

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

(Nastavak IV.)

8. U samoj manipulaciji ukrcaja odnosno iskrcaja nije, pojmovno, uključena i dužnost slaganja tereta. Međutim u praksi stvarno ovo izgleda drukčije. Što se ukrcaja tiče, ne može se ni zamisliti sva manipulacija bez sukcesivnog slaganja tereta. U pogledu dužnosti slaganja tereta u brodu, u okviru stivadorskog posla, moramo razlikovati, da li je stivador sklopio ugovor s brodarom, odnosno njegovim zastupnikom, ili s krcateljem. Prema opće usvojenim načelima pomorskog prava brodar prema krcatelju, odnosno primaocu, odgovara načelno za pravilnost slaganja tereta na brodu. Kada stivadorski ugovor sklopi krcatelj, s time brodar ne otklanja svoju odgovornost za pravilnost slaganja robe (ukoliko stranke iz prevoznog ugovora nisu izričito ugovorile, da za pravilno slaganje tereta, u svrhu njegovog očuvanja, preuzima na sebe brigu krcatelj), pa je prema tome brodar i ovlašten u svakom slučaju davati stivadoru upute za slaganje tereta, bez obzira, što on nije s njime ugovorna stranka i što eventualno ne snosi troškove slaganja. Stivador se pak, sa svoje strane, dužan pokoravati naređenjima zapovjednika i bez obzira što brodar nije njegov sukontrahtent. Kada je pak ugovor o krcanju tereta sklopljen sa brodarom, situacija je različita. Ovdje nastupaju kao ugovorne stranke osobe, za koje ne vrijedi spomenuto načelo pomorskog prava u pogledu dužnosti zapovjednika, da se stara o ispravnom slaganju tereta. Ako je brodar obavezan na temelju prevoz-

nog ugovora, da se stara o slaganju tereta prema krcatelju, odnosno primaocu, iz toga još nikako ne slijedi, da se u pogledu izvršavanja ove svoje dužnosti ne smije koristiti drugim osobama, za čije djelovanje preuzima na sebe odgovornost, kao što u konkretnom slučaju čini upravo sklapanjem stivadorskog ugovora. Činjenica, da se brodar služi stivadorom kod slaganja robe, ne utječe na njegovu odgovornost prema trećim osobama. Međutim, s obzirom na opće usvojeno gledište, da je brod, bolje rečeno zapovjednik broda, onaj, koji je prvenstveno dužan, da se stara o slaganju tereta u brod, mislimo, da treba zauzeti stanovište, da se pretpostavlja da se i u odnosu prema stivadoru zapovjednik brine o slaganju tereta na brodu, te je ovaj u svakom slučaju ovlašten davati upute o slaganju tereta, kojih uputa se stivador mora pridržavati i ne će odgovarati za štetne posljedice, koje nastanu iz ovakvih zapovjednikovih dispozicija. Međutim je njegova dužnost kao stručnog poduzeća upozoriti zapovjednika, ako smatra, da su zapovjednikove upute u pogledu slaganja tereta nepravilne.

I u slučaju, da se zapovjednik brine o uspjehu i načinu slaganja tereta na brodu, stivadorovi namještenici, s kojima se on kod slaganja služi, ne prestaju raditi u njegovo ime, pa će prema tome stivador odgovarati za svu štetu, koju oni svojom krivnjom počine.

Bez obzira, da li je zapovjednik broda ili neki drugi član posade u njegovo ime dao upute o načinu slaganja

tereta ili nije, stivador je dužan kod slaganja postupati dužnom pažnjom i upotrebiti pravila zanata. Jedino u slučaju, da zapovjednik odnosno netko drugi u njegovo ime daje tačno određenu dispoziciju, stivador se dužan nije pridržavati. U praksi se slaganje redovito vrši na način, da zapovjednik odnosno njegov punomoćnik izdaju osnovnu dispoziciju slaganja tereta, kao što je određivanje mjesta i slično, a o pravilnosti detaljnog slaganja mora voditi brigu stivador.

Teoretski, pogledom na dužnost slaganja tereta kod iskrcaja, sa stanovišta stivadora, možemo zamisliti tri situacije: roba se predaje pod čekrk predstavniku stivadorovog sukontrahenta, koji dalje o njoj vodi brigu. Kod ove situacije ne dolazi uopće u obzir pitanje slaganja robe. Međutim moramo napomenuti, da je ovakva situacija u praksi veoma rijetka. Druga solucija se sastoji u tome, da se roba uskladišti bilo u skladištu stivadora ili nekog trećeg. Napokon postoji i ta mogućnost, da se roba iz broda krca u kopnena prevozna sredstva. Kod ove dvije zadnje mogućnosti dolazi u obzir pitanje dužnosti slaganja tereta.

Ne treba zaista ni isticati, da je stivador odgovoran za pravilno slaganje robe u skladištima, bez obzira, da li je posebno sklopljen skladišni posao ili nije.

I kod ukrcaja robe na kopnena prevozna sredstva stivador je odgovoran za pravilno slaganje tereta. Sam način slaganja na ovim sredstvima je kudikamo komplikiraniji od slaganja u skladištima. Pitanje odgovornosti za pravilnost slaganja na ovim sredstvima je u praksi katkada sporno, budući da neko Poduzeće luka i skladišta u svojim pravilima o organizaciji i radu imaju i određbu, prema kojoj odbijaju od sebe odgovornost za osiguranje tereta, tražeći da upute za ovo osiguranje daju njihovi komitenti, te ovu klauzulu primjenjuju i na način slaganja robe na kopnena prevozna sredstva. Ovakovo stanovište je po našem mišljenju neispravno. Stivador se ne može osloboditi odgovornosti za djelatnost, koja spada u njegove osnovne poslove te brigu i odgovornost za ovo prebacivati na svoja sukontrahenta. Kada izvjesna osoba, bilo pravna, bilo fizička, zaključuje ugovor sa stivadorom i za to istom plaća, ne baš ni tako malu i neznatnu svotu, ima pravo zahtijevati od stivadora da preduzme sve one mjere, koje su potrebne odnosno propisane kod slaganja odnosno tereta. Nepravilnost ovakvog stanovišta još više odskače, ako se ima u vidu okolnost, da sukontrahenti stivadorovi nemaju, redovito, nikakove stručne spreme u pogledu pravilnog slaganja tereta. Situacija je identična kao i kod iskrcaja odnosno ukrcaja. Ako se radi o nekoj specijalnoj robi, koja se ne nalazi redovito u prometu, tada stivador nije ni dužan znati i primijeniti pravilne propise o slaganju tog tereta i ima pravo zahtijevati od sukontrahenta, da mu u tom pravcu izda upute i da se izričito ogradi za eventualne štetne posljedice nestručnog slaganja. Ali ukoliko u ovom pogledu nije svom sukontrahentu ništa prigovorio, tada sam snosi odgovornost, budući da se u tim slučajevima mora pretpostavljati, da je stivador na sebe preuzeo rizik pravilnog slaganja tereta, jer da to nije htio, bio bi u tom smislu stavio ogradu svom sukontrahentu.

Dužnost poznavanja i pridržavanja propisa o slaganju tereta na kopnena prevozna sredstva naročito se ističe u odnosu prema željeznici. Poznato je, da postoje brojni željeznički propisi, koji reguliraju način slaganja tereta u vagone i stivador ih je sve dužan poznavati i primjenjivati, te se ne može ni u jednom slučaju osloboditi odgovornosti za njihovo neprimjenjivanje. Njemu je, naime, jedna od najosnovnijih dužnosti poznavanje pozitivnih propisa o ukrcaju robe onoga, u čija sredstva stalno krca roba.

Pravilno slaganje tereta, kako na brodu, tako i na kopnena prevozna sredstva, često puta zahtijeva upotrebu izvjesnog materijala, kao što su daske, vreće,

žica i t. d. Stivador nije dužan na svoj trošak dati ta sredstva i ima ih pravo zaračunati svom sukontrahentu, ako ih upotrebi. Međutim ne može se ekskulpirati s izgovorom, da ta sredstva prilikom krcaja nije upotrebio, jer da mu ih njegov sukontrahent nije stavio na raspolaganje, ako ih on od njega nije tražio ili pak nije komitenta upozorio na potrebu ovih sredstava. Što se pak tiče broda, ukoliko su ta sredstva potrebna za sigurnost broda, o njima se dužan starati zapovjednik. Naše lučke uzance (Uzanca br. 24) izričito predviđaju, da je ova sredstva brod dužan staviti na raspolaganje. Uzanca se kao takva doduše odnosi samo na odnos između broda i stranke iz prevoznog ugovora, ali se mora primijeniti i na odnos sa stivadorom, koji kod zaključivanja poslova ima pravo pretpostavljati, da se njegov rad odvija u okviru lučkih uzanaca. Bit će dužan ova sredstva dati samo onda, ako se na to izričito obaveže.

9. Vrijeme ukrcaja ili iskrcaja. Što se tiče vremena, u koje je stivador dužan obaviti zaključenu operaciju ukrcaja odnosno iskrcaja, u prvom redu treba primijetiti izričito sklopljeni ugovor. Imamo u vidu ugovor, koji je stivador sklopio sa svojom strankom, a ne eventualno ugovor, koji je bio povod zaključenju stivadorskog posla. Ovaj zadnji ugovor bit će, u odnosu prema stivadoru, primjenjiv samo, ako je stivador pristao na rokove, koji su u tom ugovoru zaključeni. Mora se smatrati, da je stivador na ove uvjete pristao, ako mu je, bilo cijeli ugovor, bilo samo njegov izvadak, bio dostavljen na uvid, pa se s njime izričito složio ili pak nije ništa prigovorio. Ako nema ni jednoga ni drugoga, tada je stivador dužan raditi na temelju postojećih propisa.

Što se tiče željezničkih vagona, stvar nije ni najmanje komplikirana. Željeznica u svojim propisima propisuje kroz koje vrijeme vagon mora biti ukrkan odnosno iskrkan i stivador je dužan održati to vrijeme, naravno pod pretpostavkom, da je stivadoru omogućeno da ovu vremensku normu održi. Ovo drugima riječima znači, da je onaj — tko je na to obavezan — dužan dostavljati vagone pravovremeno na način, da ih normalnim radom stivador može u propisnom vremenu ukrkati odnosno iskrkati.

Za brodove vrijede lučke uzance. Stivador je, prema lučkim uzancama, ili po ugovoru, dužan održati vremensku normu ukrcaja odnosno iskrcaja, i to računajući brod kao cjelinu. Kako će pak stivador u granicama ovoga vremena rasporediti posao, to se isključivo njega tiče, i njegov sukontrahent na ovo ne može nikako utjecati, niti postavljati bilo kakav zahtjev u predmetnom pogledu. Ovdje na pr. spada pitanje, da li će se pojedinih dana na brodu uopće raditi, ili u pojedinim smjenama, na kojim će se skladištima raditi i slično. Od ovoga načela bi se moglo odstupiti kod generalnog tereta. Primalac robe, sukontrahent stivadorov, može imati interesa, da se stanoviti komadi tereta prije iskrcaju, te ovaj zahtjev stivador mora izvršiti, osim ako uspije iznijeti razloge, s kojima će dokazati, da bi takav postupak njemu nepotrebno otežavao posao. Ovo slijedi iz načela, da u privrednom poslovanju jedan sukontrahent mora raditi u interesu drugoga, ako se to ne protivi njegovim opravdanim interesima.

S obzirom na činjenicu, da stivador sam ima — načelno — pravo određivati vrijeme rada na brodu, njemu pristoji pravo, da traži od svog sukontrahenta vrijeme i mjesto postavljanja željezničkih vagona, ako se vrši manipulacija brod — vagon. Kod iskrcaja robe s broda i njenog ukrcaja u vagon, ovo ne će redovito predstavljati neku poteškoću, jer će željeznica dostavljati — obično — prazna kola po zahtjevu stranke. Međutim situacija je kod ukrcaja iz vagona u brod stvarno drukčija i stivador faktično u ovakvim slučajevima ne će imati slobodu djelovanja i to iz razloga, koji su niže navedeni.

(Nastavak slijedi)