

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

Le Clère J.: FUNKCIJA KOJE JE OBNOVA U TOKU:
"CARGADOR" /Une fonction en voie de renouveau: celle du "subrécargue"/, DMF 1963, 451-463

U članku se najprije izlaže kako suvremeni pisci /napose Ripert, Chauveau, Rodière/ polaze od toga da je cargadorov /super kargo/ značaj samo historijski i da se taj funkcioner ne pojavljuje više u suvremenoj plovidbi, osim u ribarskoj plovidbi. Cargador je na brodu obavljao komercijalne funkcije po nalogu i za račun naručiteljev, a zapovjednik je zadržavao nautičko upravljanje brodom. Međutim Le Clère stoji na stajalištu da ni danas nije ta funkcija prestala postojati. Doduše malo ima rješidaba, a pisac ih rezimira tri: jednu Kasacije od 25.III 1959 /DMF 1959, 521/, Apelacije u Rouenu /DMF 1962, 537/ i Trgovačkog suda u Marseille-u od 15.I 1960 /DMF 1961, 176/. Kasacija je u svojoj rješidbi smatrala da cargador obvezuje svojim kupnjama brođara, iako je običaj na Dalekom Istoku da se na francuskim brodovima cargador, ukoliko je Kinež, ukrca kao pisar, a ne kao cargador, jer bi taj bio časnik, što može biti samo francuski državljani. Apelacija u Rouenu konstatirala je da je cargador samo tehnički savjetnik zapovjednikov, a želja brođara da odijele nautičke od ribarskih funkcija, i potonje povjere cargadoru, da je bila protivna namjeri stranaka, napose s obzirom na način diobe dobitka od ribolova i na dio koji u njemu pripada zapovjedniku. Trgovački sud u Marseille-u sudio je u slučaju u kojem je na brodu danom u naval bio ukrcaan cargador, pa je našao da je briga za manipulaciju tereta ostala na zapovjedniku broda. Pisac smatra da to stajalište Trgovačkog suda u Marseille-u nije ispravno.

U ribolovu je često pojava da se ukrca "specijalist" za ribolov koji ima posebnu stručnu spremu ili "intuiciju" gdje se nalaze najbolja ribolovna područja, pa da se njemu povjerava da naznači kamo se ime ići na ribolov, a zapovjednik zadržava nautičko provedenje postavljenog zadatka. Po sebi se ti zadaci lako dijele, ali je teže izmiriti suprotne financijske interese. U "čarter-partijama" u štampanim uvjetima ne navodi se cargador, a kad ima u posebno dodanim uglevcima o tome riječi, odnose se te samo na dužnost brođarevu da dađe noćište i hranu toj osobi, a da naručitelj brođaru za to nešto plati. Kako nema nikakvih propisa ni ugovornih formula, ne preostaje drugo nego da se cargadorova uloga utvrdi prema postojećoj praksi. Pri tome nije od važnosti slučaj kad se časnik odnospog poduzeća ukrca s tim naslovom, jer se želi boležljivom ili starom službeniku pomoći iz socijalnih razloga s jednom dužnošću koja nema bližeg sadržaja. Isto tako nije pravno interesantan slučaj kad se ukrca takva osoba da bi se isključivo posvetila uspostavi veza s obalnim

vlastima i poduzećima tamo gdje je osobito teško da se odvijaju poslovi krcanja i iskrcavanja. I u ovom slučaju su zapovjednik i cargador osobe kojima se u svom poslovanju služi isti nosilac odgovornosti. Medjutim pravno je interesantan slučaj kad je cargador imenovan od naručitelja. Kod brodarskih ugovora na vrijeme financijski interesi naručiteljevi jesu: brzo odvijanje putovanja, da zapovjednik ne stavi na njegov teret suvišne troškove, da se prijevozni ugovor ispravno odvija da ne bi došlo do odgovornosti iz Konvencije o teretnici od 1924, napose kada je vozar različiti od brodar, tj. da se razlikuju nautičke od komercijalnih odgovornosti.

Ako se ukrca cargador, dvije su uprave na brodu, šef trgovačkih i šef brodskih manipulacija. Ako se u charter-partiji o tome ništa ne kaže, onda su običaji slijedeći:

S jedne strane je zapovjednik koji zastupa brodar, a s druge strane je cargador koji zastupa uzimaoca broda u naval /naručitelja/. Zapovjednik radi u sporazumu s cargadorom s obzirom na sve pokrete broda koji imaju trgovačko značenje /dan i sat ulaska u luku, premještanje s obale na obalu, završetak ukrcajanja, sat odlaska itd./, ali zadržava isključivu nautičku odgovornost za te pokrete. Cargador utvrđuje plan krcanja i slaganja u sporazumu sa zapovjednikom s obzirom na reperkusije na raspored težina na ravnotežu broda. Kod toga oni rade jedan s nautičkog, a drugi s komercijalnog stajališta, pa zapovjednik mora imati zadnju riječ samo ukoliko se radi o nautičkim pitanjima. Za vrijeme putovanja cargador mora voditi brigu o čuvanju tereta, pa je prema tome rješenje Trgovačkog suda u Marseille-u pogrešno, jer pušta s vida okolnost da je zapovjednik odgovoran za teret samo kad se sam nalazi na brodu; ali ako se na brodu nalazi drugi predstavnik vozarev, onda taj drugi predstavnik, cargador, mora voditi ovu brigu. Cargador javlja uzimaocu broda u naval /naručitelju/ sve ono što se odnosi na poslovanje sa slagačima, lučkim vlastima i s brodom. On može izdavati teretnice kao zastupnik vozara, uzimaoca broda u naval. Osim toga cargador u prijevozima, na temelju brodarskog ugovora na vrijeme, u kojima nije izdana teretnica, osigurava naručitelja od toga da brodar ne izbjegne obvezama koje kod prijevoza po teretnici slijede iz Konvencije o teretnici od 1924. Inače će u takvom slučaju naručitelj morati organizirati određeni postupak kod primanja tereta na brod u vezi s ugovornim ograničenjem odgovornosti i izručenja tereta primaocima kod takvih prijevoza bez teretnice. Stoga pisac smatra da je i danas još funkcija cargadora od praktičnog značaja onda kada stranke u brodarskom ugovoru neće smatrati da je zapovjednik broda prikladan da zastupa sve interese koji su u pitanju.

E.P.