škoda posledica naravne napake tovora,
- če je nastala zaradi višje sile – zaradi nepričakovanih okoliščin, ki se jim prevoznik ni mogel izogniti ali pa njihovih posledic ni mogel preprečiti.

Da bi dosegel oprostitev odgovornosti, mora prevoznik sam dokazati te vzroke. Konvencija CMR določa tudi nekatere posebne oprostilne razloge, ko je škoda nastala v posebnih vnaprej sicer dogovorjenih okoliščinah in se domneva, da so te okoliščine privedle do nastanka škode. Takšne okoliščine so:

- izrecno v tovrnem listu dogovorjena uporaba nepokritih vozil,
- tovor, ki je po svoji naravi izpostavljen razsipu ali poškodovanju, ni bil v embalaži ali je bila ta neprimerna,
- rokovanje, nakladanje, zlaganje ali razkladanje je opravil pošiljatelj, prejemnik ali oseba po njenem nalogu,
- tovor je zaradi svojih lastnosti izpostavljen popolni ali delni izgubi ali poškodbi zaradi razbitja, rjavenja, gnitja, sušenja idr., ali če je šlo za neoznačene tovorke ali prevoz živih živali.

Glede teh posebnih okoliščin prevoznik dokazuje le njihov obstoj, ne pa vzročne zveze med temi okoliščinami in škodo kot v primeru običajnih oprostilnih razlogov, navedenih zgoraj. Vzročna zveza se torej v primeru posebnih oprostilnih okoliščin domneva, upravičenec do blaga pa lahko dokazuje, da so vzroki za škodo izven teh okoliščin.

Odškodnina, ki jo mora plačati odgovorni prevoznik za nastalo škodo na tovoru ali izgubo, je omejena na 8,33 SDR po kilogramu kosmate teže tovora (SDR je kratica za Special Drawing Rights in pomeni posebne pravice črpanja). Gre za košarico štirih valut, pri čemer znaša 1 SRD približno 1,2 evra. Osnova za določitev vrednosti tovora je njegova vrednost v kraju in času predaje na prevoz, in sicer fakturirana vrednost.

Poleg tega prevoznik še neomejeno odškodninsko odgovarja za stroške, kot so voznina, špediterski stroški, administrativni stroški, zavarovalnine idr., ki ne bi nastali, če ne bi bilo prevoza. Ti stroški se povrnejo v celoti, če je izgubljen ali poškodovan celoten tovor, sicer pa le v sorazmernem delu. Prevoznik pa ne odgovarja za izgubljeni dobiček, pogodbene kazni in drugo posredno škodo.

Posebni obliki prevoza sta tudi zaporedni prevoz in multimodalni prevoz. Pri zaporednem prevozu prvi prevoznik sprejme obveznost, da bo opravil prevoz ob sodelovanju več prevoznikov (zaporedni prevozniki), naročnik prevoza pa v to privoli. Razmerja med zaporednimi prevozniki se uredijo s pogodbo. Poleg prevoznika, na

čigar delu poti je nastala škoda, je pošiljatelju blaga solidarno odgovoren tudi prvi prevoznik, prejemniku pa tudi zadnji prevoznik. Če ni mogoče ugotoviti, na katerem delu poti je nastala škoda, pa odgovarjajo vsi prevozniki solidarno.

Po pogodbi o multimodalnem prevozu se podjemnik multimodalnega prevoza zaveže, da bo opravil prevoz blaga z različnimi prevoznimi sredstvi v različnih vrstah prometa, pri čemer je del prevoza opravljen po cesti, naročnik prevoza oziroma pošiljatelj pa se zaveže, da bo za celoten prevoz plačal voznino.

Podjemnik multimodalnega prevoza odgovarja za poškodbo, primanjkljaj ali izgubo tovora ali za zamudo, razen če dokaže, da je ravnal kot skrben podjemnik, in sicer v višini 920 SDR na tovorek ali 2,75 SDR na kilogram kosmate teže tovora.

5.3 TRANSPORTNO ZAVAROVANJE

Transportno zavarovanje, pri čemer imamo v mislih kargo zavarovanje, je ključnega pomena glede na zelo omejeno odškodninsko odgovornost prevoznikov po mednarodnih konvencijah, kot bo razvidno v nadaljevanju.

5.3.1 Splošno o transportnem zavarovanju

Pri prevozu blaga se srečujemo s številnimi tveganji za prometne, naravne nesreče, požar, eksplozije, višjo silo, tatvine, terorizem, spopade, stavke, neustrezno ravnanje prevoznika idr. V logističnem procesu so tudi tveganja posrednih škod, izgube dobička in pa še posebej tveganje omejitve prevoznikove odgovornosti z mednarodnimi konvencijami. Rešitev je v sklenitvi kargo zavarovanja.

5.3.2 Kargo zavarovanje

S kargo zavarovanjem, to je zavarovanjem blaga kot takega, ne pa prevoznikove odgovornosti, so krite škode in izgube, ki so zaradi zunanjih, bodočih in nepričakovanih tveganj nastale na tovoru med prevozom. Zavarovanje lahko sklene oseba, ki ima premoženjski interes na tovoru, na primer lastnik tovora, v njegovem imenu pa lahko zavarovanje sklene tudi špediter oziroma prodajalec. Zavaruje se lahko različno blago, investicijska oprema, sejensko blago in vzorci, ki jih prevažajo predstavniki stranke, tovor v prometu med obrati idr. Upravičenec do blaga, ki je uničeno, poškodovano ali izgubljeno, dobi torej od zavarovalnice povrnjeno vrednost blaga, zavarovalnica pa ima potem regresni zahtevki do povzročitelja škode oziroma do njegove zavarovalnice.

Pri sklenitvi kargo zavarovanja lahko zavarovanec običajno izbira med naslednjimi obsegi kritja (Friedl, 2022b):

- kritje osnovnih tveganj: krite so škode, ki nastanejo kot posledica prometne ali elementarne nesreče, požara ali eksplozije, neizročitve ali tatvine tovora, višje sile;
- kritje vseh tveganj: krite so vse škode, razen tistih, ki so izrecno izključene, na primer škode zaradi običajne izgube ali loma, škode zaradi zlega namena ali grobe malomarnosti, škode, ki ji je tovor v času prevoza podvržen zaradi svojih naravnih lastnosti, škode zaradi neprimerne ravnanja pošiljatelja ali prejemnika;
- kritje specialnih tveganj: dodatno zavarovanje za škode, ki nastanejo kot posledica naravnih lastnosti tovora, kot so na primer žužkavost, rja, zmrznitev, odmrznitev ipd.;
- kritje vojnih tveganj pri pomorskem ali letalskem prevozu in stavkovnih tveganj pri vseh vrstah prevoza tovora.
- Pri mednarodnem trgovanju so Institute Cargo Clauses LMA/IUA kot modelne zavarovalne klavzule svetovni zavarovalni standard, ki jih dopolnjujejo še Institute War Clauses LMA/IUA, in Institute Strikes Clauses LMA/IUA.

Cargo Clauses LMA/IUA urejajo tri ravni zavarovalnega kritja, ki jih prikazujemo na sliki 9.

PROXIMATE CAUSE	A CLAUSES	B CLAUSES	C CLAUSES
STRANDING, GROUNDING, SINKING OR CAPSIZING	YES	YES *	YES*
OVERTURNING OR DERAILMENT OF LAND CONVEYANCE	YES	YES*	YES*
COLLISION OF SHIP OR CRAFT WITH ANOTHER SHIP OR CRAFT	YES	YES*	YES*
CONTACT OF SHIP, CRAFT OR CONVEYANCE WITH ANYTHING OTHER THAN SHIP OR CRAFT (excludes water but not ice)	YES	YES*	YES*
DISCHARGE OF CARGO AT PORT OF DISTRESS	YES	YES*	YES*
FIRE OR EXPLOSION	YES	YES*	YES*
EARTHQUAKE, VOLCANIC ERUPTION OR LIGHTENING	YES	YES*	NO
MALICIOUS DAMAGE	YES	NO**	NO**
THEFT/ PILFERAGE	YES	NO	NO
GENERAL AVERAGE SACRIFICE	YES	YES	YES
JETTISON	YES	YES	YES
WASHING OVERBOARD (deck cargo)	YES	YES	NO
WAR RISKS (except piracy)	NO	NO	NO
TAKINGS AT SEA (except war risks)	YES	NO	NO
SEAWATER ENTERING SHIP, CRAFT, HOLD, CONVEYANCE, CONTAINER LIFT VAN OR PLACE OF STORAGE	YES	YES	NO
RIVER OR LAKE WATER ENTERING SAME	YES	YES	NO
LOSS OVERBOARD DURING LOADING/ UNLOADING (total loss only)	N/A	YES	NO
ANY RISKS OF PHYSICAL LOSS OR DAMAGE NOT SPECIFIED	YES	NO	NO

*Slika 9: Različne ravni zavarovalnega kritja po Institutskih klavzulah
(Vir: ACIS. Cargo Underwriting Agency LTD, b. I.)*

Zavarovanja se lahko sklepajo za vsak posamični tovor. V tem primeru mora lastnik tovora ali imetnik pravice na njem zavarovalnico obvestiti o vsakokratnem prevozu tovora. Pred začetkom prevoza mora zavarovalnici poslati vse potrebne podatke o prevozu tovora in takoj poravnati zavarovalno premijo.

Z generalno polico pa se sklepajo zavarovanja takrat, ko se tovor pogosto prevažata. S sklenitvijo tega zavarovanja se določi, ali je zavarovan ves tovor ali le določene skupine tovora, in sicer po principu sprotnega prijavljanja v zavarovanje pred začetkom prevoza ali periodičnega prijavljanja v zavarovanje za preteklo obdobje (Friedl, 2022b).

Iz podatkov, prikazanih na sliki 10, je razvidna koristnost kargo zavarovanja glede na minimalno odškodninsko odgovornost prevoznika v različnih vrstah prevoza:

PRIMER IZRAČUNA ODŠKODNINE				
<p>Uvozna pošiljka 200 kartonov računalniške opreme, skupna teža 2.000 kg, skupna vrednost 220.000 EUR - ob prevzemu prejemnik ugotovi, da je popolnoma uniženih 15 kartonov (skupna teža 180 kg, skupna vrednost 92.000 EUR).</p> <p>V nadaljevanju prikazujemo zneske odškodnine, ki jo lahko uveljavlja oškodovanec v primeru:</p>		<ul style="list-style-type: none"> ko nima sklenjenega zavarovanja tovora in torej uveljavlja leto pri prevozniku (oz. njegovi zavarovalnici) - pod pogojem, da dejansko ugotovi njegovo odgovornost za nastalo škodo iz ustrezne zakonodaje; odškodnina, izplačana s strani zavarovalnice, pa je seveda lahko drugačna, ker se pri obračunu upoštevajo še omejitve iz zavarovalne pogodbe; ko ima sklenjeno zavarovanje tovora (kritje vseh rizikov, brez soudeležbe). 		
CESTNI PREVOZNIK	ŽELEZNIŠKI PREVOZNIK	POMORSKI PREVOZNIK	ZRAČNI PREVOZNIK	ZAVAROVANJE TOVORA
8,33 SDR x 180 kg =	17,00 SDR x 180 kg =	2,00 SDR x 180 kg =	17,00 SDR x 180 kg =	
1.499,40 SDR (1.639,05 EUR)	3.060,00 SDR (3.345,00 EUR)	360,00 SDR (393,53 EUR)	3.060,00 SDR (3.345,00 EUR)	92.000 EUR
Konvencija CMR	Konvencija CIM	Haaška pravila	Varšavska ali Montrealska konvencija	
<p><small>Opomba:</small></p> <ul style="list-style-type: none"> - SDR - Special Drawing Rights - obračunska enota, ki jo določa Mednarodni denarni sklad - pri preračunih odškodnine smo upoštevali tečaj 1 SDR = 1,09324 EUR na dan 15. 1. 2010 				

Slika 10: Primer izračuna odškodnine brez in s kargo zavarovanjem
(Vir: Zavarovalnica Triglav, b. l.)

6 PRAKTIČNA PRIPRAVA PRODAJNE POGODBE

Če želimo zmanjšati tveganja za neizpolnitev obvez strank prodajne pogodbe, je zelo pomembno preverjanje bonitete potencialnega pogodbenega partnerja pred sklenitvijo pogodbe. Pri zahtevnejših pogodbah pa tudi faza pogajanj.

6.1 PREVERJANJE BONITETE POTENCIALNEGA POSLOVNEGA PARTNERJA

Preden se odločimo za pogajanja za sklenitev zahtevnejše prodajne pogodbe, moramo preveriti boniteto potencialnega partnerja. To lahko pridobimo preko raznih bonitetnih hiš, tudi z obiskom poslovnega partnerja, ki nam neposredno razloži svoj način poslovanja in bonitetne podatke, kot so plačilna zanesljivost in sposobnost v smislu likvidnosti, finančne varnosti in donosnosti, v širšem smislu pa tudi podatki, ki zadevajo lastniško strukturo podjetja, strukturo razpršenosti prodaje glede na države idr.

Preveriti je treba tudi deželno tveganje (angl. country risk), pri katerem gre za tako imenovana nekomercialna tveganja, povezana s pravnim, gospodarskim in političnim okoljem poslovnega partnerja, ki ga prav tako preverjajo razne bonitetne hiše. Bonitetna ocena podjetja je zbir večjega števila finančnih in nefinančnih kazalnikov in omogoča jasen vpogled v poslovanje podjetij, s tem pa razkriva stopnjo tveganja poslovanja z izbranim poslovnim partnerjem (Ebonitete.si, 2022).

6.2 POGAJANJA ZA SKLENITEV POGODBE

V tipiziranih vsakdanjih transakcijah ne prihaja do posebnih pogajanj, ampak ena stranka pošlje drugi ponudbo, ki jo naslovnica sprejme ali pa ne. V primeru neskladja med ponudbo in sprejemom ponudbe lahko pride do pogajanj tudi pri manj zahtevnih pogodbah. Običajno pa so pogajanja značilna za sklepanje trajnejših oziroma bolj kompleksnih pogodb in lahko trajajo tudi dalj časa. Pri pogajanjih stranki alocirata svoja poslovna tveganja z izbiro pravnih instrumentov, predvsem pa gre pri pogajanjih za to, da se stranki čim natančneje seznanita o predmetu pogodbe, torej o tem, kaj ena stranka od druge pričakuje, tako da obe dobro spoznata ekonomske, tehniške in pravne vidike nameravanega posla. Ni vseeno, kako se dogovori dobava blaga, kateri Incoterms se uporabi, kako je z zavarovanjem plačil, jamstvom za napake blaga, ki mora imeti neke posebne lastnosti, obveznosti servisiranja itd. (International Chamber of Commerce, 2016).

Pri pogajanjih ni pomembna le pogajalska moč ene stranke, ampak tudi sposobnost pogajalcev. Napačna je predstava manjšega podjetja, da se z velikim sploh nima smisla pogajati, ker bo obveljal njegov predlog. Utemeljene zahteve, ki so na primeren

način v pogajanjih predstavljene, so lahko tudi za šibkejšo stranko uspešne. Tako kot je pomembno sodelovanje pravnika pri pripravi osnutka pogodbe, je pomembna tudi pravnikova vključenost v pogajanja od vsega začetka, tako da pogajalec ve, ali so drugačne rešitve od začetnih tudi pravno sprejemljive, in da pravnik razume tudi poslovno ozadje pri pogajanju. Če se pravnika vključi šele na koncu, bo ta lahko pomagal le še s kakšnim nasvetom, na primer glede izbire sodišča ali arbitraže, ne bo pa mogel presoditi, ali so bile izbrane najboljše pravne možnosti glede drugih vprašanj, kot so vprašanja glede jamstva, instrumentov za utrditev obveznosti, izbire klavzule Incoterms itd. Vendar pa seveda ni potrebno, da bi v primeru enostavnejših in vnaprej pripravljenih pogodb poslovneža vedno spremljal tudi pravnik. To velja še posebej, ko gre za formularne tipizirane pogodbe in se lahko opravi konzultacija s pravnikom šele na koncu pred podpisom, če gre za kakšen odmik od tipiziranih določil (Bortolotti, 2010).

Čeprav so pogajanja šele korak k sklenitvi pogodbe, pa že ustvarjajo določene pravne posledice. Podobno, kot je navedeno v 20. členu OZ, tudi zakoni drugih držav poudarjajo, da pogajanja pred sklenitvijo pogodbe ne zavezujejo in jih lahko vsaka stranka prekine, kadarkoli hoče. Vendar odškodninsko odgovarja stranka, ki se je pogajala, ne da bi imela namen skleniti pogodbo, za škodo, ki jo je povzročila drugi stranki. Za škodo odgovarja tudi stranka, ki se je pogajala z namenom skleniti pogodbo, pa je ta namen brez utemeljenega razloga opustila in tako drugi stranki povzročila škodo. Če se stranki drugače ne sporazumeta, trpi vsaka stranka svoje stroške s pripravami za sklenitev pogodbe, skupne stroške pa trpita v enakih delih. Stranka ni v dobri veri, če prekine pogajanja, potem ko je ravnala tako, da je druga stranka razumno pričakovala, da bo pogodbo sklenila, ali če se stranka poleg pogajanj z eno stranko brez njene vednosti vzporedno pogaja še z drugo stranko. Poleg dobre vere pri vstopu v pogajanja je še posebej pomembno, da stranki varujeta zaupne informacije o poslovanju, ki jih med pogajanjem pridobita druga od druge. V zvezi s tem pogosto skleneta tako imenovano pogodbo o nerazkritju zaupnih informacij (angl. non disclosure agreement) (Bortolotti, 2010).

7 EMPIRIČNI DEL: IZVEDBA PRODAJNE POGODBE

Za kakovostno izvedbo mednarodne prodajne pogodbe je za prodajalca in kupca ključno dobro sodelovanje s špediterjem. Kako se stranke tega zavedajo in kakšen je pogled špediterja, smo preverili z intervjujem z izbranim špediterjem.

7.1 INTERVJU S ŠPEDITERJEM

Glede logistične izvedbe prodajne pogodbe smo opravili intervju z izbranim izkušenim špedicijskim podjetjem Spidi prevozi. V nadaljevanju povzemamo odgovore po zastavljenem vprašalniku (priloga 1).

- Prodajalci se v večini ne posvetujejo glede izbire trgovinske klavzule Incoterms. Svetovanje je pogosto v zvezi z prevozi nevarnega blaga, to je pri tako imenovanih prevozih ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route), to je prevozih nevarnega blaga v cestnem prometu. V zvezi z dobavo takšnega blaga se s prodajalcem oziroma pošiljateljem opravi natančen posvet, ki je potreben za določitev načrta poti, ravnanja z blagom, tehnologije naklada in razklada in drugih tehničnih podrobnosti.
- Naročniki pogosto ne dajejo špediterju navodil za izvedbo posameznih poslov in načrtovanja poti, ampak to prepustijo špediterju, ki upošteva od naročnika določen čas nakladanja in razkladanja ter tudi posebnosti glede na naravo blaga. Tudi druga vprašanja v zvezi z logistiko običajno prepuščajo špediterju.
- Carinjenje je eno od klasičnih opravil špediterja in pri tem ni večjih težav v praksi, če so delavci špedicijskega podjetja vrhunsko usposobljeni na tem področju. Težave pa predstavljajo zastoji na mejah, še posebej pri poslovanju z Združenim kraljestvom po njegovem izstopu iz EU.
- Glede transportnega zavarovanja ima špediter sklenjeno celoletno zavarovanje za blago, ki ga prevaža po dogovoru z naročniki. To ne vključuje le kargo zavarovanja, ampak tudi lastno odgovornost, kadar sami izvajajo tudi prevoz. Pri zavarovanju je pomembna deklarirana vrednost blaga in vseh drugih logističnih stroškov v izogib težavam pri uveljavljanju zavarovalnine.
- Glede organizacije prevoza posebej občutljivega tovora poudarjajo, da je posebej zahtevna, ko gre za nevarno blago. Pri tem direktorju špediterskega podjetja kot upravljavcu mednarodnih transportov in prevoznikom kot izvajalcem pomaga zunanji svetovalec za prevoz nevarnih snovi, ki ga morajo angažirati po Zakonu o prevozu nevarnih blaga (ZPNB). Z njim špediter koordinira ves transport. Naročnik predhodno poda vse potrebne informacije o tem, za kakšno blago gre, ali gre za blago ene vrste ali kombinacijo več teh, kolikšna je teža tovora, kako bo embalirano idr. Naročnik mora poskrbeti, da je tovor primerno in zakonsko pravilno označen. V podjetju nato skupaj z zunanjim svetovalcem pripravijo

spremne listine z jasnimi navodili, kako z blagom, ki se prevaža, rokovati v primeru nezgode. List z navodili o tem mora imeti prevoznik na vidnem mestu v kombiniranem oziroma tovornem vozilu in mora biti v vsakem trenutku viden gasilcem in drugim službam, ki nudijo pomoč na cestah. Dogovorijo se tudi glede zavarovanja tovora, preračunajo, koliko oprtnic je potrebnih za privezovanje, ali so potrebne tudi kakšne pregrade, s kakšno silo pri zaviranju in zavijanju do poškodb ne bo prišlo idr.

- Glede izkušenj z uporabo klavzule DDP Incoterms 2020 ni večjih težav, ker se dobave izvajajo večinoma znotraj Evropske unije. Listine in dokumenti, ki spremljajo prevoz, so v glavnem dobavnice in CMR tovorni listi. So pa imeli nedavno pri naročilu prevoza iz Slovenije v Švico manjše zaplete, ki se jih rešili, ko je prevoznik ugotovil, da cariniku ni predal vseh listin.
- Po izkušnjah tega špedicijskega podjetja se klavzula EXW večinoma prav uporablja, torej da blago naklada kupčev prevoznik. Lahko pa nastanejo pri tem težave, saj se danes skoraj že vse blago polavtomatsko naklada. Zgodi se, da pride kupčev prevoznik z vozilom do nakladalne rampe, prodajalec pa ne da na razpolago viličarja ali drugih pripomočkov, zato je treba v teh primerih tudi improvizirati.
- Glede trgovinskih klavzul CPT, CIP, CFR in CIF Incoterms 2020 običajno ni težav, ker se prodajalec in anketirano špedicijsko podjetje pred realizacijo teh klavzul posvetujeta in se možne težave odpravijo že pred začetkom transporta.
- Obdobje epidemije covid-19 je zelo vplivalo na prevozni sektor. Veliko špedicijskih podjetij je ostalo brez dela. Zdaj ko bi želeli delati, pa so zneski, ki so jih naročniki pripravljeni plačati, tako nizki, da včasih raje naročila sploh ne sprejmejo.

7.2 ANALIZA MOŽNIH TEŽAV PRI UPORABI TRGOVINSKIH KLAVZUL INCOTERMS 2020

V zvezi z logistično izvedbo mednarodne prodajne pogodbe lahko nastanejo v praksi zapleti zaradi slabega poznavanja trgovinskih klavzul Incoterms. Izmed primerov iz mednarodne prakse (Friedl in Djinović, 2022), smo analizirali tiste, za katere menimo, da so za prakso še posebej pomembni, in na zastavljena vprašanja podali svoje odgovore.

PRIMER 1

Evropski kupec je nameraval od vodilnega ameriškega proizvajalca kupiti večjo količino specialnih kirurških naprav po klavzuli EXW, skladišče proizvajalca Traverse City, Michigan, Incoterms 2020. Po posvetu s špediterjem se je s prodajalcem raje dogovoril za klavzulo FOB, Port of Detroit, Incoterms 2020. Zakaj bi bila ta klavzula boljša izbira?

Odgovor: Zato, ker evropski kupec v Michiganu nima svoje filiale in bi ga izvozni carinski postopek drago stal ob angažiranju ameriškega carinskega zastopnika, saj sam ni dobro seznanjen z ameriški izvoznimi predpisi. Poleg tega bi bili prevoz blaga do пристanišča in opravila za naložitev kontejnerja na ladijski krov precejšeni logistični zalogaj, tudi terminalski stroški bi bili precejšnji.

PRIMER 2

Prodajalec in kupec sta se dogovorila za dobavo 200 motornih agregatov po klavzuli EXW, skladišče prodajalca, hala 1, naloženo. Pri nakladanju je en generator padel z viličarja. Kupčev prevoznik je zahteval zamenjavo agregata, sicer mu ne bo izdal potrdila o prevzemu dobave. Ali je imel prav?

Odgovor: EXW, A2 jasno določa, da prodajalec dobavi blago tako, da ga da kupcu na razpolago v svojem skladišču nenaloženo na prevozno sredstvo. S tem je blago dobavljeno. Na kupčevo tveganje bi ga moral naložiti prevoznik, ki bi moral imeti glede tega jasna navodila kupca. Dodatek h klavzuli »naloženo«, ki ni del pravil klavzule EXW Incoterms 2020, lahko povzroči nesporazum, ker se ne ve natančno, ali naj bi prodajalec nakladanje opravil kot dodatno ločeno storitev na svoj ali na kupčevo tveganje in na čigave stroške. Preveriti bi bilo treba, če in kaj je določeno glede tega v prodajni pogodbi, in drugo korespondenco med prodajalcem in kupcem glede tega, če obstaja. Prevoznik pa nima sam pravice odločati, kaj bo v tem primeru storil, ampak bi moral poklicati kupca oziroma njegovega špediterja za navodila. Načeloma bi moral prevzeti blago in v tovarni list vpisati poškodbo.

PRIMER 3

Slovenski prodajalec je z madžarskim kupcem sklenil pogodbo o prodaji 8000 elektronskih naprav za prevoz po železnici z dobavo po klavzuli FCA, železniška postaja Ljubljana, Incoterms 2020. Ker je prodajalčevo skladišče oddaljeno 30 km od Ljubljane, se je prodajalčev špediter dogovoril s Slovenskimi železnicami, da organizira cestni prevoz s svojimi tovornjaki. Med prevozom do železniške postaje je prišlo do nesreče in nastala je večja materialna škoda na blagu. Blago ni bilo kargo zavarovano. Prodajalec je trdil, da je nevarnost prešla na kupca s tem, ko je bilo blago naloženo na kamione železniškega prevoznika. Ali bo prodajalec uspel s tem ugovorom?

Odgovor: Če kupec dobro pozna pravila Incoterms, prodajalec s tem ugovorom ne bo uspel. V tem primeru je šlo za dobavo FCA izven skladišča prodajalca in mora prodajalec na svoje tveganje organizirati predprevoz (angl: pre-carriage) do železniške postaje in po možnosti drago blago za svoj račun kargo zavarovati do železniške postaje. To, da je angažiral cestne prevoznike Slovenskih železnic, na čas in točko dobave ter prehod tveganje ni vplivalo. Prihodnjič naj se stranki raje

dogovorita, da je kraj dobave skladišče prodajalca, in kupec organizira multimodalni prevoz – do železniške postaje s kamioni, naprej z vlakom.

PRIMER 4

Italijanski prodajalec mora kupcu dobaviti večjo pošiljko avtomobilskih vžigalnih tuljav po CPT, Stuttgart, skladišče kupca, Incoterms 2020. Prevoznik je imel na poti prometno nesrečo in je bil velik del tovora poškodovan. Prodajalčev komercialist je takoj poslal kupcu nadomestno pošiljko, saj se je škoda pripetila med prevozom, ki ga je prodajalec organiziral in plačal. Ali je prodajalčev komercialist ravnal prav?

Odgovor: Ne, komercialist ni ravnal prav, saj pri CPT nosi nevarnost za blago med prevozom kupec, ki pa ga tokrat nespametno ni kargo zavaroval. Šlo je za tipično nerazumevanje klavzul Incoterms 2020 na c. Kot smo opozorili v predstavitvi te klavzule, se je ne sme zamenjavati s klavzulami skupine D. Pri obeh vrstah klavzul mora prodajalec urediti prevoz do namembnega kraja, vendar pri klavzulah CPT, CIP, CFR in CIF pride do dobave blaga in prehoda tveganja na kupca že v odpravnem kraju v trenutku, ko prodajalec izroči blago neodvisnemu prevozniku, ki ga je sam izbral in z njim sklenil in plačal prevozno pogodbo za prevoz blaga do namembnega kraja. Pri c-klavzulah torej kupec nosi vsa tveganja med prevozom, tudi za zamudo prevoznika. Pri klavzulah DAP, DPU in DDP pa pride do dobave blaga šele na točki v namembnem kraju, in zato pri teh klavzulah tveganje za blago med prevozom bremeni prodajalca.

PRIMER 5

Madžarski prodajalec je moral dostaviti 500 kartonov farmacevtskih izdelkov po klavzuli CPT, skladišče kupca, Bonn, Incoterms 2020, v času, ko so se že začele velike poplave v Nemčiji julija 2021. Prodajalec ni angažiral špediterja in je sam uredil ugoden prevoz s kamionom, kupec pa blaga ni kargo zavaroval. Prevoznik je izbral krajšo pot in 30 km pred Bonnoma obtičal na najbolj poplavljenem območju. Prevoznik je kupca takoj obvestil, da je podana višja sili, zaradi katere je blago uničeno, prodajalec pa je kljub temu zahteval plačilo blaga, saj je nevarnost zanj po CPT prešla na kupca že ob izročitvi blaga prevozniku. Kupec se s tem ni strinjal. Kdo ima prav?

Odgovor: Kupec ima prav, ker je po posvetu s svojim špediterjem ugotovil, da je prodajalec malomarno sklenil prevozno pogodbo, ker ni prevoznika opozoril na poplave v Nemčiji, ki so bile takrat splošno znane in na vrhuncu, oziroma ni dal prevozniku navodil glede poti. A4 pri CPT jasno določa, da mora biti prevozna pogodba sklenjena za prevoz po običajni poti, kar je logistični standard, ki se ga v tem primeru ni upoštevalo. Tudi izgovarjanje na višjo silo je bilo v tem primeru neutemeljeno, saj ni šlo za nepričakovani dogodek.

PRIMER 6

Prodajalec je kupcu na dogovorjeni dan dostavil 300 kartonov pametnih telefonov po klavzuli DAP, skladišče kupca, Incoterms 2020. Kupčevi delavci so tistega dne stavkali in je zato direktor vprašal voznika, če zna upravljati viličarja in če mu pomaga blago razložiti. Voznik je to sprejel. Pri tem sta mu dva kartona padla na tla. Kupec je telefonsko sporočil prodajalcu, kaj se je zgodilo, in zahteval zamenjavo poškodovanih telefonov. Kako mislite, da mu je prodajalec odgovoril?

Odgovor: Prodajalec mu je odgovoril, da je bila dobava po DAP A2 končana, ko je prevoznik v namembnem kraju prepusti kupcu blago na razpolago nerazloženo s prevoznega sredstva. V tistem trenutku je prešlo tudi tveganje za blago po A3/B3 s prodajalca na kupca. Voznik je naredil kupcu le uslugo, vendar na kupčevo tveganje. Direktor je očitno tudi kršil pravila varstva pri delu, saj ne bi smel prositi voznika za delo z viličarjem.

PRIMER 7

Italijanski prodajalec je s kupcem v Grčiji sklenil prodajno pogodbo za dobavo 12.000 ton stavbnega lesa z uporabo klavzule CFR, terminal 10, pristanišče Patras, ali terminal 8, pristanišče Solun, Incoterms 2020, z 12 sukcesivnimi dobavami vsakega 10. v mesecu, s tem da mu kupec v skladu z B10 do 7. v mesecu sporoči, v katero pristanišče. Pri eni dobavi tega ni pravočasno sporočil. 11. v mesecu je prišlo v pristanišču do poplave na terminalu in se je les, označen za kupca, deloma precej zmočil s slano vodo. Ali mora prodajalec zagotoviti drug les.

Odgovor: Ne, ker kupec ni posredoval sporočila po B10, zato po B3 nosi tveganje in posledice svoje opustitve. Nima niti zahtevka do terminalskega operaterja, ker je bila kupcu znana njegova lega terminala v odpravnem pristanišču. Prišlo je do nepričakovanega velikega valovanja. Če bi kupec pravočasno sporočil, v katero pristanišče naj se les odpravi, do tega zapleta ne bi prišlo.

8 ZAKLJUČEK

V diplomskem delu smo potrdili izhodiščno hipotezo o kompleksnosti mednarodne prodajne pogodbe, ki jo moramo s pravnega vidika dobro pripraviti in povezati ter uskladiti z drugimi spremljevalnimi pogodbami, kot so špedicijska, prevozna in zavarovalna. Z bankami in zavarovalnicami se moramo posvetovati tudi glede izbire optimalnega plačilnega mehanizma in instrumentov za zavarovanje plačil. To je še posebej pomembno v času, ko so dobavne verige na preizkušnji zaradi energetske krize in vojne v Ukrajini.

Kompleksnost prodajne pogodbe smo utemeljili skozi glavna določila Konvencije Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga (poznane tudi kot Dunajska konvencija) in Modelne prodajne pogodbe Mednarodne trgovinske zbornice (ICC). Za pravilno izvedbo prodajne pogodbe v njenem logističnem delu je ključnega pomena tudi dobro poznavanje trgovinskih klavzul Incoterms 2020. Na analiziranih primerih smo videli, da prihaja v praksi do nerazumevanja, kaj posamezna klavzula pomeni. To še posebej velja za klavzule skupine na CPT, CIP, CFR in CIF, pri katerih pride do dobave blaga že v odpravnem kraju, takrat ko prodajalec izroči blago neodvisnemu prevozniku, ki ga je sam izbral in plačal prevoznino do namembnega kraja. Čeprav pri c-klavzulah prodajalec organizira in plača prevoz, pa vse tveganje za blago, zamudo in razne druge napake prevoznika med prevozom nosi kupec.

Posebno pozornost smo namenili tudi vprašanju klavzule o višji sili in spremenjenih okoliščinah in opozorili, naj stranki obe klavzuli dobro premislita in uredita v pogodbi, ker sodna praksa, zlasti kar zadeva spremenjene okoliščine, ni naklonjena upoštevanju zahtev za spremembo pogodbe in se zelo drži pravila, da je treba pogodbo izpolniti tudi če je to oteženo (*pacta sunt servanda*).

Opozorili smo na nepogrešljivo vlogo špediterja kot arhitekta premeščanja blaga, ki pogosto nastopa tudi v vlogi prevoznika. V zvezi s špeditersko in prevozno pogodbo smo v empiričnem delu opravili intervju z izbranim špedicijskim podjetjem, ki je prav tako potrdil kompleksnost logistične izvedbe prodajne pogodbe in koristnost dobrega sodelovanja s prodajalcem ali kupcem pri izbiri dobavne klavzule Incoterms in načrtovanju poti.

Opozorili smo tudi na transportno zavarovanje, še posebej pomembno je kargo zavarovanje, s katerim presegamo velike omejitve prevoznikove odgovornosti za izgubo, uničenje ali poškodbo blaga, ki jih določajo mednarodne konvencije. Prevoznikovo omejeno odškodninsko odgovornost smo ilustrirali na primerih konvencije CMR.

Menimo, da smo s tem diplomskim delom pripomogli k boljšemu razumevanju in izboljšanju pristopa k pripravi in izvedbi mednarodne prodajne pogodbe v njenem logističnem delu, kar je lahko še posebej v pomoč komercialistom, ki se šele uvajajo na tem področju.

9 LITERATURA IN VIRI

ACIS. Cargo Undrewriting Agency LTD. (b. l.). *Institute Cargo Clausec Comparison*. Pridobljeno 24. 3. 2023 z naslova [https://aciscargo.com/Library/ICC%20COMPARISON%20\[2009%20clauses\].pdf](https://aciscargo.com/Library/ICC%20COMPARISON%20[2009%20clauses].pdf).

Bortolotti, F. (2010). *Drafting and negotiating international commercial contracts, a practical guide*. Pariz: ICC International Chamber of Commerce.

Bortolotti, F. et al. (2013). *ICC Model Contract – International Sale (Manufactured Goods)*. Paris, International Chamber of Commerce.

Djinović, M. in Rižnik, P. (2009). *Mednarodna prodaja blaga, Konvencija Združenih narodov o pogodbah o mednarodni prodaji blaga, priročnik za prakso*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.

Djinović, M. in Friedl, A. (2022). Delovno gradivo s seminarja. *Klavzule Incoterms 2020 s primeri v praksi*. ISI podjetje za informiranje, svetovanje, izobraževanje, d. o. o.

Ebonitete.si. (17. 2. 2022). *Izračun bonitete podjetij [PRO bonitetna ocena]*. Pridobljeno 16. 2. 2023 z naslova <https://www.ebonitete.si/blog/post/izracun-bonitete-podjetij-bonitetna-ocena-podjetja>.

Friedl, A. (2020). Spremenjene okoliščine in višja sila v mednarodni trgovini. *Pravna praksa, časopis za pravna vprašanja*, 39(20–21), II–IV.

Friedl, A. (2022a). Interno študijsko gradivo. *O nekaterih instrumentih za zavarovanje plačil in plačilnih mehanizmih v mednarodnem poslovanju*. Kranj, VSS, B&B.

Friedl, A. (2022b). Interno študijsko gradivo. *Usposabljanje za pridobitev certifikata strokovne kvalifikacije »DISPONENT«, zakonodaja*. Kranj, B&B.

Friedl, A. in Djinović, M. (2020). Revizija Incoterms 2020. *Mednarodno poslovno pravo*, 31(302), 8–11.

Friedl, A. in Djinović, M. (2022). Delovno gradivo s seminarja. *Incoterms 2020 in transport*.

International Chamber of Commerce. (11. november 2016). *ICC Principles to Facilitate Commercial Negotiation*. Pridobljeno 17. 2. 2023 z naslova <https://iccwbo.org/publication/icc-principles-to-facilitate-commercial-negotiation/>.

International Federation of Freight Forwarders Associatios. (b. l.). *Documents and Forms*. Pridobljeno 9. 3. 2023 z naslova https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/afedd989-c99b-4142-9f64-8281c99aa4c5_FIATA_Documents_and_Forms.pdf.

Letterofcredit.biz. (29. 10. 2018). *Bank Payment Obligation – BPO*. Pridobljeno 10. 3. 2023 z naslova <https://www.letterofcredit.biz/index.php/2018/10/29/bank-payment-obligation-bpo/>.

NLB. (b. l.). *Prodajni dokumentarni akreditiv*. Pridobljeno 10. 3. 2023 z naslova <https://www.nlb.si/prodajni-dokumentarni-akreditiv>.

Obligacijski zakonik (OZ). (2001, 2006, 2007, 20016). *Uradni list RS*, (83/01, 28/06, 40/07, 97/07, 64/16).

Pavliha, M., Vlačič, P. in Oblak, K. (2017). *Prevozno pravo, 3. spremenjena in dopolnjena izdaja*. Ljubljana: IUS Software.

Plavšak N. et al. (2003–2004). *Obligacijski zakonik (OZ): s komentarjem*. Ljubljana: GV založba.

Schlechtriem, P. in Možina, D. (2006). *Pravo mednarodne prodaje, Konvencija Združenih narodov o mednarodni prodaji blaga*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.

Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije. (2009). *Uradni list RS*, (67/09).

Šker, T., Selan Voglar, M. in Simoniti, S. (2005). *Konvencija CMR: konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz tovora po cesti, s komentarjem*. Ljubljana: Slovensko zavarovalno združenje, Gospodarska zbornica Slovenije.

Zavarovalnica Triglav, d. d. (b. l.). *Zavarovanje tovora med prevozom*. Pridobljeno 22. 3. 2023 z naslova <https://www.triglav-upravljanje.si/42af182d-83b3-41f0-9f7a-210cc4ba2847/Prospekt+tovor+med+prevozom+feb+2010.pdf?MOD=AJPERES&CACHID=42af182d-83b3-41f0-9f7a-210cc4ba2847>.

PRILOGA

Priloga 1: Vprašalnik za špeditersko podjetje

1. Ali nastopate tudi v vlogi svetovalca naročnikom, s katerimi bolj dolgoročno sodelujete, kakšno dobavno klavzulo Incoterms naj izberejo?
2. Ali vam naročniki pogosto dajejo točna navodila za izvedbo posameznih poslov ali pa vam prepuščajo odločitve o najprimernejši poti in načinu prevoza?
3. Kakšne so vaše izkušnje s carinjenjem, ali se soočate kdaj s pomanjkljivo dokumentacijo s strani vašega naročnika?
4. Ali po naročilu naročnika urejate tudi transportno zavarovanje in kakšne vrste?
5. Kaj je največji izziv pri organizaciji posebnega prevoza občutljivega tovora?
6. Ali mislite, da prodajalci in kupci dobro poznajo dobavne klavzule Incoterms 2020?
7. Katere klavzule Incoterms so pri vašem poslovanju najpogostejše?
8. Kakšne izkušnje imate s klavzulo DDP, kadar po nalogu prodajalca dobavljate blago kupcu v drugo državo? Ali so kje kakšne težave s plačevanjem DDV oz. izvedbo celotnega uvoznega carinskega postopka po klavzuli DDP?
9. Kdo po vaših izkušnjah v praksi naklada blago na prevozno sredstvo po klavzuli EXW, prodajalec ali kupčev prevoznik, ki ga vi priskrbite? To nas zanima v povezavi z tveganjem za morebitno poškodbo blaga med nakladanjem.
10. Ali v praksi opazujete težave pri klavzulah CPT, CIP, CFR in CIF? Ali se kupec zaveda, da se pri njih dobava izvrši že v trenutku, ko je v odpravnem kraju prodajalec oz. njegov špediter izročil blago prevozniku, s katerim je sklenil prevozno pogodbo do namembnega kraja, in je takrat prešel riziko za blago za celo prevozno pot na kupca? Ali ste imeli kakšen primer, da bi se blago, dobavljeno po klavzuli CPT, med potjo poškodovalo in ali je kupec razumel, da med potjo on nosi riziko za blago in ne prodajalec?
11. Kako je trenutna situacija z epidemijo vplivala na vaše poslovanje?