

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

Nastavak II.

Iz ovoga slijedi da je lučki stivador samo obavezan raditi manipulacije kopneno prevozno sredstvo — brod i obratno, a ostale samo pod navedenim uvjetima.

3. Što se tiče njegovog prava obavljanja manipulacija, u prostornom pogledu, isto se odnosi samo, kako na morskom, tako i na kopnenom prostoru, koji mu je dat na isključivo korištenje. Na ostali dio luke u ovom pogledu nema nikakvih prava. U vezi ovoga postavlja se dva pitanja. Naime:

— da li je lučki stivador dužan obavljati poslove iz svoje nadležnosti i izvan granica lučkog prostora, koji mu je dat na korištenje, te

— da li je dužan i u svom lučkom prostoru pustiti drugoga da obavlja odnosne manipulacije.

Na prvo pitanje moramo, načelno, odgovoriti negativno. Ako je lučki stivador i obavezan prihvaćati poslove lučke manipulacije, to će obavezu činiti samo u granicama njegovog prostora. Međutim, da bi se mogao koristiti ovim svojim pravom, dužan je, u granicama svojeg dijela luke, osigurati navrijeme pogodan vez za brod u pitanju. U koliko ovo nije u stanju učiniti, tada nesumnjivo mora prihvatiti posao i izvan ovih granica. Kao pogodan vez u ovom smislu smatra se onaj vez, koji omogućava izvršenje operacije ukrcaja odnosno iskrcaja u isto vrijeme i sa najviše onoliko troškova kao vez, koji mu komitent nudi izvan njegovog prostora.

Ako Poduzeće luka i skladišta ima i potrebna sredstva za vršenje manipulacije s broda ili na brod, koji se nalazi na sidrištu, to je bez ikakve sumnje dužno obavljati i takovu vrst poslova. Međutim, smatramo, da se može opravdano braniti stanovište, da su ova poduzeća

ovlaštena zahtijevati, da se brod dovede pred obalu, u koliko mu se osigura na vrijeme pogodno mjesto, naravno pod pretpostavkom da odnosni komitent ne iznese protiv takvog načina manipulacije opravdane razloge. U koliko pak sam komitent stavlja na raspolaganje sredstva za prekrcaj iz broda u brod, lučki stivador će morati bez daljnjeg prihvatiti i obaviti odnosnu manipulaciju.

I na drugo pitanje se, načelno, mora odgovoriti negativno. Lučki stivador nije dužan u svoj prostor pustiti na rad drugo poduzeće ili pak fizičke osobe. Međutim, i kod ovog načelnog stanovišta mora biti potrebnih odstupanja.

Prema pozitivnim propisima, »brodu koji uplovi u luku, lučka kapetanija određuje sidrište ili mjesto uz obalu«. ⁴⁾ Od ovoga načela nije predviđena iznimka za dijelove luke, koji su dati na korištenje poduzećima luka i skladišta, iz čega slijedi, da je lučka kapetanija ovlaštena postaviti brod i na prostor isključivo određen za potrebe lučkog stivadora. Lučki organ ocjenjuje razloge, zbog kojih će odrediti mjesto i brodu, koji ne traži usluge Poduzeća luka i skladišta na prostoru, koji je njemu određen. Ovdje u prvom redu dolaze u obzir maritimni razlozi kao što su sigurnost broda, a naročito gaz i slično. Međutim, ova poduzeća imaju pravo zahtijevati da, u koliko brod vrši operacije ukrcaja ili iskrcaja tuđom radnom snagom, to obavlja isključivo putem njega (lučkog stivadora) i to na temelju činjenice što je

⁴⁾ Član 26 Pravilnika za izvršenje Uredbe o redu u lukama.

odnosni prostor dat njemu na korištenje. Ako se zainteresirana stranka ne želi koristiti uslugama Poduzeća luka i skladišta, tada mora čekati dok odnosni brod ne dođe na red pristajanja na drugom slobodnom mjestu u luci ili, u koliko takvog prostora nema, operacije ukrcaja odnosno iskrcaja izvršiti na sidrištu.

Na kopnenom prostoru ovih poduzeća se redovito nalaze željezničke tračnice. Ovi kolosjeci mogu biti u dvostruko pravnom odnosu prema Poduzeću luka i skladišta. Ili su, naime, određeni za isključivo korištenje tom poduzeću (tako zvani industrijski kolosjeci) ili pak ovo poduzeće na upotrebu tih kolosjeka nema nikakve prednosti prema ostalim komitentima željeznice. Svojstvo industrijskog kolosjeka pojedini kolosjek dobije na način, da željeznica sklopi u ovom smislu ugovor sa korisnikom, a taj je ne samo ovlašten, nego i dužan taj kolosjek održavati, a redovito se plaća željeznici i posebna pristojba za dostavu vagona na industrijski kolosjek. Jasno je, da ove kolosjeke Poduzeće luka i skladišta nije dužno nikome prepustiti. Stvar je drukčija kod ostalih kolosjeka. Željeznica na ove kolosjeke ima pravo postavljati vagone prema svojoj slobodnoj ocjeni i Poduzeće luka i skladišta se ovome ne smije protiviti. Ovo je jasno, jer za te kolosjeke ne plaća nikakovu naknadu. Postavlja se sada pitanje da li predmetno poduzeće ima pravo zahtijevati da se na vagonima, koji su na tim kolosjecima postavljeni, roba ukrcaja odnosno iskrcaja putem njegove radne snage, odnosno pomoću njegovih sredstava. Premda, možda, na prvi pogled situacija izgleda analogna kao kod brodova, ipak smatramo da se kako stvarno tako i pravno, od one bitno razlikuje. Obale i lučka postrojenja su data ovim poduzećima na isključivo korištenje, te radi toga imaju i pravo zahtijevati, da oni sami koriste ta sredstva. Kod željezničkih kolosjeka to nije slučaj. Ove kolosjeke koristi samo željeznica. Pod korištenjem kolosjeka podrazumijeva se, među ostalim, postavljanje vagona na tim kolosjecima, te njihov ukrcaj odnosno iskrcaj. Manipulacije ukrcaja i iskrcaja robe kod vagona nužno zahtijevaju mogućnost prilaza na mjesto, gdje je vagon postavljen, te upotrebu izvjesnog zemljišnog prostora oko tih vagona. Bez ovoga svaka manipulacija s vagonima bi bila iluzorna. Ako već željeznica ima pravo koristiti odnosne kolosjeke, iz ovoga što je navedeno slijedi, da je Poduzeće luka i skladišta dužno, preko svog terena, dopustiti dovoz i odvoz robe do vagona, postavljenih na kolosjecima, koji nisu dati na isključivo korištenje tom poduzeću, te omogućiti ukrcaj odnosno iskrcaj na način da dozvoli, da se te operacije odvijaju na prostoru, koji se nalazi oko tih vagona, a koji je prijeko potreban za vršenje tih operacija.

U sklopu odvijanja operacija ukrcaja, odnosno iskrcaja predmetne robe, uključena je i potreba, da se ta roba za najkraće vrijeme postavi na zemlju do vagona (na pr. dok ne dođu kola i slično). Međutim, ipak smatramo da predmetno poduzeće ne bi bilo dužno dopustiti drukčiju manipulaciju nego vagon — kopneno prevozno sredstvo i obratno, jer bi se, inače, ova dužnost mogla lako izvoditi u bespravno uskladištenje robe. Potpuno privremeno uspladištenje robe, o kojem govorimo, morat će se dozvoliti samo u procesu odvijanja manipulacije prekrcaja vagon — kopneno prevozno sredstvo i obratno.

Uskladištenje predmetne robe poduzeće pak nije dužno dopustiti i to bez obzira da li se radi o robi, koja je iskrcana iz vagona ili je dovedena radi ukrcaja, a prije nego li su određeni vagoni postavljeni. Situacija je u ovom pogledu identična kao i kod uskladištenja robe u pomorskom transportu, samo s tom razlikom što ovdje ne nalazimo temelja ni za primjenu obaveze uskladištenja u izvanrednim slučajevima. U konkretnom slučaju fale stvarne pretpostavke za ovakvu obavezu lučkog stivadora. Luka, kao takva, i lučki prostori, služe u prvom redu obavljanju pomorskog prometa, a svrhama željezničkog kopnenog transporta služi željeznička stanica. Ako ni željeznička stanica nije, prema željezničkim propisima, dužna da osigura, osim točno predviđenih slučajeva prijevoza komadne robe, skladišni prostor za teret, koji se ima ukrcaati u vagone, odnosno koji se iz vagona iskrcao, ta se dužnost, zaista, ne može tražiti od lučkog stivadora.

Razumljivo je samo po sebi, da ove operacije, odnosno upotrebu svog prostora Poduzeće luka i skladišta mora dopustiti potpuno besplatno. Točno je doduše to, da odnosni prostor služi za komercijalno iskorištavanje navedenom poduzeću, ali je isto tako nesumnjivo da željeznički transport služi javnim interesima, i to ne baš tako neznatnim. Kod određivanja prostora za postavljanje željezničkih staničnih kolosjeka situacija je, redovito, a osobito u lukama, takva da se ne obiluje potrebnim prostorom, te se do maksimuma moraju iskorištavati postojeće prostorne mogućnosti. Bilo bi potpuno nepravilno, da jedno privredno poduzeće iskorištava ovakovu situaciju, i to situaciju, kojoj nije ništa doprinijelo, a na štetu općih interesa i ograničenja privredne slobode djelovanja. U ovom pogledu su mogući i pojedinačni konkretni ugovori između Poduzeća luka i skladišta i željeznice, na temelju kojih se ova zadnja može obavezati u izvjesnom pogledu, da će sve manipulacije s kolima, postavljenim na odnosnim kolosjecima imati pravo obavljati Poduzeće luka i skladišta. Ovakve i slične obaveze bi, naravno, vezivale samo ugovorne stranke, bez ikakvog utjecaja na prava i obaveze, trećih osoba. U svojem pravu da postavlja prema svojoj volji vagone na odnosne kolosjeke željeznica mora imati dva ograničenja i to:

Vagoni ne smiju biti postavljeni, ako smetaju obavljanju lučko-transportnih operacija, te, na zahtjev Poduzeća luka i skladišta moraju prvenstveno na tim kolosjecima biti postavljeni oni vagoni sa kojima će manipulirati to poduzeće. Ova dva ograničenja su jasna i razumljiva.

Za prvo ograničenje slobode željeznice, da postavlja vagone na odnosnim mjestima, govori činjenica, da je luka, zajedno sa njenim postrojenjima, određena prvenstveno za obavljanje pomorskog prometa i ne smije se dopustiti da se, na štetu ovoga prometa, odnosni prostor, ili luka kao cjelina, upotrebljava u drugu koju svrhu.

Ako je već određeni dio prostora dat na iskorištenje Poduzeću luka i skladišta tada bi bilo stvarno šikaniranje sa strane željeznice kada ne bi, na zahtjev tog poduzeća, postavljala vagone, s kojima će ono manipulirati u okviru njegovog prostora, jer mu se s takvim postavljanjem ne samo umanjuju troškovi manipulacije, nego i postižu razne druge prednosti kao što je na pr. bolje čuvanje robe, brža i sigurnija manipulacija i slično.

4. Treba još, u okviru ovih općih pitanja, razmotriti i pitanje, da li je Poduzeće luka i skladišta ovlašteno određivati red pristajanja brodovima, koji pristaju na obalama, koje su njemu date na isključivo korištenje. Prema pozitivnim propisima »mjesto uz obalu određuje se po redu dolaska broda, a uzimajući u obzir vrstu tereta i veličinu broda«. ⁵⁾ Ovaj red pristajanja određuje lučki organ. Jedino na pristaništima, koja su specijalno namijenjena potrebama nekog privrednog poduzeća koja služe isključivo za iskrcavanje tereta određenog za njega, red pristajanja određuje uprava odnosnog poduzeća (st. 3 istog člana). Ovo mjesto se ne odnosi na Poduzeće luka i skladišta. Da bi odnosno poduzeće imalo pravo odlučivati o redu pristajanja brodova na njegovom pristaništu, nije dovoljno, da je odnosni obalni prostor dat na isključivo korištenje pojedinom poduzeću, nego je uz to potrebno, da je takvo korištenje dato u svrhu ukrcaja ili iskrcaja tereta određenog za to poduzeće. Poduzeća luka i skladišta ispunjavaju prvi uslove, a ne ispunjavaju drugi. Prilikom redakcije predmetnog pravilnika namjerno su, i to s potpunim pravom, citiranjem stilizacijom, bili ispušteni lučki stivadori. Država je naime u lukama, koje su otvorene javnom saobraćaju s međunarodnog stanovišta obavezne uspostaviti takav pravni režim, da ne bude nikakve diskriminacije među pojedinim brodovima. U predmetnom pogledu ovoj svojoj dužnosti je udovoljila svim brodovima, prema unaprijed ustanovljenom objektivnom kriteriju (u konkretnom slučaju red dolaska broda) svakom brodu pruža jednaku mogućnost obavljanja trgovačkih operacija, na način da mu, u granicama objektivnih maritimnih i drugih uvjeta luke, osigura mjesto uz obalu za

⁵⁾ Član 28. Pravilnika za izvršenje Uredbe o redu u lukama.

obavljanje tih operacija. Činjenica, da će lučko-transportne poslove obaviti jedno i to unaprijed određeno poduzeće na ovu obavezu država ni najmanje ne utječe, budući da je brodovima ovaj stivador, više ili manje, faktičnim činjeničnim stanjem nametnut. Situacija je drukčija u slučajevima luka, odnosno pristaništa, koje isključivo primaju odnosno predaju teret jednog poduzeća. U ovim slučajevima, u predmetnom pogledu, državni upravni organi ne samo da nemaju nikakvu dužnost, nego ni pravo da se miješaju u red pristajanja brodova. Ova se stvar tiče isključivo ugovornih stranaka, to jest brodova i odnosnog korisnika obale, kao krcatelja ili primaoca. Da li će i na koji način pojedina ugovorna stranka izvršavati svoje ugovorne obaveze u to država, kao nosilac upravne funkcije vlasti, nije ovlaštena ukaziti.

Pravo broda da traži mjesto uz obalu po redu dolaska ne povlači za sobom dužnost lučkog stivadora prema organima državne uprave, da po redu pristajanja radi na tim brodovima. Situacija je slična kao i kod pristaništa i luka isključivo određenih za primanje robe pojedinih poduzeća. Kada je, naime, država dala mogućnost brodu da bude privezan uz obalu u cilju obavljanja trgovačkih operacija, izvršila je svoju dužnost, a da li će brod i na koji način tu svoju mogućnost iskoristiti s lučkim stivadorom, to je stvar njihovog međusobnog ugovora. U koliko lučki stivador ne izvršava svoje dužnosti, tada će odgovarati za naknadu štete.

5. Da bi se, u pravnom pogledu, moglo uopće govoriti o stivadorskim poslovima potrebno je da odnosne poslove obavlja, dotično ugovor zaključuje, osoba, koja nije stranka u prevoznom ugovoru. Ukoliko se radi o osobama, koje su zaključile prevozni ugovor, obavljanje ovih poslova ukazuje se bilo kao izvršenje postojećeg prevoznog ugovora, odnosno pak promjena zaključenih

uvjeta ugovora. Osim toga, ne smiju poslovi ukrcaja, odnosno iskrcaja, biti obavljani u izvršavanju nekog drugog posla, kao što je na pr. ugovor o prijevozu, špediciji i slično. Drugim riječima na pr.: špediter u izvršavanju svog ugovora o špediciji preuzima, redovito, među ostalim, i dužnost da se pobrine za ukrcaj odnosno iskrcaj robe. On ovu dužnost može izvršiti sam vlastitim sredstvima, ili pak može, u tu svrhu, sklopiti ugovor s lučkim stivadorom. Ako sam izvršava manipulacije iskrcaja ili ukrcaja, tada se ova djelatnost ukazuje kao dio izvršavanja ugovora o špediciji, a ako upotrebjava neku treću osobu, tada je taj ugovor o lučko-transportnom radu, ali prema osobi, koja je sa špediterom sklopila ugovor o špediciji, ugovor o lučko-transportnom radu nema, redovito, nikakav značaj. Identična je stvar i u slučajevima, kada se vozar, prema klauzulama prevoznog ugovora dužan pobrinuti za ukrcaj odnosno iskrcaj tereta.

Stivadorski ugovor se redovito sklapa s jednom od stranaka u prevoznom ugovoru, ili sa njihovim ovlaštenim zastupnikom, a u izvršavanju klauzula prevoznog ugovora. Međutim, barem teoretski, ne možemo isključiti mogućnost, da se ovaj ugovor zaključi i sa osobom, koja ne samo da nije stranka u ugovoru, nego sa samim prevoznim ugovorom nema nikakve veze. Amo na pr. možemo ubrojiti slučajeve iskrcaja tereta po naređenju nadležnih državnih ugovora, kao na pr. radi sanitarnih mjera, zatim iskrcaja tereta, koji je zabranjeno iznositi ili pak uopće prevoziti i slično. Stivadorski ugovor se najčešće zaključuje s brodarom, zapovjednikom broda ili pak primaocem odnosno krcateljem. Svi oni opet mogu imati svoje zastupnike, što je za brodara odnosno zapovjednika redovito pomorski agent, a za primaoca ili krcatelja špediter.

(Nastavit će se)