

○ značenju izraza »Vremenski pogodni radni dan«

U prijevoznim ugovorima (Charter Party) redovno je utanačeno koliko se tona robe ima ukrcati ili iskrcati po »vremenski pogodnom radnom danu« ili po vremenski pogodnom radnom danu od 24 sata, ili pak da se toliko i toliko takvih dana dozvoljava za utovar i istovar zajedno. To znači da se periodi kiše, ili inače kad su vremenske prilike takve, da ne dozvoljavaju operacije u luci, imaju isključiti iz toka stojnica. Međutim ovo odbijanje vremenski nepogodnih perioda predmet je još uvijek čestih sporova između broda i njegova agenta s jedne, i krcatelja, odnosno primaoca s druge strane. Zapovjednici i agenti često se drže tumačenja koja se nalaze u »Scrutton-ovoj knjizi«, da se vrijeme kiše imade samo onda odbiti od stojnica, kada je kiša direktno spriječila istovar, a ne i onda kada primaoc (odnosno krcatelj) nije bio planirao rad. Oni idu ponekad tako daleko da, na pr. kišu za vrijeme noćne smjene računaju u stojnice ako se štivadorovi radnici nisu pojavili na brodu, kao dokaz da su imali namjeru da rade, a ne uzimaju u obzir, da bi primaoc mogao i predvidjeti kišno vrijeme, te mu se ne isplaćuje naručivati noćnu radnu snagu, koja ne bi dala odgovarajućeg efekta, što bi inače on učinio.

Ispravno bi bilo da se nepogodno vrijeme u noćnoj smjeni ne uzima u obzir ako se stojnice računaju po »radnom danu« (koji kod nas traje obično 16 sati — od 06 do 23 sata), ali bi kišu u noćnoj smjeni trebalo odbiti, ako su utanačene stojnice u radnim danima od 24 tekuća sata.

Za ovakovo tumačenje nalazimo podršku u presudi Vrhovnog suda u Londonu koncem godine 1957, kada je taj sud odbio tužbeni zahtjev panamskog broda »Azucero«, i riješio da se čitavo vrijeme kada je padala kiša ima odbiti od toka stojnica. Taj sud, koji je svakako najkompetentniji u rješavanju pomorskih pitanja, nije prihvatio tezu tužitelja, već je zauzeo stanovište, da je vremenski pogodni radni dan takav dan, u toku kojega vremenske prilike dozvoljavaju operacije, bez obzira na to, da li se te operacije stvarno obavljaju ili ne. Isti taj princip treba primijeniti i u obratnom slučaju, t. j. ovaj ili onaj dan nije vremenski pogodan radni dan ukoliko toga dana vremenske prilike ne dozvoljavaju operacije u luci, bez obzira na to, da li su te operacije stvarno bile prekinute, ili da li ih je primaoc stvarno bio planirao. Status vremenski pogodnog dana određen je isključivo vremenskim prilikama, a ne i vanjskim faktorima, kao što su djela, namjere i planovi bilo koje osobe.

Ovakovo tumačenje sprečava — po mišljenju suda — apsurdnu tvrdnju, da se neki dan smatra kao vremenski pogodan radni dan unatoč tome što je čitav dan vladala kiša, snijeg ili oluja, samo zbog toga, što toga dana nisu bile planirane operacije. Događa se tako, da se jedan kišni dan za jedan brod odbija od toka stojnica kao neradno vrijeme, a za drugi brod taj isti dan računa u stojnice kao radni dan, a to nikako ne bi smjelo da bude. Takvi slučajevi dolaze najviše do izražaja kada brod ostane na sidrištu čekajući na vez, a po »GENCON« Charter Party vrijeme čekanja na vez ima da se računa u stojnice. To je tačno, po tom ugovoru vrijeme se računa od 08 sati, odnosno od 14 sati dana dolaska broda, bez obzira na to, da li je brod dobio vez ili nije, ali nedjelje i blagdani se ne računaju, jer ni oni nisu radno vrijeme. Tako isto periodi kiše ne treba da se računaju, jer ni oni nisu radno vrijeme. — Tumačenje agenta, da brodu nije kiša spriječila rad, nego to što mu nije dano mjesto priveza, ne može da stoji, jer kiša je spriječila rad onom brodu, koji ima da ustupi svoje mjesto tom brodu na sidrištu. Ne može dakle da bude, da se tom brodu kiša računa u stojnice, a drugom ne.

Dolazi se tako do apsurdna, da su brodovi koji čekaju vez na sidru za vrijeme kiše u privilegovanom položaju prema svima drugim brodovima u luci, kojima se to vrijeme računa u stojnice. Ako kiša na pr. potraje do 3—4 dana, može se dogoditi da brod na sidru na taj način istroši svoje stojnice i uđe u primanje prekostojnica (demurrage), dok su drugi brodovi u luci višom silom izgubili sve te dane, pa je po tom jasno da sastavljač ugovora »Gencon« onom klauzulom: »Time lost in waiting for berth to count as laydays« — nije sigurno htio da legalizira gore rečeni apsurd, već je htio da se vrijeme čekanja na sidru računa u stojnice, ali samo radno vrijeme, dočim da se neradno vrijeme isključi, što je i logično.

Ukoliko bi još netko htio da ukaže kako ima logike u gornjem tumačenju nekih pomorskih agencija: da se kiša ne odbija ako nije direktno spriječila istovar ili utovar, morat će da prizna da je više logike u gornjoj presudi i tumačenju Vrhovnog suda u Londonu, a koje tumačenje treba nastojati da i naše agencije uvažavaju kao ispravno. Dobro će biti da sporovi ove vrste na taj način budu dokrajčeni, odnosno u buduće isključeni.

Kap. Božo Njirić