

Точногуру др Илији Пранку, генералу Универзитету
у Јужној Европији

Кобас 8. XI. 1933.

Прије

ам. 347

Dr. Vuković Mihajlo,
старешина среског суда.

PREVOZNI UGOVOR

Trgovina, којој је циљ да изменjuje привредна добра између најудалjenijih крајева света, може се одржати и унапредити само помоћу добро организованог саобраћаја. Та је веза између саобраћаја и трговине постала такојака, да је услед тога и сам саобраћај добио трговачко обележје. Стога се послови отпремања путника или робе на мору, послови транспортни и послови завода наменjenih prevozu lica ili robe smatraju за трговачке послове. Ово shvatanje o saobraćaju ušlo je gotovo u сва модерна трговачка законодавstva.

Saobraćaj izazvao ze toliko novih problema, da то ni u političkom ni u правном погледу nije moglo остати nezapaženo. Stvorene su nove правне ситуације, које су опет izazvale потребу нових правних propisa i na taj начин прошириле delokrug zakonodavstva i namke. Тако se formisalo saobraćajno pravo, u коме zauzima најvažnije место prevozni posao, jer se saobraćaj konačno i sastoji od prevoza lica ili robe. Prevozni posao има u привреди svoj naročiti značaj, jer se jači razvoj трговине не bi mogao без организованог и sigurnog prevoza ni zamisliti. Основа, на којој nastaje prevozni posao, садржана je u prevoznom ugovoru.

Prevozni ugovor postaje ponudом sa strane пошиљаoca i prihvatom ове понуде sa strane prevozioca. Он je perfektan, čim su se stranke sporazumele o prevozu izвесне количине robe¹⁾. За поstanak ugovora одлуčно je dakle saglasno očitovanje volje stranaka o prevozu, dok predaja robe i сам prevoz pripadaju već realizaciji ugovora. То znači, da prevozni ugovor pripada grupi dvostranih ugovora, који se по teoriji opštег градanskог права називају konsenzualni.

Prevozni ugovor, под којим се има разумети kopneni prevozni ugovor, представља за разлику од помorskog zaseban tip ugovora. Pomorskim prevoznim ugovorom obavezuje se prevozilac, да ће у циљу prevoza robe ставити на расположење брод или део брова односно обавити prevoz odredene количине robe, jer је у поморском саобраћају било с обзиром на daljinu i морске опасности од особите важности, да се одреди брод, који ће робу prevoziti. Prevozno se средство обичавало individualizovati kao

¹⁾ Arg. ix §§ 62, i 68 srp. t. z. i §§ 394—395. hrv. t. z.



II 892



kod zakupa, gde se zakupni predmet mora tačno odrediti. To znači, da se u pomorskom prevozu sklapa pored ugovora o prevoznom sredstvu i ugovor o prevozu odredene količine robe. Dakle u pomorskom prevoznom ugovoru sadržani su elementi zakupa i elementi najma (radnje za platu)²⁾. No ovo važi samo za istorijski postanak pomorskog prevoznog ugovora, jer je danas u vreme velikih prevoznih preduzeća individualitet broda pri prevozu često puta indiferentan. Kopnenim prevoznim ugovorom obavezuje se prevozilac na prevoz izvesne količine robe po suvu ili unutrašnjim vodama (§ 62 srp. t. z. i § 393 hrv. t. z.). Tu se glavni cilj ugovora sastoji u efektu prevoza, dok je individualitet prevoznog sredstva indiferentan. Dakle prevozni ugovor sadrži samo elemente najma (radnje za platu). Ako se u kopnennom prevozu pored ostalog individualizuje prevozno sredstvo, onda se prevozni ugovor pretvara u zakupni ili obe vrste ugovora postoje jedna pored druge.

Pored ovoga ulazi u pravnu prirodu prevoznog ugovora i pitanje, da li posao, koji nastaje na osnovu prevoznog ugovora, ima obeležje trgovackog posla. U tom se pogledu razlikuje srpski trgovacki zakon od hrvatskog. Po srpskom zakonu kopneni je prevoz apsolutan posao, jer je „svako preduzeće podvoza na suvu i na vodi trgovacki posao“³⁾. Naprotiv po hrvatskom trgovackom zakonu prevoz je relativan trgovacki posao (§ 259 tč. 3 hrv. t. z.) bez razlike, da li je prevozno preduzeće većeg ili manjeg obima. Osnova našeg novog trgovackog zakona razlikuje se u tom pogledu od oba pomenuta zakona. U § 1 tč. 5 Osnove razlikuje se prevoz lica od prevoza stvari. Prevoz stvari je apsolutan, a prevoz lica relativan trgovacki posao. Od prevoza odvaja Osnova remorkiranje i smatra ga za apsolutan trgovacki posao. Valjda zato, što ono već po prirodi stvari zahteva veći uredaj i tako prelazi obim manje radnje. Sve ovo, što smo ovde kazali, odnosi se na prevoz, ukoliko se on obavlja kao osnovni trgovacki posao.

Prevoz robe je trgovacki posao i onda, kad ga obavlja trgovac u vidu sporednog trgovackog posla (§§ 260 i 420 hrv. t. z.). Na istom gledištu stoji i srpski trgovacki zakon, gde se prevoz smatra za trgovacki posao i onda, ako ga izvršuje trgovac, koji se inače tim poslom ne bavi. Tu se prepostavlja, da je trgovac izvršio prevoz radi svoje trgovacke radnje, a to znači, da se sporedni trgovacki poslovi osnivaju na izvesnoj pravnoj pretpostavci. Prema tome će se kod prevoza, ukoliko je on sporedan trgovacki posao, moći da dokazuje, da ga trgovac nije obavio radi svoje trgovacke radnje t. j. da nije trgovacki posao. Na toj se pretpostavci osniva razlika između prevoza kao glavnog i sporednog trgovackog posla.

²⁾ Isp. § 706. srp. g. z. i § 1151. O. g. z.

³⁾ Isp. § 17. tč. 3. srp. zakona o ustrojstvu trgovackog suda od 12. decembra 1859.

Pošto je prevoz trgovacki posao samo u vezi sa licem, koje ga obavlja i pošto kod njega sudeluju dve strane suprotnih interesa, nastaje pitanje, da li je prevoz trgovacki posao za obe strane ili samo za prevozioca. Ova je razlika od važnosti zbog toga, što su sa obeležjem nekog posla kao trgovackog vezana naročita prava i dužnosti. Srpski trgovacki zakon je pri rešavanju toga pitanja blaži od hrvatskoga, jer je po njemu prevoz trgovacki posao za prevozioca u svakom slučaju, a za pošiljalaca samo onda, ako je on trgovac. Hrvatski trgovacki zakon, koji preterano favorizuje trgovce, više puta i na štetu ostalih društvenih redova, smatra prevoz kao trgovacki posao i za onu stranu, koja nije trgovac. Izuzetak se dopušta samo onda, kad već iz samih odredaba zakona proizlazi, da one važe samo za onu stranu, koja je trgovac (§ 264 hrv. t. z.).) Prema tome ako je prevoz osnovni trgovacki posao, biće on trgovacki posao za obe strane. Ukoliko je on opet sporedan trgovacki posao, smatraće se kao trgovacki posao samo za onu stranu, koja je trgovac⁴⁾.

Sa pravnog gledišta treba prevozni ugovor razlikovati od špediterskog ugovora, jer se ova razlika u trgovackom prometu često puta i ne ističe. Prevozni ugovor sklapa pošiljalac sa prevoziocem u cilju prevoza. Špediterski ugovor sklapa pošiljalac sa špediterom u cilju da špediter nade prevozioca za prevoz pošiljače robe. U tom se pogledu srpski i hrvatski trgovacki zakon podudaraju (§ 62 srp. t. z. i § 384 hrv. t. z.). Špediter je dakle komisionar, koji je sebi postavio za cilj, da sa prevoziocima na račun pošiljalca zaključuje ugovore o prevozu. To znači, da špediterski ugovor ima obeležje trgovackog posredovanja, a prevozni ugovor obeležje trgovackog prevoza.

Potrebštine prevoznog ugovora dele se na bitne i nebitne. Bitne potrebštine ugovora jesu subjekti, predmet i forma ugovora te način njegovog ostvarenja. Subjekti ugovora jesu pošiljalac i prevozilac, koji sklapaju ugovor o prevozu odredene količine robe u cilju, da se ona izda primaocu. Oni mogu biti fizička i pravna lica. Predmet ugovora je prevoz robe i isplata vozarine, dok se način ostvarenja sastoji u prevozu po suvu ili unutrašnjim vodama.

Potrebno je, da pošiljalac bude u ugovoru što tačnije određen, jer je on lice, koje stavlja ponudu za sklapanje ugovora i na koje će se prevozilac obratiti, kad se roba bilo s kojeg razloga ne bi mola izdati primaocu. Potrebno je obeležiti pošiljalaca i zbog toga, što on i kasnije za vreme prevoza može uz izvesne uslove da raspolaže sa robom (§ 404 hrv. t. z.). U § 395 hrv. t. z. se traži, da se pošiljalac označi samo po imenu, a to za sigurnost prometa nije dosta. Propis § 68 srp. t. z. je bolji, jer pre red imena zahteva i oznaku pošiljačevog prebivališta. Umesto

⁴⁾ Arg. iz §§ 260. i 264. hrv. t. z.

pošiljaoca može ugovor da sklopi i njegov komisionar, puno-moćnik ili pretstavnik.

Ličnost prevozioca mora takođe biti odredena. U ranije vreme trgovci su svoju robu prevozili sami. Kad se trgovina jače razvila, počeli su trgovci da angažuju naročita lica za prevoz i špediciju robe. Danas su se prevozioci odvojili od špeditera i razvili u velika preduzeća, koja imaju naročitu važnost u trgovini i saobraćaju. Po § 393 hrv. t. z. prevozilac je ono lice, koje se bavi sa prevozom kao redovnim zanimanjem. Za prevozioca se smatra i ono lice, koje je inače trgovac, a sa prevozom se bavi kao sa sporednim zanimanjem. U pogledu određenja prevozioca § 395 hrv. t. z. je tačniji, nego u pogledu određenja pošiljaoca, jer zahteva ime i prebivalište prevozioca isto kao i § 68 srp. t. z.

Zakon predviđa, da prevoz može da obavi i više prevozilaca sukcesivno (§ 65 srp. t. z. i § 403 hrv. t. z.), ali se ništa ne govori o njihovom obeleženju u tom slučaju. Dobar propis o tom sadržan je u međunarodnom privatnom pravu⁹⁾, da se u slučaju više sukcesivnih prevozilaca ima u ugovoru označiti samo prvi. Srpski trgovачki zakon ne sadrži odnosno više sukcesivnih prevozilaca nikakvih naročitih propisa.

Za pojam prevozioca nije odlučno, da li je on sopstvenik ili samo imalač prevoznog sredstva t. j. da li je prevozno sredstvo njegovo ili tude. Šta više, prevozilac ne mora uopšte ni da raspolaze sa prevoznim sredstvom kao što je to slučaj kod pošte, koja je prevozilac i onda, kad prevozno sredstvo pripada željeznici ili brodarskom preduzeću.

Primalac je lice, koje preuzima robu od prevozioca. On i pošiljalac mogu da budu ista ili različita lica. Pošto se prevoz vrši u korist primaoca i on se kod prevoza javlja kao nosilac izvesnih prava, mora da je i on u ugovoru određen. U pogledu određenja zadovoljava se zakon samo sa imenom (§ 68 srp. t. z. i § 395 hrv. t. z.). Na određenje primaoca se ne polaze naročita važnost, ali se ipak traži njegovo individualizovanje. Ovo individualizovanje je neunesno, jer primalac robe nije uvek identičan sa adresatom. Po § 419 hrv. t. z. može robu preuzeti i onaj, „ko pri tovarnom listu, koji glasi na naredbu, dokaže svoje pravo pritežanja neprekinutim redom naleda, koja idu sve do njega“. Dakle ličnost primaoca ne može se odmah pri sklapanju ugovora predvideti. Stoga su se § 68 srp. t. z. i § 395 hrv. t. z. moralni zadovoljiti samo sa oznakom subjekta koji prima robu, a ne tražiti individualitet primaoca. Ova nesuglasnost u tekstu zakona odaje i jedno kolebanje u tome, da li će se prevoznim ispravama dati značaj trgovачkih hartija ili neće.

Prevozni ugovor ima dva predmeta: prvi je prevoz, a drugi naplata, koja se u naknadu za prevoz daje. Da bi prevoz bio va-

ljan, treba da je kao i radnja svakog drugog ugovora moguć te moralno i pravno dozvoljen (§ 722. srp. g. z.). S obzirom na prirodu stvari može se prevozni ugovor sklopiti samo o pokretnim stvarima. Prevažanje lica nije po našem zakonu prevozni posao, nego predmet zasebnog trgovackog poslovanja (§ 62 srp. t. z. i § 259 hrv. t. z.). Konačno se o predmetima, čiji je prevoz iz javno-pravnih razloga zabranjen, ne može po opštim propisima zaključiti pravovaljan prevozni ugovor.“)

Za valjanost prevozognog ugovora ne traži zakon naročitu formu. U § 394. hrv. t. z. se kaže, da vozni list služi samo „za dokaz o ugovoru“. Dakle ugovor postoji posve neovisno od voznog lista, koji je pismena isprava i stoga služi samo za dokaz egzistencije ugovora. Za ugovor nije propisana naročita forma, a to znači, da se on po našoj stranaku može sklopiti pismeno, usmeno ili prečutno. S obzirom na prirodu prevozognog ugovora ne bi pismena forma ni mogla da bude njegova bitna potrebština. Ako je nainje neki prevoz već izvršen na osnovu ugovora, koji je samo usmeno sklopljen, ne može se smatrati da ugovor nije sklopljen samo zato što mu ne dostaje pismena forma¹⁰⁾. Na ovakvo tumačenje upućuje i analogija pomorskog prava. Ma da čl. 273. *Cod de commerce*¹¹⁾, izrečno propisuje, da „svaki pomorski prevozni ugovor mora da bude pismeno sastavljen“, francuska su judikatura i literatura složne u tome, da nedostatak pismenosti ne čini ovaj ugovor ništavim). Takođe i sa gledišta prakse pismeni je ugovor u pomorskom prevozu sve rednji; običaje se još sklapati u slučajevima, kad se radi jedino o zakupu broda. U našem trgovackom prometu prevozni se ugovor takođe običaje sklapati pismeno. Ali ako su stranke postavile pismenu formu kao izrečan uslov ugovora, smatra se, da je ugovor samo onda valjan, ako je sastavljen pismeno (§ 312. hrv. t. z.)¹²⁾.

Dalja potrebština prevozognog ugovora je način njegova ostvarenja t. j. da se on ima izvršiti „po suvu ili unutrašnjim vodama“ (§ 62 srp. t. z. i § 393. hrv. t. z.). U § 62. srp. t. z. govori se o otpočinjanju robe „suvim ili vodom“. Ova je stilizacija odviše općenita, jer ne pravi razliku između mora i unutrašnjih voda. Ali je razumljiva, jer potiče iz vremena, dok je naša zemlja bila još kopnena država. Svakako nam ova stilizacija daje poniku, kako se kod stvaranja zakona ne smemo ograničavati samo na momentanu potrebu prometa. Ova potrebština ne mora se u ugovoru izrečeno navesti te može doći do izražaja i pri realiza-

⁹⁾ Isp. čl. 8. Varšavske konvencije od 31. marta 1931. (Sl. nov. br. 124—XXXVII, 1931.).

¹⁰⁾ Isp. analog. § 920. O. g. z.: Pošto se ugovor potpuno ispunji, ne mogu stranke ni sa obostranim pristankom od ugovora odustati.

¹¹⁾ Koji je i kod nas na snazi.

¹²⁾ Lyon Caen, *Traité de droit commercial*, Paris 1906.

¹³⁾ Isp. još § 451. srp. g. z. i § 884. O. g. z.

ciji ugovora. Nju je nužno istaći samo zbog toga, da bi se prevozni ugovor mogao razlikovati od pomorskog i vazduhoplovnog prevoznog ugovora. Za pomorski i vazduhoplovni prevoz važe specijalni propisi, dok po suvu i unutrašnjim vodama ima obeležje opštег prevoza. Ako se stoga u jednom prevoznom ugovoru ne bi navelo, da se on ima izvršiti po suvu ili unutrašnjim vodama, razumelo bi se to samo po sebi, dok kod pomorskog i vazduhoplovnog prevoza to ne bi bio slučaj. Prema tome oznaka, da se prevoz ima obaviti „po suvu ili unutrašnjim vodama“ nije bitna potrebština prevoznog ugovora, kako to izgleda na prvi pogled prema stilizaciji § 62. srp. t. z. i § 399. hrv. t. z.

Po stilizaciji § 68. srp. t. z. smatra se i ugovorena kazna kao bitna potrebština prevoznog ugovora, ma da to ona po prirodi same stvari nije. U § 401. hrv. t. z. smatra se ugovorena kazna posve tačno kao sporedan uglavak, koji spada u oštetno pravo. Stoga o ugovorenoj kazni kao o potrebštini ugovora ne treba ni govoriti.

Navodimo dalje one potrebštine prevoznog ugovora, koje je doduše stvorio trgovачki promet, ali čiji izostanak ne čini ugovor ni ukoliko ništavim. Samo stranke, koje se na takve potrebštine pozivaju, neće ih moći da dokazuju voznim ili tovarnim listom, nego samo na način, koji određuje parnični postupnik. Odatle sledi, da je u interesu stranaka, da se u prevozni ugovor unesu i njegove nebitne potrebštine.

Prva takva potrebština je mesto utovara i opredelenja (istovara). Zakon pominje samo mesto opredelenja (§ 395. hrv. t. z.), jer je u njemu sadržan geografski cilj ugovora. Mesto opredelenja može pošiljalac odrediti i naknadno za vreme realizacije ugovora (arg. iz § 404. hrv. t. z.). O mestu utovara se uopšte ne govorи, jer u slučaju da stranke o tome ništa ne uglevate, odlučna je za to kod linijskih preduzeća polazna tačka prevoza, a kod slobodnih preduzeća mestni običaj.

Vremenski početak i svršetak prevoza je takođe jedna od nebitnih potrebština ugovora. U § 397. hrv. t. z. govorи se o „roku kad transport ima da započe“, a u § 395. hrv. t. z. o „roku, do kojeg roba ima da stigne na mesto opredelenja“. Propis § 70. srp. t. z. govorи o „ugovorenem vremenu podvoza“, a to sve znači, da se početak i svršetak prevoza može i ugovoriti. Odatle opet sledi, da će i zadočenje biti jedna od relevantnih okolnosti u prevozu (§ 70. srp. t. z. i § 400. hrv. t. z.). Odgovornost za zadočenje je odgovornost, koja proizlazi iz samog zakona (§ 63. srp. t. z.). Ako u pogledu vremena prevoza nema naročitog sporazuma, odlučan je mestni običaj ili rok primeren okolnostima (§ 397. hrv. t. z.). Odredbe o vremenu prevoza važne su jedino u pogledu zaštite pošiljaočevih i primaočevih interesa.

¹¹⁾ Isp. Tarifsko saopštenje Gen. direkcije drž. željeznica od 8 maja 1924 broj 12827 (Sl. nov. br. II4—XXIV, 1924).

Kao nebitna potrebština ugovora pominje se i „pravac puta“, kojim se roba prevozi (§ 394. hrv. t. z.). Ova je potrebština od važnosti kod kolskog i automobilskog prevoza, dok je kod velikih rečnih i željezničkih preduzeća, gde su putevi unapred traširani, bez naročite vrednosti. Ipak se u željezničkom saobraćaju može ugovoriti, da se roba prevozi izvesnom prugom ili kroz izvesna mesta. Pravac puta je i zato od sporedne važnosti, što prevozilac u slučaju više sile može od ugovorenog pravca puta i otstupiti.

Najvažnija od potrebština prevoznog ugovora je naznaka vozarina. Po tekstu § 68. srp. t. z. vozarina se smatra za bitnu potrebštinu ugovora. Ali po prirodi prevoznog ugovora i modernom zakonodavstvu ona to nije. Stoga ju uvršćujemo među nebitne potrebštine ugovora, a to je gledište usvojio i § 395. hrv. t. z. Ni u jednom od naših trgovачkih zakona nije rešeno pitanje, da li je vozarina samostalna stvar ili pripadnost (accessorium) prevoznog sredstva. Ovo je pitanje od važnosti u slučaju, da li se založno i izvršno pravo na prevozno sredstvo kao na pr. pravo personala u pogledu plate odnosi samo na prevozno sredstvo ili i na vozarinu.

Vozarina se plaća prema dužini puta, po količini robe ili džutu (à forfait). U ranijem rečnom saobraćaju plaćala se vozarna prema vremenu putovanja, jer se s obzirom na ondašnja sredstva trajanje puta nije ni moglo unapred orediti. Željeznice uzimaju kao osnovu za računanje vozarine onu tarifu, koja je u važnosti onoga dana, kad je roba prispeila na prugu¹¹⁾. Ako vozarina nije bila ugovorena, merodavna je ona cena, koja je običajna u mestu i vremenu polaska ili koja je primerena okolnostima. U ovom poslednjem slučaju vozarinu će ustanoviti sud (§ 1152. O. g. z.). Kod stalnih linijskih preduzeća odredbe o vozarini nemaju naročite važnosti, jer je ona obično sadržana u prevoznoj tarifi.

Priroda prevoza zahteva, da se u prevoznom ugovoru fiksiraju i one potrebštine, koje se odnose na kvantitet i kvalitet robe (§ 68. srp. t. z. i § 395. hrv. t. z.). Ovo je medutim za sigurnost robe i saobraćaja pre malo. Robu bi trebalo deklarisati u punom smislu reči t. j. naznačiti kvantitet i kvalitet, a pored toga još broj, težinu, zapreminu i spoljašnji izgled robe, jer je ovakva deklaracija robe potrebna kako u javnopravnom tako i u privatnopravnom pogledu.

Sa javnopravnog gledišta tačna je deklaracija robe od važnosti stoga, što o njoj ovisi sigurnost saobraćaja. Ako je prevozilac zaključio ugovor o prevozu zabranjenih predmeta, nije ih dužan preuzeti, a ukoliko ih je preuzeo, može ih pošiljaocu bez ikakve obaveze na naknadu vratiti.

Sa privatno pravnog gledišta potrebno je deklasirati robu stoga, da bi pošiljalac, prevozilac i primalac bili u cilju regulisanja svojih međusobnih odnosa obavešteni o svojstvu robe, koja se

prevozi. Bez deklaracije ne bi pošiljalac znao, što je dao na prevoz, prevozilac što je primio, a primalac što može da potražuje. Deklaracija robe potrebna je i sa gledišta trgovackog prometa. Tovarni je list predmet prometa u toliko, ukoliko on predstavlja robu. Stoga je potrebno, da su podaci o robi u tovarnom listu što tačnije navedeni.

Po § 395 hrv. t. z. treba u vprevoznom ugovoru navesti i ostala „obeležja“ robe, među koja po § 398 hrv. t. z. spada i naznaka njene vrednosti. Vrednost je važna u pogledu određenja visine prevoziočeve odgovornosti. U pogledu dragocenosti, novca ili hartije od vrednosti o naznaci vrednosti ovise odgovornost prevozioca. Zato će za ove predmete odgovarati prevozilac po § 398 hrv. t. z. samo onda, ako je vrednost predmeta naznačena. Vrednost je od važnosti i stoga, što u kopnenom prevozu nema t. zv. limitirane odgovornosti, kao na pr. u vazduhoplovnom transportu.

Priroda prevoznog ugovora biće još jasnija, kada ga budemo posmatrati u njegovoj realizaciji, iz koje nastaju prava i obaveze odnosno prijema, utovara, prevoza, čuvanja i izdavanja robe.

Posle sklapanja ugovora sleduje prijem robe sa strane prevozioca u cilju njenog prevoza. O prijemu robe nema u našem zakonu naročitih propisa. Ako prevozno preduzeće ima „naročiti pravilnik“, i po kojem prima robu na prevoz, onda se smatra, da je svaki ovaj, koji je robu na prevoz predao, na taj pravilnik pristao.¹²⁾ Prevozilac dužan je primiti onu robu, čiji je prevoz ugovoren.¹³⁾ Ipak će morati da primi i neugovorenou robu, ako je pošiljalac postupao u dobroj veri, ako zamena nije sporazumom isključena i ako se usled zamene ne pogoršava položaj prevozioca. Odbije li prevozilac u takvom slučaju prijem robe, dužan je da pošiljaocu naknadi svu odatile nastalu štetu.

Iz opštih propisa sledi, da se roba mora predati u ugovorenno vreme. Nisu li se stranke o tome sporazumele, predaće pošiljalac robu u vreme, koje je za njen utovar primereno. Željeznice nisu u pravilu dužne primiti robu pre, nego se prevoz može obaviti (§ 423 hrv. t. z.). Kad se radi o većoj količini robe, praktično je, da se predaja robe unapred avizira. Što se tiče mesta predaje, važi u prvom redu sporazum stranaka. U protivnom se slučaju robe kod linijskih preduzeća predaje u mestu, odakle prevoz polazi. Kod slobodnih preduzeća odlučuje o tome mestni običaj.

Iz § 398. hrv. t. z. proizlazi, da se roba, koja bi se usled prevoza mogla da pokvari, mora predati zapakovana. U pogledu odgovornosti za pakovanje treba razlikovati, mogu li se nedostaci pakovanja opaziti spolja ili ne mogu. Ako se nedostaci ne

mogu opaziti spolja, prevozilac ne odgovara za eventualnu štetu (§ 398. hrv. t. z.). Mogu li se ovi nedostaci opaziti spolja, prevozilac se oslobođa odgovornosti samo onda, ako je pošiljaoca na nedostatke upozorio (notifikacija). Ukoliko pošiljalac nedostatke pakovanja ne popravi, može prevozilac odbiti prijem robe. Da bi se izbegli sporovi oko pakovanja, svakako bi bilo potrebno, da se u vozni i tovari list unese i način pakovanja.

Ako je prevozilac primio nedeklarisano robu bez primetbe, uzima se, da je pristao na prijem one robe, koju mu je predao pošiljalac izuzev slučaj, da je roba protivna prirodi saobraćaja ili da je njen prevoz zabranjen. Ukoliko je pošiljalac robu neistinito deklarisao, odgovoran je za neistinitost deklaracije. Ipak bi bilo nepravedno, da se prevozilac u takvom slučaju oslobođa svake odgovornosti. Ako pošiljalac predava manje robe, nego je deklasirano, moraće ipak da plati ugovorenou vozarinu, jer prevozilac ne može da snosi štetu za ono, što nije skrivio.

Zajedno sa predajom robe dužan je pošiljalac da prevozioca snabde sa ispravama potrebnim za ispunjenje carinskih, trošarskih i policijskih formalnosti. U međunarodnom saobraćaju to su isprave, koje se odnose na uvoz, prevoz i izvoz robe.¹⁴⁾ Prevozilac nije dužan ispitivati, da li su ove hartije ispravne i potpune. Stoga eventualna šteta, koja bi odatile nastala, ide na teret pošiljaoca (§ 396. hrv. t. z.). Ako sprovodne isprave nisu ispravne ili potpune, može se odbiti prijem robe. Utvrđi li se to tek za vreme prevoza, može se dalji prevoz obustaviti i roba staviti pošiljaocu na raspoloženje.¹⁵⁾ Po uzoru na moderna zakonodavstva (§ 426. nem. t. z.) trebalo bi da se sprovodne hartije navedu u voznom listu.

Kad je roba predata, može prevozilac zahtevati, da mu pošiljalac izda vozni list (Frachtbrief) ili sprovodno pismo (§ 63 srp. t. z. i § 394. hrv. t. z.). Sankcija protiv neizdavanja voznog lista je u tome, da prevozilac nije dužan da primi robu. Obaveza za izdavanje voznog lista statuirana je dakle u samom zakonu. Pošto vozni list služi samo kao dokaz prevoznog ugovora, a trgovacki promet traži što manje formalnosti, smatramo ovo statuiranje za nepotrebno.

Vozni list izdaje pošiljalac. Ovome opet mora prevozilac na njegov zahtev izdati priznaniču o prijemu robe. Vozni se list izdaje u tom cilju, da primalac robe bude obavešten o sadržaju prevoznog ugovora i da on u slučaju spora služi kao dokaz, da je ugovor sklopljen (§ 67. srp. t. z. i § 394. hrv. t. z.).

Stoga, što vozni list služi za dokaz da je ugovor sklopljen, sadržavaće on obično i sve bitne i nebitne potreštine prevoznog ugovora. Iz ovih bi razloga trebalo, da je vozni list snabdeven sa pošiljačevim potpisom. Potpis pošiljaoca važan je i stoga, što je pošiljalac odgovoran za netačnost ili nepotpunost po-

¹²⁾ Isp. opštu odluku Kas. suda od 27. marta 1897. broj 1431.

¹³⁾ Isp. § 716. srp. g. z. i § 1160. O. g. z.: Kako se poslenik kakvog posla primi, ne može bez zakonita uzroka od posla odustati.

¹⁴⁾ Isp. Tarifsko saopštenje pod brojem 11).

¹⁵⁾ Isp. Tarifsko saopštenje pod br. 11).

dataka u voznom listu. Hrvatski trgovački zakon ne sadrži o tome propisa. Srpski trgovački zakon je u tom pogledu tačniji, jer § 68. srp. t. z. smatra pošiljačev potpis kao bitni podatak voznog lista. O ostalim podacima voznog lista se § 68. srp. t. z. i § 395. hrv. t. z. u glavnom podudaraju.

Ako se vozni list ne slaže sa podacima ugovora, rešiće se to protivrečje po opštih propisima. Ako je o nekom ugovoru napravljena isprava, onda se po § 887. O. g. z. ne uzima obzir na usmene uglavke u isto vreme učinjene, a koji se sa ispravom ne slažu.

Istovremeno sa predajom robe izdaje se i tovarni list (Lastschein). Za razliku od voznog lista izdaje tovarni list prevozilac i to samo po sporazumu sa pošiljaocem. Njime se regulišu pravni odnosi između prevozioca i primaoca (§ 417. hrv. t. z.), dok vozni list važi samo za odnos između prevozioca i pošiljaoca. Tovarni list nije isprava o prevoznom ugovoru kao vozni list, jer se on izdaje docnije na osnovu već postojećeg ugovora. Prevozilac se sa tovarnim listom obavezuje, da će preuzetu robu izdati svakom zakonitom imaoču tovarnog lista (§ 415. hrv. t. z.) za razliku od voznog lista, kojim se prevozilac obavezuje samo na prevoz robe.

Tovarni list stvorile su potrebe trgovačkog prometa. Najizrazitiji mu je oblik dat u pomorskom saobraćaju, gde se on prvi put pominje u zakoniku švedskog kralja Karla XI. „Sweriges Rikes Siölag“ iz godine 1667. Iz pomorskog saobraćaja preuzet je tovarni list u kopneni transport te tako i istorijski razlozi govore za to, da je tovarni list u koprenom saobraćaju ono, što je connaissance u pomorskem saobraćaju. O tovarnom listu govori samo hrvatski trgovački zakon. Naprotiv srpski trgovački zakon nema o njemu propisa.

Imalač tovarnog lista smatra se za imaoča robe, koja se prevozi. To znači, da on omogućava dispoziciju sa robom i za vreme prevoza, a da ona pri tome ne mora da ide iz ruke u ruku. Prema tome postaje tovarni list trgovačka hartija i kao takva predmet trgovanja. On je po našem zakonu prevozna hartija (Transportpapier), koja glasi na robu. Karakter trgovačke hartije priznaje se tovarnom listu izrečno u § 295. hrv. t. z. Uvršćen je među hartije po naredbi (Ordrepapier), a to znači, da tovarni list ne može da bude hartija, koja glasi na donosioca. Po § 294. hrv. t. z. može se tovarni list prenositi potpunim ili nepotpunim indosamentom, a to samo onda, ako je u samom tovarnom listu sadržana oznaka „po naredbi“. Time se tovarni list razlikuje od menice, koja je prenosiva i bez dodatka „po naredbi“.

Pošto tovarni list predstavlja u prometu robu, unosiće se u njega i izvensa obeležja robe i njenog prevoza. Ovo zahtevaju i potrebe prometa, a koje su od zakonodavstva legalizovane na taj način, da § 416. hrv. t. z. propisuje pet bitnih podataka to-

varnog lista kao: ime pošiljaoca i prevozioca, oznaku i mesto izdavanja robe te mesto i vreme izdanja tovarnog lista. Ako i jedan od ovih podataka izostanu, gubi tovarni list obeležje trgovačke hartije. Uvažujući potrebe prometa trebali bi da u tovarni list uđu i podaci o povuci i vozarinu, ako se ona unapred plaća.

Pored prometnoga ima tovarni list i izvesno procesno značenje. Pošto u tovarni list ulaze bitne i nebitne potrebštine prevoznog ugovora, znači, da pored voznog lista može i tovarni list da posluži kao dokaz opstojnosti ugovora. Na taj način postaje tovarni list sredstvo dokaza između stranaka, koje su pri prevozu zainteresovane.¹⁰⁾ Iz opštih propisa sledi, da će tovarni list služiti za dokaz i protiv ostalih lica, koja sa prevozom stoje u bilo kakvoj vezi. Samo se po sebi razume, da će protiv tovarnog lišta biti dozvoljen i protudokaz po propisima parničnog postupnika. Po ovim propisima imaće tovarni list dokaznu snagu samo onda, ako je potpisani (§ 390. Gr. p. p.). Potpis bi svakako trebalo uzeti i kao bitni podatak tovarnog lista.

Pošto u tovarni list ulaze skoro isti podaci ugovora kao i u vozni list, to se vozni list običaje u prometu redi izdavati pa je prema tome i njegovo legalizovanje bilo suvišno. Propise o voznom listu nije naime u zakon trebalo ni unositi.

Ako između voznog i tovarnog lista nastane protivrečje, rešiće se ono po opštим odredbama. Vozni se list izdaje ranije, a tovarni list docnije. To znači, da će u slučaju međusobne suprotnosti važiti tovarni list, jer se uzima, da su stranke hteli da kasnjim odredbama izmene raniji sporazum. Odatle je izведен propis, da odredbe ugovora nemaju važnosti za primaoca, ukoliko one nisu ušle u tovarni list.

Sa pravne strane bilo bi dovoljno, da se tovarni list izdaje u dva primerka, jedan za prevozioca, a drugi za pošiljaoca i primaoca, koji prema prevoziocu imaju zajednički pravni interes. Međutim su potrebe prometa pokazale, da to nije dovoljno, pa se tovarni list običaje izdavati i u tri primerka¹¹⁾ tako, da prvi primerak ide prevoziocu, drugi primaocu, a treći pošiljaocu. Zbog lakšeg rukovanja trebalo bi svaki ovakav primerak izdati na hartiji zasebne boje. Da bi se još izbegle eventualne zloupotrebe pri izdavanju, trebalo bi u samom tovarnom listu označiti, u koliko je primeraka izdat. Hrvatski trgovački zakon ne određuje u pogledu primeraka tovarnog lista ništa. Ako se primerci tovarnog lista razlikuju međusobno po sadržaju, rešiće se to protivrečje po propisima parničnog postupnika (§ 390. Gr. p. p.).

Prevozilac je obavezan na čuvanje robe od momenta, kad ju je preuzeo bez razlike, da li je roba utovarena ili nije. On od-

¹⁰⁾ Isp. analog. čl. 558. ital. Izg. zak.: La polizza di carico formata nel modo sopra stabilito fa prova fra tutte le parti interessate nel carico.

¹¹⁾ Pomorski tovarni list kao tip trgovačke hartije izdaje se u četiri primerka.

govara za robu kao depozitar,¹⁸⁾ a dužan je preduzeti sve, što je za čuvanje robe potrebno. To znači, da je odgovoran i za cula levis. Odgovoran je, ukoliko ne može dokazati, da je šteta nastala usled neodoljive sile, prirodnih svojstava robe ili greške pošiljaoca (§ 398. hrv. t. z.). U ovom §-u govori se pogrešno o „većoj neodoljivoj sili”, jer to znači, da bi trebalo razlikovati veću i manju neodoljivu silu. Kako se za opstojnost neodoljive sile traži samo subjektivna neodoljivost, nema smisla da se neodoljivost deli na veću i manju. Prevozilac odgovara samo kao „uredan preduzimač.” Stoga je kod robe, gde se traži naročita pažnja, odgovoran samo onda, ako ga je pošiljalac na tu pažnju upozorio. Za dragocenosti, novac i hartije od vrednosti¹⁹⁾ odgovara samo onda, ako mu je takav kvalitet naznačen (§ 398. hrv. t. z.).

Po izuzetku od načela sadržanog u § 810 srp. g. z. i § 1313. O. g. z. odgovoran je prevozilac i za lica, koja upotrebljava u prevozu (§ 402. hrv. t. z.). Ali ako neko lice, koje nije zaposleno u preduzeću, ošteti robu, odgovoran je prevozilac samo onda, ako ne može dokazati, da je upotrebio potrebnu pažnju.

Da bi se sačuvao od propasti jedan deo robe, može prevozilac ostalu robu i uništiti (havarija). To sledi iz § 1043. O. g. z. gde se kaže: ako je kao u slučaju nužde žrtvovao svoju imovinu, da bi spasao tudu, onda mu moraju dati srazmernu naknadu svi oni, koji su otuda imali koristi.²⁰⁾ Prema tome uništenje robe prepostavlja zajedničku nuždu, žrtvovanje imovine i otklanjanje štete. Iz gornjih propisa proizlazi takođe, da se roba može uništiti i za spas prevoznog sredstva.

Prevozilac se može ugovorom oslobođiti odgovornosti čuvanja robe. Uopšte odredbe trgovačkog zakona, koje regulišu odgovornost prevozioca, nisu imperativne te se sporazumom stranaka mogu i izmeniti. Iz javnopravnih razloga postoji izuzetak samo za željeznice (§ 424. hrv. t. z.). Detalji o čuvanju robe spadaju u izlaganje o odgovornosti prevozioca.

Posle predaje robe sleduje njen utovar, koji je sastavni deo prevoza. Prevozno sredstvo mora biti pošiljaocu stavljeni na raspoloženje za utovar u ugovorenom mestu i vremenu. Odredbe o vremenu utovara dadu se izvesti iz propisa o rokovima prevoza (§ 397. hrv. t. z.). O mestu utovara nema ni indirektnih odredaba. Uz male preinake važiće za utovar ono, što smo kazali za prijem robe.

Ko će snositi troškove utovara, merodavan je u prvom redu sporazum stranaka. U trgovackom zakonu nema o troškovima odredaba. Trebalo bi, da troškovi dovoza i stavljanja robe na prevozno sredstvo terete pošiljaoca, a troškovi smeštaja robe

¹⁸⁾ Isp. § 575. srp. g. z. i § 970. O. g. z.

¹⁹⁾ Ovamo bi spadali i umetnički predmeti — Isp. Tarifsko saopštenje pod brojem 11).

²⁰⁾ Isp. i § 631. srp. g. z.

prevozioca. Kod stalnih linijskih preduzeća odreduju se u pravilu i troškovi utovara tarifom.

Dalja i najvažnija obaveza iz prevoznog ugovora je prevoz robe, u kojem je i sadržan pravi cilj ugovora. Prevoz pretpostavlja, da je prevozno sredstvo sposobno za prevoz. O sposobnosti za prevoz odlučni su propisi javnog prava. Pored toga ima sposobnost i izvestan privatnopravni refleks. Prevozilac je dužan održavati prevozno sredstvo u ispravnom stanju. Za njegove opravke nisu pošiljalac i primalac dužni ništa da doprinose. Naprotiv je pošiljalac dužan trpeti opravke prevoznog sredstva i za vreme prevoza, a ukoliko bi zbog toga odustao od ugovora, dužan je ipak da plati celu vozarinu. Ova je odredba uzeta iz zakupnog prava, gde zakupac mora da trpi opravku kuće i dužan je da plati ugovorenu zakupninu, ako bi se zbog toga iselio.

Ako je prevozno sredstvo trajno nesposobno za prevoz, gubi prevozilac pravo na vozarinu i dužan je pošiljaocu naknaditi odatile nastalu štetu. Samo ako prevozilac dokaže, da je preuzeo sve potrebne mere, da ono bude u ispravnom stanju, pripada mu naplata za eventualno izvršeni deo prevoza i nije dužan pošiljaocu naknaditi štetu. Ako je prevoz definitivno nemoguć usled spoljašnjih dogadaja, nije ni jedna strana obavezna na naknadu štete. U tom slučaju odgovoran je prevozilac samo onda, ako robu nije sačuvao (kao depozitar). Prevozilac se ne može ugovorom oslobođiti obaveze, da prevozno sredstvo bude sposobno za prevoz. Ovakav bi ugovor bio „contra bonos mores”, jer o sposobnosti prevoznog sredstva ovisi sigurnost saobraćaja uopšte.

Prevoz ima da se uputi određenim putem, jer se pravac puta može ugovoriti i kod stalnih linijskih preduzeća. Naše željeznice zahtevaju u međunarodnom saobraćaju, da pošiljalac u tovarnom listu „propiše put” i označi „graničnu prelaznu stanicu iz jedne države u drugu.”²¹⁾ Obaveza o pravcu puta je relativnog dejstva, jer se ostvaruje samo onda, ako to terenske i vremenske prilike dozvole. To znači, da prevozilac može zbog si gurnosti prevoznog sredstva ili robe otstupiti od ugovorenog pravca puta. U tom slučaju ostaje ugovor na snazi te ni jednoj strani ne pripada naknadu.

Vreme prevoza takođe se ravna po ugovoru. Ako vreme nije ugovoren ili nema mestnog običaja o tome, otpočeće prevoz u vreme primereno okolnostima (§ 397. hrv. t. z.). Neka preduzeća i ne primaju fiksnih rokova prevoza te običavaju robu prevoziti prvim sledećim transportom. Obaveza o vremenu ima jednak relativno dejstvo kao i ona o pravcu puta.

Prevozilac nije dužan da održi ugovoren vreme prevoza, ako je prevozni ugovor samo uslovan. Prevozilac može da sklopi ugovor sa jednim pošiljaocem uz uslov, da će se prevoz izvršiti samo onda, ako se za prevoz robe javi još koji pošiljalac. Ako

²¹⁾ Isp. Tarifsko saopštenje pod brojem 11).

se ovaj uslov ne ostvari, prevozilac vraća robu pošiljaocu bez ikakve naknade. Ovakav ugovor ima karakter pravnog posla sklopljenog pod rezolutivnim uslovom. Danas kad prevoz u glavnom obavljaju redovna linijska preduzeća, biće ovakvi ugovori u prometu dosta retki.

Dinamika i ekonomija saobraćaja zahtevaju, da se pošiljaocu dozvoli, da i naknadno disponuje sa robom, koju je već predao na prevoz (§ 404. hrv. t. z.). Ova dispozicija ima svoj pravni osnov u načelu, da se roba prevozi na teret onoga, čija je, a to je pošiljalac (§ 66. srp. t. z.). Pošiljalac može za vreme prevoza raspolažati sa robom samo onda, ako vozni list još nije predat primaocu. Ovim je prevozilac zaštićen od eventualnih suprotnih dispozicija sa robom sa strane pošiljaoca i primaoca. U slučaju da je izdata priznanica o prijemu robe, može da sa robom raspolaže samo imalac priznanice. Ako se naknadno raspoloženje ne može izvršiti, dužan je prevozilac da o tome izvesti pošiljaoca. Ovaj se izveštaj osniva na § 320. hrv. t. z. po kojem je trgovac koji sa drugim trgovcem stoji u poslovnom odnosu, dužan da se o dobijenom nalogu odmah izjasni, jer će se inače njegovo čutanje smatrati kao prihvatanje naloga.

Pravo pošiljaoca, da za vreme prevoza raspolaže sa robom, mora se u interesu prevozioca i ostalih pošiljaoca u neku ruku i ograničiti. Ograničenje se osniva na identitetu prevoza. Ako pošiljalac naknadno disponuje sa robom, koja se već prevozi, njegova će se dispozicija ograničiti na taj način, što će se na osnovu identiteta prevoza ustanoviti, da li se u konkretnom slučaju radi o ranijem ili novom prevozu. Kod rešavanja ovoga pitanja treba uzeti u obzir smer i distanciju puta te razliku između linijskih i slobodnih preduzeća. Naš trgovački zakon nema u tom pogledu propisa.

Po § 717. srp. g. z. morao bi prevozilac u pravilu, da ugovorenim prevoz obavi lično. Ali trgovački zakon u interesu prometa od ovoga otstupa i prevoziocu odobrava, da i drugom prevoziocu može da poveri prevoz, koji je sam preuzeo. Ako robu prevozi više prevozilaca suksesivno, nastaju odatile dva pravna slučaja. Prvo, prevozilac može preuzeti obavezu, da će robu prevesti samo do izvesnog mesta i tu ju predati drugom prevoziocu, da ju ovaj dalje preveze do mesta opredelenja. Ako je prvi prevozilac to učinio u svoje ime, ali na račun pošiljaoca, onda će se na taj odnos primeniti odredba o špediterskom poslu.²²⁾ Ali ako je prvi prevozilac predao robu drugom prevoziocu samo u ime pošiljaoca, onda se na njihov odnos imaju primeniti odredbe o punomoćstvu.²³⁾ U oba odnosa sklapa svaki prevozilac sa pošiljaocem zaseban ugovor i odgovoran mu je samostalno (§ 65. srp. t. z.).

²²⁾ Isp. §§ 62—68. srp. t. z. i §§ 381—392. hrv. t. z.

²³⁾ Isp. §§ 609—631. srp. g. z. i §§ 1002—1044. O. g. z.

Ako je naprotiv prvi prevozilac preuzeo ceo prevoz, ali je robu prevezao samo do izvesnog mesta i tu ju predao drugom prevoziocu, kojeg je sam izabrao, da ju ovaj dalje preveze do mesta opredelenja, onda će ovaj slučaj pretstavljati između prevozilaca takav odnos, na koji se imaju primeniti propisi o trgovackom prevozu (§ 403. hrv. t. z.). U tom je slučaju za ceo prevoz u prvom redu odgovoran prvi prevozilac (§ 65. srp. t. z. i § 403. hrv. t. z.).

U pogledu ove odgovornosti prvog prevozioca postoje dva pravna sistema. Prvi sistem sastoji se u tome, da pošiljaocu odgovara za štetu samo prvi prevozilac, koji opet ima pravo regresa protiv onoga, koji je uzročnik štete. Naprotiv po drugom sistemu svi prevozioci odgovaraju pošiljaocu korealno. Naš trgovacki zakon usvojio je prvi sistem (§ 65. srp. t. z. i § 403. hrv. t. z.), ma da je drugi sistem bolji za slučaj, da se ne može ustanoviti, koji je između više prevozilaca stvarno prouzrokovao štetu.

Kad je orba preneta, dužnost je prevozioca, da o njenom dolasku izvesti primaoca. Primalac stiče pravo na izdavanje robe odmah, kako je ona stigla u mesto opredelenja (§ 407. hrv. t. z.). Ovo odgovara i potrebama trgovackog prometa. Pošto adresant nije uvek ono lice, kojemu će se stvarno izdati roba, ne bi imalo smisla, da se pravò na izdavanje robe stiče tek aviziranjem.

Pošiljalac raspolaže sa robom sve do momenta predaje vozog lista primaocu (§ 404. hrv. t. z.). Tim momentom sva prava na robu prelaze na primaoca. Sa predajom vozog lista trebalo bi izjednačiti slučaj, kad je primalac radi ostvarenja svojih prava digao protiv prevozioca tužbu u smislu § 407. hrv. t. z. Ali predajom vozog lista pošiljačeva prava na robu ne prestaju, nego se samo suspenduju i ograničavaju. To se vidi odatile, što ona oživljuju, kako se roba iz bilo kojeg razloga ne bi mogla izdati primaocu.

Mnogo se u pravnoj literaturi raspravlja o prirodi primačevog prava. Jedni ga smatraju za pošiljačevog punomoćnika, dok drugi vide u njemu negotitorum gestor-a. Po jednima je on opet cesonar, a po drugima povlašćenik kao u ugovoru, koji se sklapa u korist trećega. Od svega je ipak najverovatnije, da je primačeve pravo ovlašćenje sui generis.

Predajom vozog lista stiče primalac pravo na izdavanje robe prema prevoziocu u svakom slučaju. Naprotiv ako pošiljalac nije sa robom naknadno disponovao u smislu § 404. hrv. t. z. stiče primalac pravo na robu odmah, kako je ona stigla u mesto opredelenja (§ 407. hrv. t. z.). Pošto je ovaj potonji slučaj u trgovackom prometu pravilo, može se i sticanje prava na robu, čim je ona stigla u mesto opredelenja, uzeti kao pravilo. Prema tome je dolazak robe u mesto opredelenja osnov, po kojem primalac stiče pravo na nju. Prevozilac je primaocu obavezan neovisno od njegove obaveze prema pošiljaocu. Ova obaveza pri-

maocu nije kauzalna, a to znači, da je primačevo pravo na robu osnovano na apstraktnom pravnom poslu u smislu načela trgovackog prava.

Prevozilac izdaje robu onom licu, koje je na njen prijem legitimisano. To će u prvom redu biti lice, koje je u voznom listu označeno kao primalac (§ 405. hrv. t. z.). Ako je prevoziocu prikazan međutim tovarni list, obavezan je on, da robu izda prikazivaču, ma da ovaj inače nije u voznom listu označen kao njen primalac (§§ 415. i 419. hrv. t. z.). Ne slažu li se u tom slučaju podaci voznog lista sa tovarnim, odlučan je tovarni list iz istih razloga, koje smo ranije već naveli. Ako je tovarni list izdat u više primeraka, pa se oni medusobno ne slažu, biće prevozilac ovlašćen da izda robu ma kojem od imalača tovarnog lista, jer su svi primerci u tom pogledu ravnomerni. Kako je roba izdata gube ostali tovarni listovi svoju važnost.

Prevozilac je dužan da izda robu u mestu opredelenja (§ 405. hrv. t. z.). Pre nego roba stigne u mestu opredelenja, dužan ju je prevozilac izdati samo po naknadom nalogu pošiljaoca (§ 406. hrv. t. z.). Mesto izdavanja robe ravna se prema sporazumu stranaka. U protivnom merodavni su mestni običaji. Ovo naročito važi za slobodna preduzeća, dok je kod linijskih preduzeća mesto opredelenja određeno tarifom. Primalac može i pre nego roba stigne na mesto opredelenja, činiti potrebna raspoloženja za njeno osiguranje, samo pod uslovom, da pošiljalac nije naknadno o tome protivno disponovao (§ 406. hrv. t. z.).

Primalac je obavezan da primi robu. Ako je on to odbio, onda pošiljačevo pravo na robu, koje je predajom voznog lista primaocu bilo samo suspendovano i ograničeno, zadobija opet svoju bezuslovnost i neograničenost. Ukoliko je i pošiljalac odbio prijem robe ili je on nepoznat, robu će sud na molbu prevozioca pohraniti u javno smestije ili javno prodati (§ 72. srp. t. z. i § 409. hrv. t. z.). Naš zakon nema propisa o tome, da li je prevozilac u tom slučaju obavezan, da o učinjenom izvesti primaoca.

Sve nesuglasice između pošiljačevih i primačevoj interesa za vreme prevoza robe, zatim eventualne suprotnosti između voznog i tovarnog lista kao i uslovnost primačevoj prava na robu te time izazvane pravne komplikacije dolaze odatle, što propisi gradačkog i trgovackog prava, sa kojima je prevozni posao istovremeno ureden, nisu svedeni u potreбno medusobno jedinstvo.

Pošto je prevoz trgovacki posao, izazivaće on i izvesne troškove, od kojih je najvažnija već pomenuta vozarina. Nju dužuje stvarno pošiljalac, jer je i ugovor sklopio sa prevozicom. Ali je uobičajeno, da vozarinu plaća primalac, kako je primio vozni list i robu (§ 408. hrv. t. z.)²⁰⁾ Ovaj običaj potiče iz ranijeg pomorskog saobraćaja, kad se još nije moglo da pred-

²⁰⁾ Isp. § 712. srp. g. z. i § 1156. O. g. z.: Obično je, da se daje nagrada, kad se posao svrši.

vidi trajanje prevoza; pa se vozarina mogla platiti tek onda, kad roba stige na mesto opredelenja. Ako se vozarina kojim slučajem ne bi mogla da naplati od primaoca, moraće ju da plati pošiljalac. Međutim odnosi pošiljaoca i primaoca u pogledu vozarine mogu postojati samo onda, ako su oni dva različita lica.

Vozarina se ima platiti u mestu opredelenja (§ 405. hrv. t. z.) i to odmah pri prijemu robe (§ 408. hrv. t. z.). Ovaj propis ne odgovara prometu, jer primaocu ne ostavlja za isplatu primeren rok, kako bi se on za to vreme mogao uveriti o stanju prispele robe. Po francuskom običajnom pravu u pomorskom saobraćaju ovaj rok iznosi 24 časa.

U kojem se iznosu ima platiti vozarina, nema određenih propisa. U trgovackom zakonu kaže se tek toliko, da se vozarina ima platiti u ugovorenem iznosu. Ako se vozarina — kao što je pravilo — odmeruje po kvantitetu robe, nema u zakonu propisa, da li je za to merodavna utovarena ili istovarena roba. Svakačko je u slučaju razlike pravednije, da se vozarina određuje po kvantitetu istovarene robe.

Ako je prevoz samo delimično ostvaren, pripada prevoziocu u pravilu i delimična vozarina (*fret de distance*). Institut delimične vozarine usvojio je i naš zakon (§ 397. hrv. t. z.) ali mu se može prigovoriti iz dosta opravdanih razloga. Prevoz je najam (radnja za platu), koja se s obzirom na svoj cilj smatra za nedeljivu obavezu (l. c. operis), za koju je u pravilu vezan pun iznos nagrade. Načelo, da je jedinstvo nagrade uslovljeno sa jedinstvom radnje, priznato je i u gradanskem zakoniku.²¹⁾ Pored toga ako se prevoz samo delimično ostvari i roba istovari negde u neželjenom mestu, može to za primaoca ili pošiljaoca biti od veće štete, nego da prevoz uopšte i nije obavljen. Stoga nikako nije opravданo, da se daje naplata za onaj rad, koji nije u celosti izvršen, a usled kojega je primalac ili pošiljalac stvarno pretrpeo štetu, jer se to protivi načelu, da korist ili šteta bude između kontrahentata srazmerna. Dakle zbog načela srazmernosti trebalo bi institut delimične vozarine iz transportnog prava izbaciti.²²⁾

Za neplaćene prevozne troškove može prevozilac zadržavati robu kao zalog (*retencija*), a može ju i javno prodati (§ 411 hrv. t. z.). Pravo retencije ostaje na snazi i za vreme stečaja. Ono je preneto iz pomorskog saobraćaja, gde se osnivalo na starejom načelu, da brod odgovara za robu, a roba za brod.²³⁾ Od ovih naizmeničnih prava retencije priznala su moderna zakonodavstva retenciju samo prevoziocu na robu. Međutim se pošiljaocu ne priznaje pravo retencije na prevozno sredstvo, jer bi se takvo pravo protivilo opštim interesima saobraćaja. Pored

²⁰⁾ Isp. § 711. srp. g. z. i § 1156. O. g. z.

²¹⁾ Institut delimične vozarine priznat je u francuskom pomorskom pravu, dok ga angloamerikansko pomorsko pravo odbacuje.

²²⁾ „Le batel est affecté à la marchandise et la marchandise au batel“.

toga nema kod modernih skupih prevoznih sredstava potrebne srazmere između vrednosti sredstva i robe, koju ono prevozi, da bi se retencija prevoznog sredstva mogla tim opravdati. Konačno stoje pošiljaocu u pogledu zaštite njegovih prava druga procesna sredstva na raspoloženju tako, da je njegovo pravo retencije na prevozno sredstvo i s te strane posve izlišno.

U sadržaju i pretpostavkama retencije govori zakon u §§ 411—412. hrv. t. z. Pretpostavka retencije mora se formulisati negativno, da „pravo na retenciju postoji, dokle se god roba ne izda primaocu“ (§ 411 hrv. t. z.). Pozitivna formulacija pretpostavke kao na pr. u § 440. nem. t. z. da se retencija može ostvariti samo onda, „dok je roba u posedu prevozioca“ ne valja, jer bi se odatle mogao izvesti pogrešan zaključak, da se jedan prevozilac ne bi mogao poslužiti retencijom, ako je roba u to vreme u posedu drugoga prevozioca. Po § 440. nem. t. z. može se retencija ostvariti i posle tri dana, kako je roba izdata primaocu pod pretpostavkom, da se ona još nalazi u njegovom posedu. Ovaj propis daje široku zaštitu prevoziocu, ali ne odgovara više pravnom pojmu retencije.

Prevozni ugovor može se razrešiti kao i svali drugi ugovor. Po opštим propisima prestaje ugovor izvršenjem, sporazumom stranaka kao i onda, kad propadne roba ili prevozno sredstvo.²³⁾ Na prestanak ugovora se odnose i § 71. srp. t. z. i § 410. hrv. t. z. koji skoro jednakom propisuju, da prijemom robe i isplatom vozarine prestaje svako potraživanje prema prevoziocu.

Pored opštih postoje i specijalni razlozi za prestanak prevoznog ugovora. Tako prestaje ugovor, kad je prevozno sredstvo trajno nesposobno za prevoz ili kad pošiljalac robu u smislu § 404. hrv. t. z. od prevoza povuče. S obzirom na pravo retencije moćiće pošiljalac robu povući samo onda, ako je prevoziocu naknadio dotadašnje troškove. Ugovor prestaje i onda, kad je roba predata u javno smestište ili janvo prodata stoga, što se primalač nije mogao pronaći ili je prijem robe odbio (§ 72. srp. t. z. i § 409., hrv. t. z.). Prevozni ugovor prestaje takođe, kad je između stranaka u pogledu prijema ili svojstva robe nastao spor. Na prestanak ugovora utiče i zastara. O specijalnoj zastari kod prevoznog posla govori § 74. srp. t. z., dok u hrvatskom trgovackom zakonu nema o tome propisa.

Pošiljalac može odustati od prevoznog ugovora, ako se prevoz ne može obaviti zbog više sile ili drugih sličnih dogadaja (§ 397. hrv. t. z.). Odbijanje prijema robe sa strane prevozioca takođe je jedan od razloga za odustaju od ugovora. Trgovacki zakon ne rešava pitanje, da li je onaj, koji je stekao prevozno sredstvo još pre nego je prevoz dovršen, dužan respektovati prevozni ugovor. Na osnovu opštih odredaba tražbenog prava dr-

žimo, da nije. Ugovor se u tom slučaju razrešava i pošiljaocu ne preostaje drugo, nego da od prevozioca traži naknadu štete.

Tokom izlaganja smo videli, da naš trgovacki zakon nije obuhvatio sve pravne odnose, koji iz prevoznog Ugovora mogu da nastanu. Nadalje, da su neki od tih pravnih odnosa uređeni na način, koji ne odgovara potrebljima trgovackog prometa. U srpskom trgovackom zakonu kodifikovan je prevozni posao, onako kako se on u ondašnjim skromnim trgovackim prilikama iz godine 1860. javlja. Zakonodavci nisu napravili potrebnu razliku između prevoznog i špeditorskog posla te su regulišući prevozni posao naglašavali više njegovu gradanskopravnu, nego trgovacku stranu. Sa toga gledišta će srpski trgovacki zakon bolje odgovarati sitnom prevozu kopnenog saobraćaja, nego modernim velikim transportnim preduzećima. Hrvatski trgovacki zakon nastojao je, da bude moderniji. U njemu je naglašavana trgovacka strana prevoznog posla, ali tako da zakonodavcima nije uspelo, da ju dovedu u punu saglasnost sa gradanskopravnom stranom ovoga posla. Odatle nesistemsko i komplikovano regulisanje prevoznog posla i stalno kolebanje između njegove gradanskopravne i trgovackopravne prirode.

Kakvo će gledište zauzeti osnova našeg novog trgovackog zakona, nije poznato, jer deo o prevoznom poslu nije još ni izrađen. Svakako se kopneni prevozni posao neće moći regulisati na način, na koji je to činjeno do sada, jer on nije jedinstveni pravni institut kao pomorski ili vazduhoplovni prevoz. U modernom zakonodavstvu postoji tendencija, da se željeznički, automobilski i rečni prevoz izdvoje iz kopnenog prevoza i samostalno regulišu. Ako naše zakonodavstvo ovo gledište i odbaci te usvoji dosadašnju formulaciju prevoznog posla, neće ono ipak moći da prede preko toga, da prevozni posao obuhvata sve nijanse saobraćaja od primitivnog kolskog i ladarskog prevoza pa do organizaciono i tehnički savršenog željezničkog i rečnog transporta.

Prevozni posao je najvažniji deo trgovackog i saobraćajnog prava. Stoga ćemo sa interesovanjem pratiti rad naše zakonodavne komisije, da li će ona pod uticajem pravnih atavizama i formalizama prepisivati stranice starog ili stranog zakonodavstva ili će ulazeći u trgovacku i saobraćajnu suštinu prevoznog posla kodifikovati ga onako, kako to njegovom uređenju i unapredenu najbolje odgovara.

²³⁾ Isp. § 1447. O. g. z.: Kad kakva određena stvar slučajno sasvim propadne, prestaje svaka obaveza i dužnik nije obavezan naknaditi ni vrednost iste stvari.