

ENGLJSKI TRGOVAČKI SUD
/Queen's Bench Division/
Commercial court

Presuda od 26.I 1962.

N.V. Maatschappij Zeevaart c/a
M. Friesacher Soehne

Stojnica - "Working days" ne iznosi cijela 24 sata radnog dana, već samo onoliki broj sati, kad se radi uz redovnu nadnicu - Lučka praksa, pa ma i trajala nekoliko godina, ne znači još i lučki običaj

Brodarskim ugovorom zaključenim između brodovlasnika N.V. Maatschappij Zeevaart iz Rotterdama i naručitelja prijevoza M. Friesacher Soehne iz Beča ugovoren je prijevoz tereta žitarica motornim brodom L. iz New Orleansa u jednu luku sjeverne Evrope. Brodarski ugovor sadržavao je, između ostalog, i odredbu da će se ukrcavanje obavljati, prema lučkim običajima, s uobičajenim dispečom, a za stojnice je ugovoreno da će trajati 5 pogodnih radnih dana /Weather working days/, izuzimajući nedjelje i blagdane. Naručitelj je bio dužan, ukoliko prekorači rok ukrcaja prema ugovoru, platiti prekostojnice od 800 US dolara na dan. Spor između brodovlasnika i naručitelja izbio je zbog načina računanja stojnica u luci New Orleans. Brodovlasnici traže od naručitelja naknadu, tvrdeći da je pao u prekostojnice, dok naručitelj taj zahtjev ne priznaje, nego tvrdi da je, dapače, uštedio vrijeme prilikom krcanja, i traži od brodovlasnika dispeč. Naručitelj tvrdi da se "radni dan" u luci New Orleans mora računati na bazi od 24 sata, jer je praksa u toj luci da se pomoću elevatora teret žitarica krca neprekidno. Brodar pak tvrdi da "radni dan" iznosi samo onoliko vremena koliko se radi uz redovnu nadnicu. Budući da u luci New Orleans radnici rade uz redovnu nadnicu samo 9 sati, to znači da radni dan traje samo 9 sati. Kad je krcatelj radio neprekidno 24 sata, za to vrijeme nije utrošio samo jedan radni dan, već skoro tri. Spor je predan arbitrima.

Arbitri su ustanovili da u luci New Orleans lučki radnici rade uz redovnu nadnicu od ponedjeljka do petka od 7 - 17^h s jednosatnim podnevnim odmorom. U ostale sate, kao i subotom i nedjeljom, pripada im nadnica povećana za 150 %. Krcanje žitarica obavljano je lučkim elevatorom. Već nekoliko godina postoji praksa u New Orleansu da elevator radi neprekidno 24 sata, da bi se ubrzalo ukrcavanje, i tako skratilo čekanje brodova na red. Brodovi su tako krcani neprekidno i plaćali su radnicima prekovremene nadnice. Ukoliko bi koji brod odbio da krca izvan redovnog radnog vremena, gubio bi svoj red i dolazio opet na kraj liste čekanja. Iz tih razloga arbitri su utvrdili da u luci New Orleans postoji lučka praksa da se radi na elevatoru neprekidno 24 sata, i dodijelili su naručiteljima prijevoza dispeč.

Prvostepeni sud, koji je rješavao o odluci arbitraže, nije se s njom složio. Izraz "radni dan", upotrijebljen u brodarskom ugovoru, može značiti samo onoliki broj sati za koje se plaća uobičajena nadnica. Prekovremeni rad, koji je plaćen prekovremenom nadnicom, ne ulazi u gore navedeni pojam, pa je zato sud vrijeme računao prema stajalištu broдача. Arbitri su, istina, ustanovili da je lučka praksa u New Orleansu već nekoliko godina, da se žitarice kreću na elevatoru neprekidno 24 sata. Međutim, budući da praksa ne znači još i lučki običaj, to se ne može prihvatiti odluka arbitraže, i zato sud brođovlasniku dosudjuje naknadu za prekostojnice.

/LLIR 1962, str.52-59/

V.F.

Bilješka.- Gornjem stajalištu suda mogu se postaviti i neke napomene. Iz dugogodišnje prakse krcanja žitarica može se zaključiti da postoje lučki običaji, jer običaj i nije ništa drugo nego dugogodišnja praksa. Sudac je svoje stajalište prvenstveno zasnovao na činjenici da radni dan lučkih radnika ne iznosi 24 sata, nego samo 9 sati. Međutim, treba napomenuti da se u ovim odnosima ne radi o radnom danu lučkih radnika, nego o radnom danu brođa, tj. vremenu za koje bi trebalo, prema ugovoru stranaka, računati stojnice. To vrijeme nema ništa zajedničkog s radnim danom ljudi koji mogu raditi prekovremeno, ili na smjene.

V.F.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 13.XI 1961.

Régie des chemins de fer de Madagascar
c/a Cie d'assurances La Concorde et
Nouvelle Cie havraise péninsulaire

Lučki stivador, koji ima monopol u ruci i značaj javne organizacije, direktno odgovara primaocu za teret koji primi od brođara - Odgovornost stivadora ne temelji se na prijevoznom poslu

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu određene količine tereta stakla iz Francuske u Tamatave /Madagaskar/. U luci odredišta postoji samo jedan stivador, koji ima faktični monopol. Brođar je predao teret stivadoru, koji nije uložio nikakav prigovor u pogledu stanja i količine tereta. Međutim, dok se teret još nalazio kod stivadora, zastupnik primaoca ustanovio je da je jedna količina stakla polomljena. Osiguratelj je nadoknadio štetu, i tuži brođara i stivadora da mu nadoknade isplaćenu osigurninu.