

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

(Nastavak V.)

Što se tiče ukrcaja na kopnena prevozna sredstva (izuzevši željezničke vagone) odnosno iskrcaja ne postoje nikakvi pozitivni propisi a ni izričito objavljeni običaji. U koliko u ovom pogledu nije ništa izričito ugovoreno, stivador će biti dužan pristupiti ukrcaju odnosno iskrcaju ovih vozila, u primjernom roku, čim mu isti

budu stavljeni na raspolaganje. Međutim, ako se radi o manipulaciji brod — vozilo ili obratno, tada će — smatramo — stivador imati pravo zahtijevati od svog sukontrahenta vrijeme postavljanja kola. Ovo slijedi iz činjenice da je glavna prestacija ugovora ukrcaj odnosno iskrcaj broda. Kod ove operacije kako smo vidjeli, stivador određuje samo vrijeme rada. U koliko bi mu nje-

gov sukontrahent imao pravo postavljati vozilo prema svojoj volji i zahtijevati od njega da ih odmah uzme u rad, to bi značilo da stvarno o vremenu ukrcaja ili iskrcaja broda odlučuje stivadorov sukontrahent, a ne stivador, i ovakva obaveza stivadorova bi prelazila okvir prirode stivadorskog posla. Postavljanje prevoznih sredstava ima pravo zahtijevati samo za vrijeme normalnog radnog vremena, osim ako nije izričito ugovoreno vrijeme kroz koje će stivador biti dužan odnosno ovlašten raditi.

Sloboda stivadorskog odlučivanja u predmetnom pogledu mora biti ograničena dobrim običajima i opravdanim interesima njegovog sukontrahenta, koji ne idu na štetu stivadora. Na pr. radi se o ukrcaju broda masovnim teretom koji dolazi željeznicom. Željeznica dostavlja kola prema tome kako joj stižu u stanicu i računa rok za iskrcaj vagona bez obzira na uvjete sklopljenog stivadorskog ugovora. Stivador je, smatramo, dužan u ovim slučajevima prihvaćati na iskrcaj željezničke vagonne prema vremenu njihovog pristizanja. Ovo radi toga što — u granicama svoje mogućnosti — mora voditi brigu i o interesima svoga sukontrahenta, a naročito u slučajevima kod kojih, kao u kontretnom primjeru, njegov sukontrahent nije kriv za nastalu situaciju.

Posebno pitanje u okviru vremena ukrcaja ili iskrcaja predstavlja problem računanja protoka vremena, potrebnog za ukrcaj odnosno iskrcaj tereta. Propisi o računanju vremena stojnica odnosno prekostojnica kod stivadorskog posla ne mogu kao takvi sami po sebi, doći do primjene, jer je taj način računanja specifičnost pomorskog vozaškog posla, što stivadorski ugovor nije. I kod ovoга pitanja moramo u prvom redu tražiti rješenje u ugovoru. I ova klauzula može biti sklopljena izričito bez obzira na eventualni prevozni ugovor, koji je uvjetovao sklapanje stivadorskog posla, ili se pak stivador može izričito ili prešutno saglasiti sa odnosnim klauzulama ugovora koje mu budu dostavljene na znanje. Ako nema ni jednoga ni drugoga dolaze u obzir pozitivni propisi, a gdje ni ovoга nema tada situacija koja je za stivadora objektivno najpovoljnija.

Pri uračunavanju vremena kod željezničkih vagona nema — redovito — neke osobite poteškoće, budući je željezničkim propisima već unaprijed utvrđeno koje se vrijeme neće računati. Stranke ovdje redovito ništa posebno ni ne ugovaraju a i eventualni ugovori ne bi imali nikakav utjecaj na odnos prema željeznici. Nema nikakve sumnje da se kod manipulacije sa brodom ili kopnenim prevoznim sredstvima neće računati ono vrijeme kada se zbog atmosferskih prilika ili inače nije moglo raditi. Kao uzrok odbijanja računanja vremena naročito praktički može doći u obzir kvar brodskih sredstava za ukrcaj ili iskrcaj. Ovo bez obzira da li je stivadorski ugovor sklopljen sa pretstavnicima broda ili tereta.

Kvar ostalih sredstava za ukrcaj ili iskrcaj redovito neće utjecati na tok predmetnog vremena. Ako se je stivador izričito obavezao upotrebiti odnosno sredstvo tada je jasno da i njihov eventualni kvar ide na njegovu štetu. Ista je stvar i ako se nije na ovo obavezao. U ovim slučajevima ima mogućnost upotrebiti brodska sredstva, te jedino u slučaju da brodska sredstva ne može upotrebiti tok vremena mu se neće računati. Kvar ovih sredstava neće ići na štetu stivadora ako se — prema općim načelima građanskog prava — kvar mora pripisati višoj sili.

Nedostatak radne snage uvijek ide na štetu stivadora, jer je on dužan da raspolaže uvijek potrebnom radnom snagom.

Stivador — načelno — ima dužnost računati samo radne dane, jer je dužan raditi kao i svako drugo naše poduzeće samo u radnom vremenu. Iznimku od ovoга načela čine — naravno — slučajevi kad se stivador izričito obaveže na rad u neradne dane.

U slučaju da je stivador ugovorio manipulaciju brod — vagon (ili koje drugo kopneno prevozno sredstvo) pa se ta sredstva ne dostavljaju pod brod uopće, ili se ne dostavljaju redovito, stivador ima pravo odbiti svo ono vrijeme za koje se, iz navedenih razloga, nije radilo.

Nije dužan na zahtjev sukontrahenta raditi brod — skladište, ako se na to nije posebno obavezao. Stivador, naime, ima pravo raspolagati sa svojim skladišnim prostorima kako mu to najbolje konvenira i njegovi sukontrahenti iz stivadorskih poslova mu u tom pogledu ne mogu nametnuti svoju volju, budući stivadorski posao nema nikakve veze sa skladišnim ugovorom. Međutim, ako stivador bilo na temelju ugovora, ili iz vlastite inicijative mjesto na prevozna sredstva stavlja robu u skladište dužan je računati radno vrijeme.

Ako je ovakvim ili sličnim promjenama prvobitno ugovorene manipulacije otežan rad stivadorov, on ima pravo uračunavati samo smanjeni dio vremena koji odgovara otežanoj manipulaciji. Mislimo da se isti kriterij ne može primjeniti i u obratnom slučaju, to jest kada se promjenom uvjeta ugovora pojednostavne manipulacije. Stivador, osim izričito preuzetih obaveza, nije dužan na svoju štetu prihvaćati mjenjanje pojedinih odredaba ugovora, premda su, eventualno, druge odredbe za njega postale pogodnije.

Za vrijeme dok brod čeka na sidrištu svoj red za pristajanje uz obalu, vrijeme ukrcaja odnosno iskrcaja se za stivadora redovito ne računa, osim ako nije izričito ugovorio da će brod raditi i na sidrištu i to radi toga što; kako smo vidjeli, stivador, bez izričite obaveze nije dužan raditi brod na sidrištu. Jedino u slučaju da zainteresirani može dokazati da je do zadržavanja broda na sidrištu došlo krivnjom stivadora, postojao bi opravdani razlog za početak toka vrema za ukrcaj odnosno iskrcaj. Stivador je dužan raditi u granicama kapaciteta luke, ali ako svojom krivnjom taj kapacitet umanjuje osnovano je od njega tražiti naknadu štete. Amo na pr. možemo ubrojiti slučaj kada stivador udugovlači sa ukrcajem ili iskrcajem broda koji se nalazi uz obalu, i to preko ugovorenog vremena i zbog toga drugi brod čeka na sidrištu.

Eventualni dokaz sa strane zainteresirane osobe da je brod bio na sidrištu po nalogu lučkog organa, a ovaj nalog da se je osnivao na traženje stivadora, neće u pogledu stivadorovih dužnosti ništa utjecati, budući je za određivanje reda pristajanja uz obalu jedino nadležan lučki organ, i to bez obzira koji ga motivi kod ovoга rukovode.

10. Za svako prekoračenje roka izvršenja ugovorene manipulacije stivador je dužan nadoknaditi štetu. Teoretski postoji mogućnost da stranke međusobno ugovaraju naknadu štete u obliku forfetnih stavova za jedinicu vremena prekoračenja, analogno naknadi za prekostojnice kod pomorskog vozaškog ugovora, ali se ovo u praksi skoro nikad ne događa. Ako stivadorov sukontrahent nije brodar, tada će stivador morati nadoknaditi svom komitentu svu štetu koju je ovaj morao platiti brodu za prekoračeno vrijeme ukrcaja odnosno iskrcaja. Isto tako će mu morati nadoknaditi i štetu koju je imao na kopnu, kao što je na pr. danguba željezničkih vagona i slično.

Princip dokazivanja štete vrijedi i za slučaj da je stivadorov sukontrahent pretstavnik broda. Budući stivadorski ugovor nije po svojoj prirodi pomorsko-vozaški ugovor, brod se ne može bez daljnijega pozivati na načela koja u ovom pogledu vrijede kod vozaških ugovora, a koja su utvrđena u lučkim uzancama.

U koliko je stivador završio operaciju prije predviđenog roka, nema pravo na nikakvu posebnu nagradu ako ista nije posebno ugovorena. Ovo slijedi iz općih principa građanskog prava, prema kojima se smatra da onaj koji dobrovoljno radi brže nego što je to dužan čini to u vlastitom interesu.

Kod nas je u praksi često puta sporno pitanje da li stivador ima pravo na dispeč kojega njegov sukontrahtent zaradi od broda, ili barem na jedan njegov dio. Objektivno promatrajući stvar moramo zaključiti da je stivador faktično onaj koji je zaradio svom sukontrahtentu odnosni dispeč, te bi ga, na temelju načela pravednosti, barem jedan dio ovoga novca i pripadao. Sa formalnog stanovišta, naime, sa pravnog gledišta nezavisnosti ugovora o prevozu nasuprot stivadorskom ugovoru, moramo nesumnjivo zaključiti negativno. Nama se čini da je ovo drugo stanovište sa pravnog gledišta pravilnije. Stivadoru će pripadati dispeč samo onda ako se na to njegov sukontrahtent izričito obaveže, ili iz svih konkretnih okolnosti slijedi da se je na to obavezao. Ovo konkludentno obavezivanje u praksi može uslijediti naročito dostavom stivadoru uvjeta prevoznog ugovora. Međutim svaka dostava ovih uvjeta ne može, sama po sebi, stvoriti zaključak da se je stivadorov sukontrahtent obavezao ovome dati bilo cijeli, bilo djelomično zaradni dispeč. Mislimo da nećemo mnogo pogriješiti ako u ovom pogledu na slijedeći način tumačimo volju stranaka: Dostavom stivadoru na uvid čitavog ugovora, ne može se zaključiti da je njegov sukontrahtent obeačio njemu zaradni dispeč. Dostavljanje na uvid ovog ugovora ima svrhu ne samo da informira stivadora o pravno relevantnim okolnostima, nego i da za stivadora stvori i posebnu obavezu u pogledu tih okolnosti. Kada se pak šalje na uvid čitav ugovor jasno je da će se dostaviti i takove klauzule ugovora koje se stivadora ne tiču i koje prema njemu, izvan navedenih granica, neće proizvesti nikakav ni pozitivni a ni negativni pravni efekat. Drukčije je kada se dostavlja samo izvadak ugovora. Dostavljanjem izvatka ovog ugovora, može se pot-

puno opravdano zaključiti da je stivadorov komitent ovakovim dostavljanjem na uvid želio dostaviti one klauzule koje se odnose na stivadora. Ako se među ovim klauzulama nalazi i ona o dispeču, ne može se ništa drugo zaključiti nego to da je zaradni dispeč komitent obeačio stivadoru.

Ovo se, naravno, sve odnosi na slučaj da stivadorov komitent nije predstavnik broda. Ako se radi o sukontrahtentu predstavnika broda tada ne može biti ni govora o bilo kojem konkludentnom priznanju plaćanja dispeča. Dispeč za stivadora u ovim slučajevima dolazi u obzir jedino ako je izričito bio ugovoren. Ne postoji, barem teoretski, nikakva nemogućnost da i brod sa svoje strane izričito obeća stivadoru dispeč, ako su konkretne okolnosti za njega takve da ima velike koristi od toga da se što prije završe odnosne operacije.

Brod nema pravo od stivadora tražiti da mu nadoknadi isplaćeni dispeč jer je sam dobrovoljno sklopio sa svojim sukontrahtentom klauzulu o dispeču, i to je, pretpostavlja se, učinio u svoju korist.

Isto tako ni stivador nema pravo tražiti od broda naknadu za prekostojnice ili njihov dio, koji je brod primio od svog sukontrahtenta u prevoznom ugovoru. Istina je da redovito prekostojnice nastaju stivadorovim zatezanjem rada, te ih on stvarno brodu pribavlja, ali na njih nema pravo jedno radi toga što naknada za prekostojnice nije nikakav dobitak za brod, nego naknada štete, a drugo ovakvim postupkom bi radio mala fidae, jer bi se na taj način želio bilo okoristiti, bilo pak obeshtetiti za štetu koju je prouzrokovao svojim aljkavim radom.

(Nastavit će se)