

tarife. Prema tome će u konkretnom slučaju biti potrebno utvrditi koliko bi iznosila vozarina po željezničkim tarifama, uzimajući u obzir i potrebne pretovare na odnosnoj relaciji, za slučaj da je prijevoz bio izvršen željeznicom, kao i druge troškove koji bi nastali da je prijevoz vršen željeznicom, a koji su uštedjeni kod kamionskog prijevoza /tako naročito prijevoz od skladišta prodavaočeva do željezničke stanice, i prijevoz sa uputne željezničke stanice do primaoca robe/. Tužitelj bi prema izloženom stajalištu mogao zaračunati tuženiku samo iznos do kojega se dolazi na osnovi gornjeg obračuna, a eventualno prema prilikama još i neki iznos koji ne bi bio pretjerano visok.

E.V.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 22.X 1962.

Vijeće: dr Ernest Vajić, dr Vladimir Borić, dr Branko Jakaša

Prijevoz željeznicom - Povlaštena tarifa za robu uvezenu iz inozemstva, a koja je u zemlji reekspedirana, primjenjuje se kada je primalac na temelju međunarodnog tovarnog lista ujedno i pošiljalac po domaćem tovarnom listu - Navodi pošiljaočevi navedeni u tovarnom listu u rubrici "neobavezni za željeznicu" ne obavezuju željeznicu - U tovarnom listu može biti kao pošiljalac navedena samo jedna osoba - Nije dopušteno unositi ni dodatke koji bi upućivali na bilo kakav pravni ili stvarni odnos između osobe označene kao pošiljaoca ili neke druge osobe - Špediter je pošiljalac i kada u tovarnom listu navede da radi u ime i za račun druge osobe

Medju strankama je nesporno da je međunarodnim tovarnim listom iz inozemstva stigla u stanicu Zagreb - Zapadni kolodvor na poduzeće "Autohrvatska" Zagreb kao primaoca jedna vagonaska pošiljka šasija za automobile. Nesporno je nadalje da je tužitelj špediter bez pretovara reekspedirao ovu pošiljku po tovarnom listu broj 1666/1655, označujući kao pošiljaoca sebe samoga, a kao primaoca poduzeće "Autokaroserija", Split. Na poledjini tovarnog lista u rubrici "primjedbe pošiljaoca za primaoca - n e o b a v e z n e za željeznicu" tužitelj je naveo "po nalogu i za račun Autohrvatska Zagreb". Iz tovarnog lista proizlazi da pošiljalac nije platio vozarinu, već je vozarinu platio primalac, tj. poduzeće "Autokaroserija", Split.

Tužitelj je tražio tužbom plaćanje iznosa od din 16.075.- /sniženo na din 15.025.-/ tj. razliku između obične /lomljene/ i povlaštene vozarine. Tužitelj je naveo da je tuženik dužan da mu prizna nižu - povlaštenu - vozarinu, odnosno da mu vreti neosnovano

neplaćeni iznos od din 15.025.-. Tužitelj smatra da se u konkretnom slučaju imala primijeniti povlaštena vozarina prema postojećim propisima, jer postoje uslovi za primjenu za njega povoljnije tarife.

Tuženik se protivio tužbenom zahtjevu, te je predložio da se tužbeni zahtjev odbije i tužitelj obveže na naknadu troškova postupka. Po tuženikovom mišljenju nije postojao jedan od uvjeta za primjenu povlaštene tarife, naime da je primalac u reekspedicionoj stanici, tj. u Zagrebu u konkretnom slučaju, pošiljalac reekspedirane pošiljke. U konkretnom slučaju primalac pošiljke u Zagrebu bila je "Autohrvatska", a pošiljalac reekspedirane pošiljke druga osoba, tj. tužitelj.

Prvostepenom presudom uvažen je tužbeni zahtjev među ostalim i radi toga jer da bi se moglo u slučajevima kao što je sporni uzeti da je špediter "samo punomoćnik" primaoca iz međunarodnog tovarnog lista "i da je prema tome ugovor o ponovnom prijevozu" zapravo zaključen u ime toga primaoca.

Pravedobno izjavljenom žalbom tuženik pobija prvostepenu presudu.

Drugostepeni sud je žalbu usvojio.

Tužitelj je primjedbu da on radi "po nalogu i za račun" poduzeća "Autohrvatska" u Zagrebu prilikom reekspedicije unio u rubriku tovarnog lista, koji imađe naziv "primjedbe pošiljaoca za primaoca - n e o b a v e z n e za željeznicu". Prema tome ne može biti sumnje da ova primjedba u navedenoj koloni u odnosu na željeznicu doista nije obavezna, naime da se u odnosu na željeznicu imađe smatrati kao da nije napisana i konzekventno tome u odnosu na željeznicu nema pravnog učinka. Posebno se ovakvo stajalište mora zauzeti u ovom sporu zato što je u pitanju pošiljalac koji je špediter, dakle specijalizirano poduzeće koje znađe kako se popunjavaju tovarni listovi.

Medjutim, ne samo što spomenuta napomena u tovarnom listu nema pravnog efekta u konkretnom slučaju zato što je unesena u navedenu rubriku, već je unošenje ovakvih napomena u tovarni list u o p ć e nedozvoljeno, odnosno pravno nemoguće.

Prema čl.61 Zakona o prijevozu na željeznicama, obrazac tovarnog lista i način njegovog popunjavanja propisuje Generalna direkcija JZ, te je doista i propisano Uputstvo o obliku i načinu popunjavanja tovarnog lista /prilog IV.Tarife/. Po čl.62 cit. Zakona tovarni list, pored ostaloga, mora da sadrži prezime i ime, odnosno naziv pošiljaoca i njegovu adresu, te potpis ili pečat pošiljaočev. Št.1 t.5 čl.62 propisuje da se u tovarnom listu "može.....naznačiti samo j e d a n pošiljalac". U cit.Uputstvu,

pod st.1 toč.6 razradjuje se odredba st.1 toč.5 čl.62 spomenutog Zakona te se prije svega ponavlja da se u tovarnom listu može naznačiti "samo jedan pošiljalac". Nadalje se izričito predviđa da se kao pošiljalac ne može naznačiti pošiljačev punomoćnik, tj. da nije dopušteno da punomoćnik u tovarnom listu pored svoga imena odnosno naziva navede i ime odnosno naziv druge osobe uz isticanje postojećeg odnosa o zastupanju. Na istom mjestu je još propisano da se pored pošiljaoca "ne može označiti prezime i ime ili naziv proizvođača, utovarivača, prođavaoca, izvoznika i tako dalje".

Iz ovih propisa slijedi dakle da nije dopušteno, odnosno da se ne može, u tovarnom listu označiti dva ili više pošiljalaca, odnosno da nije uopće dopušteno unositi u tovarni list neke dodatke koji bi upućivali na bilo kakav pravni ili faktični odnos između osobe označene kao pošiljaoca i neke druge osobe. Iz propisa da se u tovarni list pored imena odnosno naziva pošiljaoca ne može unijeti ni ime odnosno naziv punomoćnika, odnosno da se ne može unijeti napomena koja bi ukazivala na odnos zastupanja, slijedi logički da se pogotovo ne može unijeti nikakva napomena koja bi upućivala na to da je pošiljalac špediter, dakle osoba koja doduše pravno nastupa u svoje ime, ali radi za račun nekog trećega.

Zabrana unošenja ovakvih i sličnih napomena u tovarni list ne predstavlja puki formalizam. Naprotiv, ovi su propisi doneseni radi sigurnosti u prometu. Ovakvo reguliranje materije naročito je opravdano zbog specifičnog položaja željeznice kao vozara. Željeznica svakodnevno zaključuje znatan broj ugovora, na raznim mjestima, sa znatnim brojem osoba. S obzirom na ovakvo poslovanje željeznice opravdano je kada se traži da se u tovarnom listu označi i može valjano označiti uvijek samo jedan pošiljalac, i to bez ikakvog dodatka ili napomene koja bi upućivala na bilo kakav - pravni ili faktični - odnos između te osobe i neke druge, jer bi u protivnom moglo doći do neizvjesnosti u pogledu pitanja tko je u pravnom odnosu sa željeznicom na osnovi ugovora o prijevozu. Tovarni list prema pravnim pravilima imovinskog prava, a posebno i prema cit. Zakonu o prijevozu na željeznici, treba da pruži dokaz o postojanju i sadržaju zaključenog ugovora o prijevozu, pa stoga njegov tekst mora biti potpuno jasan, tako da isključuje svaku sumnju u pogledu sadržaja ugovora, dakle i u pogledu pitanja između kojih je stranaka ugovor zaključen i za koga proizlaze prava i dužnosti iz ugovora. Slijedi dakle logički iz ovih propisa da prosuđivanje pravnog odnosa između parničnih stranaka ne može zavisiti od toga kakav je interni pravni odnos između tužitelja i poduzeća "Autohrvatska", po čijem je nalogu i za čiji je račun tužitelj, kako to tvrdi, reekspedirao spornu robu, jer ovaj interni odnos ne može i ne smije biti vidljiv iz tovarnog lista. Prema tome je pravno neodlučno da li je tužitelj koji je označen kao pošiljalac reekspedirane pošiljke u za to određenoj koloni tovarnog lista doista radio kao špediter "Autohrvatske". Potrebno je međjutim istaći, da ima dovoljno razloga za sumnju da je tužitelj kod zaključivanja ugovora o prijevozu od Zagreba u Split doista radio za račun poduzeća

"Autohrvatska". Ovo s razloga što je kao primalac u tovarnom listu označeno poduzeće "Autokaroserija" Split, tj. ne "Autohrvatska", te se iz tovarnog lista vidi da je vozarinu na spomenutoj relaciji imao da plati i doista platio taj primalac. Prema tome, kad bi se teoretski i moglo prihvatiti pravno stajalište tužiteljevo i pobijane presude da se pošiljaocem imade smatrati ne špediter već njegov komitent, tj. osoba za čiji je račun pošiljka predata na prijevoz, u konkretnom slučaju pošiljaocem reekspedirane pošiljke ne bi se mogla smatrati "Autohrvatska", jer je u tovarnom listu predviđeno da vozarinu ona uopće ne plaća, nego je plaća "Autokaroserija". Upravo konkretni slučaj potkrepljuje opravdanost gore izloženog pravnog stajališta da željeznica nije dužna da uzme u obzir pravni ili faktični odnos osobe označene kao pošiljaoca s drugim osobama, jer se kraj znatnog opsega poslovanja željeznice ne može opravdano nametnuti željeznici dužnost da ispituje te odnose, odnosno da bude u neizvjesnosti s kime stoji u pravnom odnosu, odnosno kakve pravne posljedice slijede iz okolnosti što je pošiljalac u tovarni list unio napomene koje upućuju na postojanje nekih odnosa između njega i drugih osoba. Ovakve napomene ne spadaju u tovarni list, jer ta isprava služi kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu, a za prosudjenje toga pravnog odnosa postojanje nekoga faktičnog ili pravnog odnosa van i mimo ugovora o prijevozu ne može biti pravno odlučno.

Prema tome u konkretnom slučaju nije pravno relevantno da li je tužitelj koji je označen kao pošiljalac u tovarnom listu, koji se odnosi na reekspediranu pošiljku, radio za račun poduzeća "Autohrvatska" u Zagrebu, koje je bilo označeno kao primalac po međunarodnom tovarnom listu. Iz ovog ujedno slijedi da nema mjesta primjeni povlaštene tarife, jer nije ispunjen jedan od uvjeta za primjenu te tarife, tj. primaočeva identičnost po međunarodnom tovarnom listu i pošiljaočeva po internom tovarnom listu.

Do istog zaključka dolazi se i bez obzira na cit. propise Zakona o prijevozu na željeznici i "Uputstva o obliku i načinu popunjavanja tovarnog lista", već na osnovi pravnih pravila imovinskog prava koja se tiču ugovora o prijevozu s jedne strane te komisionog posla i instituta punomoći s druge strane. Špediter kao komisionar nije zastupnik odnosno punomoćnik komitenta jer radi u svoje ime, a punomoćnik, budući da predstavlja drugu osobu, zaključuje poslove u ime te osobe. Stoga je nemoguće pravne odnose koji nastaju kad ugovor zaključi špediter tj. komisionar juridički identificirati s onima koji nastaju kada posao zaključuje punomoćnik. Nemoguće je dakle prihvatiti pravno stajalište da je u konkretnom slučaju pošiljalac i ugovorna stranka u pogledu prijevoza robe iz Zagreba u Split "Autohrvatska", kako to smatra pobijana presuda. Pošiljalac i upravo zato ugovorna strana je tužitelj, a ne "Autohrvatska". Zato što je ugovorna strana ima i aktivnu legitimaciju za podnošenje nazočne tužbe /nezavisno od pitanja osnovanosti samog zahtjeva/ a nema toga prava "Autohrvatska". Kad bi bilo prihvatljivo stajalište pobijane presude da je pošiljalac i ugovorna strana "Autohrvatske", tada bi iz ovog stajališta logički

moralo slijediti da bi na tužbu u ovom slučaju bilo ovlašteno poduzeće "Autohrvatska", a ne tužitelj. Nelogično je i stoga neprihvatljivo da se tužitelj s jedne strane imađe tretirati kao nosilac prava i obaveza iz ugovora o prijevozu zato što je pošiljalac /dakle nije pošiljalac "Autohrvatska"/, a da se istodobno traži priznanje povlaštene tarife zato što pošiljalac nije tužitelj već "Autohrvatska", koja je primalac pošiljke po međunarodnom tovarnom listu, pa prema tome to poduzeće, a ne tužitelj, ispunjava uvjete za primjenu povlaštene vozarine.

E.V.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 3.XI 1962.

Vijeće: dr Ernest Vajić, dr Dušan Arneri, dr Branko Jakaša

Na prijevoz u unutrašnjoj plovidbi shodno se primjenjuju propisi pomorskog prava - Brodar odgovara i za nautičku djelatnost svoje posade

U sporu koji je medju strankama nastao u vezi s prijevozom robe u unutrašnjoj plovidbi, prvostepeni sud je primijenio pravna pravila bivšeg Hrvatskog trgovačkog zakonika.

Povodom žalbe drugostepeni sud je zauzeo slijedeće stajalište:

Opravdano ističe tuženik u žalbi da je na nazočni slučaj trebalo primijeniti pravna načela pomorskog prava, a ne pravna pravila biv. Hrv. trg. zak.

Ovo zbog toga što pozitivni propisi o prijevozu robe riječnim brodovima još nisu doneseni, a poslu prijevoza robe na rijekama je po svojoj naravi najsirodniji posao prijevoza robe morskim brodovima, zbog čega treba na taj posao shodno primjenjivati pravna načela, koja proizlaze iz novo donesenih pozitivnih propisa našega pomorskog prava, a ne zastarjela i nepotpuna pravna pravila bivšeg trgovačkog prava.

Primjenom tih pravnih načela riječni brodar odgovara za teret koji je primio na prijevoz po načelima pretpostavljene krivnje. To znači da on odgovara za svako oštećenje, manjak i gubitak stvari koje je primio na prijevoz od prijema do predaje, kao i za štetu nastalu zbog zakašnjenja u predaji, ako ne dokaže da je oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje nastalo zbog uzroka koji se nisu mogli izbjeći pažnjom urednog broдача. Za radnje i propuste zapovjednika broда, drugih članova posade i ostalih osoba, kojima se u poslovanju služi, broдар odgovara kao za svoje radnje i propuste /čl.53 stav 1 i 2 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova Sl.1.25/59/.