

Pogodni radni dani

Kap. Maroje Aleksić

Interpretacija ovih riječi (klauzule), koje su česte u ugovorima o pomorskom prevozu u mnogim zemljama, ne predstavljaju jedan određeni pojam, već se različito tumače. Pred nekoliko mjeseci je jedan niži sud u Engleskoj donio presudu da se pod radnim danom ima smatrati radno vrijeme uobičajeno u nekoj luci, a ne dan od 24 sata. Apelacioni sud je potvrdio takovo shvaćanje, kao ispravno i osnažio presudu nižeg suda u jednom sporu po ovom pitanju. »Pogodni radni dan« (Weather working day) prema tumačenju engleskog suda, znači dan koji traje koliko i radno vrijeme u luci ukrcaja ili iskrcaja i to baš u ono vremensko razdoblje, koje se smatra redovnim radnim vremenom za dotičnu luku. Sa riječju »pogodni« (Weather) označava se, da atmosferske prilike za vrijeme radovnog radnog vremena treba da budu takove da se može nesmetano krcati odnosno iskrcevati.

Obzirom na važnost ovog pojma, možda nije na odmet navesti što je do toga dovelo.

Prepirka je nastala između brodovlasnika jednog broda i krcatelja oko računanja prekostojnica koje su bile predviđene u ugovoru, a za prevoz šećera iz Kube za Grčku. Ovaj ugovor je između ostalog sadržavao slijedeće:

»Stojnice predviđene za ukrcaj 5.000 vreća od 150 kila s tim da brod može primiti toliko u »jednom pogodnom radnom danu«. Vrijeme izgubljeno ili ušteđeno, ima se računati za svaku luku krcanja zasebno a u saglasnosti sa lučkim običajima«.

Brod je krcao u dvije luke. Obe luke imale su uobičajeno redovno radno vrijeme od 7 do 11 sati i od 13 do 17 sati za sve dane u sedmici, osim subote kada je radno vrijeme bilo od 7 do 11 sati. U prvoj luci na osnovi 8-satnog radnog dana, krcatelj bi odgovarao za 29 minuta prekostojnica, što bi iznosilo Lstg 7.03.10. Na osnovi od 24-satnog radnog dana, odgovornost bi bila za 3 sata i 27 minuta prekostojnica, što bi iznosilo Lstg. 51.06.09. U drugoj luci krcanja, na osnovi 8-satnog radnog dana, prekostojnice bi iznosile 10 minuta ili Lstg. 2.09.07., a na osnovi 24-satnog radnog dana bile bi 3 sata i 40 minuta, što bi iznosilo Lstg. 54.11.03. Od strane brodovlasnika stavljen je prigovor, da je računanje radnog dana od 8 sati odnosno 4 sata za subote, protivno dosadašnjim običajima i da bi trebalo zanemariti pitanje uobičajenog redovnog radnog vremena u luci.

Da bi se rekonstruisao ugovor, kao prvo pitanje postavlja se; što se misli pod pojmom »rad-

ni dan«, gdje je riječ »dan« točnije određena sa riječju »radni«. Engleski apelacioni sud smatra, da ako se za radni dan uzimlje vremensko razdoblje od 24 sata, tada se potpuno zanemaruje činjenicu da riječ »radni« jasnije opredjeljuje riječ »dan«. Izraz »radni dan« po mišljenju suda, je ono vrijeme dana kroz koje se odvija rad, stoga da bi se ustanovilo što predstavlja taj radni dan, treba ustanoviti sate i dane kada se obično radi na određenom mjestu i u određenoj vrsti posla. Prema tome pod »radnim danom« treba podrazumjevati onaj dio dana koji se smatra redovnim radnim vremenom.

Na pitanje, da li riječ »pogodni« mijenja pojam, koji bi inače neko primjenio na riječ »radni dan«, sud je dao tumačenje, da ono mijenja samo u toliko, što riječi »pogodni radni dan« znače da se od radnog dana bez obzira što on predstavlja, treba odbiti vrijeme, kada je krcanje obustavljeno zbog kiše ili drugih vremenskih neprilika. Nadalje sud tumači da u ugovorima koji se pozivlju na lučke običaje, treba voditi računa o tim lučkim običajima i iste poštovati.

U ovom slučaju radilo se o malom novčanom iznosu, ali je vrlo značajno to što do sada nije bilo pravog tumačenja za izraz »pogodni radni dan«. Ovo je prvi put da je sud donio tumačenje ovog izraza. Brodovlasnik je uložio utok na apelacioni sud, ali ovaj je odbijen time da ne može uložiti priziv na viši sud već da je odluka konačna.

Kod nas je uobičajeno da se pod izrazom »pogodni radni dani« podrazumjeva dan od 24 sata.

Prema lučkim običajima naših većih luka, skoro za sve terete, je radno vrijeme od 16 sati i to prva smjena od 6 do 14 sati i druga smjena od 14 do 22 sata. Krcatelj odnosno primaoc tereta ako želi da se radi u trećoj noćnoj smjeni od 22 do 06 sati, prema običaju treba da naruči radnu snagu tokom jutra prije 14 sati. Ovo za njega predstavlja priličan riziko, jer u času naručivanja radne snage, ne može znati hoće li po noći padati kiša ili ne, a u svakom slučaju naručenu radnu snagu mora platiti. U vezi sa iznesenim često se događa da krcatelj odnosno primaoc plaća prekostojnice brodu zato što je po danu za vrijeme redovnog radnog vremena padala kiša, te se nije moglo raditi, a po noći je ista prestala te se vrijeme stojnica dalje zaračunava. Znači da je brod u povoljnijem položaju.

Koliko je nama poznato po ovom pitanju nije se raspravljalo pred našim privrednim sudovima.