

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

Izvadak iz još neobjavljene knjige: Pomorsko imovinsko pravo FNRJ Knjiga I: Uvod, stvarna prava, osobe.

1. Danas nema praktički nijednog većeg pomorsko-privrednog poduhvata, a da u njemu ne učestvuju osobe, koje se specijalno bave ukrcajem odnosno iskrcajem i slaganjem tereta. Premda ove osobe direktno ne učestvuju u privrednom procesu odvijanja pomorske privrede kao samostalni pravni subjekti (uloža im se redovito svodi na zastupanje jedne od stranaka u pomorskim prijevozima) ipak im je suvremeni značaj toliki, da ih se u okviru pomorske privrede nikako ne može mimoći.¹

Pojava ovih slugača je nastala tek u relativno novijem vremenu, i to uglavnom u drugoj polovini prošloga stoljeća. Njihovu pojavu u većem i organiziranijem opsegu prouzrokovali su parobrodi zajedno sa svim, bilo tehničkim, bilo ekonomskim utjecajima, koje su proizveli.

(U prijašnjim vremenima su sami mornari ukrcavali i iskrcavali teret iz broda.)² Ovakav način rada bio je ne samo stvarno i ekonomski moguć, nego su pod uvjetima predominantne kapitalističke eksploatacije — članovi posade brodova ovo i bili prisiljeni raditi. Brodovi su naime bili manjih dimenzija, tako da ih je posada brodova bila u stanju ukrcati, odnosno iskrcati u relativno kratko vrijeme. Međutim, što je osobito važno istaknuti, vrijeme nije igralo onakovu ulogu kao danas, pa i ukoliko se brod pomoću same brodske posade nije mogao u kratko vrijeme ukrcati odnosno iskrcati, brodomlasniku se još uvijek redovito više isplatilo da otegne s ovim operacijama i nekoliko dana više, nego da posebno unajmi i plati druge radnike. Pojavom parobroda ova situacija se potpuno izmijenila. Jednu od glavnih uloga u suvremenom pomorskom privrednom poslovanju igra vrijeme. Veći utrošak vremena od predviđenog, koji pada na stranu broda, odnosno broдача, predstavlja za njega često puta ogromne gubitke. Zbog toga razloga brođari su počeli nastojati, da se boravak njihovih brodova u lukama svede na najmanju mjeru. Ova potreba, kao i nesrazmjerna veličina brodova na mehanički pogon prema onima na jedra, kojem povećanju veličine — pa prema tome i nosivosti teretnih brodova — nije odgovaralo srazmjerno povećanje brodske posade, učinili su, da su brođari bili prisiljeni obraćati se za iskrcač, odnosno ukrcač tereta i osobama izvan brodske posade. Čim se pokazala potreba za traženjem ovakve radne snage, ekonomski uslovi kapitalističke konkurencije su odmah uvjetovali i stvaranje specijalizirane radne snage, koja se orvenstveno bavila ovim poslovima. Nadalje, čim su prilike u pomorstvu dovele do toga, da su brođari bili prisiljeni iznajmljivati radnu snagu za manipulacije ukrcaja odnosno iskrcaja, nastojali su ove troškove što više od sebe otklanjati, tako da su se pojavile razne klauzule u prevoznim ugovorima, prema kojima su dužnost i troškove ukrcaja, skopčane sa odnosnim rizicima za propast odnosno oštećenje robe u većoj ili manjoj mjeri prebacivali na krcatelja, odnosno primaoca. Ovo im je bilo tim lakše moguće, jer su stekli monopolni položaj, pa su mogli klauzule, koje su im bile korisne nametati svojim sukontrahtentima. Potreba krcatelja odnosno primaoca, dakle osoba, koje stalno borave u jednoj luci i koje se služe osobama, koje krcaju odnosno iskrcajavaju teret, stvorila je podlogu za još jaču i bolju organizaciju lučkih stivadora. Nadalje je na ovaj razvoj utjecalo širenje sindikalnog pokreta u svijetu, koji je sa svoje strane isposlovaovao za pomorce, da ih se ne smije upotrebljavati u svrhe ukrcaja i iskrcaja tereta.

Danas je tehnika lučkog rada u svim većim svjetskim lukama tako usavršena i napredovala, da brodovi uopće ne upotrebljavaju svoja sredstva ukrcaja, odnosno iskrcaja, i sve one luke, u kojima brodovi moraju upotrebljavati ova svoja sredstva ne smatraju se kao suvremeno uređene.

Kod nas je, nakon Oslobođenja, organizacija lučko-transportnog rada, prešla kroz različite organizacione faze, koje su se, uglavnom, okarakterizirale time, da je ovaj rad bio povezan s nekom od drugih privredno-transportnih djelatnosti, pa izvjesno vrijeme i s pomorsko-pravnom službom u organizacionoj formi Direkcija luka. Danas je ova organizacija provedena na način, da je čitav lučko-transportni rad, u svim njegovim fazama, zajedno s uskladištenjem robe povezan u jednom poduzeću. Konkretna forma ove organizacije našla je svoj odraz u Poduzećima luka i skladišta, koja se nalaze u svim našim glavnim lukama i to: Rijeci, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku. U manjim lukama, ukoliko i postoje kakva organizacija, ista se ravna prema konkretnim prilikama.

Jedna od najosnovnijih karakteristika Poduzeća luka i skladišta je u tome, što imaju, svako u svojoj luci, stvarni monopolistički položaj. Ovakav njihov položaj slijedi iz činjenice, da su im dati na upravljanje i isključivo korištenje svi važniji lučki objekti, kao što su obale, otvoreni i zatvoreni skladišni prostori, lučke naprave i slično. Ako u pojedinim od ovih većih luka i postoje druga poduzeća, koja se bave lučko-transportnim radom, ta nemaju pod svojim isključivim korištenjem pojedine dijelove obale ili kakva druga lučka postrojenja, a djelovanje im se ograničava isključivo na mali promet, tako da, što se lučko-transportnog rada u većem opsegu tiče, Poduzeća luka i skladišta imaju stvarno monopolistički položaj.

Stvarno danas ova poduzeća uključuju — organizaciono — u sebi slijedeće glavne djelatnosti:

- Organiziranje ukrcaja, iskrcaja i slaganja robe (stivadorski posao);
- Pribavljanje ljudske i mehaničke snage za djelatnost pod a);
- Uskladištenje robe i sporedne djelatnosti, koje su s tim uskladištenjem povezane.

Ove funkcije se, međusobno, pojmovno, razlikuju i veoma često se nalaze u pojedinim državama i organizaciono odijeljene, premda se djelatnost pod a) i b) međusobno, prema trećima, redovito u praksi, ukazuje kao jedna cjelina, budući onaj, koji preuzima na sebe obavezu izvršenja ukrcaja ili iskrcaja, odnosno slaganja, preuzima na sebe i dužnost pribavljanja bilo radne snage, bilo potrebnih mehaničkih sredstava. Međutim, biva da radna snaga ne bude povezana sa stivadorskim poduzećima, već se posebno organizirana nudi ovim stivadorima. Pribavljanje ljudske, odnosno mehaničke radne snage sa stanovišta stivadora nema poimovno ništa zajedničko u pravnom pogledu s poslovima specifičnim za lučkog stivadora. Prva grupa poslova spada u okvir radnih odnosa, a druga, ukoliko sam slugač nema vlastitu mehanizaciju, u domenu ugovora o najmu. Što se pak tiče samog uskladištenja robe, ovaj posao nema nikakve veze s ukrcajem odnosno iskrcajem tereta, te, nasuprot ovim poslovima, predstavlja ne samo pravnu, nego i stvarnu samostalnu cjelinu.

U pomorskim zakonima nema propisa, koji bi se isključivo odnosili na poslove u vezi s radom lučkih stivadora, budući da se smatra, da nema nikakvih oso-

¹ Za ovu funkciju je kod nas uobičajeni naziv stivador. Premda je ovaj izraz stranog porijekla, ipak mislimo, da ga možemo prihvatiti, jer je postao tehnički izraz za točno određenu, kako ekonomski, tako i pravnu funkciju. Domaći izraz, kao što je na pr. slugač, ne bi bio preporučljiv zbog toga, što nije uobičajen, a osim toga s obzirom na predmetnu funkciju je preuzak, budući da se djelatnost stivadora ne ograničava samo na slaganje robe.

² Ripert: Droit maritime — Paris, 1950, I, br. 876.

bitosti, koje bi zahtijevale posebnu reglamentaciju, s koje se ne bi mogle riješiti na temelju općih pravnih propisa, odnosno principa.³

Jedno od najvažnijih pitanja, koja se postavljaju u vezi s radom lučkog stivadora, je problem njegove slobode ugovaranja sa svojim sukontrahtentima. Prema našim osnovnim načelima privredne politike i privredno-pravnog sistema vrijedi načelo slobode ugovaranja stranaka. Nama izgleda, da u poslovima i uopće odnosima, koji se javljaju u vezi s radom lučkog stivadora, postoje opravdani razlozi, da se princip slobode ugovaranja, ako ne sasvim napusti, a ono bitno suži i tako dovede u odnos s potrebom života. Međutim, moramo odmah napomenuti, da se ovo sužavanje slobode djelovanja ne odnosi na stivadore sukontrahtente, već isključivo na njega samog. Ovakvo tretiranje stvari slijedi iz već spomenutog monopolističkog položaja stivadora. Ovaj njegov monopolistički položaj ne bi bio toliko izrazit, da se ne radi o lukama, koje su otvorene ne samo internom nego i međunarodnom saobraćaju, dakle upravo o mjestu, koje je ne samo s privrednog, nego i s drugih stanovišta najosjetljivije.

Konkretno:

Prvenstvena, moglo bi se reći i jedina svrha pomorskim lukama je ta, da služe pomorskom saobraćaju, u koju svrhu, među ostalim, preko njih prolazi promet s kopna na brod i obratno. Naša država, ne samo svojim vlastitim državljanima, nego, prema načelima međunarodnog prava i u njegovim granicama, i strancima garantira, da će se moći koristiti lukom i lučkim napravama prema njihovoj namjeni. Kada su ova postrojenja i naprave date na isključivo iskorištavanje i upotrebu samo jednom poduzeću, to se poduzeće obavezuje u prvom redu kao organizaciona forma, preko koje država udovoljava navedenoj svojoj obavezi. Budući da nema nekoga drugoga uopće, ili nema pogodne osobe, kojoj bi se zainteresirani mogao obratiti radi izvršavanja operacija ukrcaja odnosno iskrcaja, osim registriranog lučkog stivadora, a zainteresirani ima pravo da se koristi lukom u navedene svrhe, ne može se ništa drugo zaključiti, nego to, da je lučki stivador obavezan izvršiti odnosni posao, osim, naravno, ako mu to nije moguće iz objektivnih razloga. Drugim riječima: lučka postrojenja u smislu njihovog korištenja sa strane organa upravljanja ne mogu se u svemu uporediti s ostalim osnovnim odnosno obrtnim sredstvima državnih privrednih poduzeća. Ogromne investicije, koje zajednica ulaže u luke, nisu uložene zato da pojedino poduzeće ima mogućnosti na temelju njih zaradivati i raditi na način, koji mu najbolje konvenira, nego da svojim radom omogućí, da se luka što pravilnije iskorištava.

Ovo bi bili, uglavnom, razlozi, koji govore za to, da naši lučki stivadori nisu potpuno slobodni u svom djelovanju.

Drugo je pitanje: Pod kojim uvjetima i do kojih granica im se može ova sloboda ograničiti? Smatramo, da je situacija takva, da lučki stivador mora uvijek prihvatiti ponuđeni posao, osim, ako ne iznese objektivne razloge, koji ga opravdano priječe da posao prihvati. Kao objektivni razlog može se iznijeti jedino kapacitet luke, to jest da luka, obzirom na svoje uređenje, nije sposobna izvršiti odnosni posao. Pomanjkanje radne snage na ovu dužnost nipošto ne utječe, budući da je lučki stivador dužan da uvijek raspolaže tolikom radnom snagom, da može potpuno iskoristiti sve lučke kapacitete. Pod lučkim kapacitetima u prvom redu podrazumijevamo određeni broj vezova, koje brodovi u jednoj luci mogu istovremeno koristiti u cilju vršenja trgovačkih operacija. Osim toga, na kapacitet luke utječe i mogućnost obrtanja željezničkih vagona, u slučajevima, kada je to aktuelno. Ne treba napose mi isticati, da je ovlašten odbiti onaj posao, koji mu nije moguće izvršiti iz tehničkih razloga, kao što je pomanjkanje lučkih naprava za konkretnu svrhu i slično.

Stivador nema pravo prilikom pregovaranja za prihvatanje posla postavljati razne uvjete naplate pod prijetnjom, da inače ne će prihvatiti posao. Amo na pr. spada spor oko tumačenja tarife za naplatu usluga i slično, stivador mora izvršiti posao, a njemu ostaje otvoreno pravo, da riješi spor naknadno pred nadležnim

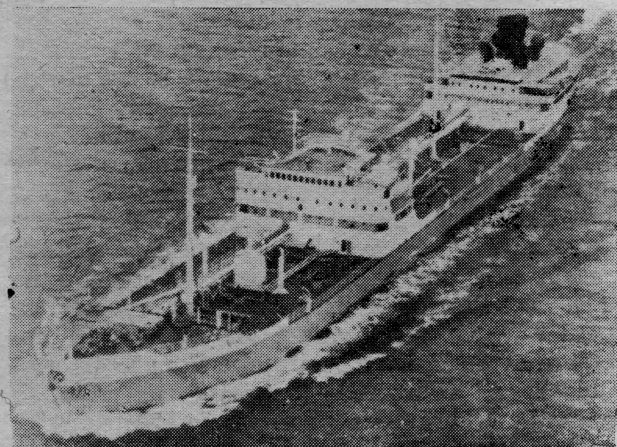
organima. Ako bi se dopustilo lučkom stivadoru, da može u svim slučajevima postavljati razne uvjete u svoju korist pod prijetnjom otklanjanja posla, to bi značilo dopustiti mu, da neopravdano iskorištava ovaj monopolistički položaj, jer bi sukontrahtent, kojemu je takav zahtjev upućen, bio doveden u položaj, da uvjete mora prihvatiti, jer mu ništa drugo ne preostaje, ako ne će da pretrpi daleko veću štetu upućivanjem robe u koju drugu luku, gdje bi eventualno bio doveden u istu situaciju.

Ovakva ograničenja slobode ugovaranja lučkom stivadoru moraju biti postavljena samo u slučajevima, u kojima je to ekonomski opravdano, to jest samo u pogledu manipulacija brod — kopno i obratno. Jedino u ovim granicama imaju monopolistički položaj. Što se pak tiče manipulacija kopno — kopno, pa bilo u kojem obliku se ove manipulacije obavljale (na pr. vagon — kopno, vagon — kopno prevozno sredstvo i obratno), nema monopolističkog položaja, jer zainteresirane osobe imaju mogućnosti osim Poduzeća luke i skladišta, pronaći i druge, bilo pravne, bilo fizičke osobe, koje su spremne izvršiti ovaj posao.

Pitanje može biti u praksi sporno u pogledu slobode djelovanja ovih poduzeća u vezi s uskladištenjem robe. Naše je mišljenje, da ovdje situacija nije identična kao i sa manipulacijom brod — kopno odnosno kopno — brod. Država je obavezna omogućavati pravilno i nesmetano korištenje luke prema njenoj prirodnoj namjeni, to jest samo ukrcaj tereta u brodove i njegov iskrcaj. Nigdje pak ne postoji obaveza, da se luke pretvaraju u skladišta. O načinu čuvanja robe i njenom uskladištenju mora se brinuti sam zainteresirani na način, koji smatra, da mu je najpogodniji. Točna je činjenica, da Poduzeća luka i skladišta isključivo sama imaju lučke skladišne prostore, pa prema tome s ovog gledišta imaju u neku ruku monopolistički položaj, ili ovakva situacija ne uvjetuje — u pogledu slobode ugovaranja uskladištenja robe — istu situaciju kao kod manipulacije brod — kopno i obratno. Ovo iz razloga, što ne postoji ni za koga obaveza, da omogućí, da se roba uskladišti upravo u lučkim skladištima. Od ovog načela postoji jedina iznimka, naime u slučaju, da lučka skladišta nužno služe za obavljanje pomorskih manipulacija. Ovo će biti pod pretpostavkom, da je roba namijenjena u daljnem transportu na kopnena prevozna sredstva, a tih sredstava nema iz razloga više sile, odnosno u slučaju prijevoza morem kada brod, iz istih razloga, ne bude navrijeme na dispoziciju. Za ovakve slučajeve i postoje ustvari lučka skladišta.

(nastavak slijedi)

³ Talijanski zakonik o plovidbi ima nekoliko članova pod naslovom »Del lavoro portuale (čl. 108—112), koji govore o ovoj stvari, ali u najopćenitijim crtama i to isključivo s organizacionog stanovišta.



Tanker u vožnji