

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

(Nastavak VI.)

Obratno pak i stivador ima pravo na naknadu štete, koju mu je sukontrahent prouzorokovao neizvršenjem svojih dužnosti. Ovo se praktički najčešće odnosi na plaćeno čekanje radne snage. Pitanje je da li se i pod kojim uvjetima stivadorov sukontrahent ima pravo osloboditi naknade štete za eventualno neispunjenje svoje obaveze koja prouzrokuje odugovlačenje u radu stivadora i time mu stvara štetu. Ni ovdje se, smatramo, ne mogu bez daljnijega primjenjivati načela koja vrijede za pomorske prevozne ugovore prema kojima se u izvjesnim slučajevima ne priznaje ekskulpacija u slučaju više sile ili slučaja kao što je na pr. nemogućnost dostave vagona i slično. Za ovakvo odstupanje od općih načela građanskog prava mora postojati izričiti propis ili pak, u najmanju ruku, konkretne okolnosti moraju biti takove da opravdavaju takvo odstupanje. Izričitog propisa za konkretno pitanje nema, a upoređenje sa brodom se ne može provesti. Brodu ne ostaje, redovito, ništa drugo nego da čeka, te je i opravdano da ne snosi štetne posljedice koje ne može spriječiti, a ne padaju na njegovu stranu. Stivador pak ima mogućnost daleko lakše otkloniti od sebe štetu kao na pr. upotrebom radne snage na drugom mjestu, privremenim otpustom za vrijeme dok zapreka traje i slično. Kao primjer za ovo možemo navesti slučaj nedostavljanja željezničkih vagona ra-

di više sile, nasukanje broda i slično. Specijalno što se tiče željezničkih vagona, kao najčešći praktični slučaj, ove vrsti štete, napomenuti je da će se stivadorov sukontrahent imati pravo osloboditi naknade štete samo ako dokaže da željeznica radi više sile nije dostavila vagona, a ne iz kojih drugih razloga, pa makar i njezinom krivnjom, jer će u ovom zadnjem slučaju komitentu pristajati pravo da traži od željeznice naknadu štete, te se prema trećemu ne može osloboditi odgovornosti radi toga što je on eventualno nemaran pa ne će prema svojim vjerovnicima da očuva svoja prava.

11. Predaja tereta ovlaštenoj osobi. Stivador je dužan predati teret ovlaštenoj osobi u stanju i količini, kako mu je teret predat. Kada se teret krca na brod, pitanje koja je osoba ovlaštena na prijem tereta nema apsolutno nikakve poteškoće. Teret se uvijek predaje brodu. Kao momenat kvalitativne predaje smatra se moment kada brojač broda, ukoliko taj postoji, utvrdi saglasno s brojačem stivadora, da je teret prešao brodsku ogradu. Teoretski nema zapreke, da se dopusti dokaz protiv saglasnog ustanovljenja stanja sa strane brojača, ali dok se protivno ne dokaže, treba smatrati, da je teret predat u onim količinama, kako su to brojači ustanovili. Praktički je vrlo teško, a često puta i skoro nemoguće provesti dokaz protiv stanja, koje su ustano-

vili brojači. Ako brod nije postavio svoje brojače, tada se do protivnog dokaza stanje, koje je ustanovio jedan brojač, mora smatrati kao utvrđeno.

Kod iskrcaja tereta stvar je donekle kompliciranija. I kod iskrcaja se ispod čekrka postavljaju brojači. Međutim, u ovim slučajevima brojači utvrđuju količinu, koju je brod predao stivadoru, a ne što je stivador predao svom sukuntrahtentu. Predaja tereta stivadorovom komitentu uslijedi na mjestu, koje je određeno u ugovoru o stivadorskom poslu. Ako je sa stivadorskim poslom vezan i skladišni ugovor, pa na temelju tog ugovora stivador uskladištjuje robu, tada se kao čas predaje smatra momenat, kada stivador preda robu iz skladišta. U slučajevima, da je, prema pozitivnim propisima, stivador dužan predati robu u carinsko skladište, kao čas predaje smatra se momenat, kada se robu preda u to skladište. Međutim, sami carinski nadzor ne oslobađa stivadora dužnosti da se stara i čuva robu, ako uz to robu nije prešla u detenciju carinskih organa.

Kada primalac postavi svoja brojača i ovaj brojač zajedno s brojačem stivadora ustanovi činjenično stanje, tada se smatra momenat predaje čas, kada su brojači ustanovili odnosnu činjenicu. I ovdje je dokaz protiv stanja, koje su utvrdili brojači, dozvoljen. Ovo pak ne znači, da se stivador oslobađa svake svoje odgovornosti, ako i poslije nego što su brojači utvrdili činjenično stanje, roba ostane u prostoru stivadora, kao što je to na pr. slučaj sa željezničkim vagonima od časa kada se krcaju, pa dok ih željeznica ne preuzme. Da bi se stivador mogao u predmetnom pogledu riješiti odgovornosti, potrebno je, da njegov sukuntrahtent izričito preuzme brigu o čuvanju tereta.

Stivador mora predati teret osobi, koja je navedena u stivadorskom ugovoru, a ako se taj ugovor poziva na kakav prevozni ugovor ili na neki drugi, pa je sadržaj tog ugovora dostavljen stivadoru, tada ga je dužan predati osobi ovlaštenoj na temelju tog ugovora. Međutim, unatoč postojanju eventualnih ugovornih klauzula prevoznog ugovora u pogledu predaje tereta, za vrijeme dok se teret nalazi u detenciji stivadora, stivador uvijek drži teret u ime onoga, s kime je sklopio stivadorski ugovor, i to sve dok ga ne preda ovlaštenoj osobi. Dostavom stivadoru na znanje odnosnih klauzula ili izričitim ugovaranjem, njegov sukuntrahtent ga samo ovlašćuje, da od nastupa odnosnog momenta preda teret osobi, koja je zato ovlaštena, ali što se stivadora tiče mememat predaje nastaje faktičnom predajom i sve do onog momenta stivadorov sukuntrahtent ima pravo dati, u pogledu ovlaštene osobe za prijem tereta, drugu dispoziciju, pa i zabraniti predaju tereta. Ovo slijedi iz načela nezavisnosti stivadorskog posla od ugovora o prijevozu.

Budući da se stivadorski posao ograničava isključivo na ukrcaj odnosno iskrcaj, te eventualno, na slaganje tereta, iz toga slijedi, da uskladištenje tereta ne čini sastavni dio stivadorskog ugovora, već predstavlja jednu samostalnu cjelinu. Stivador može preuzeti skladišni posao bilo prema izričitom ugovoru, bilo na temelju činjenice, da se primalac tereta nije pojavio. On je, naime, kao detentor robe dužan da se stara o robu sve dok se pojavi njezin primalac, i to prema načelima skladišnog posla. Ovo u okviru naših lučkih stivadora ne predstavlja nikakvu osobitu poteškoću. Svi imaju i svoja skladišta. Pitanje se ustalom u praksi vrlo rijetko javlja i to redovito samo kod komadne robe.

12. Ne samo teoretski nego i praktički je moguće, da zajedno sa stivadorskim poslom bude pomiješan i prevozni ugovor i to bilo kopneni ili što je još češće — pomorski. Na moru se to događa onda, kada se brod krca odnosno iskrca na sidrištu, a stivador daje svoja prevozna sredstva kao što su maone i slično. U ovakvim slučajevima ovaj ugovor ima kako pravne, tako i stvarne značajke prevoznog posla, jer je ugovoreno, da će se roba

prevesti od sidrišta do obale. Međutim, ovaj posao nema samo elemente prevoznog ugovora nego i stivadorskog, budući zainteresirana stranka (stivador) ne prima na sebe samo obavezu prijevoza robe, nego i obavezu njenog ukrcaja i kasnije iskrcaja. Na manipulacije ukrcaja i iskrcaja primjenjivat će se načela stivadorskog posla, a na sam prijevoz propisi, koji vrijede za pomorski prijevoz. Bilo bi nepravilno na manipulacije ukrcaja i iskrcaja primjenjivati načela prevoznog ugovora (kao na pr. mogućnost stivadora, da za štete izvršene u ovim manipulacijama ograniči odnosno i potpuno isključi svoju odgovornost). Stranke su, naime, u prvom redu imale pred očima stivadorski posao, a prevozni posao se ukazuje samo kao sukcesorij i nužna posljedica ovoga posla, te bi bilo nepravilno ne samo ekonomski, nego i pravno sporedne obaveze pretpostaviti pred onima, koje su stranke imale prvenstveno u vidu.

Isto načelo analogno treba primijeniti i u slučaju te-gljenja.

Kada se pak stivadorov sukuntrahtent pobrine za prevozna sredstva, tada se ne će raditi o prevoznom poslu, nego o dvostrukom stivadorskom ugovoru i to jednom prilikom ukrcaja na maonu i slično, a drugo od njenog iskrcaja bilo na kopno bilo na brod.

Ne će se raditi o prevoznom poslu ni onda, kada stivador iz vlastite inicijative postavi brod na sidrište pa ga radi sa svojim ili tuđim prevoznim sredstvima. U ovom slučaju imam isključivo ugovor o stivadorskom poslu, te eventualni riziko prijevoza ide isključivo na teret stivadora. Stivadorov sukuntrahtent je, naime, ugovorio stivadorski posao, bilo ukrcaja ili iskrcaja, podrazumijevajući time normalne uvjete ovih poslova, to jest vršenje ovih poslova kada je brod na vezu, te svaku drugu radnju i riziko preko ovoga, ukoliko nije drukčije izričito ugovoreno, snosi stivador. On će, prema tome odgovarati ne samo za plovidbenu sposobnost plovila, s kojim on vrši prijevoz, nego i za ispravnost njegovih sredstava za ukrcaj odnosno iskrcaj tereta. Mislimo da se, u ovakvim slučajevima može opravdano braniti stanovište, da će stivador odgovarati od momenta, kada roba bude postavljena na palubu objekta, s kojim se vrši transport, pa do momenta, dok se ne postavi na obalu apsolutno za svaku štetu uklanjajući i one prouzrokovane slučajem ili višom silom, budući da se može opravdano braniti gledište, da stivador nije na svoju ruku poduzeo odnosne operacije, do štete ne bi došlo. Isključeni su i od ove solucije jedino slučajevi krivnje stivadorskog sukuntrahtenta.

Može u praksi biti sporno pitanje, da li će se ovi principi o samovoljnoj promjeni uvjeta stivadorskog ugovora sa strane stivadora u pogledu iskrcaja odnosno ukrcaja broda, koji se nalazi na sidrištu, primjenjivati i u slučaju kada doduše nije bilo ugovoreno da će se brod ukrcajati odnosno iskrcajati na sidrištu, nego je to stivador samovoljno izmijenio, a ova je okolnost njegovom sukuntrahtentu morala biti, odnosno bila, poznata. Naše je mišljenje, da činjenica znanja o ovoj okolnosti ništa ne utječe u pogledu dužnosti stivadora, koje slijede iz samovoljnog mijenjanja ugovora. Ovo se mora tumačiti na način, da je stivadorov sukuntrahtent doduše znao za odnosnu činjenicu, ali da se s njom nije saglasio, već da je smatrao, što je imao i potpuno pravo smatrati, da stivador odnosne promjene vrši u vlastitom interesu i da prima na sebe sve odgovornosti za štetu, koja eventualno iz toga proistekne. Iz ovoga opet možemo zaključiti, da stivadorov sukuntrahtent nema pravo zabraniti stivadoru, da na ovaj način postupa, osim ako dokaže, da takvim načinom manipulacije rad biva, s obzirom na svoju prirodu ili inače, podvrnut posebnom riziku. Ovo će na pr. biti u slučaju krcaja lako pokvarljive robe na palubi, koja nije dovoljno zaštićena od udaraca mora.

(Nastavit će se)