

Lučki stivador

Dr. Branko Jakaša, Split

Nastavak III.

Stivadoru je načelno odgovoran onaj, s kojim sklapa dotični ugovor i to bez obzira na eventualne klauzule prethodnog prevoznog ugovora, koji je bio povod i uvjetovao zaključivanje stivadorskog posla. Koliko će zaključeni ugovor, prema stivadoru, obavezati nekoga trećega, mjerodavni su odnosni propisi dotično načela o zastupanju.

Same klauzule prevoznog ugovora nisu dovoljne da eventualno obavežu izvjesnu osobu, koja nije sklopila ugovor sa stivadorom. Jedino ako stivador pristane na ove klauzule, isti će, naravno u granicama njegovog pristanka, i njega obavezati. Sama činjenica, da su mu odnosne klauzule ugovora bil poznate i da na njih nije stavio nikakve primjedbe, ne može, bez ikakve rezerve, stvoriti presupciju, da je stivador na ove klauzule pristao, pa čak i da su mu bile i dostavljene, a on na njih nije postavio nikakvu primjedbu. Ovu stvar treba rješavati od slučaja do slučaja, a prema svim važnim konkretnim uvjetima. Kao opće pravilo tumačenja možemo navesti, da se može smatrati, da stivador, koji bez primjedbe prima na znanje klauzule prevoznog ugovora, pristaje na ove klauzule, koje rješavaju tehnička pitanja, kao što je na pr. način i vrijeme ukrcaja i iskrcaja. Za ostale klauzule treba načelno njegov izričiti pristanak. Mislimo, da ovakvo tumačenje odgovara volji stranaka. Naravno, da je i protiv ovakve pretpostavke moguć protivan dokaz.

Prilično često se događa, da stranke u prevoznom ugovoru sklope takve klauzule, da teret rizika za oštećenje odnosno propust robe, ili pak troškovi za ukrcaj odnosno iskrcaj prelaze s jedne na drugu ugovornu stranku u vrijeme vršenja same manipulacije ukrcaja odnosno iskrcaja. Tako na pr. može biti ugovoreno, da se rizik za propust ili oštećenje prebacuje, od momenta od kada roba prijeđe brodsku ogradu. U ovakvim slučajevima je teško i teoretski zamisliti mogućnost, da bi dva različita stivadora obavljala ovaj posao i to jedan do brodske ograde, a drugi od te granice. Postoji kod nas, u praksi, i češći slučaj. Roba je predana stivadoru u njegovim skladištima, a brodar prima teret ispod čerka. Čitavu manipulaciju obavi isto stivadorsko poduzeće. Do čerka trošak i rizik padaju na teret krcatelja, a od tog časa na brodara. Rijetko je u praksi naići slučaj, da bi brodar vodio brigu o teretu, kada ga pre-

da ispod čerka. Roba se pak uvijek od ovog mjesta odnosi dalje i to redovito putem istog stivadora.

Mi smo mišljenja, da svi ovakvi slučajevi ne utječu na promjenu odnosa između stivadora i njegovog suktrahenta. Ovo i u slučaju, da mu je bio dostavljen prevozni ugovor. Primanjem na znanje klauzula ugovora o prijevozu ne znači, da je stivador pristao i na promjenu u osobi svoga suktrahenta. Promjena saugovarača je tako važna stvar, da se ne može smatrati, da je ovakav postupak stivadora ekvipariran prešutnim priznanjem, ovo tim više što se klauzule prevoznog ugovora stivadoru prvenstveno dostavljaju u drugu svrhu. No može se braniti stanovište, da se promjena suktrahenta može ugovorenoj stranci nametnuti bez njenog izričitog pristanka.

Stivadorskom poslu nije nikakva pravna karakteristika, da se radi o manipulacijama brod — kopno ili obratno. O ovom poslu se isto tako pravo radi i u slučaju, da su ugovorene manipulacije isključivo na kopnu, a eventualne razlike između ove dvije vrste poslova kao i posebni uvjeti jednog ili drugog posla, temelje se na stvarnim razlikama, koje su uvjetovane prirodom operacija, a ne eventualnom različitom pravnom kvalifikacijom jedne ili druge vrste poslova.

Sve stivadorske poslove, po njihovom sadržaju, možemo podijeliti na dvije grupe i to: na operacije ukrcaja i na operacije iskrcaja. Ukrcaj odnosno iskrcaj tereta su bitni ekonomski elementi ove vrste poslova, a sve dužnosti, koje prima na sebe stivador slijede iz same prirode obaveze ukrcaja odnosno iskrcaja ili pak iz posebno preuzetih obaveza.

Konkretni sadržaj jednog stivadorskog posla redovito se zaključuje ugovorom. Ako u ugovoru stranke izričito zaključuje pojedine uvjete, odnosno sadržaj posla, tada je nesumnjivo, da stivador mora raditi prema zaključenom ugovoru. Ako pak nisu ništa specijalno u pojedinostima ugovorile, tada je stivador, prema općim pravnim načelima, dužan da radi kao uredan stivador.

Za postojanje stivadorskog ugovora nije potrebna nikakva forma. Međutim, redovito se u praksi događa da stivadorov komitent stivadoru pošalje pismenu dispoziciju izvršenja posla, a stivador je bez daljnjeg prihvata i na temelju nje počne s izvršavanjem naloženog posla. Jasno je, da stivador ima pravo na primljenu dis-

poziciju stavljati svoje primjedbe, kojih će se opravdanost, ukoliko ih protivna stranka ne prizna, utvrditi sudskim putem. Već je naprijed navedeno u kojim slučajevima i pod kakvim okolnostima stivador ima pravo odbiti ponuđeni posao. Odbijanje prihvaćanja posla i eventualne primjedbe na dispoziciju moraju biti dostavljene u primjerenom roku. Koji će rok biti primjeren, zavisi o svim konkretnim okolnostima.

Prema jednom stanovištu: »Kada ugovor bude zaključen sa zapovjednikom ili agentom manipulacije, koje je dužno izvršiti poduzeće, sastoje se, redovito, u sljedećem: a) preuzimanje i predaja robe, koja je ukrkana na brodu, b) prijenos u carinska skladišta, c) čuvanje robe, d) predaja robe pojedinim primaocima prema redu njihove prijave carinarnici. Kada se pak ugovor zaključi s kratateljem ili primaocem, poduzeće preuzima (kod ukrcaja) prijevoz vlastitim sredstvima (kopnenim ili pomorskim) od skladišta do broda; postavljanje robe na brodu (eventualno s vlastitim sredstvima ili plutajućim dizalicama) i slaganje prema naredbi zapovjednika, kada se radi o iskrcaju, preuzima se paralelno naslaganje, iskrcaj, transport u carinska skladišta, čuvanje, prije i poslije zadržavanja robe u tim skladištima i predaja primaocu.«⁶⁾

Ovakvom stanovištu, premda se s njome uglavnom slažemo, možemo postaviti sljedeće primjedbe: ugovor zaključen s brodom (brodarom, zapovjednikom ili njihovim punomoćnicima) ne mora uvijek biti ograničen isključivo na iskrcaj tereta. S ovim osobama se može, isto tako, potpuno logički razumljivo, a i stvarno opravdano, zaključiti ugovor o ukrcaju robe, a onda u ovim slučajevima slijede iste one dužnosti kao i kada je ugovor sklopljen s ovlaštenicima tereta. Osim toga ugovor o ukrcaju odnosno iskrcaju tereta ne mora nipošto sadržati, sam po sebi, bez izričitog ili inače zaključenog sporazuma, sve one faze, kako je naprijed navedeno. Ovo se na pr. naročito kod iskrcaja odnosi na dužnost postavljanja robe u carinska skladišta kao i skladišta uopće, te predaju primaocima.

Po našem mišljenju bitni elementi stivadorskog posla jesu: a) preuzimanje robe, b) iskrcaj ili ukrcaj i c) predaja tereta ovlaštenoj osobi. Jedna od bitnih karakteristika stivadorskog posla sastoji se u tome, da je taj posao izvršenje čisto fizičkog rada, načelno bez ikakvog ulazanja u administrativne poslove, koji su, eventualno, s ukrcajem odnosno iskrcajem ili prekrcajem robe vezani, kao što je na pr. ispunjenje tovarnih listova kod iskrcaja u željezničke vagone, obavljanje carinskih formalnosti i slično. Ovo su poslovi špeditera, a stivador ih mora obaviti jedino, ako se na takve poslove posebno obaveže. Isto tako ne spada u okvir stivadorskog posla da stivador uređuje odnose sa željeznicom ili kojim drugim vozarom, kao što je, kod željeznice, na pr. slučaj narudžbe vagona, primopredaja kola i slično. I za ovo se mora pobrinuti stivadorov komitent, što je, redovito, u praksi špediter.

6. Preuzimanje robe. Da bi stivador mogao udovoljiti preuzetoj obavezi ukrcaja odnosno iskrcaja tereta, potrebno je, da tu robu dobije u svoju detenciju. Nesumnjivo je, da su pojedini komadi odnosno dijelovi tereta u detenciji stivadora, kada s njima stvarno vrši manipulaciju ukrcaja odnosno iskrcaja. Da li će se prije ili poslije tog momenta smatrati, da je roba u detenciji stivadora, zavisi o izričitom ugovoru, a ako ovoga nema, tada se namjera stranaka mora prosuditi iz svih relevantnih konkretnih okolnosti.

Kod ovoga moramo posebno ispitivati slučajeve na brodu, a posebno na kopnu. Što se broda tiče, treba razlikovati, da li se radi o manipulacijama s pojedinim stvarima ili pak s čitavim teretom bilo broda bilo pak pojedinog skladišta. Ako se radi u konkretnom slučaju o iskrcaju čitavog broda ili pojedinog cijelog skladišta, tada je stivador preuzeo na sebe dužnost čuvanja tereta od časa, od kada se skladište otvori. Kod iskrcaja pojedinih stvari situacija je drukčija. U ovim slučajevima stivador ne preuzima skladište u cjelini, nego samo pojedine predmete te, prema tome, ne odgovara uopće za ostalu robu, koja se u skladištu nalazi. O ovoj robi mora voditi brigu brod. Ne treba, naravno, ni napominjati,

da se ni u ovim slučajevima stivador ne može ekskulpirati, ako se radi o krivnji osoba, koje on u svom radu upotrebljava. Ovo konkretno znači sljedeće: Kod preuzimanja čitavog skladišta stivador odgovara kako za djela svoga osoblja, tako i za djela trećih. Može se osloboditi, samo ako dokaže krivnju brodske osoblja. Kod preuzimanja pojedinih stvari situacija je obratna. Ovdje brodar mora dokazati krivnju stivadorovih ljudi.

Preuzimanjem robe u brodskim skladištima stivador preuzima samo dužnost, da u skladištima robu čuva kvantitativno, a nije se dužan starati i o njenom održavanju u ispravnom stanju. (Naravno da odgovara za krivnju svojih namještenika i u ovom pogledu). Ova dužnost i nadalje pada na teret broda. Budući da je stivadoru vrlo teško, a praktički redovito i nemoguće dokazivati, koliku je količinu robe primio u skladišta, to, što se tiče eventualnog manjka robe, koji se stavlja na teret stivadora, mora vrijediti pravilo, prema kojemu se smatra, da je stivador predao točno onoliko robe, koliko je bilo na brodu, dok mu se protivno ne dokaže.

I kod ukrcaja robe na brod situacija je identična. Stivador odgovara za robu, dok ne preda skladište brodu, a kod pojedinih komada njegova dužnost prestaje postavljanjem robe na mjesto, koje odredi zapovjednik.

Na kopnu moment preuzimanja robe nastupa onda, kada se svaki pojedini komad odnosno kolet ili vagon preda stivadoru. Međutim, treba napomenuti, da ukoliko roba nije uskladištena na prostoru stivadora, postavljanjem robe na samom tom prostoru, pa i u svrhu manipulacije, ne može se smatrati, da je stivador robu i preuzeo. Ovo se, praktički, naročito odnosi na željeznička kola. Što se ovih vagona tiče, moramo razlikovati, da li su isti postavljeni na kolosjecima, koji su lučkom stivadoru dati na isključivo korištenje (industrijski kolosjeci) ili na drugim kolosjecima. Ako su vagoni postavljeni na industrijskim kolosjecima, tada Poduzeće luka i skladišta iste prima već od momenta postave i odgovara za svaki manjak, osim ako se dokaže, da je nastupio kakav slučaj, koji isključuje njegovu odgovornost. Situacija je obratna, ako se kola postave na ostalim kolosjecima. Da bi se moglo raditi o njihovom primjenu, potrebno je, da nastupi momenat na temelju kojega se daje zaključiti, da je Poduzeće luka i skladišta bilo stvarno, bilo simbolički (na pr. potpisom raznih dokumenata) ove vagone primilo. Za manjkove, nastale u vagonima, koje nije još primilo, odgovarat će samo ako se dokaže krivnja poduzeća odnosno njegovih ljudi.

Na kopnu se može u većoj mjeri govoriti o dužnosti stivadora, da se brine ne samo o kvantitetu, već i o kvalitetu tereta, nego što je to, u pogledu ovoga zadnjega, dužan činiti na brodu. Ova dužnost, doduše u praksi ne će, u okviru stivadorskog posla, dolaziti u obzir, već će se ukoliko do nje i dođe, ista ograničavati u opsegu skladišnog posla. Međutim se, barem u teoriji, ova mogućnost ne može isključivati. Ovo će na pr. biti u slučaju, kada primalac robe iz bilo kojeg razloga odbija njen prijem. Ovo je dužan činiti na temelju činjenice, da detentor odnosno robe, a nema osobe, koja bi se specijalno morala o robu brinuti. Međutim, moramo napomenuti, da se dužnost staranja o kvalitativnom održavanju robe ne podrazumijeva u samom stivadorskom poslu i ukoliko je radi ovoga stivador imao kakvih izdataka, dužna mu ih je nadoknaditi odgovorna osoba.

(Nastavit će se)

⁶⁾ Brunetti: Diritto marittimo privato Italiano, Torino 1930., II br. 372. U istom smislu Thomas: Les acco- niers, Paris 1923. br. 13—17.

