

## Modernizacija kanadske ribarske flote

Kap. Lujo Šoletić

Jedro je ustupilo mjesto motorima i male su jedrilice u kanadskoj ribarskoj floti od svršetka prošlog rata zamijenjene većima. Rezultat je toga, da se broj ljudi, koji love na kanadskim rijekama, jezerima i morima, osjetno prorijedio u posljednjih nekoliko godina, ali se, isključivši na New Foundlandu, kapital uložen u brodove i strojeve u morskom i unutrašnjem ribolovu, od godine 1948. više nego udvostručio, to jest porastao je od 18 milijuna na 38 milijuna funti. Pad u broju ribara iznosio je 5000, t. j. od 70000 na 65000 ljudi.

Vrijednost opreme, koja otpada na jednog ribara porasla je za 150 posto ili od 215 funti u 1946. na 575 funti u 1952. godini, a povećavala se i dalje tokom 1953. godine.

Drastična izmjena kanadske ribarske flote najviše je zapažena u atlantskim i pacifičkim obalnim vodama. Godine 1946. u njima se nalazilo 36 jedrilica, tonaže između 10 i 40 tona. Godine 1952. nijedna se od njih nije više nalazila u službi. Svi brodovi od 10 tona na više pokretani su sada benzinskim ili diesel motorima.

Tokom šest godina, od 1946. nadalje, broj brodova na benzinski motor od 40 tona naviše, po-

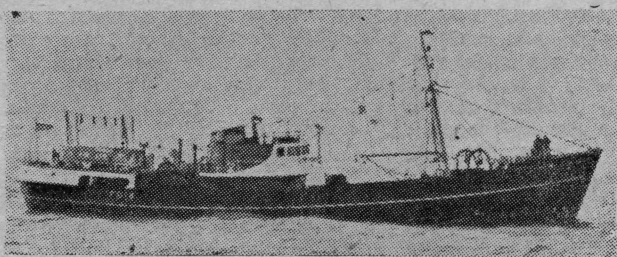


rastao je od 2 na 12. Broj onih od 20 do 40 porastao je od 45 na 75, a onih od 10 do 20 tona od 1101 na 1278 jedinica.

Broj brodova s diesel pogonom tonaže od 10 do 40 tona, porastao je od 531 na 756. Broj kočara, povećao se od 6 na 19, driftera od 99 na 229. Prevozači ribe, mali hladionici i brodovi za pakovanje ribe porasli su brojčano od 464 na 1198 jedinica.

U isto vrijeme opao je broj svih vrsta malih ribarskih brodica, jedrilica ili čamaca na vesla za oko 25 posto, t. j. na 9278. Benzinski motorni čamci pali su od 18264 na 16514, a diesel motorni čamci za više od 50 posto. Ribolov na unutrašnjim vodama po broju motornih čamaca porastao je za više od jedne trećine, prema stanju u 1946. godini.

Pad broja ribara pripisuje se dakle padu broja malih čamaca u unutarnjem i obalnom ribolovu. Broj pak ribara na velikim jedinicama povećao se od 1245 na više od 10000 ljudi. Broj ribara s malim čamcima spao je za oko 4500 ljudi i danas ih ima oko 45000. Broj malih ribara na unutarnjim vodama smanjio se za 6000 i sad ih ima oko 10000. Isto se tako smanjio i broj ljudi, zaposlenih u ribarskoj prerađivačkoj industriji. Umjesto 19396, zaposlenih u 1946. u toj industriji danas radi nešto ispod 15000 ljudi.



Kočari za visoko more

## *Manjkavo osvjetljenje*

U jednom sporu pred britanskim sudom radilo se o slučaju, koji je važan za brodovlasnike i krcatelje. Trebalo je riješiti pitanje odgovornosti i naknade za ozljede nekog radnika, koje je isti podnio dok je radio na brodu a u uslovima manjkave ili neefikasne rasvjete. Prvostepeni sud je presudio na štetu brodovlasnika, smatrajući da je postojao prekršaj lučkih propisa od strane istog, t. j. da mjesto na kome su radnici krcatelja trebali raditi nije bilo efikasno osvjetljeno.

Viši sud se nije složio s ovakvom odlukom, smatrajući da u slučaju kada brodovlasnik propusti svoju dužnost da osigura prikladnu rasvjetu, onda nastupa odgovornost krcatelja, koji je dužan da poduzme potrebno u svrhu postizanja efikasne rasvjete. Na ovakovom stanovištu temeljio se i priziv brodovlasnika nakon prve presude. U prizivu je navedeno, da iako je postojao propust s njegove strane (brodovlasnika), to je ipak bila dužnost krcatelja da nešto poduzme. Budući da nije ništa poduzeo, treba i njega smatrati odgovornim.

Presuda apelacije obrazlaže se slijedećim: ako brodovlasnik nije pružio prikladna svjetla,

krcatelj je morao redovnim tokom posla doznati da takovo stanje na brodu postoji i po dužnosti poduzeti neke korake u svrhu izmjene postojećeg stanja, i to u najkraćem vremenu. Kad krcatelj ne bi za takovo stanje znao ili bi bio u nemogućnosti da to dozna, teško da bi mogao išta poduzeti; međutim u ovom slučaju, krcatelj je imao isto toliko mogućnosti kao i brodovlasnik da dozna kakva je rasvjeta na brodu.

Priziv je usvojen i presuđeno protiv obje stranke, s tim da obje plate po polovinu dosuđene naknade.

## *Ulje na podnicama strojarnice*

Jedan mazač podnio je tužbu protiv brodovlasnika za naknadu za lične ozljede do kojih je došlo uslijed skliznuća na podnicama strojarnice. U tužbi je navedeno da sistem i radno mjesto, koje je dao brodovlasnik, nisu sigurni zbog opasne količine maziva na podnici i da postoji propust u održavanju postrojenja i stroja u ispravnom stanju. Brodovlasnik je tužen da je uzrokovao premazivanje podnica neposredno prije nesretnog slučaja. Britanski sud presudio je u korist brodovlasnika uz obrazloženje, da premazivanje podnica spada u proces čišćenja i da se provodi na svim brodovima, te da tanki sloj premaza ne predstavlja nikakvu opasnost.