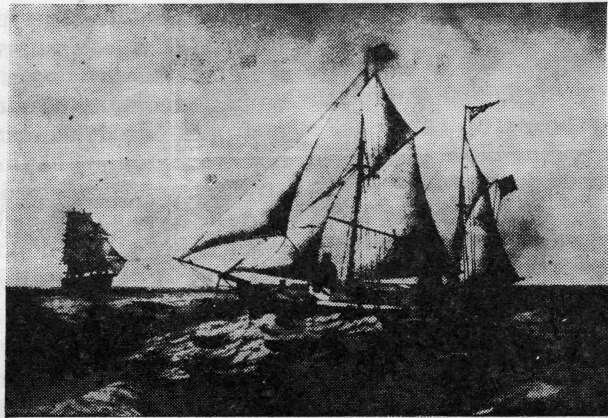


# Neke usporedbe između pravila o izbjegavanju sudara na moru od 1972. i 1960. godine

IVO SJEKAVICA



Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru od 1972. godine stupila su na snagu u 1977. godini, a naš *Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru* izišao je u »Službenom listu« od 26. siječnja 1979.

U *Pravilima* od 1972. učinjeno je više izmjena prema *Pravilima* od 1960. godine. Osim što su izmijenjena pojedina pravila i uvedena neka nova, došlo je i do promjene u sadržaju i redoslijedu pojedinih poglavlja. Tako npr. u novim *Pravilima* prije dolaze poglavlja s pravilima za plovidbu i kormilarenje, koja su najvažnija za navigatore, a zatim pravila o nošenju svjetala i znakova.

Podaci za koje navigatori nisu neposredno zainteresirani doneseni su u posebnim prilogima. To je većina podataka o smještaju i tehničkoj izvedbi svjetala, znakova i naprava za davanje zvučnih signala. U posebnim su prilogima i dopunski signali za ribarske brodove koji love vrlo blizu jedan drugoga i signali pogibelji. U pravilima od 1960. bio je samo jedan prilog: »Preporuka o korištenju radarskim podacima radi izbjegavanja sudara na moru«. U novim *Pravilima* ovoj se materiji pridaje mnogo veća važnost i sadržana je kao glavni dio mnogih pravila.

Sadržaj *Pravila* u cjelini nije se bitno izmijenio. Međutim, pojedina nova pravila formirana su prema naslovu i području koje obrađuju i često sadržavaju dijelove od više prethodnih pravila. Značajnije izmjene u *Pravilima* od 1972. učinjene su u pravilu 5 — Izviđanje, pravilu 6 — Sigurnosna brzina, pravilu 17 — Postupak broda s pravom puta, i pravilu 18 — Međusobne obveznosti brodova, točka (d). Detaljnijom usporedbom može se vidjeti da su učinjene izmjene i u pravilu 7 — Rizik sudara, pravilu 8 — Radnja kojom se izbjegava sudar, i pravilu 19 — Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti. U cjelini je done-

seno novo pravilo 10 — Sheme odvojene plovidbe, i pravilo 28 — Brodovi ograničeni svojim gazom.

U daljnjem tekstu uspoređivat će se nove važnije odredbe iz nekih pravila od 1972. s onima od 1960. godine i istaknut će se značajnije razlike.

## Pravilo 5 — Izviđanje

Ovo je pravilo gotovo u cijelosti novo. Njime se zahtijeva da »svaki brod mora uvijek savjesno izviđati promatranjem i slušanjem, a i svim raspoloživim sredstvima primjerenima prevladavajućim okolnostima i stanju, a radi potpune procjene situacije i rizika sudara«. Pravilo se odnosi na sve brodove pri svakom vremenu.

U *Pravilima* od 1960. samo je kratko spomenuto u pravilu 29 da se ne može osloboditi brod, vlasnik, zapovjednik ili posada od posljedica bilo kakve nemarnosti u vršenju dužne straže i nemarnosti u budnoj pažnji.

## Pravilo 6 — Sigurnosna brzina

Pravilo je većim dijelom novo. Njime je uveden novi pojam »sigurnosna brzina« kojom se brodovi moraju uvijek kretati za vrijeme dobre i smanjene vidljivosti. Veličina sigurnosne brzine nije propisana, ali ona mora biti prilagođena prilikama i okolnostima u kojima brod plovi, tako da bi se mogao poduzeti prikladan i uspješan manevar kako bi se izbjegao sudar i da bi se brod mogao u slučaju potrebe zaustaviti unutar odgovarajuće udaljenosti.

U točkama (a) i (b) ovoga pravila navedene su okolnosti koje se moraju uzeti u obzir pri određivanju sigurnosne brzine.

Prema pravilu 16 (a) od 1960. brzina se ograničuje samo pri smanjenoj vidljivosti. U takvom slučaju brodovi su morali ploviti »umjerenom

brzinom«, koju su morali prilagoditi dometu vidljivosti i ostalim okolnostima plovidbe. Također se brzina ograničavala i odredbama naznačenima u prilogu »preporuke o korištenju radarskim podacima radi izbjegavanja sudara na moru«.

#### Pravilo 7 — Rizik sudara

Pravilo je pretežno novo. Točka (a) na nov način postavlja da »svaki brod mora upotrebljavati sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju prevladajućim okolnostima i stanju da bi se utvrdilo postoji li rizik sudara. Ako postoji imalo sumnje, smatrat će se da taj rizik postoji«.

U točki (b) zahtijeva se pravilna upotreba radara uključujući i plotiranje da bi se što prije dobilo upozorenje o riziku sudara.

U točki (c) upozorava se da se ne smiju praviti zaključci na temelju oskudnih podataka, a osobito ako su to podaci s radara. Slično je rečeno i u stavci (1) u prilogu o korištenju radarskim podacima od 1960. godine.

U točki (d) (ii) dodatno se upozorava, u usporedbi s uvodom dijela D od 1960. godine, da opasnost od sudara može ponekad postojati čak kada je očita veća promjena smjera opaženog broda, posebno kad se približava veliki brod ili tegalj, naročito ako su na maloj udaljenosti.

#### Pravilo 8 — Radnja kojom se izbjegava sudar

U točki (a) zahtijeva se da svaka radnja poduzeta da bi se izbjegao sudar mora biti izvršena odlučno, pravodobno i onako kako to treba učiniti dobar pomorac, ako okolnosti slučaja dopuštaju. Slično je rečeno i u uvodu dijela D u stavci (1) od 1960. godine. Međutim, točka (a) ovoga pravila primjenjuje se uz dobru i smanjenu vidljivost, dok se dio D od 1960. odnosio samo na brodove koji se međusobno vide.

Točka (b) obuhvaća stavke 5 (c) i 7 preporuka o korištenju radarskim podacima od 1960. godine. Ovdje se još dodatno zahtijeva da promjene kursa i/ili brzine moraju biti dovoljno velike kako bi bile uočljive s drugog broda vizualno ili radarom.

Točka (d) sadržava novi propis kojim se zahtijeva da manevar poduzet radi izbjegavanja sudara mora rezultirati mimoilaženjem na sigurnoj udaljenosti. Osim toga mora se provjeravati uspješnost manevra dok drugi brod konačno prođe i bezopasno se udalji.

U točki (e) ističe se da brod mora usporiti ili čak prekinuti vožnju ako je potrebno izbjeći sudar ili dobiti na vremenu za procjenu situacije. Slično je rečeno u pravilu 23 i stavci 8 preporuke o korištenju radarskim podacima od 1960. godine. Međutim, točka (e) primjenjuje se kod svake vidljivosti, dok se pravilo 23 upotrebljavalo samo kada se brodovi međusobno vide. Osim toga, u pravilima od 1960. ne spominje se potreba dobivanja na vremenu radi procjene situacije.

#### Pravilo 10 — Sheme odvojene plovidbe

Ovo pravilo je novo, a bazira se na praksi prethodnih desetak godina. Naime, još prije 1972.

Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (IMCO) prihvatila je mnoge sheme odvojene plovidbe i dala upute kako treba po njima ploviti. Brodovima je bilo preporučeno da se koriste shemama i plove po uputama, ali oni nisu bili obavezni tako postupiti. Međutim, uvođenjem ovog pravila brodovi su sada obavezni ploviti prema shemama odvojene plovidbe.

Sheme odvojene plovidbe odvajaju promet koji se odvija iz suprotnih ili gotovo suprotnih smjerova pomoću zona ili linija odvajanja. Plovidba u jednom smjeru odvija se unutar plovidbenog puta određene širine, koji je ograničen s jedne strane zonom ili linijom odvajanja, a s druge strane vanjskom graničnom linijom. Sheme su ucertane u pomorskim kartama novijeg izdanja, a podaci o njima se donose u Oglasima za pomorce (Notice to Mariners) i u Uputama za plovidbu (Sailing Directions).

#### Pravilo 17 — Postupak broda s pravom puta

Pravilo 17 sadrži u točkama (a) (i) i (b) svim slične odredbe kao pravilo 21 od 1960. Međutim, točke (a) (ii), (c) i (d) sadržavaju nove propise.

U točki (a) (ii) daje se ovlaštenje brodu s pravom puta da može poduzeti mjere za izbjegavanje sudara vlastitim manevriranjem čim mu postane očito da brod koji se mora ukloniti s puta ne poduzima odgovarajući manevar.

Iz teksta ovoga propisa proizlazi da brod s pravom puta nije obavezan poduzimati manevar izbjegavanja koji je dopušten ovom točkom. Međutim, može se preporučiti da se brodovi koriste ovom mogućnosti jer će se na taj način sigurno smanjiti broj sudara koji mogu nastati kada brod koji se mora ukloniti s puta ne poduzima odgovarajući manevar.

U točki (c) propisuje se da brod koji postupa prema odredbi (a) (ii) ne smije izbjegavati skretanjem ulijevo, ako je to u danom slučaju moguće. Izbjegavanje skretanjem udesno mnogo je prikladnije jer se time uklanja opasnost od sudara, ako drugi brod koji je dužan ustupiti put istodobno promijeni kurs udesno.

Propisom u točki (d) posebno se upozorava brod koji je dužan ustupiti put da ga ovo pravilo ničim ne oslobađa te obaveze. To znači da ne smije oklijevati i odgađati manevar izbjegavanja u očekivanju da brod s pravom puta prvi poduzme manevar.

#### Pravilo 18 — Međusobne obveznosti brodova

Ovo je novo pravilo, u kojemu su pregledno prikazane međusobne obveznosti u susretu brodova različitih vrsta i kategorija sposobnosti manevriranja. Međutim, u osnovi se sadržaj pravila ne razlikuje od niza propisa iz 1960. godine koji su bili sadržani u većem broju pojedinih pravila,

osim što je sada obuhvaćen i brod ograničen svojim gazom.

U točki (d) ovoga pravila zahtijeva se od svih ostalih brodova, osim brodova koji ne mogu manevrirati i onih koji su ograničene sposobnosti manevriranja, da, ako je u danom slučaju moguće, ne ometaju siguran prolaz brodu ograničenom svojim gazom koji nosi znakove prema pravilu 28.

Brodu ograničenom svojim gazom skreće se pažnja da oprezno plovi i vodi računa o svome posebnom stanju s obzirom na mogućnost manevriranja.

#### Pravilo 19 — Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti

Ovo pravilo je prošireno i jasnije određuje kako se upravlja brodovima pri smanjenoj vidljivosti u usporedbi s pravilom 16 od 1960. godine.

Točka (a) propisuje da se pravilo primjenjuje ne samo na području sa smanjenom vidljivošću, već i blizu tog područja, što nije bilo istaknuto u pravilu 16 od 1960. godine.

Točka (b) sadrži novi propis kojim se zahtijeva da brod mora pogonski stroj držati spreman za neposredni manevar.

U točki (d) mnogo se određenije utvrđuje ponašanje brodova, u usporedbi s točkom 16 (c) od

1960, kad se samo radarom otkrije prisutnost drugog broda. Dodatno se zahtijeva da se mora utvrditi dolazi li do položaja opasne blizine i rizika sudara, a ako dolazi, da se mora pravodobno poduzeti manevar izbjegavanja. U slučaju kad se drugi brod nalazi ispred subočice vlastitog broda, ne smije se izbjegavati skretanjem ulijevo, ako je ikako moguće, osim kad se on pretječe. Time se usklađuje izbjegavanje pri smanjenoj vidljivosti s postupkom kad su brodovi u vidokrugu jedan drugome.

Točka (e) sadrži nekoliko važnih dopuna i izmjena u usporedbi s točkom 16 (b) od 1960. godine. Tako sada svaki brod mora smanjiti brzinu do najmanje pri kojoj može još kormilariti u slučaju kad čuje zvučni signal za maglu ispred svoje subočice ili ako ne može izbjeći položaj opasne blizine s drugim brodom. A prema točki 16 (b) od 1960. godine samo se zahtijevalo da brod zaustavi stroj. Smanjivanje brzine do najmanje ne zahtijeva se kad brod utvrdi, npr. radarom, da ne prijeti opasnost od sudara. Međutim, ako je potrebno, brod se mora sasvim zaustaviti i zatim nastaviti ploviti s najvećim mogućim oprezom sve dok opasnost od sudara prođe.

Na kraju je potrebno istaknuti da ovaj tekst ne obuhvaća cjelovitu usporedbu *Pravila* od 1972. i 1960. godine, već samo važnije razlike novog dijela B — Pravila za plovidbu i kormilarenje — s odgovarajućim pravilima od 1960. godine.

