

Petar Kragić  
 samostalni pravni referent  
 "Jugotankera" u Zadru

UDK. 347.795.3

## MANJKOVI TERETA KOD PRIJEVOZA TANKERIMA

Cilj ovog članka je upoznati zainteresirane sa u svijetu široko prihvaćenim pristupom problemu manjkova kod prijevoza tekućih tereta morem, jer je taj problem nazočan u svakodnevnoj praksi i kod nas, a o njemu se do sada nije pisalo. Istovremeno, članak bi trebao biti poticaj znalcima da se uključe u raspravu i daju svoj doprinos rješenju problema. Ova tema je aktualna, posebno zbog toga što je nedavno jugoslavenski sud imao prilike odlučivati o jednom tipičnom slučaju navodnog manjka u prijevozu tankerima i zauzeo je, po našem mišljenju, stajalište suprotno osnovnom pravcu prakse u svijetu.

### Uvod

Problem manjkova kod prijevoza tekućih tereta postao je sredinom sedamdesetih godina značajan, zbog učestalosti sporova i visine odštetnih zahtjeva, kao posljedica porasta cijene nafte, naročito uslijed embarga 1973, koji ju je učetverostručio (u zadnjih deset godina cijena nafte je poskočila od 2 na 32 dolara po barelu, 1 barel = 158,984 litre). Očito je prošlo vrijeme jeftine nafte na kojoj se dobrim dijelom zasnivao burni rast svjetske privrede preko pola stoljeća - (od 1900. - 1950. godine cijena nafte po barelu je narasla sa 1,20 na 1,70 dolara, a od 1950. do 1970. godine stagnirala je na 1,80 dolara po barelu) i da je nastupilo vrijeme štednje i skupe sirovine. Ovo se očitovalo i u brizi o manjkovima koji nastaju prilikom prijevoza nafte i njenih derivata morem. Ti manjkovi se nastoje na razne načine umanjiti, a ako do njih dođe, s puno truda i upornosti pokušavase ostvariti naknada štete od osobe koju se smatra odgovornom. Omoti spisa ovakvih sporova množe se i debljaju kod trgovaca naftom, preradivača, broдача, osiguratelja, agencija za naknadu šteta, vještaka, pravnih zastupnika, sudova, arbitra itd.

U ovom članku mi bismo se ograničili na prikaz položaja broдача, a time i osiguratelja njihove odgovornosti, u sporovima o manjku tekućih tereta, a stručnjacima za osiguranje prepustili

bismo da prikažu probleme osiguratelja tereta kod rješavanja zahtjeva korisnika prijevoza za naplatu osigurnine zbog manjka tereta.

### Način mjerenja količine tereta

U pravilu količina tereta se ustanovljava mjerenjem visine stupca tereta u tanku (ili visine praznog prostora od razine tereta do vrha banka, tzv. ullage) iz čega se pomoću tablica načinjenih na osnovi izmjere tanka izračunava volumen tereta. Međutim, kako se s promjenom temperature tereta mijenja i njegov volumen, to je uvijek potrebno izmjeriti i temperaturu tereta, te pretvoriti dobijene podatke u standardne jedinice.

U Istočnoj Evropi standard je kubni metar na 20°C, u Zapadnoj kubni metar na 15°C, a u SAD barel na 60°F. Za preračunavanje stvarnog volumena i temperature na standardne postoje posebne tablice u kojima se može naći tzv. faktor korekture volumena. Da bi se isti pronašao u tablicama treba znati vrstu nafte, njenu gustoću i jedinice mjere.

Gustoća je masa tekućina na jedinicu volumena pri standardnoj temperaturi.

Masa tereta se izračuna tako da se stvarni volumen pretvori u standardni i pomnoži gustoćom na standardnoj temperaturi. Ako je standardna temperatura 15°C, jednadžba glasi:

$$\text{Masa tereta} = \text{Volumen na } 15^{\circ}\text{C} \times \text{gustoća tereta na } 15^{\circ}\text{C}.$$

Da bi se konačno izračunala težina tereta treba volumen tereta pomnožiti sa faktorom za težinsku pretvorbu, koji se može pronaći u odgovarajućim tablicama. Taj faktor se lako može dobiti i oduzimanjem 0.0011 kg/l od gustoće tekućine na 15°C, pa jednadžba glasi:

$$\text{Težina (kg)} = \text{Volumen na } 15^{\circ}\text{C} \times (\text{gustoća na } 15^{\circ}\text{C} - 0.0011).$$

U praksi se događa da se pobrkaju gustoća i faktor za težinsku pretvorbu u uvjerenju da je težina = volumen x gustoća.

Kad je volumen tereta izražen u barelima, tada se za izračunavanje volumena i težine sirove nafte upotrebljava tzv. API težina.

To je faktor Američkog instituta za naftu, a izračunava se iz formule API težina na 60°F = 141.5 dijeljeno s relativnom gustoćom na 60°F/60°F manje 131.5.

Iz ovog kratkog prikaza vidljivo je gdje mogu nastati razlike u mjerenju ili izračunavanju. Nije lako utvrditi prosječnu temperaturu tereta, pogotovo u velikim tankovima, a pogreška od  $1^{\circ}\text{C}$  u mjerenju temperature tereta donosi pogrešku od 0.1% u izračunavanju standardnog volumena. Očitanje visine stupca tereta često se obavlja dok se površina tereta nije smirila od ukrcaja tereta u tank. S vremenom tankovi mijenjaju svoj oblik, pa razna izobličenja donose pogreške u utvrđivanju stvarnog volumena. Netočnosti katkada nastaju već kod proračuna volumena tanka.

Upotreba raznih mjernih jedinica i tablica kod računanja daljnji su izvor razlika u konačnim rezultatima utvrđivanja količine tereta.

### Mjesto mjerenja količine tereta

Za pomorski prijevoz od značenja je mjerenje tereta na ovim točkama:

- (i) u obalnom tanku u ukrcajnoj luci
- (ii) na brodu u ukrcajnoj luci
- (iii) na brodu u iskrcajnoj luci
- (iv) u obalnom tanku u iskrcajnoj luci

Krcatelj izmjeri količinu tereta u obalnom tanku prije ukrcaja i u pravilu tu količinu unese u teretnicu. Prije ukrcaja pregledaju se brodski tankovi i utvrdi da li u njima ima ostataka prijašnjeg tereta. Količina tih ostataka treba se odbiti od količine tereta. Nakon ukrcaja posada broda i krcateljev nadzornik izmjere ullage i temperaturu tereta, te izračunaju njegov volumen. Podatak o gustići tereta priopćava krcatelj, jer se isti nikad ne ustanovljava na brodu. Prilikom mjerenja "ullagea" izmjeri se i visina vode koja se zajedno s teretom ukrcaja u tankove. Kad se izračuna količina vode istu treba odbiti od količine terete.

Kako je količinu tereta nemoguće točno utvrditi, u praksi se uzima da je razlika između rezultata mjerenja obalnim i brodskim mjerama do 0.5% prihvatljiva, pa zapovjednik broda neće u tom slučaju staviti ogradu u teretnici, međutim, uložiti će protest krcatelju ukoliko ova razlika iznosi preko 0.1%.

U nekim lukama gdje se krca teret sa cjevovoda na plutači agenti broda, obična državna poduzeća, traže da ih zapovjednik ovlasti potpisati teretnicu u njegovo ime. Količina tereta upisanog u teretnici samo se radio vezom javlja zapovjedniku, obično kad brod već isplovljava. Postoje i luke u kojima je nemoguće staviti ogradu u teretnicu, jer vlasti ne bi dopustila isplovljavanje, a ponekad brod dobije nalog da napusti vez i prije nego se teret nakon ukrcaja smirio u brodskim tankovima pa je nemoguće provjeriti ukrcaju količinu. Slična je situacija ako je more valovito.

U iskrcajnoj luci izračuna se količina tereta prije početka iskrcaja, (odbije se količina vode i količina ostatka tereta s prijašnjih putovanja) a nakon završetka iskrcaja nadzornik primatelja i predstavnik brodarica pregledaju brodske tankove kako bi utvrdili da li je sav teret iskrcaju.

Često na dnu brodskih tankova ostaje stvrdnuti talog koji se nataložio tijekom puta, stanovita količina tekućeg tereta koja se pumpama više ne može usisati, a zbog adhezije nešto se tereta zadržati i uz stijenke tankova i cjevovoda.

Ukoliko ostatak tekućeg tereta u tanku ne pokriva cijelo dno (a obično to nije slučaj jer je prazan tanker zatežan do 15 noga) njegova se količina ne može izračunati, već samo procijeniti.

Često je sporno da li se ostatak tereta može ispumpati ili ne, naročito kad oko otočića kružnog taloga ima još tekućeg tereta.

Iskrcaju teret teče obalnim cjevovodom do obalnog tanka. Važno je utvrditi da li je taj cjevovod bio pun ili prazan prije početka iskrcaja (ukoliko je bio prazan dio tereta po završenom iskrcaju zadržati će se u cjevovodu i neće stići do obalnog tanka) i da li su svi ventili duž cjevovoda bili zatvoreni, jer u protivnom dio tereta može biti skrenut u druge cjevovode ili tankove.

Kad teret stigne do obalnog tanka tu se opet izračunava količina prispjelog tereta (treba točno utvrditi razinu tereta, temperaturu, uzeti u obzir istisninu plutajućeg krova tanka ako ga ima, imati točne tablice tanka itd.

Kad se izvrši i ovo mjerenje često se ustanovi manjak količine tereta u usporedbi s količinom navedenom u teretnici i ulaže se protest brodaru.

Danas se sve rjeđe ostaje na tome, već oštećenik pokreće postupak za naknadu štete.

### Pravni položaj broдача

#### - Dokazivanje manjka

U skladu s općim pravilom *actori incumbit probatio* primatelj mora dokazati da je nastao manjak tereta tijekom prijevoza. Kao početni dokaz podnosi se teretnica (kao dokaz o ukrcajnoj količini) i isprava o količini tereta zaprimljenog u obalne tankove. Teret dokaza tada u pravilu prelazi na broдача, ali ponekad se nađe i na drugačije stajalište. Tako je u jednom američkom slučaju sudac zaključio:

"... na tužitelju leži teret dokaza da je nastao manjak kojeg se on može osloboditi podnošenjem vjerodostojnih dokaza..... Ovdje se tužilac pokušao osloboditi tereta dokaza usporedbom količine tereta ukrcane na brod "Prairie Grove" u Corpus Christi, kako je utvrđena obalnim mjerama navedenim u teretnici, i količine tereta primljene u Massachusettsu, kako je utvrđena obalnim mjerama i navedena u određenim potvrđama o inspekciji izdanih od Sayboltovog vještaka..... Sud ne smatra ovo poređenje obalnih mjera dovoljnim da oslobodi tužitelja tereta dokazivanja manjka tereta..... Sud ne prihvaća tužiteljevu tvrdnju da količina tereta utvrđena obalnim mjerama u (iskrcajnoj luci) predstavlja količinu "isporučenog" tereta. U ovom slučaju mjesto isporuke je bio spoj broškog cjevovoda s cijevima priskrbljenim od tužitelja". (Northeast Petroleum Corp. v. S.S. Prairie Grove etc. (U.S.D.C., S.D.N.Y. 75 Civ.3874)).

Po našem pravu dovoljno je da primatelj stavi pismeni prigovor zbog manjka tereta, pa da se navodi prigovora smatraju istinitim dok broдар ne dokaže protivno (st. 4 Cl. 541 ZPUP).

Brodarova obrana ovisi o pravu koje se primjenjuje na konkretan slučaj. Ukoliko teretnica predstavlja oboriv dokaz, broдар će moći dokazivati da je primio manju količinu tereta na prijevoz od one navedene u teretnici, a ukoliko teretnica predstavlja neoboriv dokaz, moći će dokazivati samo da je predao u iskrcajnoj luci količi-

nu tereta navedenu u teretnici.

Mislimo da nije sporno da brodar neće odgovarati za pogrešno navedenu količinu tereta u teretnici ako je ista izračunata na osnovi pogrešno priopćenog podatka o gustoći tereta od strane krcatelja. Naime, opće je poznato u naftnoj industriji da podatak o gustoći tereta daje krcatelj, te se ne može pretpostaviti da je imatelj teretnice uzimajući tu ispravu očekivao da će mu brodar odgovarati za podatak o gustoći tereta. Pravni argument bi bio da imatelj teretnice nije mogao u dobroj vjeri očekivati da mu brodar odgovara za točnost podataka o gustoći tereta, jer je znao, ili morao znati, da brodar taj podatak nikad ne utvrđuje na brodu. Nadalje, smatramo da nije potrebna posebna opaska na teretnici koja bi skrenula pažnju njenom stjecatelju na tu činjenicu, jer je ona općepoznata, a svatko tko se upusti u trgovinu s naftom mora poznavati osnove njene prakse, koja predstavlja standard za ocjenu ponašanja privrednika.

Da se vratimo brodaru na kojeg je prešao teret dokaza. On će se u pravilu pozvati na brodske mjere iz ukrcajne ili iskrcajne luke tvrdeći da su za njega samo one mjerodavne s obzirom da nije u mogućnosti kontrolirati protok tereta kroz obalne cjevovode i mjerenje u obalnim tankovima koji su često i nekoliko stotina metara daleko od broda.

Uz podudarnost navedenih mjerenja brodar će morati dokazati da je iskrcao sav dovezeni teret, a ukoliko je nešto tereta ostalo na brodu, da isti nije bio u stanju iskrcati "pažnjom urednog brodara", tj. poduzimanjem razumnih mjera koje se u okolnostima konkretnog slučaja mogu očekivati od prosječnog brodara. Ukoliko se ustanovi da se teret ne može iskrcati zbog kvara na brodu, brodar će trebati dokazati da je prije početka putovanja dužnom pažnjom osposobio brod za plovidbu.

Ako brodar dokaže da prema brodskim mjerama nema manjka i da je iskrcao sav prevezeni teret (ispravom o suhim tankovima tzv. Tank Dry Certificate koji izdaje primatelj) pred sudom odnosno arbitražom je pitanje: Koje su mjere vjerodostojnije - brodske ili obalne?

Citirat ćemo nekoliko odluka koje po našem mišljenju sažeto odražavaju kretanja u svijetu kod odgovora na spomenutu dilemu: "... U svjetlu problema, i pravnih i praktičnih, nastalih oslanjanjem na mjere, ili kopno prema kopnu ili brod prema kopnu, sud zaključuje da je jedina zadovoljavajuća osnova za utvrđivanje da li postoji odgovornost (brodara), i ako postoji, u kojoj mjeri, usporedba između ullagea uzetih u Bonnyju (ukrcajna luka) i onih u Rotterdamu (iskrcajna luka)" (ESSO NEDERLAND v. MT TRADER FORTITUDE 1977 AMC 2144 SD. N.Y. 1977). "... Vijeće je zaključilo da dokaz priskrbljen od obalnih tankova nije odlučujući (was inconclusive) u pogledu količine tereta iskrcanog s broda. Naručitelj prijevoza nije bio u stanju dokazati više nego da obalne mjere upozoravaju da je možda nastao manjak. Time se naručitelj nije oslobodio tereta dokaza, pa se stoga njegov zahtjev za naknadu štete zbog manjka tereta treba odbiti" (Odluka londonske arbitraže 11/85. LMLN 156).

"... Vijeće je objasnilo da se ustanovila široko prihvaćena praksa da se manjak tereta, za koji brodara može biti smatran odgovornim, mjeri usporedbom brodskih ullagea uzetih prije i poslije ukrcaja odnosno iskrcaja, umjeto da se uspoređuju obalne mjere (iz ukrcajne i iskrcajne luke) kao prije" (K/SA/S VERVEN and CO v. AMOCO TRANSPORT COMPANY, Fairplay 29.7.1982. str. 41).

U sporu pred jugoslavenskim sudom postavilo se pitanje kojim dokazima brodara može uspjeti oboriti presumpciju o manjku nastalu na temelju prigovora primatelja tereta, te koje su mjere vjerodostojnije - obalne ili brodske. Valja napomenuti da u postupku nije predložen detaljan izvještaj o načinu mjerenja tereta obalnim mjerama, pa isprava izdana od obalnih tankove na navedenom zaprimljenom količinom tereta, prezentirana zapovjedniku (na koju je on stavio primjedbu "Obalne mjere nama nepoznate"), po našem mišljenju ne može se smatrati nečim drugim (npr. ekspertizom), do li prigovorom.

Sud je zaključio: "... u svrhu otklanjanja pravnih efekata uložene proteste zapovjednik broda bio je dužan, nakon uložene protesta, izvršiti kontradiktorno utvrđivanje količine predanog tereta i osigurati utvrđivanje količine putem druge organizacije, ili pak predložiti druge dokaze, da je primatelju predao teret u količini naznačenoj u teretnici".

(Presuda Okružnog privrednog suda u Splitu od 18.12.1984. neobjavljena). Nadalje, sud je odlučio " s obzirom na veću mogućnost uzimanja točnih podataka na kopnu, da se za utvrđivanje količine prijema i otpreme nafte kao mjerodavni uzmu podaci na suhozemnim rezervoarima" (isto).

Iz navedenog slijedi da brodar, uz podnošenje dokaza o brodskim mjerama, mora, da bi se oslobodio tereta dokaza, provjeriti obalne mjere i dokazati da su pogrešne.

Jedan američki sud suočen s istim pitanjem zaključio je: "..... Tražiti od broдача da ispituje labirint obalnih cjevovoda i tankova, nad kojima nema kontrole, niti o kojima ima znanja, bilo bi za njega preteško ako ne i nemoguće". (CENTERCHEM PRODUCTS INC v. A/S REDERIET ODFJELL, 1977 A.M.C. 373).

Po našem mišljenju ovo drugo stajalište puno je bliže praksi.

#### Ostajanje tereta na brodu

Često na bordu po završetku iskrcaja ostane nešto tereta, što otvara dva pitanja:

- a) Zašto se taj ostatak ne može iskrcati?
- b) Kolika je količina tog ostatka?

Ostatak tereta se najčešće ne može iskrcati zbog sedimenta koji se natalože tijekom puta na dnu tanka. Standardni tanker ima obično tri glavne sisaljke kapaciteta svaka od 2500 do 3000 kubičnih metara na sat i manje sisaljke za posušivanje tanka kad se razina tereta približi dnu tanka. Ove manje sisaljke ne mogu iskrcevati sedimente. U takvom slučaju obično nastane spor oko pitanja da li je ostatak tereta u tekućem ili krutom stanju. Obično oko otočića krutih sedimenata ima još tekućeg tereta. Vrlo je važno u ovakvoj situaciji pravilno uzeti uzorak. Često predstavnik primatelja zagrabi samo tekućinu, pa se kasnije analizom takvog uzroka dokazuje da je ostatak tereta bio u tekućem stanju i da prema tome nije iskrcean krivnjom broдача.

Općenito broдарова obrana je pozivanje na posebnu naravu tereta (taloženje sedimenata).

Po našem pravu, ukoliko broдар dokaže postojanje izuzetnog slučaja i postojanje uzročne veze između istog i nastale štete (manj-



ka), na naručitelja prijevoza prelazi teret dokaza da je šteta nastala osobnom krivnjom broдача ili komercijalnom krivnjom osoba koje rade za njega (čl. 556 ZPUP).

Na primjer, primatelj može dokazati da sedimenti uopće nisu bili ili bar nisu bili u određenoj mjeri razlog neiskrcanja tereta, već, da su sisaljke za posušivanje tankova bile neispravne ili da se posušivanje nije pravilno ili dovoljno temeljito obavilo.

Ukoliko se ostajanje stanovite količine tereta na brodu ne može pripisati prirodi tereta, broдар će morati dokazati da je upotrijebio pažnju urednog broдача da do početka putovanja osposobi brod tako, da teret može iskrcati (čl. 585 ZPUP), te da je upotrijebio dužnu pažnju da teret iskrca (tzv. komercijalna djelatnost).

U praksi se postavilo pitanje da li je broдар dužan grijati ostatak tereta kako bi ga preveo u tekuće stanje, iako je ugovoreno da se teret ne grije tijekom puta. Smatramo da treba dati negativan odgovor.

Naručitelj prijevoza mora poznavati svojstva tereta i ako je pristao da na određitu primi teret nezagrijan, treba pretpostaviti da je znao u kakvom stanju će ga primiti. Treći, imatelj teretnice pri njenom stjecanju mora provjeriti u ugovoru o prijevozu, da li se teret grije, jer se tankerske teretnice u pravilu na isti pozivaju. U slučaju da se teretnica ne poziva na ugovor, smatramo da imatelj teretnice ima pravo očektivati da teret bude grijan tijekom pomprskog prijevoza ukoliko postoji običaj da se takvi tereti redovno griju.

#### Dopušten prometni manjak

Dugotrajnim iskustvom došlo se do spoznaje da se kod prijevoza tereta tankerima prosječno gubi 0.5% od ukrcanog tereta. Smatramo, da ovaj postotak uključuje kalo (isparivanje), rastur (ostajanje tereta u sisaljkama, uz stijenke tankova i cjevovoda itd.), kao i razlike u mjerenjima koje neizbježno nastaju prilikom utvrđivanja podataka potrebnih za izračunavanje količine tereta (temperatura, ullage).

Ne ulazeći u detalje možemo reći da unatoč pokušajima da se ospori postojanje običaja o priznavanju dopuštenog manjka od 0.5%,

velika većina privrednika uključenih u naftnu industriju prihvaća ovaj postotak. Tu činjenicu arbitražno vijeće u slučaju The Avenger ustvrdilo je ovim riječima: "..... uobičajeni prometni manjak (the customary trade allowance) od 0.5% je tako jak poslovni običaj, da ima snagu ugovorenog dozvoljenog manjka, kojeg mi poslovni ljudi ne možemo zanemariti". (S.M.A. No. 1179/1977).

Mislimo da bi bilo korisno u ugovorima o prijevozu izričito navesti veličinu dopuštenog prometnog manjka jer je često dosta teško dokazivati poslovne običaje pred sudovima.

U Jugoslaviji je donesen standard o dopuštenim evaporacijskim gubicima pri uskladištenju i prometu nafte i naftnih proizvoda. Gubitak sirove nafte u prijevozu morem dozvoljen je do iznosa od 0.025% "za cjelokupnu prevezenu količinu tereta", dok je kod ukrcaja i iskrcaja dozvoljen daljnji gubitak od 0.05% od "ukupna isporučene količine tereta", za svaku operaciju posebno. Kad se zbroje dozvoljeni postoci gubitaka, proizlazi da ukupni gubitak kod prijevoza nafte morem bez prekrcaja smije iznositi 0.125%.

Smatramo da ovaj standard nema veće značenje u pomorskom prijevozu. Naime, on se izričito odnosi na evaporacijski gubitak, koji čini samo dio gubitka od 0.5%. Naime, teret se ne prevozi u laboratorijskim uvjetima pa postoje i drugi oblici gubitka tereta vezani za tehnologiju prijevoza i metodu mjerenja tereta.

Dakle, založili bismo se za primjenu dopuštenog prometnog manjka od 0.5% i u slučajevima kad se primjenjuje jugoslavensko pravo, jer isti je mnogo bliži stvarnosti i rezultat je dugogodišnjeg iskustva u svijetu.

Pravno bi trebalo tumačiti da se spomenuti standard odnosi samo na evaporacijski gubitak, pa se ne može prihvatiti da je samo taj gubitak dozvoljen s obzirom da ima i drugih opravdanih razloga za gubitak tereta koje treba uvažiti i dodati evaporacijskom gubitku. Samo da dodamo da nam nije jasno koja je to "cjelokupna prevezena količina prilikom svakog transporta", odnosno "ukupna isporučena količina" koje bi trebalo množiti postocima propisanim standardom. U prvom slučaju to bi mogla biti količina tereta utvrđena brodskim mjerama prije iskrcaja (jer za iskrcaj je propisan posebni postotak), međutim, logično je da se dozvoljeni evaporacijski manjak računa na ukrcani teret. U drugom slučaju ukupna

isporučena količina kod ukrcaja značila bi količinu ukrcanu na brod, a kod iskrcaja količinu zaprimljenu u obalne tankove. Međutim, obračunavati evaporacijski gubitak na te količine tereta nema nikakvog smisla. Sve u svemu smatramo da je ovaj standard (bar što se tiče prijevoza morem) potpuno neuspjao jer ne polazi od logike stvarnog života.

U praksi se postavilo pitanje da li dopušteni prometni manjak obuhvaća i teret zaostao na brodu nakon iskrcaja. Čini se razložnim stajalište arbitra u slučaju *The Burmah Endeavor* da nesporno izmjerljiva i ispupljiva količina zaostalog tereta ne potpada pod 0.5% dopuštenog prometnog manjka (S.M.A. No. 1883/1983). Mislimo, da je važno naglasiti da dopušteni manjak uključuje i dio tereta koji redovito ostaje na brodu zbog normalne nemogućnosti sisaljki za posušivanje da do kraja isprazne brodski tank. Isto tako smatramo da se teret koji se ne može crpsti sisaljka (sedimenti) ne smije uključivati u 0.5% dopuštenog manjka, jer se radi o teretu za čiji manjak brodar ne odgovara zbog njegove prirode koja onemogućava iskrcaj. Za utvrđivanje količine uobičajenog manjka može se uzeti na brod ukrcana količina, pomnožena s 0.5%, ali u tako dobivenu količinu ne može se uključiti količinu sedimenta koji se ne mogu crpsti brodskim sisaljka.

#### ZAKLJUČAK

Mogućnosti točnog mjerenja tereta danas su još ograničene i dok se ne pronađu i počnu upotrebljavati nova tehnička rješenja treba u ocjenjivanju da li postoji manjak tereta tijekom pomorskog prijevoza slijediti iskustva dosadašnje prakse.

Uglavnom, može se reći da je općeprihvaćeno uspoređivanje brodskim mjerama izmjerenih količina tereta u ukrcajnoj i iskrcajnoj luci kao način utvrđivanja manjka. Također je široko prihvaćen i dopušten prometni manjak u iznosu od 0.5% od ukrcane količine tereta, koji u sebi sadržava kako manjkove proistekle zbog prirode tereta i tehnologije prijevoza, tako i one proistekle od nemogućnosti preciznog mjerenja. Nadalje, ukoliko naručitelj prijevoza ugovori izričito da se teret ne grije tijekom puta trebalo bi uzeti da je pristao na manjak koji zbog toga proistekne (skrućivanje

tereta, taloženje sedimenata i sl), a isto tako i imatelj teretnice koji je znao i morao znati da je ugovoreno da se teret ne grije.

Kad ostanu neispumpljivi sedimenti na brodu važno je pravilno uzeti uzroke istih i tako sačuvati dokaz o stvarnom stanju tereta.

Dok je tekst ovog članka bio u tisku žalbeni sud donio je odluku u jugoslavenskom sporu spomenutom u ovom članku u kojoj je, među ostalim, zauzeto slijedeće stajalište o snazi dokaza brodskih mjera u iskrcajnoj luci:

"Nezavisno od navoda vještaka "da je uobičajeno da se u otpremi i prijemu sirove nafte vrši obračunavanje količine na temelju mjera ustanovljenih suhozemnim rezervoarima", sve okolnosti spornog slučaja upućuju na zaključak da su za određivanje količine tereta preuzetih na prijevoz i predatih na odredištu mjerodavne isključivo brodska mjerenja "tzv. ullage report".

#### SUMMARY

#### CARGO SHORTAGE IN CARRIAGE BY TANKERS

A Yugoslav commercial court recently had the opportunity to give its judgement in a typical oil shortage case.

By virtue of art. 541 of the Yugoslav navigation act 1978 a cargo receiver's written protest of shortage upon the completion of discharge is assumed to be true until the carrier proves the contrary.

In this case the carrier submitted as evidence the ullage to ullage comparison and the tankclean certificate issued upon the completion of discharge. However, the court held that the carrier had not discharged the burden of proof and had to furnish further evidence to rebut the assumption regarding the truthfulness of the receiver's protest. It was suggested that such evidence could be an independent survey report of the shore tank measurement of the quantity of cargo put into the tanks.

In the writer's opinion the request for such evidence puts too heavy a burden on the carrier and extends the carrier's duties under the contract of carriage beyond those assumed in everyday commercial practice.

The writer's analysis of English and American judgements and arbitration awards suggests that the ullage to ullage comparison together with the cleantank certificate issued upon the completion of discharge should be taken as a reliable method of judging the carrier's liability which ceases at the vessel's permanent manifold connection.