

ANALIZA RAZLOGA ZA ISKLJUČENJE BRODOVA, GLISERA NA ZRAČNI JASTUK I ZRAKOPLOVA IZ OBIMA PRIMJENE KONVENCIJE UN-a O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOJ PRODAJI ROBE

izvorni znanstveni rad

UDK 341.24:339.5]:629.735
341.24:339.5]:629.51/.58

Kenad Osmanović*

Sažetak

U radu se analizira isključenje brodova, glisera na zračni jastuk i zrakoplova iz obima primjene Konvencije UN-a o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe. U vezi s tim, prvo ćemo izložiti historijsku pozadinu i razloge za nastanak odredbe člana 2(e) kojom je uređeno ovo pitanje. Nakon toga ćemo predstaviti kriterije koji mogu služiti prilikom određivanja da li određeno prijevozno sredstvo predstavlja brod, gliser na zračni jastuk, odnosno zrakoplov u smislu ove konvencije. Konačno, predstaviti ćemo koji od tih kriterija može biti relevantan, a koji ne.

Ključne riječi

Konvencija UN-a o međunarodnoj prodaji robe; CISG; obim primjene; isključenje primjene

* Dr. sc., stručni saradnik na Ustavnom sudu BiH,
kenadosmanovic@gmail.com

1. Uvod

Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe¹ (u daljnjem tekstu: CISG) je važan međunarodni ugovor koji pruža pravni okvir za međunarodne trgovačke transakcije. Jedna od ključnih prednosti ove konvencije, koja je široko prihvaćena u mnogim zemljama širom svijeta jeste smanjenje neizvjesnosti i troškova povezanih s prekograničnim transakcijama. Međutim, to ne znači da je CISG bez izazova, a njezino tumačenje i primjena mogu ponekad biti složeni i stoga zahtijevati duboko razumijevanje pravnih načela i koncepata na kojima se ona zasniva. Jedan od takvih izazova je i tumačenje člana 2, kojim su određene transakcije isključene iz obima primjene ove konvencije, iako su u načelu ispunjeni uslovi za primjenu iz člana 1(1).² Ove transakcije mogu biti razvrstane u tri grupe: prvo, s obzirom na svrhu prodaje;³ drugo, s obzirom na vrstu transakcije o kojoj je riječ;⁴ i, konačno, s obzirom na vrstu robe koja je predmet te transakcije.^{5 6}

Osnovni razlog postojanja ove odredbe jeste isključenje primjene CISG-a na transakcije za koje bi bilo nerazumno da su regulisane ovom konvencijom.⁷ Naime, CISG se ne bi trebala primjenjivati na transakcije kod

¹ 'Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori', br. 10/1 iz 1984. godine.

² Prema ovoj odredbi, CISG se primjenjuje na ugovore o prodaji zaključene između strana koje imaju svoja sjedišta na teritorijama različitih država kad su te države ugovornice ili kad pravila međunarodnog privatnog prava upućuju na primjenu prava jedne države ugovornice.

³ Član 2(a) CISG-a, koji se odnosi na robu kupljenu za ličnu ili porodičnu upotrebu ili za potrebe domaćinstva, osim ako prodavac u bilo koje vrijeme prije ili u trenutku zaključenja ugovora nije znao niti je morao znati da se roba kupuje za takvu upotrebu.

⁴ Član 2(b) i (c) CISG-a, koji se odnose na kupovinu robe na javnoj dražbi ili u slučaju zapljene ili nekog drugog postupka sudskih vlasti.

⁵ Član 2(d), (e) i (f) CISG-a, koji se odnose na kupovinu vrijednosnih papira i novca, brodova, glisera na zračni jastuk i zrakoplova i električne energije.

⁶ Mistellis, L. (2018) „Article 2“, str. 40. U: Kröll/Mistelis/Viscasillas: UN Convention on Contracts for the International Sales of Goods (CISG) – A Commentary. Oxford. Hart Publishing.

⁷ Lüderitz, A./Fenge, A. (2000) „Artikel 2 CISG“, par. 1. U: Soergel/Siebert: Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: BGB, Band 13: Schuldrechtliche Nebengesetze 2, Übereinkommen der Vereinten

kjih su nacionalne odredbe toliko različite da bi bilo teško (ili gotovo nemoguće) postići harmonizaciju.⁸ Osim toga, postoje transakcije koje su beznačajne po obimu i uticaju, te uopšte nemaju međunarodni karakter.⁹ U svakom slučaju, lista ovih transakcija je iscrpna i ne može se primjenjivati po analogiji na druge slučajeve.¹⁰

U ovom radu ćemo se baviti isključenjem primjene CISG-a na osnovu odredbe člana 2(e).¹¹ U tom pogledu ćemo najprije ukratko izložiti njezin historijski razvoj, da bismo, nakon toga, ukazali na kriterije za koje smatramo da su relevantni za ocjenu da li neko prijevozno sredstvo predstavlja brod, gliser na zračni jastuk, odnosno zrakoplov (engl. ship, vessel, hovercraft or aircraft).

2. Historijski prikaz nastanka odredbe člana 2(e) CISG-a

Historijski prikaz nastanka odredbe člana 2(e) CISG-a nam pruža važan uvid u razloge zbog kojih je došlo do isključenja prodaje brodova, glisera na zračni jastuk i zrakoplova iz njezinog obima primjene. Ovaj prikaz je naročito važan, s obzirom na to da nam razumijevanje konteksta i načina na koji je navedena odredba nastala može pomoći u njezinom tumačenju i primjeni.

Nationen über Verträge über den internationalen Warenverkauf (CISG). Stuttgart. Kohlhammer.

⁸ Magnus, U. (2013) „Artikel 2“, par. 1. U: Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Wiener UN-Kaufrecht (CISG). Berlin. Sellier-de Gruyter; Benicke, C. (2013) „Artikel 2“, par. 1. U: Honsel: Kommentar zum UN-Kaufrecht. Heidelberg, Dordrecht, London, New York. Springer.

⁹ Magnus, U. (2013) „Artikel 2“, par. 2. U: Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Wiener UN-Kaufrecht (CISG). Berlin. Sellier-de Gruyter.

¹⁰ Ferrari, F. (2016) „Article 2“, par. 5. U: Schlechtriem/ Schwenger: Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press; Saenger, I. (2012) „Artikel 2“, par. 1. U: Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/Schulze/Staudinger: Internationales Vertragsrecht. Munich. J., C. H. Beck.

¹¹ This Convention does not apply to sales of ships, vessels, hovercraft or aircraft.

Međutim, prije nego što detaljno izložimo razloge koji su opredijelili izrađivače nacrtu CISG-a da u tekst uvrste odredbu člana 2(e), smatramo da je važno ukazati da je ova konvencija nastala kao rezultat procesa harmonizacije prava međunarodne prodaje robe koji su započeli još 20-ih godina prošlog vijeka, a čiji su prvi rezultat bili tzv. Haški jednoobrazni zakoni,¹² koji su stupili na snagu 1972. godine. Iako se Haški jednoobrazni zakoni uglavnom smatraju neuspjehom zbog nedostataka šireg međunarodnog prihvatanja,¹³ njihov najveći značaj leži u tome što su pružili značajnu početnu poziciju za izradu nacrtu CISG-a, koja u određenim aspektima, ipak odstupa od njihovih rješenja.¹⁴ Ove konvencije su, dakle, bile model za izradu CISG-a,¹⁵ te će stoga naša potraga za historijskim razlozima isključenja prodaje brodova, glisera na zračni jastuk i zrakoplova, početi kod člana 5(1)(b) ULIS-a, po čijem uzoru je izrađen tekst člana 2(e) CISG-a.

Odredbom člana 5(1)(b) ULIS-a je propisano da se navedena konvencija ne primjenjuje na prodaju brodova i zrakoplova koji su subjekt registracije ili će to postati.¹⁶ Prema Tuncu, osnovni razlog za postojanje ove odredbe je bio isključenje primjene konvencije na robu koja je, ili će biti subjekt posebnog režima pravila (u pogledu registracije), te zbog toga što je njezina prodaja uglavnom slična prodaji nekretnina.¹⁷

¹² Jednoobrazni zakon za međunarodnu prodaju robe (engl. Uniform Law on International Sale of goods; u daljnjem tekstu: ULIS) i Jednoobrazni zakon za zaključivanje ugovora o međunarodnoj prodaji robe (engl. Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods; u daljnjem tekstu: ULF).

¹³ Ratifikovalo ih je samo devet država, od čega sedam evropskih.

¹⁴ Goode, R./Kronke/H./McKendrick, E. (ur.) (2015) *Transnational Commercial Law – Texts, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press, str. 217; Eiselen, S. (2016) „UNCITRAL Instruments and the Regional Harmonization of International Commercial Law“, str. 519. U: Schwenger/Pereira/ Tripodi: *CISG and Latin America: Regional and Global Perspectives*. The Hague. Eleven International Publishing.

¹⁵ Osborne, P. J. (2006) *Unification or Harmonisation: A Critical Analysis of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods 1980*. Pace Law School Institute of International Commercial Law, par. 2.6.

¹⁶ The present Law shall not apply to sales of any ship, vessel or aircraft, which is or will be subject to registration.

¹⁷ Tunc, A. *Commentary on the Hague Conventions of the 1st of July 1964 on International Sale of Goods and the Formation of the Contract of Sale* (online),

Iako su osnovni razlozi za isključenje isti (tj. potreba za registracijom i sličnost s nekretninama), smatramo da su naročito zanimljivi argumenti predstavnika Čilea, koji je istakao da su brodovi i zrakoplovi subjekt posebnog javnog zakonodavstva koje pokriva pitanja poput zastave i klasifikacije, te su stoga izvan običnih propisa koji uređuju prodaju robe.¹⁸

U tekstu člana 2(e) CISG-a postoje dva izuzetka u odnosu na tekst ULIS-a. Naime, dodan je pojam „gliser na zračni jastuk“, dok je izostavljen uslov registracije kao kriterij za određivanje da li određeno prijevozno sredstvo spada u brod, gliser na zračni jastuk ili zrakoplov.¹⁹

Kada je riječ o prvoj izmjeni, važno je istaći da su gliseri na zračni jastuk uključeni u ovu odredbu na insistiranje Indije. Pri tome je glavni argument bio da se takvo prijevozno sredstvo prema indijskom pravu tretira jednako kao brod ili zrakoplov,²⁰ a čini se da je glavna namjera bila da se učini jasnim da su oni u tom pogledu jednaki s brodovima.²¹ Mi ćemo ih tako i posmatrati, te se u nastavku teksta nećemo baviti njima, jer sve ono što se odnosi na brodove i zrakoplove, odnosi i na njih.

S obzirom na registraciju, ovaj uslov je izostavljen zbog nejasnoća koje bi se mogle pojaviti u vezi s primjenom domaćeg prava koje reguliše ovu oblast,²² kao i zbog toga što domaća zakonodavstva sadrže mnogo varijanti ili propisa za koje bi mogli (ili ne) smatrati da uključuju registraciju.²³ Osim toga, domaći

str. 38, Dostupno na: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/ulis-ulfc-explanatoryreport-e.pdf>;

¹⁸ LEGISLATIVE HISTORY 1980 Vienna Diplomatic Conference, Summary Records of Meeting of the First Committee, 1st meeting (online), Dostupno na: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/scholarly-writings/first-meeting>.

¹⁹ Khoo, W. (1987) „Article 2“, par. 1.15. U: Bianca/Bonell: Commentary on the International Sale Law. Milan. Guiffè.

²⁰ Schlechtriem, P., 1986. „Uniform sales Law – The UN - Convention for the International Sale of Goods“ (online), str. 30. Dostupno na: https://iicl.law.pace.edu/sites/default/files/cisg_files/slechchtriem.html#b75.

²¹ Schwenger, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, str. 57. U: Schlechtriem/Schwenger: Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press.

²² *ibid.*

²³ Honnold, J., 1999. „Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention“ (online), str. 49. Dostupno na: [honnold_0.pdf](https://www.pace.edu/~honnold_0.pdf) (pace.edu).

uslovi za registraciju se (ponekad) razlikuju od države do države.²⁴ Na ovaj način je izbjegnuta nesigurnost oko primjene uniformnog prava prodaje, naročito kada nije određeno koje domaće pravo reguliše obavezu registracije.²⁵ Pored toga, mnogi pravni sistemi karakterišu prodaju brodova i zrakoplova kao transakciju nekretninama i uspostavljaju posebna pravila ne samo za prijenos prava vlasništva, već i za formalne uslove za zaključenje punovažnog ugovora.²⁶

3. Kriteriji za primjenu člana 2(e) CISG-a

S obzirom na to da više ne postoji uslov za registracijom, na prvom mjestu se postavlja pitanje da li se odredba člana 2(e) CISG-a primjenjuje nezavisno od veličine prijevoznog sredstva, tj. da li i do kojeg stepena npr. mali čamci, čamci na vesla, čunjevi, gumenjaci i jahte, potpadaju pod ovu odredbu.²⁷ Neki autori su, s obzirom na zakonodavnu historiju (tj. isključenje uslova registracije) i potrebu za uniformnom primjenom CISG-a, odgovarali na ovo pitanje potvrdno, dok su drugi ograničavali to isključenje na „veće brodove“, ali ne i na čamce.²⁸

²⁴ Schlechtriem, P., 1986. „Uniform sales Law – The UN - Convention for the International Sale of Goods“ (online), str. 30. Dostupno na: https://iicl.law.pace.edu/sites/default/files/cisg_files/slechtriem.html#b75.

²⁵ *ibid.*

²⁶ *ibid.*; U vezi s tim, važno je istaći da se brodovi i zrakoplovi tretiraju kao nekretnine u pogledu stvarnih prava na njima, tj. vlasništva i založnog prava.

²⁷ Schwenzer, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, str. 57. U: Schlechtriem/Schwenzer: *Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG)*. Oxford. Oxford University Press; Ferrari, F. (1997) *La vendita Internazionale. Applicabilità ed applicazioni della Convenzioni di Vienna del 1980*. Padua: Cedam, str. 150-151.

²⁸ Čini nam se da se komentatori CISG-a nisu naročito bavili pitanjem zrakoplova, s obzirom na to da su, u vrijeme kada je pisana većina komentara, letjelice koje bi u odnosu na zrakoplove mogle biti posmatrane kao čamci u odnosu na brodove, bile prava rijetkost (npr. Winship, P. (1985) „Aircraft and CISG“, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 50, br. 1/1985, str. 1058). No, mišljenja smo da, s obzirom na tekst odredbe, nema prepreke da, za potrebe primjene CISG-a, smatramo da, sve ono što se odnosi na brodove, odnosno čamce, odnosi podjednako i na zrakoplove, odnosno male letjelice (npr. dronove).

Tako Mistellis smatra da je, s obzirom na to da sam tekst CISG-a o tome ne govori ništa, kao i zbog toga što Konvencija više ne propisuje uslov registracije, a imajući u vidu da je jedna od glavnih svrha konvencije pružanje pravne sigurnosti, prihvatljivije stanovište da nije potrebna minimalna veličina da bi se primjenila ova odredba.²⁹ Također, i Honnold smatra da će međunarodna uniformnost biti lakše ostvarena kroz nekvalificirano tumačenje člana 2(e), nego kroz pokušaj sudova da suze obim ove odredbe,³⁰ a slično razmišlja i Audit koji smatra da i mali čamci trebaju biti isključeni iz obima primjene CISG-a.³¹

Nasuprot tome, autori poput Piltza i Magnusa zastupaju stanovište da prijevozna sredstva moraju imati minimum veličine da bi mogla biti kvalifikovana za primjenu odredbe člana 2(e).³² Također, Schlechtriem sugerije da ovaj izuzetak ne bi trebao biti proširen na prodaju čamaca koji po domaćem pravu ne potpadaju pod odredbe prava primjenjivog na brodove,³³ te da bi se trebalo konsultovati domaće pravo kako bi se provjerilo da li se na određeno plovilo (ili letjelicu), u pogledu pravila registracije, primjenjuju ista pravila kao i za brodove (odnosno zrakoplove).³⁴

Na prvi pogled djeluje da argumenti autora koji zastupaju stanovište da bi se isključenje iz člana 2(e) trebalo primjenjivati nezavisno od veličine prijevoznog sredstva imaju bolju osnovu, s obzirom na to da CISG o ovom

²⁹ Mistellis, L. (2018) „Article 2“, str. 51. U: Kröll/Mistelis/Viscasillas: UN Convention on Contracts for the International Sales of Goods (CISG) – A Commentary. Oxford. Hart Publishing.

³⁰ Honnold, J., 1999. „Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention“ (online), str. 50. Dostupno na: honnold_0.pdf (pace.edu).

³¹ Audit, B. (1990) La vente internationale de marchandises. Paris: L. G. D. J, str., 30.

³² Piltz, B. (2008) Internationales Kaufrecht: das UN-Kaufrecht in praxisorientierter Darstellung. Munich: Beck, par. 2-52; Magnus, U. (2013) „Artikel 2“, par. 46. U: Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Wiener UN-Kaufrecht (CISG). Berlin. Sellier-de Gruyter.

³³ Schlechtriem, P., 1986. „Uniform sales Law – The UN - Convention for the International Sale of Goods“ (online), str. 37. Dostupno na: https://iicl.law.pace.edu/sites/default/files/cisg_files/slechchtriem.html#b75.

³⁴ *ibid*, str. 30.

kriteriju ništa ne govori, te da je uslov registracije namjerno izostavljen. Ipak, mi smo više naklonjeni autorima koji zastupaju suprotan stav. Dakle, držimo da je veličina prijevoznog sredstva važan kriterij, ali samo u onoj mjeri u kojoj od nje zavisi potreba za registracijom, što je po našem mišljenju kriterij koji uopće nije odbačen kako to tvrde pojedini autori. Naime, iz zakonodavne historije CISG-a proizlazi da su izrađivači nacrtu izostavili uslov registracije zbog toga što se pravila za registraciju ponekad razlikuju od države do države, a ne zbog toga što su željeli da taj kriterij ne bude primjenjivan. U prilog tome govori i činjenica da su upravo glavni razlozi za isključenje brodova i zrakoplova (kao i glisera na zračni jastuk) bili potreba za njihovom registracijom, te sličnost s nekretninama i pripadnost zastavi, tj. određenoj državi. Ova dva zadnja pitanja su usko povezana sa registracijom, koja opet zavisi od veličine prijevoznog sredstva. U tom pogledu se slažemo s mišljenjem svih gore navedenih autora da uopće nije dilema da li su veliki brodovi i zrakoplovi isključeni iz obima primjene CISG-a. Naime, očigledno je da se oni, s obzirom na veličinu, registruju u posebnim registrima, te se, s obzirom na to, kao i u pogledu stvarnih prava na njima, izjednačavaju s nekretninama, te se smatraju teritorijem države pod čijom zastavom plove ili lete. No, kada, s obzirom na veličinu prijevoznog sredstva, nije očigledno jasno da li se ono registruje ili ne, kao i Schlechtriem³⁵ smatramo da trebamo provjeriti da li se to prijevozno sredstvo po domaćem pravu registruje po pravilima za brodove, odnosno zrakoplove.

Međutim, neki autori smatraju, da se prilikom odluke o tome da li neko prijevozno sredstvo potpada pod izuzetak iz člana 2(e), nije uopće moguće fokusirati na veličinu koja, uopšteno određuje obavezu za registracijom (s obzirom da je uslov registracije namjerno izostavljen), te predlažu da se umjesto toga u obzir uzme svrha ili namjena prijevoznog sredstva o kojem je riječ.³⁶ Naime, ako je namjena prijevoznog sredstva prijevoz ljudi i robe, onda to prijevozno sredstvo potpada pod isključenje iz člana 2(e),³⁷ a ako je riječ o

³⁵ Schlechtriem, P., 1986. „Uniform sales Law – The UN - Convention for the International Sale of Goods“ (online), str. 30. Dostupno na: https://iicl.law.pace.edu/sites/default/files/cisg_files/slechtriem.html#b75.

³⁶ Schwenzer, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, str. 58. U: Schlechtriem/Schwenzer: Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press.

³⁷ *ibid.*

npr. sportskoj opremi (npr. trkači gumenjaci, čamci na vesla, jedrilice i sl.), onda takva prijevozna sredstva ne bi trebala potpasti pod izuzetak iz člana 2(e).³⁸

Mišljenja smo da ovaj kriterij nije relevantan iz dva razloga. Prvo, zato što taj kriterij nije spomenut u samom tekstu odredbe člana 2(e), i drugo, zato što to ne proizlazi iz njezine zakonodavne historije. Naime, kao što smo već spomenuli, glavni razlog za isključenje brodova i zrakoplova (kao i glisera na zračni jastuk) iz obima primjene CISG-a je činjenica da se oni registruju i smatraju nekretninama, te zbog toga što potežu javnopravna pitanja pripadnosti zastavi, a ne kakva im je svrha ili namjena.

Konačno, smatramo da je potrebno istaći da je u svakom slučaju važno da prijevozno sredstvo bude namijenjeno za stalno kretanje,³⁹ nezavisno od toga da li ih pokreću motori, jedra ili mišići.⁴⁰ Stoga, prijevozna sredstva koja su namijenjena za lokalnu upotrebu na istom mjestu, npr. kuće na čamcima, brodovi koji više ne plove već su preuređeni kao hoteli ili restorani, pontoni, naftne platforme ili plutajući dokovi nisu uključeni u izuzetak pod članom 2(e).⁴¹

³⁸ *ibid.*.

³⁹ Saenger, I. (2012) „Artikel 2“, par. 11. U: Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/Schulze/Staudinger: Internationales Vertragsrecht. Munich, J., C.H. Beck.

⁴⁰ Schwenzer, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, str. 58. U: Schlechtriem/Schwenzer: Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press.

⁴¹ Saenger, I. (2012) „Artikel 2“, par. 10. U: Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/Schulze/Staudinger: Internationales Vertragsrecht. Munich, J., C. H. Beck; Piltz, B. (2008) Internationales Kaufrecht: das UN-Kaufrecht in praxisorientierter Darstellung. Munich: Beck, par. 5-52; Schwenzer, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, str. 58. U: Schlechtriem/Schwenzer: Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press; Schlechtriem, P./Butler, P. (2008) UN Law on International Sales: The UN Convention on International Sale of Goods. Berlin: Springer Science & Business Media, str. 29.

4. Zaključak

Način primjene člana 2(e) CISG-a, kojim su iz obima primjene ove konvencije isključeni brodovi, gliseri na zračni jastuk i zrakoplovi je nejasan, s obzirom na to da nisu utvrđeni jasni kriteriji kada određeno prijevozno sredstvo ispunjava uslove da se na njega primjeni ova odredba. Zbog toga su neki autori, imajući u vidu činjenicu da su izrađivači nacrtu CISG-a uslov registracije namjerno izostavili, bili u dilemi da li se izuzetak iz člana 2(e) primjenjuje nezavisno od veličine i svrhe prijevoznog sredstva.

U pokušaju da odgovorimo na spomenute dileme, te u nadi da razjasnimo način na koji se ova odredba primjenjuje, mi smo pošli od zakonodavne historije CISG-a, te utvrdili razloge zbog kojih su brodovi, gliseri na zračni jastuk i zrakoplovi isključeni iz obima primjene ove konvencije. Paralelno s tim, utvrdili smo i razloge zbog kojih je uslov registracije izostavljen iz teksta odredbe člana 2(e).

Tako smo utvrdili da je veličina prijevoznog sredstva bitna samo u onoj mjeri u kojoj od nje zavisi potreba za registracijom, kriterijumom koji je po našem mišljenju (još uvijek) najvažniji prilikom ocjene da li će se na određeno prijevozno sredstvo CISG primjeniti ili ne. Osim toga, zaključili smo i da svrha i namjena određenog prijevoznog sredstva nisu relevantni za primjenu odredbe člana 2(e), osim u onoj mjeri u kojoj je važno da prijevozno sredstvo kreće, a ne da je njegova namjena da bude stalno na jednom mjestu.

Literatura

- Audit, B. (1990) *La vente internationale de marchandises*. Paris: L. G. D. J;
- Benicke, C. (2013) „Artikel 2“, u: Honsel: *Kommentar zum UN-Kaufrecht*. Heidelberg, Dordrecht, London, New York. Springer;
- Eiselen, S. (2016) „UNCITRAL Instruments and the Regional Harmonization of International Commercial Law“, u: Schwenger/ Pereira/ Tripodi: *CISG and Latin America: Regional and Global Perspectives*. The Hague. Eleven International Publishing;
- Goode, R./Kronke/H./McKendrick, E. (ur.) (2015) *Transnational Commercial Law – Texts, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press;
- Ferrari, F. (1997) *La vendita Internazionale. Applicabilità ed applicazioni della Convenzioni di Vienna del 1980*. Padua: Cedam;
- Ferrari, F. (2016) „Article 2“ u: Schlechtriem/ Schwenger: *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*. Oxford. Oxford University Press;
- Honnold, J., 1999. „Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention“ (online) Dostupno na: honnold_0.pdf (pace.edu);
- Jednoobrazni zakon za međunarodnu prodaju robe Dostupno na: ULIS 1964 - UNIDROIT;
- Jednoobrazni zakon za zaključivanje ugovora o međunarodnoj prodaji robe Dostupno na: ULFC 1964 - UNIDROIT;
- Khoo, W. (1987) „Article 2“, u: Bianca/Bonell: *Commentary on the International Sale Law*. Milan. Guiffrè;
- Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe ('Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori', br. 10/1 iz 1984. godine);
- LEGISLATIVE HISTORY 1980 Vienna Diplomatic Conference, Summary Records of Meeting of the First Committee, 1st meeting (online) Dostupno na: <https://iicl.law.pace.edu/cisg/scholarly-writings/first-meeting>;
- Lüderitz, A./Fenge, A. (2000) „Artikel 2 CISG“, u: Soergel/Siebert: *Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: BGB, Band 13:*

- Schuldrechtliche Nebengesetze 2, Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenverkauf (CISG). Stuttgart. Kohlhammer;
- Magnus, U. (2013) „Artikel 2“, u: Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen: Wiener UN-Kaufrecht (CISG). Berlin. Sellier-de Gruyter;
- Mistellis, L. (2018) „Article 2“, u: Kröll/Mistelis/Viscasillas: UN Convention on Contracts for the International Sales of Goods (CISG) – A Commentary. Oxford. Hart Publishing;
- Osborne, P. J. (2006) Unification or Harmonisation: A Critical Analysis of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods 1980. Pace Law School Institute of International Commercial Law;
- Piltz, B. (2008) Internationales Kaufrecht: das UN-Kaufrecht in praxisorientierter Darstellung. Munich: Beck;
- Schlechtriem, P., 1986. „Uniform sales Law – The UN - Convention for the International Sale of Goods“ (online) Dostupno na: https://iicl.law.pace.edu/sites/default/files/cisg_files/schlechtriem.html#b75.
- Schlechtriem, P./Butler, P. (2008) UN Law on International Sales: The UN Convention on International Sale of Goods. Berlin: Springer Science & Business Media;
- Schwenzer, I./Hachem, P. (2016) „Article 2“, u: Schlechtriem/Schwenzer: Commentary on the UN Convention on the International Sales of Goods (CISG). Oxford. Oxford University Press;
- S a e n g e r , I . (2 0 1 2) „ A r t i k e l 2 “ u : Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte/Saenger/Schulze/Staudinger: Internationales Vertragsrecht. Munich. J., C. H. Beck;
- Tunc, A. Commentary on the Hague Conventions of the 1st of July 1964 on International Sale of Goods and the Formation of the Contract of Sale (online), Dostupno na: <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/ulis-ulfc-explanatoryreport-e.pdf>;
- Winship, P. (1985) „Aircraft and CISG“, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 50, br. 1/1985.

ANALYSIS OF THE GROUNDS FOR THE EXCLUSION OF SHIPS, HOVERCRAFTS, AND AIRCRAFTS FROM THE PURVIEW OF THE UN CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS

Abstract

The paper analyses the exclusion of ships, vessels, hovercrafts, and aircraft from the scope of application of the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods. In this regard, we will first present the historical background and reasons for the creation of the provision of Article 2(e), which regulates this issue. After that, we will present the criteria that can be used to determine whether a certain vehicle represents a ship, a vessel, a hovercraft, or an aircraft in the sense of this convention. Finally, we will present which of these criteria may be relevant and which may not.

Key words

UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods; CISG; scope of application, exclusion