

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ

**Прелаз ризика и трошкова код уговора о
међународној продаји робе**
(мастер рад)

Ментор

Доц. др Урош Здравковић

Студент

Магдалена Крњић

Број индекса: M011/18-O

Ниш, 2019.

Садржај:

Увод	1
1. Општа питања у вези са преласком ризика и трошкова.....	2
1.1. Начин регулисања преласка ризика и трошкова.....	4
1.2. Решења у националним правима.....	5
2. Решења у Бечкој конвенцији.....	6
2.1. Прелаз ризика и трошкова код уговора о продаји у којима је уговорен превоз робе.....	7
2.2. Прелаз ризика и трошкова у уговорима о продаји у којима није уговорен превоз робе и у осталим случајевима.....	13
3. Incoterms клаузуле	15
3.1. Доношење и ревидирање клаузула	15
3.2. Incoterms 2010	16
3.2.1. <i>Клаузуле за све типове превоза</i>	<i>19</i>
3.2.1.1. Франко фабрика - EXW	19
3.2.1.2. Франко превозник - FCA	20
3.2.1.3. Возарина плаћена до - CPT	21
3.2.1.4. Превоз и осигурање плаћени до - CIP	23
3.2.1.5. Испоручено на терминалу - DAT	25
3.2.1.6. Испоручено у месту – DAP	26
3.2.1.7. Испоручено оцарињено - DDP	28
3.2.2. <i>Клаузуле за поморски превоз и превоз пловним путевима</i>	<i>29</i>
3.2.2.1. Франко уз бок брода - FAS	29
3.2.2.2. Франко брод - FOB	30

3.2.2.3. Цена са возарином - CFR	32
3.2.2.4. Цена, осигурање и возарина - CIF	33
Закључак	35
<i>Литература.....</i>	<i>38</i>
<i>Сажетак</i>	<i>40</i>
<i>Summary</i>	<i>41</i>
<i>Биографија</i>	<i>42</i>

УВОД

Уговор о међународној продаји робе је правни основ трговачке размене робе у свету. У економском смислу се испуњењем уговора о међународној продаји робе реализују увоз и извоз робе, те у том погледу овај уговор представља инструмент спољнотрговинског промета. Од момента закључивања уговора о међународној продаји, па до момента када је купац преузме, роба је изложена бројним ризицима који могу да доведу до њеног оштећења или губитка. До оштећења или губитка робе може доћи из разлога за које су одговорне уговорне стране или из разлога за које нису одговорне ни уговорне стране ни трећа лица. У првом случају проблем ће бити решен правилима о уговорној или деликтној одговорности, док ће у другом случају проблем бити решен у складу са правилима о преласку ризика.

Како је реч о уговорима велике вредности од посебног је значаја регулисање питања преласка ризика и трошкова, што је уједно и тема овог рада. Наиме, правилима о преласку ризика и трошкова се одређује која уговорна страна сноси штетне последице које су обухваћене појмом ризика и трошкова и од ког момента.

Прелазак ризика и трошкова је једно од најзначајнијих питања код уговора о међународној продаји робе. Овде се заправо ради о економском проблему: од тога како је решено ово питање зависи која ће уговорна страна бити одговорна ако предмет купопродаје случајно пропадне или буде оштећен у времену од закључења уговора о купопродаји до његовог испуњења. У међународној продаји где продавац и купац долазе из различитих држава јавља се потреба за превозом робе, различитим видовима транспорта и на различитим раздаљинама, те је од изузетног значаја регулисати питање преласка ризика за губитак или оштећење робе. Како теоријским сагледавањем овог питања, тако и сумарним приказом досадашњих практичних проблема и спорова који су се водили, рад настоји да укаже на значај овог питања, али и на логику којом се треба водити приликом његовог регулисања и чињенице које треба узети у обзир.

Основни извори права у области преласка ризика и трошкова јесу релевантне норме Бечке конвенције и систематизовани трговачки обичаји кодификовани у посебном зборнику „Incoterms“, у издању Међународне трговинске коморе у Паризу.

Питање преласка ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе једно је од најзначајнијих питања везаних за међународну продају. Како Бечка конвенција раздваја обавезу продавца да пренесе купцу право својине на продатој роби од питања преласка ризика и трошкова, тако питање преласка ризика и трошкова није више „припадак“ уз обавезу продавца да пренесе право својине купцу, већ постаје питање које има првенствено економски значај за сваку од уговорних страна.¹ Како професор Тирић истиче, тренутак преласка ризика и трошкова са продавца на купца у вези са робом и стањем на њој, представља један од најзначајнијих елемената сваког уговора о продаји, а посебно уговора са међународним елементом. Наиме, уговорним странама је допуштено да тренутак преласка ризика и трошкова уређују сагласношћу воље, што им даље омогућава да у свакој конкретној ситуацији изаберу за њих најприхватљивија решења. Практично то значи да и продавац и купац могу простим позивањем у уговору на одређене изворе права, дерогирати и одредбе саме Бечке конвенције.²

Мастер рад на тему *Прелаз ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе*, анализира правну регулативу питања преласка ризика и трошкова на међународном плану, тачније Конвенцију Уједињених нација о уговорима о међународној продаји робе, познатију под називом „Бечка конвенција“ и Збирку Incoterms клаузула. Упоредивањем ових правних извора и сагледавањем историјског развоја и правно-теоријског аспекта, овај рад настоји да укаже на значај регулисања овог питања, као и на најчешће грешке које се јављају приликом закључења уговора о међународној продаји робе, у вези са овим питањем.

¹ А. Тирић, Међународно трговинско право, Посебни део, Ниш, 2018, стр. 173.

²*Ibid.*

1. ОПШТА ПИТАЊА У ВЕЗИ СА ПРЕЛАСКОМ РИЗИКА И ТРОШКОВА

Од момента закључивања уговора о међународној продаји робе до момента када купац преузме робу, она је изложена бројним ризицима. Под ризиком се подразумева потенцијална опасност наступања штете на роби која је предмет уговора која је изазвана „нескривљеном радњом било ког лица или штетним догађајем за који нико не одговара“.³ У правном смислу се дејство ризика испољава као дејство случаја па је у практичном смислу потребно одредити која од уговорних страна и од ког момента сноси штетне последице насталог случаја. Штетне последице се састоје у пропасти или оштећењу робе која је предмет уговора.⁴

Последице наступања штете могу погодити и купца и продавца. Ако је роба пропала или оштећена за време док је ризик био на продавцу, продавац је у обавези или да поправи робу или да испоручи нову. Уколико продавац не поступи у складу са својом обавезом, а од купца је примио део или укупну цену, дужан је да му примљени износ врати, без обзира што он није одговоран за насталу штету, односно што до пропасти или оштећења робе није дошло његовом кривицом.⁵

Са друге стране, уколико је роба пропала или оштећена након што је ризик прешао на купца, купац је у обавези да плати цену робе, без обзира на то што је робу добио оштећену или је уопште није добио. У случају да је роба оштећена, купац је дужан да је преузме, односно да испуни једну од својих главних обавеза из уговора о међународној продаји робе. Међутим, Бечком конвенцијом нису регулисана сва ова питања, већ само питање последице прелаза ризика на купчеву обавезу да плати цену.⁶ Ризик неизвршења који се састоји у обавези продавца да због случајног губитка или оштећења ствари купцу испоручи нову робу, није регулисан у овом делу Конвенције, већ одредбама у делу III у

³ В. Nicholas u: Bianca/Bonell, Commentary on the international sales of law, Giuffrè: Milan (1987), стр. 484.

⁴ Р. Вукадиновић, Међународно пословно право-Посебни део, Крагујевац, 2009, стр. 219.

⁵*Ibid.*

⁶*Ibid.*

другој глави (чланови 31-36). У том смислу су у Конвенцији последице преласка ризика сведене на ризик или обавезу плаћања од стране купца.⁷

Осим физичког оштећења и пропасти ствари, појмом случајне пропасти ствари обухваћени су и случајеви нестанка робе због крађе, непажње превозиоца или принудног истовара. Када је реч о питању штетних последица насталих услед правних сметњи, у теорији се разликују мишљења. Бечком конвенцијом нису обухваћени ризици, тј. штете настале због радњи државе, односно аката јавне власти, као што су конфискација, извозне и увозне забране, чиме је, у коначном, појам ризика ограничен само на догађаје који се могу покрити транспортним осигурањем.⁸ У Бечкој конвенцији је, што се тиче последица недобијања извозних или увозних дозвола, прихваћено решење, према којем ће у случају да је тако закључени уговор ваљан према националном праву, а уговорне стране се нису другачије договориле, штетне последице сносити она страна која је била у бољој ситуацији да их обезбеди. Ако у том погледу постоји сумња, продавац је дужан да обезбеди извозне, а купац увозне дозволе.⁹

Осим за штету која је настала на роби која је предмет уговора, уговорне стране су заинтересоване и за трошкове који су настали у току извршења уговора: трошкови складиштења, превоза, увозних и извозних формалности и т.д. Бечка конвенција ово питање не регулише, те се примењује опште правило да свака страна сноси трошкове у вези са испуњавањем сопствених обавеза.¹⁰

1.1. Начин регулисања преласка ризика и трошкова

Ко ће и од ког момента сносити штетне последице случајне пропасти или оштећења ствари, односно на кога ће прећи ризик, уговорне стране могу уговорити, а уколико то нису учиниле, примениће се правила Бечке конвенције или меродавног националног права. Уговорне стране имају потпуну слободу да реше ово питање. Директно у самом уговору, нпр. кроз обавезу осигурања робе или тако што ће уговорити неку од Incoterms

⁷ F. Enderlein, D. Maskow, Commentary: International Sales Law, United Nation Convention on Contracts for International Sale of Goods, Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods, Oceana Pub, 1992, стр. 258.

⁸ Hager, u P. Schlechtriem, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, 2005, стр. 676.

⁹ *Ibid.*

¹⁰Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 220.

клаузула. Иако уговорне стране имају могућност да питање преласка ризика реше на једноставнији начин, општа правила о преласку ризика и трошкова из Бечке конвенције тиме нису изгубила практични значај, а то из разлога што се осигурањем не могу покрити сви ризици, или што сума осигурања није довољна да покрије насталу штету, или осигурање није уобичајено у појединим гранама трговине.¹¹

1.2. Решења у националним правима

Питање преласка ризика и трошкова је у националним правним системима различито регулисано, а зависи пре свега од тога да ли се ради о грађанским или трговинским уговорима¹² и о којој врсти робе је реч. Ипак, национална права се могу груписати у два система: она права која питање прелаза ризика везују за прелазак својине и она која прелаз ризика регулишу независно од својине.¹³ Везивање ризика за својину или државину над робом која је предмет уговора образлаже се фактичким могућностима власника или држаоца да је најбоље заштите, чиме се на најмању меру своде спорови због настале штете, а такође је продавцу, као власнику робе, лакше да робу осигура и да касније наплати осигурану суму уколико дође до наступања осигураног случаја.¹⁴

Са друге стране, регулисање питања сношења ризика независно од својине, настаје из практичних разлога и потреба савремене трговине. Наиме, питања преласка ризика и преноса својине су различита. У првом случају реч је економском, док је у другом реч о правном питању. Код ризика се тражи одговор на питање ко сноси штетне последице случаја, док је код својине потребно одговорити да ли је купац заштићен у односу на повериоце и трећа лица.¹⁵

¹¹ М. Драшкић, М. Станивуковић, Уговорно право међународне трговине, Београд, 2005, стр.472.

¹² Тако према шпанском праву и према правима неких јужноамеричких држава ризик у трговачким пословима прелази са испоруком робе, док у грађанским пословима у моменту закључења уговора, А. Н. Kritzer, Passing of risk, Comment on passing of risk under the national rules, under CISG, under Incoterms, преузето 15.05.2019. <http://cisgw.pace.edu/cisg/text/passage.html> .

¹³ М. Драшкић, Међународна продаја према униформним правилима и упоредном праву, Београд, 1987, стр. 324-325.

¹⁴ В. von Hoffmann, Passing of Risk in International Sales of Goods, Oceana, 1986, стр.269.

¹⁵ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 221.

Полазећи од ових разлога, у националним правима су у погледу момента прелаза ризика код индивидуално одређених ствари прихваћена три решења:¹⁶

- 1) у моменту закључења уговора, без обзира на начин стицања својине,
- 2) у моменту преноса својине са продавца на купца и
- 3) у моменту испоруке или предаје ствари.

Прво наведено решење је у основи прихваћено у швајцарском праву, праву Шпаније и праву Холандије. Засновано је на начелу римског права *periculum est emptoris*, према коме ризик прелази на купца у моменту закључења уговора, иако купац није стекао својину на роби и нема државину на истој, те се тако њему ствара притисак да што пре преузме робу.¹⁷

Према другом решењу које је прихваћено у француском, италијанском, енглеском, делимично у шпанском праву и праву неких јужноамеричких држава, прелаз ризика се везује за пренос права својине (*res perit domino*). У начелу се ово решење своди на претходно, из разлога што се према француском праву прелаз својине са продавца на купца везује за моменат закључења уговора, док су према енглеском праву стране овлашћене и да другачије одреде моменат прелаза.¹⁸

Према трећем решењу које је прихваћено у аустријском, немачком праву, праву САД, праву скандинавских земаља, али и домаћем праву, одвојена су питања преласка ризика и права својине, те ризик за случајну пропаст или оштећење ствари прелази са продавца на купца у моменту испоруке односно предаје ствари која је предмет уговора.¹⁹

2. РЕШЕЊА У БЕЧКОЈ КОНВЕНЦИЈИ

Бечка конвенција уређује питање преласка ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе од чл. 66. до чл. 70, у глави IV. Чланом 66. Конвенције прописано је да је купац, након што је ризик прешао на њега, дужан да плати цену, без обзира на губитак или оштећење робе, изузев ако су губитак или оштећење последица

¹⁶ S. Bollee, *The Theory of Risks in the 1980 Vienna Sale of Goods Convention*, *Pace Review of the Convention on Contracts for the international Sale of Goods*, Kluwer, 2000, стр. 245-290.

¹⁷ Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 222.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

радње или пропуста од стране продавца. На пример, купац неће бити у обавези да плати цену, иако је ризик прешао на њега, ако је у току транспорта, након преласка ризика једна количина пиринча пропала због тога што је продавац користио неадекватне (старе и слабе) вреће, које су се у току транспорта отвориле.²⁰ У оваквим случајевима када је због радњи или пропуштања за губитак или оштећење робе одговоран продавац, купац се може користити правним средствима која му стоје на располагању у случају повреде уговора из дела III Конвенције.

Члан 66. Бечке конвенције заправо прописује изузетак, који се огледа у томе да купац може да се ослободи обавезе плаћања цене за испоручену робу ако је „губитак или штета настала због чина или пропуста продавца“. Приликом решавања једног спора, Арбитражни суд у Кини је дошао до сазнања да продавац није дао адекватна упутства о температури на којој је роба требало бити ускладиштена за време превоза, услед чега је дошло до штете на роби. У овом случају, купац, иако је ризик прешао на њега, ослобођен је обавезе плаћања цене, а продавац је одговоран за штету.²¹

Након што је на њега прешао ризик, купац је дужан да сноси и трошкове настале у вези са испоруком робе.

У Конвенцији је прихваћено савремено решење о раздвајању својине од ризика, те је моменат прелаза ризика са продавца на купца везан за испоруку или предају робе. Ипак, како продавац робу може испоручити на различите начине, зависно од врсте робе, од тога да ли је уговорен превоз или не, тако су Конвенцијом предвиђени различити моменти у коме ризик прелази на на купца.²²

2.1. Прелаз ризика и трошкова код уговора о продаји у којима је уговорен превоз робе

Конвенција у делу којим уређује материју прелаза ризика и трошкова нормира различите случајеве кад ризик прелази на купца. Бечка конвенција нормира случај прелаза

²⁰ J. Honnold, Uniform law for international Sales under the 1980 United Nations Convention, 3rd ed., Kluwer, 1990, стр. 395-396.

²¹ Одлука China International Economic & Trade Arbitration Commission [CIETAC]CISG/1995/01, преузето 06.06.2019. <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/950223c1.html>.

²² Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 223.

ризика и трошкова у ситуацији када није одређено место предаје робе превозиоцу, као и када је такво место одређено, као и случај када се продаја робе дешава у превозу.

Код уговора о продаји са превозом, као основно решење прихваћено је правило да ризик за губитак или оштећење робе у току превоза прелази на купца од момента када је роба предата на превоз.²³ Овај моменат се разликује у зависности од места у коме се врши предаја робе, тј. да ли је продавац обавезан да робу преда превозиоцу у тачно одређеном месту или у месту које није одређено.²⁴

Под предајом се подразумева да роба мора бити пренета под надзор превозиоца и у складу са уговором. У пракси су постојала различита мишљења судова у вези са тим шта се сматра „под надзором превозиоца“. Генерално је прихваћено становиште да је роба предата превозиоцу оног тренутка када је превозилац преузео и о томе издао потврду. Тај тренутак се узима као релевантан и за прелаз ризика. Са друге стране, један суд је заузео становиште да ризик не прелази чак и када се роба преда превознику, ако продавац не да налог банци издаваоцу акредитива за плаћање у року предвиђеном купопродајним уговором. Без позивања на чл.67. Бечке конвенције, суд је сматрао да продавац још увек сноси ризик због кршења уговорне обавезе.²⁵ Продавац сноси терет доказивања за предају робе.²⁶ Копија документа од стране продавца да је продавац предао робу неименованим лицима не може послужити као доказ.²⁷

У случају да је у време закључења уговора роба већ под надзором превозиоца, за прелаз ризика је довољно дати упутства за испоруку.²⁸ Под превозиоцем се подразумева слободни, као и шпедитер, али не и лице које је под контролом продавца. Чињеница код кога се налазе документи који се односе на робу није од утицаја на овако одређени моменат прелаза ризика. Продавац не може бити одговоран за накнадну штету коју је проузроковао превозник, пошто је, након што је робу предао превозиоцу, ризик прешао на купца.

²³ У домаћем праву ово питање је регулисаном чланом 472. ЗОО.

²⁴ Чл.67 Конвенције.

²⁵ Одлука Wuhan Maritime Court, Hubei, China, CISG/2002/09, преузето 25.05.2019.

<http://cisgw3.law.pace.edu/cases/020910c1.html>.

²⁶ Одлука District Court Darmstadt, CISG/2013/03, преузето 25.05.2019.

<http://cisgw3.law.pace.edu/cases/130321g1.html>.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Hager, u P. Schlechtriem, *op.cit.*, стр. 682.

Конвенцијом је нормиран случај када је према уговору потребно извршити превоз робе, а **није одређено место** у коме је продавац обавезан да је преда превозиоцу, те тада ризик прелази на купца када је роба предата првом превозиоцу ради превоза купцу, а у складу са уговором. Овај случај испоруке робе подразумева право продавца да сам одабере превозно средство, да закључи одговарајући уговор и предузме друге радње које су потребне да роба буде допремљена купцу.²⁹ Продавац не може бити одговоран за накнадну штету коју је проузроковао превозник, пошто је, након предаје робе превозиоцу, ризик прешао на купца.

У једном случају, Суд је ценио да ли је продавац био обавезан по уговору да преда робу у одређеном месту. Купац није успео да докаже споразум између страна да је продавац био у обавези да преда робу у тачно одређеном месту, те се, према ставу Суда, није могло применити правило према коме ризик прелази са продавца на купца у тренутку када је роба предата у уговору тачно одређеном месту, већ правило према коме ризик прелази са продавца на купца у тренутку предаје робе превозиоцу.³⁰

Ако је продавац обавезан да робу преда превозиоцу у **тачно одређеном месту**, ризик прелази на купца тек када је роба предата превозиоцу у том месту. Стране су у овом случају у самом уговору одредиле место за предају робе на превоз. Овако одређено место се може, али и не мора поклапати са местом у коме се налази први превозилац. У случају мешовитог превоза, све до предаје робе превозиоцу у назначеном месту, продавац сноси ризик превоза до тог места. Тако се у случају уговора који садржи FOB клаузулу, стране могу договорити да продавац преда робу поморском превозиоцу ког је одредио купац, а да робу до њега превезе неким превозним средством на свој ризик, без обзира да ли користи сопствена превозна средства или је ангажовао слободног превозиоца.³¹ Чињеница да је продавац овлашћен да задржи документе који се односе на робу, не утиче на прелаз ризика.³²

²⁹ F. Enderlein, D. Maskow, International Sales law. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods- Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods, Commentary, New York/ London / Rome, 1992, стр. 264.

³⁰ Одлука Lower Court Duisburg, CISG/2000/04, преузето 16.04.2019 <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/000413g1.html>.

³¹ Одлука Appellate Court Cordoba, CLOUT Database, Case Abstract no 247, Spain 31 October 1997, преузето 15.03.2019. <http://www.uncitral.org/english/clout/abstract/abst-24.pdf>.

³² Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр.224.

Када је предмет уговора о продаји генеричка роба, Бечка конвенција прописује да ризик не прелази на купца све док роба не буде јасно идентификована. Идентификација робе има за циљ и да се омогући да се из масе издвоји онај део робе чија је продаја уговорена, као и да купцу пружи сигурност да је у случају пропасти или оштећења робе, такав случај погодио баш његову робу.³³

Конвенцијом је одређено да се идентификација може извршити обележавањем робе, обавештењем које је послато купцу, документима о превозу или на други начин.³⁴ Када је у питању роба у расутом стању или она која се узима из масе, идентификација претпоставља да је уговорена количина робе претходно издвојена. То може бити урађено на пример, издвајањем уговореног броја флаша вина из подрума, њиховим стављањем у кутије и исписивањем имена купаца на кутијама.³⁵ Уколико је реч о документима о превозу, нпр. коносман, и у њему није означено име купца, сматра се да је роба идентификована слањем обавештења о укрцавању.³⁶

Потреба за идентификацијом посебно постоји у случајевима превоза робе већег броја купаца или превоза робе из више уговора са истим купцем. Роба мора бити идентификована и у случају када је купац не преузме у предвиђено време, па је продавац смести у своје складиште са осталом робом. Иако би се из наведене формулације о начинима идентификације, могло закључити да обавештење купца представља само један од начина идентификације, изгледа да је идентификација робе извршена тек слањем обавештења купцу. Из тога произилази да продавац увек мора да обавести купца, без обзира на начин на који је извршио идентификацију.³⁷ Слањем обавештења ризик прелази на купца са ретроактивним дејством: од момента испоруке, осим ако је продавац знао да је штета на роби већ настала. Релевантан је моменат када је обавештење послато, а не када је стигло купцу.³⁸

³³ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 224.

³⁴ Чл. 32 Конвенције.

³⁵ В. von Hoffmann, *Passing of Risk in International Sales of Goods*, Oceana, 1986, стр. 290.

³⁶ Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 224.

³⁷ В. von Hoffmann, *op.cit.*, стр. 684.

³⁸ Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 224.

Уколико је уговорена испорука робе већем броју купаца, тзв. заједничке пошиљке, или то произилази из трговачких обичаја³⁹, у теорији постоје различита мишљења о томе шта се подразумева под идентификацијом робе. Према мишљењу једне групе аутора, довољно је означити заједничку пошиљку, док према другој групи аутора, удели купаца у заједничком терету морају бити јасно одређени и назначени. У првој ситуацији сви купци заједнички и пропорционално сnose ризик штете, док у другој, ризик не може да пређе на купца јер роба није идентификована, пошто нису одређени делови сваког купца, те купци неће бити у обавези да плате цену.⁴⁰

На робу која се у време закључења уговора о продаји налази у **превозу**, не примењује се опште правило о преласку ризика, већ је таква ситуација регулисана чл. 68. Бечке конвенције. Под транзитном робом се сматра и роба која се налази на превозном средству које је у покрету, али и роба која је утоварена на превозно средство.⁴¹ Као основно, предвиђено је правило да за робу која је продата у току превоза, ризик прелази на купца у моменту закључења уговора. Без обзира што је на овај начин јасно одређен моменат у коме ризик прелази на купца, практични проблеми настају због тога што није лако утврдити да ли је до губитка или оштећења робе дошло пре или после закључења уговора о продаји. Ово је посебно случај када се превози роба у контејнерима, који су након утовара на брод запечаћени. Пошто се роба већ налази у превозном средству и у путу, овде је ризик укупног превоза практично подељен између продавца и купца. Разделна тачка није моменат предаје робе превозиоцу, већ моменат закључивања уговора о продаји.⁴²

Наиме, прелазак ризика код продаје робе у току њеног превоза може се везивати за два догађаја:

- 1) за време закључења уговора о продаји робе у превозу, или
- 2) за тренутак у коме је роба предата првом превозиоцу.

³⁹ Hager, u P. Schlechtriem, *op. cit.*, стр. 684.

⁴⁰ F. Enderlein, D. Maskow, *op. cit.*, стр. 269.

⁴¹ H. de Vries, The Passing of Risk in international Sales under the Vienna Sales Convention 1980 as compared with traditional Trade Terms (1982), 17 European Transport Law 495, стр. 507.

⁴² Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 226.

Нацрт Бечке конвенције предвиђао је решење према коме ризик прелази са продавца на купца у тренутку у коме је роба предата првом превозиоцу, што значи да купац сноси ризик и одговоран је за робу и ретроактивно, тачније и за период у коме она није била под његовим надзором. На пример, ризик ретроактивно прелази са продавца на купца, када је продавац купцу продао робу која се у време закључења уговора налази на броду. Применом ове концепције, купац би, у начелу, сносио ризик од момента када је роба предата на транспорт бродском превознику, дакле у периоду пре закључења уговора о продаји.⁴³

Концепција ретроактивног прелазу ризика и трошкова карактеристична је за поморску трговину, а из разлога што је у поморском транспорту често немогуће утврдити који су узроци настанка штете на роби. Евентуална несавесност продавца, који је знао или је морао знати за оштећење или пропаст ствари у моменту закључења уговора, санкционише се правилом да, у том случају, ризик сноси продавац све до момента закључења уговора о продаји. Дакле, уколико је продавац знао за пропаст или оштећење робе која је предмет уговора, правило о ретроактивном преласку ризика се неће примењивати.⁴⁴ Земље у развоју су биле против овакве формулације Нацрта БК, из разлога што су на тај начин угрожени њихови интереси, чији су привредници по правилу купци тзв. „масовних роба“.⁴⁵

Конвенција је одступила од свог Нацрта и усвојила напред наведено правило, према коме, код продаје робе у превозу, ризик прелази на купца у моменту закључења уговора о продаји. Ипак, од овог општег правила, постоје два изузетка. Први, у случају ако је роба осигурана у транспорту од ретроактивног ризика купца за период од тренутка предаје робе првом превозиоцу, који је издао документа којима се потврђује постојање уговора о превозу.⁴⁶ Овај изузетак производи дејство само према савесном продавцу. Уколико је у тренутку закључења уговора продавац знао, или морао знати да је роба пропала или

⁴³ А. Ћирић, *op.cit.*, стр.174.

⁴⁴*Ibid.*

⁴⁵*Ibid.*

⁴⁶*Ibid.*

оштећена, а ту чињеницу није саопштио купцу, ризик за такву пропаст, или оштећење, сноси продавац.⁴⁷

Други изузетак се односи на несавесност продавца: ако је у тренутку закључења уговора продавац знао или је морао знати да је роба пропала или да је била оштећена и ту чињеницу није саопштио купцу, ризик за такву пропаст или оштећење сноси продавац.⁴⁸ Овде могу настати проблеми у погледу обима штете: да ли је реч о штети коју је продавац знао само до закључења уговора или и штети насталој након закљученог уговора.⁴⁹

У пракси, стране могу искључити примену члана 68. на основу члана 6. Бечке конвенције, и саме одредити: да ли ризик прелази на купца ретроактивно или у моменту закључења уговора.⁵⁰

2.2. Прелаз ризика и трошкова у уговорима о продаји у којима није уговорен превоз робе и у осталим случајевима

Када је реч о уговорима код којих превоз робе није уговорен, као и у уговорима код којих се не врши продаја робе у транзиту, ризик прелази на купца од момента када је робу преузео или, ако то не учини благовремено у часу када му је роба стављена на располагање, а он учини повреду уговора тиме што је не преузме.⁵¹ Што се тиче места, ризик прелази у оном месту у коме се роба налазила у време када је преузео купац. То може бити место пословања (седиште) продавца, или неко друго место различито од седишта продавца о коме је постигнут договор да роба буде стављена на располагање купцу, нпр. складиште или фабрика продавца и сл.⁵²

Ако је уговорено да купац преузме робу у седишту продавца или у његовом складишту, ризик прелази на купца у моменту када је преузме, јер у том моменту долази до промене контроле над робом. Да би купац могао да преузме робу, потребно је да му роба буде стављена на располагање у договореном месту. Међутим, само стављање робе на

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Чл. 68 Конвенције.

⁴⁹ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 226.

⁵⁰ N. G. Oberman, Transfer of risk from seller to buyer in International Commercial Contracts: A Comparative Analysis of Risk Allocation Under the CISG, UCC and INCOTERMS, магистарска теза, Ванкувер, 1997, стр. 111.

⁵¹ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 226.

⁵² *Ibid.*

располагање не доводи до прелаза ризика. Осим стављања робе на располагање потребно је да продавац предузме и припремне радње и мере, као што је идентификација робе и обавештавање купца о овим чињеницама. Због тога је неопходно да је купцу „било познато да му је роба стављена на располагање у том месту“.⁵³ Само слање обавештења неће, међутим, у свим ситуацијама бити довољно. Ако је продавац извршио испоруку робе њеним складиштењем, што је најчешћи случај у пракси, онда купцу није довољно само да је за то сазнао на основу добијеног обавештења о томе. Пошто му обично обавештење не даје право да контролише робу ни државину на њој, потребно је да му продавац пошаље одговарајући документ о томе (складишницу), или да се складиштар упозна да је купац овлашћен да располаже робом. У том циљу продавац је обавезан да да одговарајуће инструкције складиштару или купцу.⁵⁴

Обавештење о идентификацији робе путује на ризик продавца, а производи дејство од момента када га купац прими. Ако након добијеног обавештења купац благовремено не изврши пријем робе, ризик прелази ретроактивно - не од момента преузимања, већ од момента када је роба стављена на располагање, чак и кад је и даље под надзором продавца.

Ризик може прећи и у другом месту, под којим се подразумева или место пословања (седиште) купца или место које је различито од седишта и продавца и купца. То може бити нпр. јавно складиште у другом месту. У оваквим случајевима, ризик прелази на купца у тренутку када је он преузео робу, или ако то није учинио благовремено, у тренутку у коме му је роба стављена на располагање, а он чини повреду уговора тиме што је није преузео.⁵⁵

Ако је купац дужан да преузме робу у месту које није једно од места пословања продавца, ризик прелази када је испорука требало да се изврши, а купцу је било познато да му је роба стављена на располагање у том месту.⁵⁶ Ово правило се практично примењује на роби која је ускладиштена у складишту или на неком другом месту где се чува, када је уговорена клаузула EXW (Ex Works), као и када је предвиђено да ће робу испоручити

⁵³ Чл. 69 ст. 2 Конвенције.

⁵⁴ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 227.

⁵⁵ Чл. 69. ст.1. Конвенције.

⁵⁶ Чл. 69. ст.2. Конвенције.

продавац у купчевом месту пословања или било ком другом месту које је рзличито од места пословања продавца.⁵⁷ Такође оваква ситуација постоји нпр. и код клаузуле FOB. У сваком случају, за прелаз ризика и трошкова са продавца на купца, неопходно је да роба буде јасно идентификована као предмет уговора о продаји.⁵⁸

Од момента у коме купац преузме робу, или ако то не учини благовремено, у моменту када му је роба стављена на располагање прелази ризик на купца, а он чини повреду уговора, ако је не преузме.⁵⁹

У највећем броју случајева роба се осигурава, па ће зависно од врсте уговореног осигурања зависити ко ће и у ком обиму сносити штетне последице насталог осигураног случаја. Ипак, ако се има у виду да неки ризици нису покривени осигурањем, то ће наведена правила у таквим ситуацијама бити од помоћи уговорним странама.⁶⁰

3. INCOTERMS КЛАУЗУЛЕ

3.1. Доношење и ревидирање клаузула

Међународна трговинска комора у Паризу доноси прву верзију Incoterms правила 1936. године. Након прве верзије клаузула, Међународна трговинска комора ревидирала их је седам пута: 1953. године услед последице раста важности железничког транспорта, 1967. године, када се исправљају погрешне интерпретације, 1976. године, због напретка у ваздушном промету, 1980. године, када почиње да расте промет, односно превоз робе контејнерима и 1990. године је направљена потпуна ревизија клаузула. Претпоследња ревизија је објављена 2000. године, због измена обавеза царињења, док је последња ревизија учињена 2010. године, услед захтева савремене трговине.⁶¹

Иако се према годинама ревизија Incoterms правила може закључити како се оне одвијају у десетогодишњим размацима⁶², нису године важне за ревидирање постојећих правила већ напредак у транспортним технологијама, односно ревидирање клаузула је потребно када дође до битног развоја и напретка који се више не може пратити постојећим

⁵⁷ P. Schlechtriem, I. Schwenzer, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, 2005, стр. 692.

⁵⁸ Чл. 69. ст.3. Конвенције.

⁵⁹ А. Ћирић, *op.cit.*, стр.176.

⁶⁰ Р. Вукадиновић, *op. cit.*, стр. 228.

⁶¹ ICC- International Chamber of Commerce, доступно на: <https://iccwbo.org/> (27. 12. 2018).

⁶² Од 1980. године успоставља се пракса ревизије Правила на сваких десет година.

клаузулама. Вредност Incoterms правила као израза међународне трговачке праксе била би угрожена честим променама због неких мањих разлога како би их учинили лакшим за читање или како би разјаснили неколико тачака од мање важности. Ревизија Incoterms клаузула стога захтева да се нешто важно догоди у комерцијалној пракси.⁶³

Последња ревизија донела је тренутно важеће Incoterms клаузуле, односно Incoterms 2010. Нова збирка Incoterms клаузула се у значајној мери разликује од раније верзије. Прва измена огледа се у томе да сада уместо 13, постоји 11 клаузула. То је последица увођења две нове клаузуле: DAT (Delivered at Terminal), која је заменила укинуту DEQ клаузулу и DAP (Delivered at Place) која је заменила укинуте клаузуле DAF, DES и DDU. Друга новост се огледа у промени категоризације клаузула у две групе, зависно од врсте превоза у којима се примењују.⁶⁴

Incoterms 2000		Incoterms 2010	
Група Е	EXW		
Група F	FAS		EXW
	FCA		FCA
	FOB	БИЛО КОЈИ НАЧИН ПРЕВОЗА	CPT
			CIP
			DAT
			DAP
		DDP	
Група С	CFR		FAS
	CIF		FOB
	CPT	ЗА ПРЕВОЗ МОРЕМ И УНУТРАШЊИМ ВОДАМА	CFR
	CIP		CIF
Група D	DAF		
	DES		
	DEQ		
	DDU		
	DDP		

⁶³ J. Ramberg, Incoterms 2010, Penn State International Law Review, 2011, стр. 415-422.

⁶⁴ Д. Јурић, Ј. Мухић, Пријелаз ризика с продаватеља на купца код уговора о међународној купопродаји с освртом на Incoterms 2010, Зборник Правног факултета Свеучилишта у Риједи, 2012, Ријека, стр. 355- 387.

Извор: R. Bergami, Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms, *Acta Universitatis Bohemiae Meridionalis*, 2012, стр. 36.

3.2. Incoterms 2010

Главна обележја клаузула Incoterms 2010 су додавање двеју нових клаузула као и смањење броја клаузула на 11. Клаузуле су распоређене у две групе, зависно од тога у којим врстама превоза се примењују. Такође, битно је напоменути да од ревизије 2010. године, Incoterms клаузуле постају правила Међународне трговачке коморе за употребу домаћих и међународних трговинских термина, односно не везују се само уз међународно пословање.

Класификација Incoterms клаузула према врсти превоза:

Правила за било који начин или начине превоза	EXW- Франко фабрика FCA- Франко превозник CPT- Возарина плаћена до CIP- Возарина и осигурање плаћени до DAT- Испоручено на терминалу DAP- Испоручено у месту DDP- Испоручено оцарињено
Правила за превоз морем и унутрашњим водама	FAS- Франко уз бок брода FOB- Франко брод CFR- Цена са возарином CIF- Цена, осигурање и возарина

За сваку клаузулу важе исте опште обавезе продавца и купца, односно продавац мора прибавити робу и рачун у складу с уговором о продаји, као и све друге доказе о усклађености који су предвиђени уговором. Према тим одредбама, купац мора да плати цену робе како је то предвиђено уговором о продаји.

Правилан одабир клаузуле захтева да се у обзир, између осталих, узму и следећи елементи:

1. природа робе: контејнерска, произведени производи, расута роба, итд.;
2. превозна средства: поморска, непоморска или мултимодална;
3. услови плаћања и захтевана документација која је наметнута овим условима;
4. способност и учинковитост с којом продавац или купац може извршити своју обавезу испоруке уговорене робе.⁶⁵

За примену Incoterms клаузула нове Ревизије потребно је да их стране изричито уговоре. Њихова се примена не претпоставља. Није довољно у уговору навести само ознаку термина. Уз назив термина, потребно је навести: „Incoterms 2010“.⁶⁶

Директно уговарање клаузуле Incoterms-а, врши се уношењем пуног интегралног текста конкретне клаузуле у уговор о продаји, или, што је и најчешћа пракса, само позивањем уговорних страна на конкретну клаузулу.⁶⁷ Уговорне стране могу уговором и модификовати текст конкретне клаузуле.

У пракси се део текста у уговору о продаји, којим се уговара примена одговарајуће клаузуле из збирке Incoterms–а, означава као „Услови испоруке“ (Delivery terms):

На пример: чл. 18 уговора о продаји – Услови испоруке:

„ У вези са условима испоруке, уговорне стране уговарају примену клаузуле FCA (Србија, 18300 Пирот, Слободна зона, Николе Пашића, бб, терминал А), Incoterms 2010“.

При чему је:

- а) FCA – изабрана клаузула од 11 клаузула из Збирке Међународне трговинске коморе, Incoterms 2010;
- б) Србија, 18300 Пирот- место испоруке;
- в) Слободна зона, Србија, 18300 Пирот, ул. Николе Пашића, бб, терминал А- тачка у месту испоруке, и

⁶⁵ J. Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, 2011, Гент,Белгија, преузето 30.12.2018. <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631>.

⁶⁶ И. Ловрић, Осигурљив интерес према новим правилима Incotermsa, Зборник радова Правног факултета у Сплиту, Сплит, 2010, стр. 307.

⁶⁷ На пример, „У погледу услова испоруке, стране уговарају примену клаузуле CIF, Incoterms 2010“.

г) Incoterms 2010.- позив на уговорену збирку транспортних клаузула, са годином издања.⁶⁸

У пракси је за неке случајеве, понекад, немогуће да се у тренутку закључења уговора о продаји робе прецизно одреди тачка, односно место на коме продавац треба да испоручи робу. На пример, можда се само помиње зона, или други шири простор (морска лука), на коме се има извршити испорука. У таквим случајевима се, најчешће, уговором признаје купцу право на накнадне отпремне диспозиције, које му омогућава да прецизно одреди тачку испоруке унутар неког подручја. Ако купац повреди обавезу да накнадно прецизира место испоруке, сноси све ризике и накнадне трошкове који из тога проистекну.⁶⁹

Како се Incoterms правила периодично ревидирају, уговорним странама се препоручује да уз одабрану клаузулу, увек наведу и годину ревизије збирке Incoterms-а, којој уговорена клаузула припада. За случај да је изостављена година издања, примениће се верзија оне ревизије Incoterms-а која је била на снази у време закључења уговора о продаји.⁷⁰

3.2.1 Клаузуле за све типове превоза

3.2.1.1. Франко фабрика – EXW

“Франко фабрика”(EXW- Ex Works) значи да продавац извршава своју обавезу када робу стави на располагање купцу у својим просторијама или другом именованом месту извозно неоцарињену и неутоварену на било које превозно средство. Продавац је на основу ове клаузуле дужан да: обезбеди робу упаковану на уобичајен начин; стави је на располагање купцу у уговореном року на месту испоруке; сноси трошкове и ризик за случај пропасти или оштећења робе до момента испоруке; купцу достави обавештење да ће му роба бити стављена на располагање. Купац је дужан да: плати цену предвиђену уговором; преузме испоруку о року; сноси све трошкове и ризик за случај пропасти или оштећења робе од момента испоруке; сноси трошкове и ризик прибављања извозних

⁶⁸ А. Ћирић, *op.cit.*, стр. 179-180.

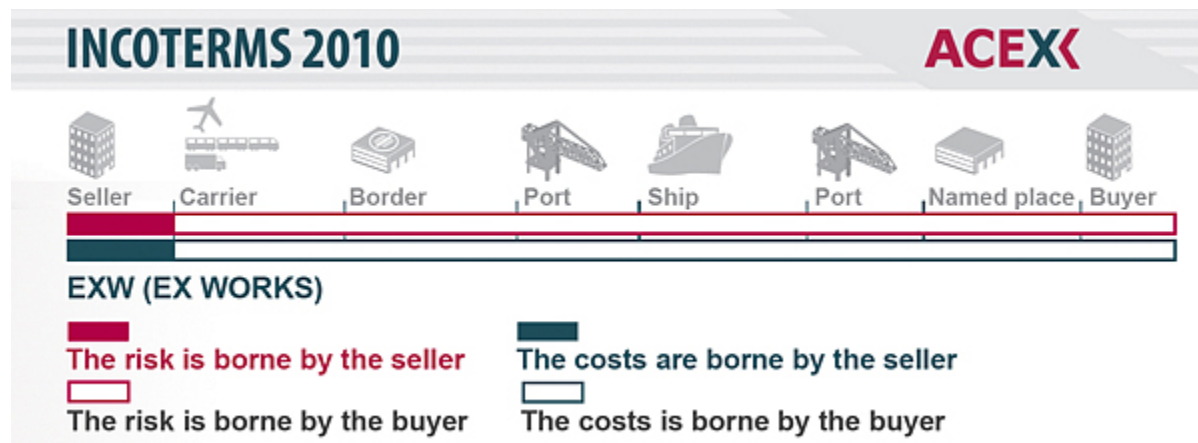
⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ Р. Вукадиновић, *op.cit.*, стр. 229.

дозвола или сагласности, сноси трошкове утовара робе, као и да обави извозно царинење и плати све извозне дажбине.⁷¹

Према клаузули EXW, трошкови, ризици и документа која се односе на робу, са продавца се преносе на купца, када продавац робу преда на располагање купцу, најчешће у својим просторијама (нпр. складиште фабрике). Уколико се обе стране договоре (и то обавезно нагласе у уговору), продавац може да помогне купцу (на купчев ризик и трошак) око утовара робе на превозно средство или да му помогне око прибављања потребне документације. Иако продавац нема обавезу да робу утовари на превозно средство купца, он то у пракси обично чини и тада он врши утовар робе на ризик и трошак купца. Ова клаузула представља минималне обавезе за продавца, па купац треба да сноси све трошкове и ризике који су повезани са преузимањем робе из просторија продавца. Роба није утоварена нити извозно оцарињена⁷².

EXW клаузула није погодна за употребу ако купац директно или индиректно не може да обави извозне формалности. Клаузула се може користити за било који начин превоза и прикладна је за домаћу трговину, док се код међународне трговине саветује коришћење FCA клаузуле.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/ex_works_en.php (30.12.2018.)

⁷¹А. Ђирић, *op.cit.*, стр. 183.

⁷² J. Malfliet, *op.cit.*, стр. 165.

3.2.1.2. Франко превозник - FCA

Према Франко превозник клаузули (FCA- Free carrier), основна је дужност продавца да преда робу оцарињену ради извоза, превознику кога је одредио купац на назначеном месту или тачки утовара, на уговорени датум или у уговореном року. Ако купац није прецизно одредио место утовара робе, продавац може да бира, у оквиру уговором предвиђеног места, локацију (тачку) за преузимање робе од стране превозника, кога је купац овластио. Купац је дужан да продавцу саопшти податке о транспортном средству, као и о тачном времену у оквиру уговореног рока, у коме роба треба да буде стављена на располагање превознику. Купац о свом трошку уговара превоз од назначеног места за пријем испоруке до места опредељења.⁷³

Обавеза испоруке робе испуњена је када је роба утоварена на превозно средство које је прибавио купац, ако се испорука обавља у просторијама продавца. У сваком другом случају, онда када је роба стављена на располагање превознику. До предаје робе превознику, продавац сноси ризик за губитак или оштећење робе, а од тога тренутка купац. То значи да купац има интерес за осигурање робе за време њеног превоза.

Под појмом превозник, подразумева се свако лице које, сагласно уговору о превозу, обавља превоз или организује обављање превоза друмом, железницом, ваздушним путем, речним путем или комбинацијом ових врста превоза.⁷⁴ Када је према трговачким узајансама потребна помоћ продавца при закључењу уговора са превозником, као на пример код транспорта железницом или ваздушним путем, продавац може да предузме одговарајуће радње на ризик и трошак купца. Ова клаузула се може користити за сваки вид превоза.

⁷³А. Ђирић, *op. cit.*, стр. 184.

⁷⁴И. Ловрић, *op. cit.*, стр. 312.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/free_carrier_en.php (30.12.2018)

3.2.1.3. Возарина плаћена до - CPT

У складу са клаузулом Возарина плаћена до (CPT – Carriage Paid To) продавац испоручује робу превознику, лицу које преузима на себе обвезу да обави или да обезбеди обављање превоза једном од грана превоза или комбинацијом појединих грана превоза. Осим што именује превозника, од продавца се захтева да о свом трошку и на сопствени ризик прибави одобрење за извоз, као и да обави све царинске формалности ради извоза робе. Обавеза купца је да о свом трошку и на свој ризик прибави увозну дозволу или друго званично одобрење и обави све царинске формалности потребне за увоз робе.⁷⁵ Продавац је дужан да о свом трошку под уобичајеним условима уговори превоз робе до уговореног одредишта. Ризик за губитак или оштећење робе прелази са продавца на купца у тренутку када је роба предата првом превознику. То значи да ова клаузула одваја тачку прелаза ризика од тачке сношења трошкова превоза. Због тога је врло важно тачно уговорити тачку на којој прелази ризик као и тачку до које продавац сноси трошкове превоза. Како је ризик за време превоза на купцу, он има интерес да осигура робу за време њеног превоза од почетне до завршне тачке пута.⁷⁶

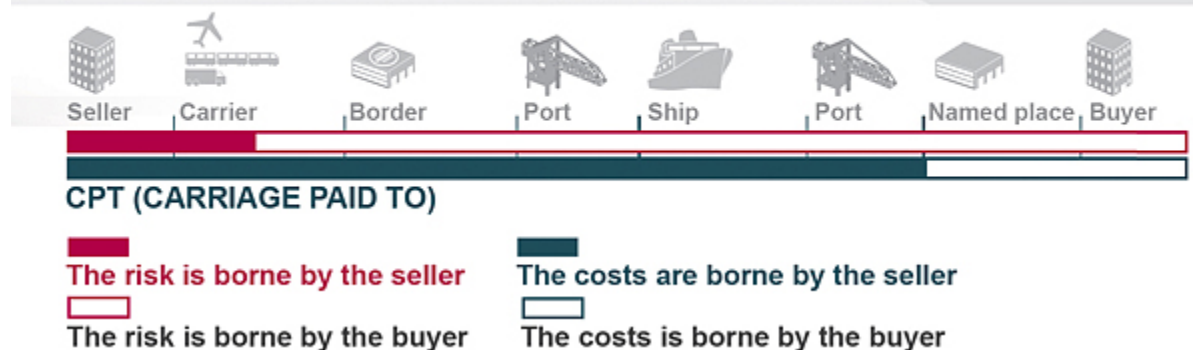
Главне обавезе продавца и купца у вези са овом клаузулом једнаке су обавезама продавца и купца као код CIF клаузуле, али постоје и одређене разлике. Код CPT

⁷⁵А. Ђирић, *op.cit.*, стр. 184.

⁷⁶И. Ловрић, *op.cit.*, стр. 312 -313.

клаузуле продавац нема обавезе у вези с уговором о осигурању, али у вези с уговором о превозу има обавезу да уговори превоз робе до уговореног места на именованом одредишту, на властити трошак, уобичајеним путем и на уобичајени начин. Везано за испоруку робе, продавац мора робу предати превознику, а ако има више превозника, тада првом превознику. Обавеза је купца да преузме тако испоручену робу, односно да је прими од превозника на именованом месту.

Продавац сноси ризик до тренутка испоруке, а од тада ризик прелази на купца. Купац ће сносити и ризик од губитка или оштећења робе од уговореног датума или истека уговореног рока за испоруку ако на време не обавести продавца о времену испоруке робе и/или о луци одредишта (наравно, у случају када има право то одредити). Што се тиче поделе трошкова, продавац сноси све трошкове везане за робу до тренутка њене испоруке, возарину, трошкове утовара/укрцаја робе, трошкове истовара/искрцаја на одредишном месту, трошкове царинских формалности, царине, порезе и остале дажбине везане за извоз и транзит (ако их према уговору о продаји сноси продавац). У складу са тим, купац сноси трошкове везане за робу од тренутка њене испоруке, трошкове у току транспорта до одредишта и трошкове искрцаја (ако те трошкове и дажбине не плаћа продавац), додатне трошкове због пропуста купца и царине, порезе, дажбине и трошкове обављања царинских формалности везане за увоз робе и за њен транзит ако ти трошкови нису укључени у трошкове уговора о превозу. Обавеза је продавца да на свој трошак осигура купцу транспортни документ, а купац мора да прихвати доказ о испоруци ако је то у складу с уговором. Као и код претходних клаузула, ако се стране договоре о комуникацији електронским путем, документ се замењује одговарајућом електронском разменом података.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
https://www.acex.net/en/useful_information/cpt_carriage_paid_to_en.php (30.12.2018.)

3.2.1.4. Возарина и осигурање плаћени до - CIP

Као и клаузула CPT, CIP (Carriage and Insurance Paid – ...named place of destination) се примењује за све врсте транспорта и за мултимодални транспорт. Продавац преузима обавезу да преда робу, у месту отпреме, превозиоцу кога је сам одабрао, уз обавезу да плати трошкове превоза до уговореног крајњег места одредишта и да робу осигура. Продавац уговара и плаћа премију осигурања од ризика губитка или оштећења робе за време превоза, а полису винкулира на купца.⁷⁷

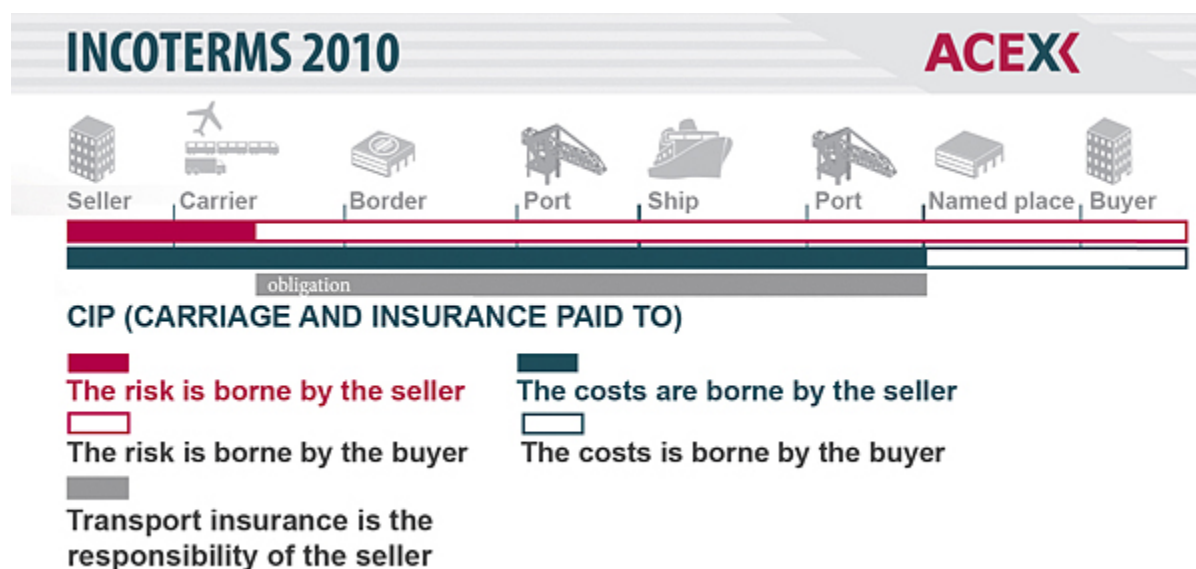
На основу клаузуле CIP, продавац има исте обавезе као и код клаузуле CPT, с тим што је дужан да плати и премију осигурања од ризика губитка, или оштећења робе за време њеног транспорта до крајњег одредишта. Према CIP клаузули, продавац је дужан да робу осигура за премију која обезбеђује минимално покриће.⁷⁸ У пракси се дешава да купцима или продавцима одговара да осигурају робу у својој земљи како би избегли трошкове валутних промена, како би подржали домаћа осигуравајућа друштва или из других разлога. Због тога се може десити да купац увезе робу по CPT или FOB клаузули, а

⁷⁷А. Ћирић, *op.cit.*, стр. 185.

⁷⁸ *Ibid.*

продавац да је прода по СІР клаузули.⁷⁹ Уколико купац жели веће покриће осигурања, мора да се изричито договори са продавцем или да га самостално прибави.

Обавеза продавца је да о свом трошку и на сопствени ризик прибави извозну дозволу и обави све царинске формалности везане за извоз робе, док је обавеза купца да о свом трошку и на сопствени ризик прибави увозну дозволу и обави све царинске формалности везане за увоз робе, и по потреби да обави потребне формалности за транзит робе. Продавац је испунио обавезу испоруке када је предао робу превозиоцу уговореног датума или унутар уговореног рока, а не када је роба стигла у место одредишта. Ризици прелазе са продавца на купца у моменту када је роба предата првом превозиоцу. Код ове клаузуле прелаз ризика и трошкова са продавца на купца не наступа у исто време и на истом месту.⁸⁰



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:

http://www.acex.net/en/useful_information/carriage_and_insurance_paid_to_en.php

(30.12.2018)

⁷⁹J. Malfliet, *op.cit.*, стр. 166.

⁸⁰А. Ђирић, *op.cit.*, стр. 185.

3.2.1.5. Испоручено на терминалу - DAT

Delivered at terminal (DAT), односно „Испоручено на терминалу“ нова је клаузула Incotermsa 2010. Заменила је дотадашњу клаузулу „Испоручено на кеју“ (DEQ). Испорука робе и преузимање испоруке, према овој клаузули, обавља се у уговореном одредишном месту. Продавац је дужан да о свом трошку склопи уговор о превозу до назначеног терминала у уговореној луци или одредишном месту. Продавац је извршио обавезу испоруке када је роба истоварена са приспелог превозног средства и предата на располагање купцу на договореном терминалу, у назначеној луци, или на другом договореном месту, уговореног датума или унутар уговореног рока.⁸¹ Може се уговорити превоз једном врстом превозног средства или помоћу више њих – мултимодално.

Стране су дужне да уговоре терминал и, по могућности, тачку на том терминалу за испоруку робе. Све трошкове потребне за допрему робе до те тачке, укључујући и искрцајне трошкове с превозног средства, дужан је да сноси продавац. Израз «терминал» подразумева не само контејнерски терминал, него и обалу – кеј, складиште, стовариште, железнички, друмски или авио-робни терминал. Продавац је испунио уговорну обавезу испоруке робе купцу када је, након искрцаја с превозног средства, робу ставио на располагање купцу на уговореном терминалу у уговореној одредишној луци или месту. Продавац према купцу нема обавезу склапања уговора о осигурању робе за време превоза, али ће нормално осигурати робу будући да он, а не купац, сноси ризик за време превоза. Испоруком робе на одредишну тачку, ризик и дужност сношења даљих трошкова прелази са продавца на купца. Тада прелази и интерес за осигурање робе са продавца на купца. Извозне формалности дужан је да обави продавац, а увозне, уз плаћање царине, купац – увозник.⁸²

⁸¹*Ibid.*

⁸² И. Ловрић, *op.cit.*, стр.313-314.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:

http://www.acex.net/en/useful_information/delivered_at_terminal_en.php (30.12.2018)

3.2.1.6. Испоручено у месту - DAP

Delivered at place (DAP) или испоручено у месту нова је клаузула у Incoterms 2010, која је заменила клаузуле DAF (Delivered at Frontier)⁸³, DES (Delivered ex Ship)⁸⁴ и DDU (Delivered Duty Unpaid).⁸⁵ Ова клаузула се може користити без обзира на изабрани начин превоза, а такође се може користити код мултимодалног превоза. Испорука робе и преузимање испоруке према овој клаузули обавља се у уговореном одредишном месту. Уговор о превозу робе до одредишног места дужан је да, о свом трошку, закључи продавац. Продавац је испунио уговорну обавезу испоруке, када увозно неоцарињену робу, која се налази неистоварена на превозном средству спремна за истовар, стави на располагање купцу у уговореном месту одредишта, уговореног датума или у оквиру уговореног периода времена. Тада је купац дужан да преузме испоруку робе. У том

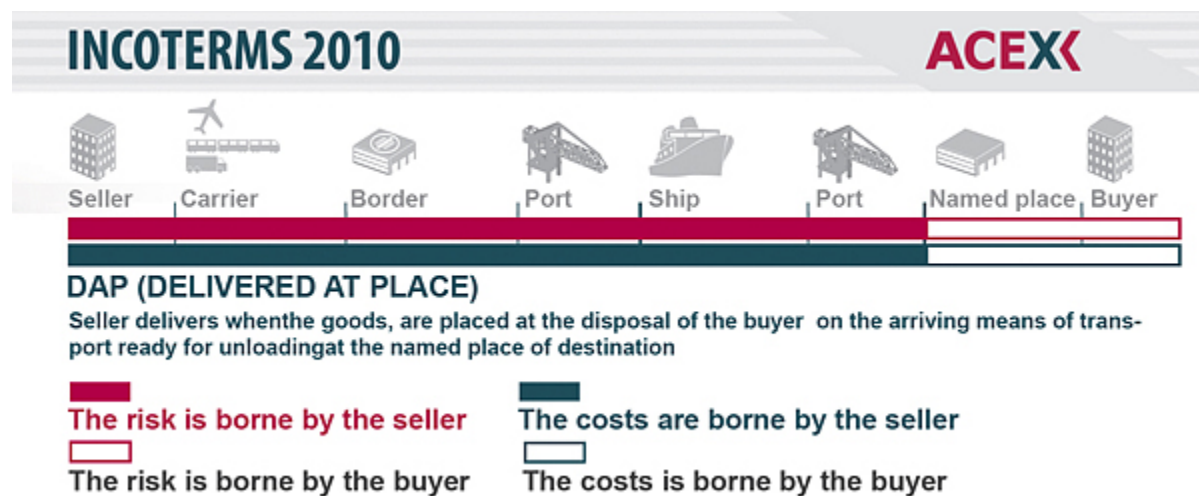
⁸³ DAF је замењен DAP-ом, зато што купац уговарајући DAF испоруку, није био у могућности да прегледа робу пре њеног преузимања на граници. Ако је роба била оштећена било је нејасно да ли је штета настала пре или након преласка границе. Уз то DAF клаузула је погрешно коришћена на јединственим заједничким тржиштима, зато што се на њима роба не зауставља на граници. Одређивање средине пута, као тачке преласка ризика и трошкова, непотребно компликује ствари.

⁸⁴ DDU је била збуњујућа клаузула у уговорима у оквиру бесцаринских зона (ЕУ). Када се купује роба, а царина није плаћена у оквиру царинске уније, јавља се питање да ли је роба купљена тако што није плаћен порез на додату вредност или нису плаћене друге дажбине у земљи одређења.

⁸⁵ А. Ћирић, *op.cit.*, стр. 186-187.

тренутку прелази ризик са продавца на купца. Као и према клаузули DAT, странама се препоручује да што јасније уговоре место – тачку унутар уговореног одредишног места, јер ризици до те тачке падају на терет продавца. Продавац је обавезан да обави све извозне формалности и сноси трошкове, а купац је при увозу обавезан да обавља царинске формалности и да плати царинске дажбине.⁸⁶

Главна разлика између клаузула DAT и DAP је у месту испоруке. Док се код клаузуле DAT продавац обавезује да робу, истоварену с долазног превозног средства, купцу стави на располагање у именованом терминалу, луци или месту одредишта, код клаузуле DAP продавац је робу испоручио тек када је робу ставио на располагање купцу на долазном превозном средству спремну за истовар у именованом месту одредишта. То значи да према DAP клаузули, продавац мора да, о свом трошку, уговори превоз робе до назначеног места одредишта или до уговорене тачке, ако таква постоји, у назначеном месту одредишта. Ако посебна тачка није уговорена, нити је утврђена праксом, продавац може изабрати тачку у именованом месту одредишта која му највише одговара. Уз остале, продавац, на темељу уговора, сноси и трошкове за све дажбине у вези са истоваром у месту одредишта, док купац сноси и трошкове истовара потребне за преузимање робе с долазног превозног средства у именованом месту одредишта, осим ако их на основу уговора сноси продавац.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/delivered_at_place_en.php (30.12.2018)

⁸⁶И. Ловрић, *op. cit.*, стр. 314.

3.2.1.7. Испоручено оцарињено - DDP

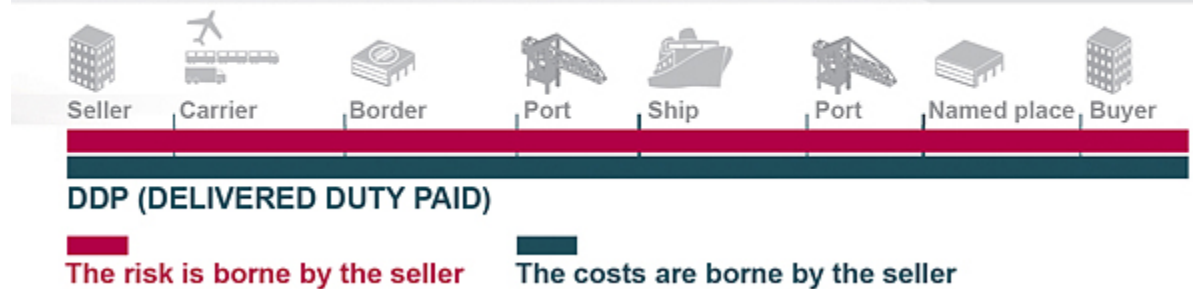
Delevered Duty Paid (DDP), односно „Испоручено оцарињено“ је клаузула, у суштини иста као и DAP, али с додатном обавезом продавца да испоручи купцу робу, увозно оцарињену и неистоварену са превозног средства, на именованом месту одредишта. Тачније, продавац сноси све трошкове и ризике које настају допремом робе, укључујући и дажбине за увоз у земљу одредишта.

Клаузула DDP представља максималну обавезу за продавца (за разлику од клаузуле EXW). Ова клаузула се користи ако продавац може директно или индиректно да прибави увозну дозволу. Ако стране желе да купац сноси све ризике и трошкове увозног одобрења, треба користити клаузулу DAP. Ако је ипак уговор закључен са DDP клаузулом, продавац ће имати интерес за уношење клаузуле олакшице у купопродајни уговор, која му омогућава да одложи датум испоруке или му даје право на раскид уговора, ако не буде у могућности да добије (чак и уз помоћ купца) увозну дозволу или одобрење за увоз. У супротном, продавац ће прекршити уговор јер је царинење увоза одговорност продавца према клаузули DDP.⁸⁷ Ако уговорне стране желе да се из обавезе продавца искључе неки од трошкова, који су плативи при увозу робе, као што је на пример порез на додату вредност, то треба јасно уговорити, додајући у ту сврху речи: „испоручено оцарињено, ПДВ ненаплаћен (...назначено место опредељења)“.⁸⁸

Сматра се да је продавац извршио испоруку када је робу, увозно оцарињену, ставио на располагање купцу на долазном превозном средству, спремну за истовар у именованом месту одредишта. Продавац сноси све трошкове и ризике у вези са допремом робе до тог места, укључујући обавезу извозног и увозног царинења робе, као и плаћања свих дажбина, пореза и других трошкова. Трошкови прелазе са продавца на купца када је роба стављена на располагање купцу у уговореном месту.

⁸⁷J. Malfliet, *op. cit.*, стр. 167-168.

⁸⁸А. Ћирић, *op. cit.*, стр. 187.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на: http://www.acex.net/en/useful_information/delivered_duty_paid_en.php (30.12.2018)

3.2.2. Клаузуле за превоз робе морем и унутрашњим водама

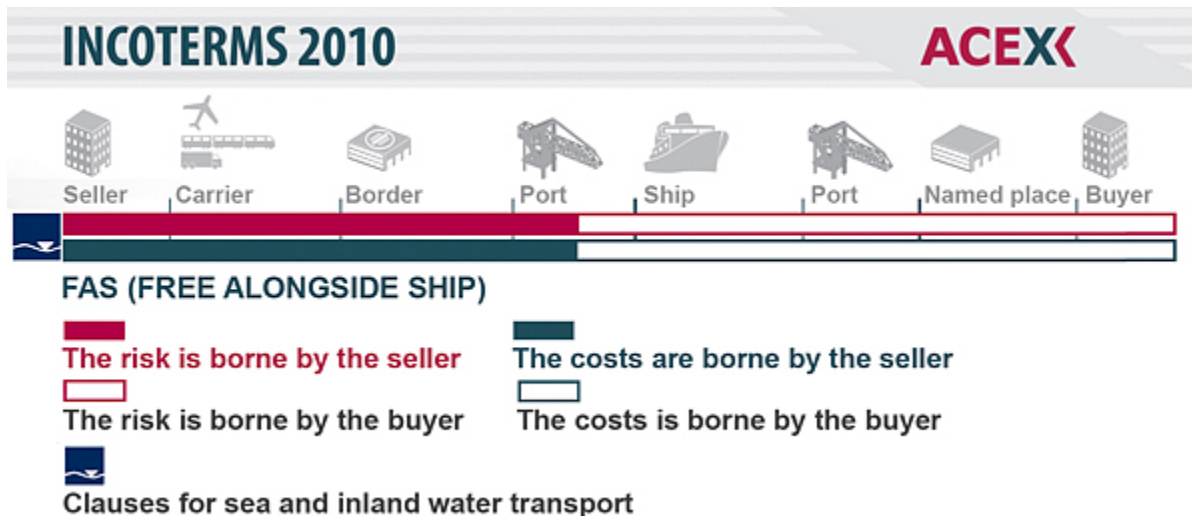
3.2.2.1. Франко уз бок брода - FAS

FAS је скраћеница за Free Alongside Ship, односно, Франко уз бок брода. Продавац испуњава своју обавезу испоруке када робу постави уз бок брода, именованог и одређеног од стране купца, у именованој луци отпреме, према обичајима те поморске луке. То значи да купац од тог тренутка сноси све трошкове и ризике од губитка или оштећења. Он је дужан да испоручи робу тако да је смести уз бок брода (пловила) на месту укрцаја које је означио купац у уговореној укрцајној луци. Продавац према купцу нема обавезу да склопи уговор о превозу робе морем. Уговор о превозу закључује купац.

Ризик за пропаст или оштећење робе прелази на купца у тренутку када је роба стварно смештена уз бок брода. Од тога тренутка купац сноси све трошкове и ризике. Потребно је да стране што јасније одреде тачку за укрцај у уговореној укрцајној луци, с обзиром на то да продавац сноси све трошкове и ризике допреме робе до те тачке. Овај термин није прикладан када се роба превози у контејнерима. У таквом се случају предаја контејнера на превоз уобичајено обавља на контејнерском терминалу, па је тада прикладнији термин Free Carrier (FCA). Термин FAS обично се употребљава када се превозе тешки терети и роба у расутом стању. Продавац према купцу нема обавезу да склопи уговор о осигурању

робе за време превоза морем. Испоруком робе уз бок брода ризик за пропаст или оштећење робе прелази на купца, па он има интерес за осигурање робе за време превоза.⁸⁹

Продавац на свој трошак и ризик прибавља извозну дозволу и обавља извозне царинске формалности, што представља основну разлику ове клаузуле у издању од 2010. године, у односу на сва претходна издања према којима је ова клаузула обавезивала купца да обави све извозне формалности у вези са робом која је предмет уговора о продаји. Продавац на време извештава купца да је роба испоручена уз бок брода и о свом трошку купцу прибавља „чисту исправу“ којом се доказује да је роба испоручена према уговору, у уговореној количини и врсти (тзв. пристанишна потврда), као и остале документе за извоз робе. Сноси све трошкове и ризик за робу од тренутка њеног постављања уз бок брода, те све трошкове провере каквоће и количине робе и амбалаже. Купац је према овој клаузули обавезан да одреди превозника (поморску компанију), да потпише уговор о превозу робе и плати возарину као и да сноси све ризике од кад је роба испоручена. Поред ових, купац је у обавези да плати цену према уговору, осигура превоз до назначене луке одредишта, на време јави продавцу име брода, место, датум и време укрцаја робе на брод у уговореној луци укрцаја, сноси све трошкове увозних царинских, пореских и других прописних дажбина.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/fas_free_alongside_ship_en.php (30.12.2018)

⁸⁹ И. Ловрић, *op. cit.*, стр. 315.

3.2.2.2. Франко брод - FOB

FOB (Free on board- ...named port of shipment) клаузула обавезује продавца да обезбеди робу упаковану на уобичајен начин, да о свом трошку прибави извозну дозволу и друге сагласности, затим да обави извозне царинске формалности, као и да плати све царинске, пореске и друге извозне дажбине. Продавац је дужан да плати све трошкове допреме робе до луке отпреме и трошкове укрцаја робе на брод у тој луци. Продавац сноси ризик за случајну пропаст или оштећење робе до момента завршетка укрцаја робе на брод, а има обавезу да прибави и достави купцу уобичајени документ о испоруци робе, као и да достави купцу информације о завршетку укрцаја робе на брод.⁹⁰ Будући да се FOB користи у поморском превозу, постоје додатне клаузуле везане уз трошкове укрцаја робе на брод:

-FIO (испоручилац и прималац прихватају обавезу утовара и истовара робе на брод или са брода);

-FIOS (испоручилац сноси трошкове постављања робе, а прималац сноси трошкове преузимања, руковања и истовара робе);

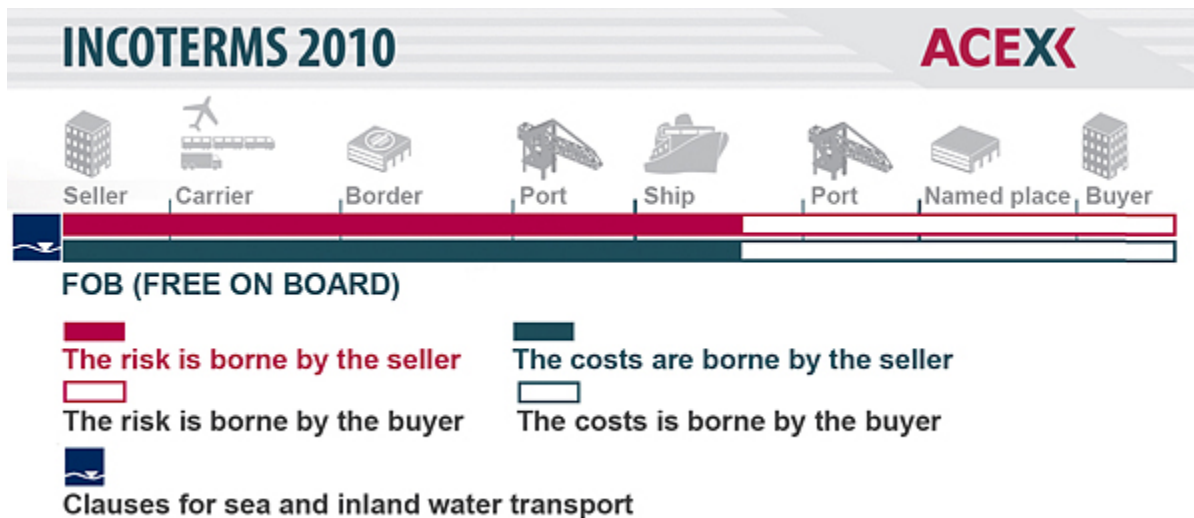
-FIOT (користи се на исти начин као и FIOS, али се односи на расуту робу).

Треба напоменути да се FOB углавном користи у Кини приликом извоза. Приликом преноса ризика од продавца до купца постоји дилема о томе ко је одговоран ако се нешто догоди роби приликом утовара на брод. При утовару дизалицом, роба је подигнута изнад ограде брода. Уколико се терет откачи и падне изван пловила, трошак сноси продавац. Ако падне на брод, трошак сноси купац.⁹¹ Главна карактеристика за разликовање клаузула FAS и FOB је уједно и критична тачка, како трошкова, тако и прелаза ризика с продавца на купца, односно клаузуле се разликују у томе да ли се обавеза продавца (што укључује испоруку, ризик, трошак) завршава уз бок брода (FAS) или након што роба пређе ограду брода (FOB). ”Франко брод” значи да продавац испуњава своју обавезу испоруке када испоручи робу на брод. То значи да купац мора да сноси све трошкове и ризик од губитка

⁹⁰А. Ђирић, *op.cit.*, стр. 188.

⁹¹ Е.Елдовић, М. Вукашиновић, М. Тешић и С. Бијелић, International commercial terms- Incoterms 2010, Друга логистичка интернационална конференција, Logic, Београд, преузето 25.04.2019. <http://logic.sf.bg.ac.rs/wpcontent/uploads/Papers/LOGIC2015/ID-54.pdf>, 2015, стр. 330.

или оштећења робе од те тачке. FOB клаузула захтева да продавац обави извозно царинење робе. У уводу FOB клаузуле истакнуто је важно упозорење у којем се истиче да се та клаузула не би требало користити ако стране не намеравају да испоруче робу преко ограде брода.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/fob_free_on_board_en.php (30.12.2018.)

3.2.2.3. Цена са возарином - CFR

Клаузула CFR (Cost and Freight- ...named port of destination) у поморском и промету унутрашњим водама, еквивалент је клаузули CPT за све врсте превоза, што значи да је главно обележје тих клаузула да је главни превоз плаћен од стране продавца и он испуњава своју обавезу када робу преда превознику на начин који је одређен за ту клаузулу. Према клаузули CFR испорука робе се обавља у укрцајној луци. Продавац је дужан да испоручи робу купцу тако што је о свом трошку укрцава на брод у укрцајној луци. Продавац је дужан да склопи уговор о превозу до одредишне луке и плати потребне трошкове и возарину. Укрцајем робе на брод испуњена је обавеза испоруке робе купцу.

Ризик за губитак или оштећење робе прелази са продавца на купца када је роба стварно укрцана на брод. Продавац је дужан да прибави и преда купцу уобичајену превозну исправу до одредишне луке. Према овој клаузули, интерес за осигурање до укрцаја робе на брод има продавац, а после тога купац. То значи да ће купац у заштити својих интереса

осигурати робу за време превоза до одредишне луке. Продавац према купцу нема обавезу осигурања робе, као што има према сродној клаузули CIF. У примени ове клаузуле ваља водити рачуна да се прелаз ризика и сношење трошкова третира одвојено. Место испоруке, а тиме и прелаз ризика, је у укрцајној луци, а продавац је дужан да сноси све трошкове превоза до одредишне луке. Зато се саветује странама да тачно одреде тачку у уговореној одредишној луци до које продавац сноси трошкове. Те ће трошкове, заједно с ценом робе, продавац урачунати купцу.⁹² За случај да купац има право накнадне отпремне диспозиције у погледу опредељења рока испоруке и/или прецизирања луке укрцаја робе, он је дужан да о томе благовремено обавести продавца. Уколико купац о томе не обавести уредно продавца, он сноси све ризике у вези са губитком или оштећењем робе, који настану од истека уговореног датума, или од истека последњег датума уговореног периода испоруке, под условом да је продавац робу јасно издвојио или на други начин обележио као робу која је предмет уговора.⁹³ Када ограда брода не служи практичној сврси, целисходно је уговорити примену клаузуле CPT.



Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/cfr_cost_and_freight_en.php

⁹² И.Ловрић, *op. cit.*, стр. 316.

⁹³ А. Ђирић, *op. cit.*, 186.

3.2.2.4. Цена, осигурање, возарина - CIF

CIF (Cost, Insurance and Freight- ...named port of destination) клаузула значи да продавац обавезу испоруке робе, као и код термина CFR, испуњава у укрцајној луци. Продавац је испоручио робу купцу када је роба укрцана на брод. Тада са продавца на купца прелази и ризик за случајну пропаст или оштећење робе. Продавчева је дужност такође да склопи уговор о превозу робе до одредишне луке као и уговор о осигурању робе за време тог превоза. Продавац је дужан да прибави и преда купцу уобичајену превозну исправу до одредишне луке, као и преносиву поморску полису осигурања. CIF вредност робе значи вредност робе у полазном месту, цену возарине и цену осигурања. Та три елемента заједно чине купопродајну цену робе.

Специфичност је овог термина што осигурање робе за време превоза склапа продавац, премда он нема интерес за такво осигурање с обзиром на то да укрцајем робе на брод у укрцајној луци ризик прелази на купца. Склапањем уговора о осигурању продавац не штити свој интерес него интерес купца. Продавац тиме само испуњава своју обавезу предвиђену уговореном клаузулом. Да би купац могао од осигуравајућег друштва да потражује накнаду штете, потребно је да продавац пренесе на купца своја права из поморске полисе осигурања. Пренос права се обавља преносом полисе осигурања. Уз ову клаузулу увек се наводи одредишна лука, а укрцајна само ако се тако посебно уговори.⁹⁴ И у наведеној клаузули, као и у свим клаузулама С групе (CPT, CIP, CFR, CIF), постоје две критичне тачке зато што је тачка прелаза ризика различита од тачке прелаза трошкова.

⁹⁴ И. Ловрић, *op.cit.*, стр. 316-317.

INCOTERMS 2010


ACEX



CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)


 The risk is borne by the seller

 The risk is borne by the buyer

 Transport insurance is the responsibility of the seller

 The costs are borne by the seller

 The costs is borne by the buyer

 Clauses for sea and inland water transport

Извор: ACEX Global Logistics Network, доступно на:
http://www.acex.net/en/useful_information/cost_insurance_and_freight_en.php (30.12.2018)

ЗАКЉУЧАК

Прелаз ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе је веома значајно питање, које је од интереса за обе уговорне стране. Потреби савремене трговине одговарало је да се одвоје питања преласка ризика и трошкова и стицања права својине, те се тако и променило традиционално становиште према коме ризик сноси власник ствари. Ново схватање питање преласка ризика везује за појам испоруке робе, те је тако омогућено странама да својом вољом уреде ово питање, а на начин који одговара обема странама.

Овде се заправо ради о економском питању: од тога како је оно решено зависи која ће уговорна страна бити одговорна ако предмет продаје случајно пропадне или буде оштећен у времену од закључења уговора о продаји до његовог испуњења. У међународној продаји, где се најчешће ради о уговорима велике вредности, где продавац и купац долазе из различитих држава, јавља се потреба за превозом робе, различитим видовима транспорта и на различитим раздаљинама, те је од изузетног значаја регулисати питање преласка ризика за губитак или оштећење робе.

Правилима о преласку ризика се одређује која уговорна страна сноси штетне последице које су обухваћене појмом ризика и од ког момента.

Норме Бечке конвенције и Incoterms клаузуле, као правна регулатива која уређује питање преласка ризика и трошкова, формулисане су на начин како би се пословна сарадња између партнера одвијала без тешкоћа и неспоразума. Док норме Бечке конвенције на општији начин регулишу питање преласка ризика и трошкова, најновија верзија Incoterms клаузула, Incoterms 2010, прилагођена је савременој трговинској пракси и на детаљан начин уређује ову материју.

Свака од Incoterms клаузула јасно дефинише обавезе продавца и купца, регулишући економско-правне односе свих активних учесника у спољнотрговинском промету, те тако ове клаузуле утичу на односе продавца (извозника) и купца (увозника), али и на све остале учеснике (шпедитере, превознике, осигуравајућа друштва, царинске службе...). Incoterms 2010. има укупно једанаест клаузула. Групи Е припада EXW клаузула. Уговарањем ове клаузуле продавац преузима најмањи степен ризика и трошкова из

уговора о продаји робе, будући да су све најважније активности у вези са испоруком и транспортом робе до уговореног одредишта на страни купца.

У групу F спадају следеће клаузуле: FCA, FAS и FOB. Клаузуле из групе F предвиђају да је продавац дужан да робу преда превозиоцу, кога је одредио купац. Од тог момента ризици и трошкови са продавца прелазе на купца.

У групу C улазе четири клаузуле: CFR, CIF, CPT и CIP. Клаузула CPT (возарина плаћена до ... именовано место одредишта) и CIP (возарина и осигурање плаћени до ... именовано место одредишта) примењују се за све гране транспорта, укључујући и мултимодални транспорт, за разлику од клаузула CFR и CIF које се примењују само за поморски и речни превоз. Према клаузулама из C групе продавац је дужан да уговори превоз, за разлику од клаузула групе F где превоз уговара купац, који сноси и трошкове превоза, али не преузима ризик од губљења или оштећења робе или накнадних трошкова насталих због догађаја након предаје робе превозиоцу.

Група D обухвата три клаузуле: DAT, DAP и DDP. За клаузуле из ове групе је карактеристично да је продавац дужан да сноси све трошкове и ризике за допрему робе купцу у одређено место у земљи и месту опредељења.

Колики је значај ових клаузула види се и из тога што су неке од њих ушле у одговарајуће типске уговоре и представљају њихов саставни део (нпр. женевски уговор за куповину и продају житарица No.1. A CIF).⁹⁵ Ако уговорне стране желе да одступе од стандардног текста поједине клаузуле то морају јасно и изричито да уговоре. И поред постојања устаљених транспортних клаузула које су уобичајене у међународној трговачкој пракси, уговорне стране могу модификовати одредбе стандардних клаузула, посебно у вези са питањима о тренутку, месту и начину преласка ризика и трошкова. Међутим, у пракси се стране најчешће придржавају напред наведених клаузула, јер им оне пружају већу извесност и сигурност у пословању.

Појединачним анализирањем норми Бечке конвенције и клаузула Incoterms 2010 истичу се посебности на које извозници и увозници морају обратити пажњу приликом њихове имплементације у уговор о међународној продаји робе, јер се правилним

⁹⁵*Ibid.*

тумачењем норми Конвенције као и познавањем посебности сваке клаузуле може утицати на избор примерене клаузуле која ће олакшати међународну размену, али и предупредити могуће спорове.

Литература:

1. ACEX Global Logistics Network, преузето 30.12.2018. <http://www.acex.net/en/> .
2. Bernd von Hoffmann, Passing of Risk in International Sales of Goods, Oceana, 1986.
3. Bergami Roberto, Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms, *Acta Universitatis Bohemiae Meridionalis*, 15(2), 2012.
4. Coetzee John Maxwell, *INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk*, преузето 15.05.2019. <https://scholar.sun.ac.za/handle/10019.1/5222>.
5. Ћирић Александар, Међународно трговинско право, Посебни део, Ниш, 2018;
6. Драшкић Младен, Међународна продаја према униформним правилима и упоредном праву, Београд, 1987.
7. Елдовић Ема, Вукашиновић Марија, Тешић Марија, Бијелић Стефан, *International commercial terms – Incoterms 2010*, Друга логистичка интернационална конференција, Logic, Београд, 2015, преузето 03.07.2019. <http://logic.sf.bg.ac.rs/wp-content/uploads/Papers/LOGIC2015/ID-54.pdf>.
8. Enderlein Fritz, Maskow Dietrich, Commentary: International Sales Law, United Nations Convention on Contracts for International Sale of Goods, Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods, Oceana Pub., 1992.
9. Enderlein Fritz, Maskow Dietrich, International Sales law. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods- Convention on the Limitation Period in the International Sale of Goods, Commentary, New York/ London / Rome, 1992.
10. Honnold John, Uniform law for international Sales under the 1980 United Nations Convention, 3rd ed., Kluwer, 1990.
11. Henry de Vries, The Passing of Risk in international Sales under the Vienna Sales Convention 1980 as compared with traditional Trade Terms (1982), 17, *European Transport Law* 495.
12. Hager Günter, u Schlechtriem Peter, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, 2005.
13. ICC – *Internacional Chamber of Commerce*, преузето 12.07.2019. <https://iccwbo.org/>.
14. Јурић Дионис, Михаиљелена, Пријелаз ризика с продавца на купца код уговора о међународној купопродаји с освртом на Incoterms 2010, Зборник Правног факултета Свеучилишта у Ријеци, Ријека, 2012.
15. Kritzer H. Albert, Passage of risk, Comment on passage of risk under the national rules, under CISG, under Incoterms, преузето 01.06.2019. <http://cisgw.pace.edu/cisg/text/passage.html> .
16. Ловрић Ивана, Осигурљив интерес према новим правилима Incotermsa, Зборник радова Правног факултета у Сплиту, Сплит, 2010.
17. Malfliet Jonas, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, 2011, Гент, Белгија, преузето 15.05.2019. <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631> .
18. Nicholas Barry u: Bianca/Bonell, Commentary on the international sales of law, Giuffrè: Milan, 1987.
19. Ramberg Jan, Incoterms 2010, *Penn State International Law Review*, 29 (3), 2011.

20. Ramberg Jan, ICC Guide to Incoterms 2010: Understanding and practical use, ICC Publication, 720E, 2011.
21. Schlechtriem Peter, Schwenger Ingeborg, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Oxford, 2005.
22. Вукадиновић Радован, Међународно пословно право-Посебни део, Крагујевац, 2009.
23. Valiotti Zoi, Passing of Risk in international sale contracts: A comparative examination of the rules on risk under the United Nations Convention on Contracts for the international Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000, преузето 14.02.2019. <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/valiotti1.html#65> (14.02.2019).
24. Зеленика Ратко, *Incoterms 2000* у теорији и пракси: 100 савјета и 100 примјера, Ријека, 2002;
25. Зеленика Ратко, Павлић Хелга, Зеленика Дарко, *Incoterms 2000* у калеидоскопу вањскотрговинског састава, Ријека, 2003;

Правни акти:

1. Конвенција Уједињених Нација о међународној продаји робе, Беч, 1980;
2. Закон о облигационим односима, Службени лист СФРЈ, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, Службени лист СРЈ бр. 31/93 и Службени лист СЦГ бр. 1/2003 - Уставна повеља.

Судска пракса:

1. Одлука China International Economic & Trade Arbitration Commission [CIETAC] CISG/1995/01, доступно на: <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/950223c1.html>
2. Одлука Wuhan Maritime Court, Hubei, China, CISG/2002/09, доступно на: <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/020910c1.html>;
3. Одлука District Court Darmstadt, CISG/2013/03, доступно на: <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/130321g1.html>;
4. Одлука Lower Court Duisburg, CISG/2000/04, доступно на: <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/000413g1.html>;
5. Одлука Appellate Court Cordoba, CLOUT Database, Case Abstract no 247, Spain 31 October 1997, доступно на: <http://www.uncitral.org/english/clout/abstract/abst-24.pdf>.

Наслов рада: Прелаз ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе

САЖЕТАК

Рад се састоји од два дела, у којима су представљена правила по којима се решава прелаз ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе са примерима из међународне судске праксе. Први део рада анализира норме Бечке конвенције, док други део анализира Incoterms клаузуле.

Наиме, правилима о преласку ризика се одређује која уговорна страна сноси штетне последице које су обухваћене појмом ризика и од ког момента. Од момента преласка ризика страна на коју је прешао ризик ће бити одговорна за штете настале покривеним ризиком.

Мастер рад на тему Прелаз ризика и трошкова код уговора о међународној продаји робе, анализирајући правну регулативу питања преласка ризика и трошкова на међународном плану, тачније Конвенцију Уједињених нација о уговорима о међународној продаји робе и Збирку Incoterms клаузула, њиховим упоређивањем, сагледавањем историјског развоја али и правно-теоријског аспекта настоји да укаже на значај регулисања овог питања, као и најчешће грешке које се јављају приликом закључења уговора о међународној продаји робе, а у вези са овим питањем.

Кључне речи: Конвенција Уједињених Нација о уговорима у међународној продаји робе, (БК, Бечка Конвенција), прелаз ризика и трошкова, међународна продаја, Incoterms клаузуле.

Topic: The passing of risk and costs in contracts for the international sale of goods

SUMMARY

This paperwork consist of two parts which introduce rules for risk and costs transfer in international sales agreements with examples from international case law. The first part analyses the Vienna Convention standards, while the second one is focused on Incoterms clauses.

Namely, rules for risk transfer define which party bears the detrimental consequences including that risk and the moment when it starts bearing the consequences. The party bearing the risk is responsible for all the damage incurred by that risk.

Master paperwork on the subject passing of risk and costs in contracts for the international sale of goods tries to imply the significance of regulating this issue, as well as the most common mistakes occurring in making international sales agreements. This can be seen in law regulation analysis of risk and costs transfer in international terms through United Nation Convention on Contracts for International Sale of Goods and Incoterms clauses by comparing these two regulations and analysing their historical development, as well as their legal and theoretical aspects.

Key words: United Nation Convention on Contracts for International Sale of Goods (Vienna Convention), transfer of risk and costs, international sales, Incoterms.

БИОГРАФИЈА

Магдалена Крњачић је рођена 25. маја 1995. године у Нишу. Као носилац Вукове дипломе завршила је основну школу и гимназију „Светозар Марковић“ у Нишу. Основне студије завршила је 2018. године на Правном факултету Универзитета у Нишу, са просеком 9.93. Уписала је ужи трговинскоправни смер мастер академских студија школске 2018/2019 године. Од новембра 2018. године ради као приправник у адвокатској канцеларији у Нишу. Од страних језика говори енглески и служи се руским језиком.

Као ваннаставне активности током студирања наводи своје учешће на такмичењу Karl Popper Debate „Борба против говора мржње“, 2015. године, учествовање на тренингу „Сензитивизација за рад са рањивим групама“, организованом у оквиру пројекта „Мобилна правна клиника“, 2016. године, као и волонтерски рад у трајању од 10 месеци у оквиру истоименог Пројекта. Године 2017. учествовала је у Симулацији суђења за студенте у оквиру скупа „Одржива примена Законика о кривичном поступку у Србији“ у Београду, где је освојила прво место. Такође је учествовала и у симулацији суђења на Правном факултету у Нишу и пред Вишим судом у Нишу.

Члан је Moot Court клуба и 2017. године учествовала је у писању поднесака за једанаесто регионално Moot Court такмичење, пред Европским судом за људска права. Едукација коју је похађала, трајала је десет недеља и служила је за изучавање Европске конвенције о људским правима, као и за изучавање праксе Европског суда за људска права.

Добитница је стипендије Владе Републике Србије и Доситејеве стипендије Фонда за младе таленте од стране Министарства омладине и спорта.