

LUCIJAN KOS  
Zagreb

## Izbjegavanje sudara ribarskih brodova

Uoči ratifikacije nove Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru, London, 1960.

Prvim mjerama za sigurnost plovidbe na moru, a time i ribolova, nalazimo traga još u davno doba statutarne prava mediteranskih, a naročito naših primorskih gradova. U sredovječnim zbirka (»Consulat de mar«, »Rooles d'Oléron«, »Code de commerce« i dr.) ima pojedinačnih propisa, koji određuju kojim sredstvima brodovi moraju biti opremljeni za spriječavanje sudara — (collision of ships, abordage, abbordaggio, Schiffszusammenstoss). Već je tada vrijedilo za slučaj sudara brodova starorimsko pravilo, da štetu snosi onaj »koga zgodi«, tj. brod koji istu pretrpi (»casum sentit dominus«). Iz ovih zbirki, odredbe o izbjegavanju sudara vrijede i na našoj obali još od 1880. godine.

Prvi značajniji sporazum o izbjegavanju sudara brodova na moru bio je postignut između Engleske i Francuske 1848. god., kad su i donesena prava pravila — ne samo o snabdjevenosti brodova određenom opremom, već i o odgovornosti za štete nastale sudarom. Osnivanjem prvog klasifikacionog zavoda — »Lloyd's Register of Shipping«, te provjeravanjem maritimne i tehničke sposobnosti brodova za prijevoz robe i putnika, a zatim i za vršenje ribolova otvorenog mora, odredbe o sudarima brodova na moru počele su poprimati međunarodni značaj. Prvi propisi o izbjegavanju sudara na moru, koji su prešli granice pojedinih zemalja i koji su vrijedili kao međunarodno pravo, bili su zaključci Washingtonske konferencije iz 1889. godine, a sadržavali su odredbe o brodskim svjetlima, zvučnim znakovima, znakovima za pogibelj i sl. Sve veći razvitak brodarstva i tehnike (seksant, radar, echosounder i dr.), povećavao je istovremeno i opasnost od sudara brodova na moru, pa je u skladu s time rasla i potreba da se ova pravila nadopunjuju i izmjenjuju. Tako je i došlo 23. IX 1910. godine u Bruxelles-u do sklapanja Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova (Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'Abordage), a 1911. godine, odredbe o sudaru brodova ušle su — uz nacrt prve Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru i u »Maritime Convention Act«. Nove potrebe razvoja međunarodne plovidbe kategorički su tražile da odredbe o sudaru brodova, nadopunjene i usklađene s tekovinama suvremene navigacije, uđu i u prvu Međunarodnu konvenciju za zaštitu ljudskog života na moru od 31. V 1929. god., i to u čl. 40. Dodatak II — Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru (o ribarskim brodovima u čl. 9a (-k).

Istom nakon drugog svjetskog rata donijeta je 10. VI 1948. godine nova Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru — (International Convention for the Safety of Life at Sea), koja je stupila na snagu istom 19. XI 1952. god. Pravila o sudaru brodova priključena su ovoj Konvenciji i njen su sastavni dio. Tako Prilog B — Zaključnog protokola te Konvencije sadrži PRAVILA ZA IZBJEGAVANJE SUDARA NA MORU RIBARSKIH BRODOVA — INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA (Prilog B, Dio B, Prav. 9a-h i 15/c/IX, Dio C, Prav. 26). Prema zaključcima konferencije u Londonu, ova su Pravila stupila na snagu 1. I 1954. god., a primjenjuju se ukoliko ribarski brodovi vrše tzv. »međunarodna putovanja«, tj. ako vrše ribolov izvan obalnog mora svoje zemlje. Naša je zemlja ratificirala ovu Međunarodnu konvenciju 6. II 1951. god., čime je na sebe preuzela obavezu, da će svoje ribarske brodove, koji će vršiti ribolov na otvorenom moru i u teritorijalnom moru države-potpisnice Konvencije, tehnički i navigaciono osposobiti, kako bi ovi udovoljili propisima Konvencije. Stoga ovdje donosimo izvod iz njenih Pravila za izbjegavanje sudara na moru ribarskih brodova sa specijalnim

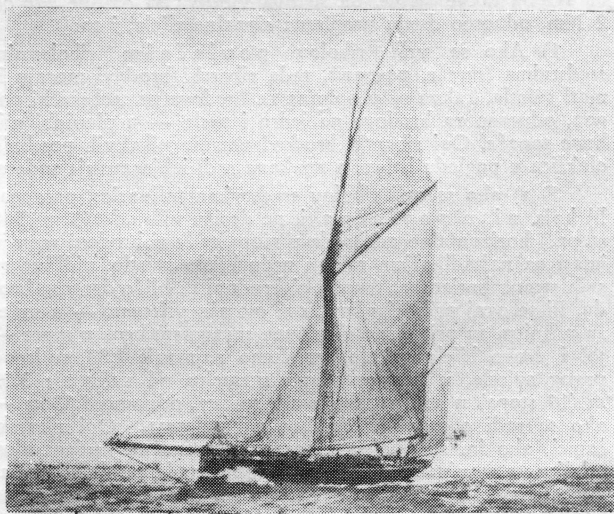
osvrtnom na predstojeću ratifikaciju nove Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru iz 1960. god.

Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru ribarskih brodova vrijede dok su ovi u vožnji (plovidbi) do lovišta i od lovišta, kao i dok vrše ribolov tj. dok ispuštaju ribolovne sprave sa palube, dok ih imaju potpuno ili djelomično u moru, kao i dok ih podižu iz mora. Ova se Pravila odnose ne samo na ribarske brodove koji vrše ribolov, već i na one brodove koji love rakove, vade spužve, školjke i sl. Smatra se da brod ribari, te da je — prema tome — ovlašten pokazivati specijalna svjetla propisana za ribarske brodove, ne samo kad su mu ribolovne sprave u moru, već i kad ih, uz smanjenu brzinu vožnje, vuče na brod, ili su mu ove privremeno na palubi zbog pregleda ili čišćenja. Ribarski brodovi dok vrše ribolov tretiraju se u pogledu izbjegavanja sudara jednako kao i brodovi koji su obzirom na svoju namjenu (tegljači, brodovi koji polažu kabel i dr.) potpuno ili djelomično nesposobni za manevar, te stoga i imaju specijalne povlastice u pogledu isticanja znakova radi izbjegavanja sudara. Ako ribarski brod nema u moru ribolovne sprave i plovi normalnom brzinom u cilju da promjeni lovište ili pak plovi u luku ili iz ove, on se tada ne smatra ribarskim brodom i mora kroz to vrijeme pokazivati svjetla, koja su propisana za ostale brodove njegovog tipa i veličine.

### I — RIBARSKI BRODOVI U PLOVIDBI NOĆU

#### a) Pojedinačno ili u skupini:

Veći ribarski brodovi na mehanički pogon, dok plove na lovište, od lovišta ili od jednog do drugog lovišta, moraju imati svjetla (svjetiljke, fenjere, ferale) i signalna tijela (košaru, čunj, crnu loptu), koja su propisana i za ostale brodove na mehanički pogon njihove tonaže, i to noću bijelo svjetlo na jarbolu u visini od najviše 12,20 m (40 stopa) nad palubom, odnosno na visini koliko je brod širok vidljivo iz daljine po tamnoj noći i čistoj atmosferi od najmanje 5 Nm, te 2 bočna svjetla — zeleno i crveno — vidljiva iz daljine od najmanje 2 Nm, sa propisanim zaslonima sa strane brodske trupa.



Jedan od tipova ribarskih brodova

Manji ribarski brodovi veličine do 40 BRT (do 18 m dužine), na mehanički pogon, moraju istaći noću dok plove, na prednjem dijelu broda, bijelo svjetlo u visini od najmanje 2,75 m (9 stopa) nad palubom, vidljivo iz daljine od najmanje 3 Nm.

Manji ribarski čamci na mehanički pogon mogu imati bijelo svjetlo i na visini manjoj od 2,75 m, računajući od palube.

Pored bijelog svjetla, manji ribarski brodovi i čamci na mehanički pogon moraju istaći noću i 2 bočna svjetla — zeleno i crveno — vidljiva iz daljine od najmanje 1 Nm, sa propisanim zaslonima. Umjesto zelenog svjetla na desnom boku i crvenog svjetla na lijevom boku broda, ovi brodovi mogu istaći 1 kombinirani fenjer sa zeleno-crvenim svjetlom, smještenim najmanje 0,91 m (3 stope) ispod bijelog svjetla, tako da se njegovo zeleno svjetlo ne vidi sa lijeve strane, a crveno sa desne strane broda.

Ribarski brodovi na vesla ili jedra veličine do 20 BRT (do 11 m dužine) moraju istaći noću dok plove, na najvidljivijem mjestu, fenjer sa zeleno-crvenim svjetlom, vidljivo iz daljine od najmanje 1 Nm. Fenjer treba da je tako postavljen, odnosno da je pokazivan, da se zeleno svjetlo ne vidi sa lijeve strane, a crveno sa desne strane broda.

Mali ribarski otvoreni čamci na vesla ili jedra dužni su noću imati spremno bilo električnu svjetiljku, bilo upaljeni bijeli fenjer, koje će pravovremeno pokazivati da se izbjegne sudar.

#### b) U tegljenju:

Veći ribarski brod na mehanički pogon, kada tegli drugi brod, mora osim svojih bočnih fenjera istaći i 2 bijela svjetla, postavljena vertikalno jedno pover drugoga i na razmaku od najmanje 1,83 m (6 stopa). Ako ribarski brod tegli više od 1 broda i ukoliko mu je dužina vuče, mjereći od krme tegljača do krme posljednjeg tegljenog broda, veća od 183 m (600 stopa), tada on mora nositi još jedno bijelo svjetlo (ukupno 3, vidljiva, iz daljine od najmanje 5 Nm, ovo posljednje postavljeno 1,83 m iznad ili ispod navedena 2), ali tako da ovo dodatno svjetlo mora biti na visini od najmanje 4,27 m (14 stopa) nad trupom broda. Ribarski brod — tegljač mora imati na krmi još i bijelo svjetlo u razini svojih bočnih svjetala, vidljivo iz daljine od najmanje 2 Nm ili — umjesto toga — jedno manje bijelo svjetlo, koje služi za ravnanje tegljenim brodovima u plovidbi. Tegljeni ribarski brod mora imati, pored propisanih bočnih svjetala — zeleno i crveno — i jedno bijelo krmeno svjetlo u istoj visini, vidljivo iz daljine od najmanje 2 Nm. Ukoliko ovaj tegljeni brod nije posljednji u vuči, tada može umjesto krmenog bijelog svjetla imati manje bijelo svjetlo, koje služi za ravnanje tegljenog broda pozadi njega.

## II — BRODOVI NA RIBOLOVU DANJU I NOĆU

Ribarski brodovi, kada vrše ribolov, moraju istaknuti noću svjetla takve jačine, da su ova vidljiva sa daljine bar od 2 Nm, odnosno danju propisana signalna tijela, i to:

1) Ako se vrši ribolov povlačnim ribolovnim sredstvima (mreže, povrazi), tada ribarski brodovi moraju imati svjetla, kakva su propisana za brodove na mehanički pogon, odnosno za brodove na jedra i vesla — u plovidbi njihove tonaže. Ovi ribarski brodovi nemaju nikakvih posebnih olakšica u pogledu isticanja znakova radi izbjegavanja sudara.

2) a) ako se vrši ribolov sredstvima (plivarice, parangali) koja nisu povlačna i ne dosižu više od 153 m (500 stopa) horizontalno od broda u more, tada ti brodovi moraju imati na najvidljivijem mjestu noću bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana horizonta. Ako se ti brodovi približe drugom brodu, ili se ovaj približi njima, oni moraju pokazati — u smjeru u kojem su privezane ribolovne sprave spuštene u more — još i drugo bijelo svjetlo, smješteno najmanje 1,83 m ispod prvog svjetla, u horizontalnom razmaku od najmanje 3,05 m (10 stopa) u smjeru ribolovnih sprava, odnosno 1,83 m — ako se radi o manjim čamcima-svjećaricama. Ovi ribarski čamci, ako im se ribolovne sprave prostiru na horizontalnu udaljenost manju od 46 m (150 stopa), tada su dužni pokazati jedno bijelo svjetlo, a ako im se te sprave prostiru na horizontalnu udaljenost veću od 46 m, tada su dužni imati u pripremi i drugo bijelo svjetlo, kojeg će po potrebi pokazati.

Danju ribarski brodovi, dok vrše ribolov, dužni su istaknuti na najvidljivijem mjestu signal — košaru (»basket«). Ako su oni pritom i usidreni i ako imaju u moru ribolovne sprave, tada moraju kad im se približi drugi brod, pokazivati signal — košaru, i to u pravcu od sidrenog plovka (tijela) prema mreži, odnosno spravi u moru.

b) Ako se vrši ribolov sredstvima (mreže, povrazi) koja nisu povlačna, ali se protežu više od 153 m horizontalno od broda u more, tada ti ribarski brodovi moraju imati noću na najvidljivijem mjestu 3 bijela svjetla u obliku vertikalnog trokuta, na međusobnom razmaku od najmanje 0,91 m (3 stope), vidljiva sa svih strana horizonta u smjeru spuštene mreže u moru. Ako su ti brodovi usidreni sa ribolovnim spravama u moru, tada su dužni istaknuti noću tri bijela svjetla u opisanom vertikalnom trokutu.

Danju ribarski brodovi, dok vrše ribolov, dužni su istaći signal — košaru na svom prednjem dijelu što bliže pramčanog statvi, na visini od najmanje 3,05 (10 stopa) nad razinom, a na najvidljivijem mjestu moraju istaći i crni čunj okrenut vrhom prema gore. Ako se danju tim brodovima — dok su usidreni i dok love približi neki brod, tada su mu dužni pokazati signal — košaru u smjeru od sidrenog plovka prema mreži odnosno spravi u moru.

3) Ako se ribolov vrši potegaćom (koćom) ili kakvom drugom spravom koja se vuče po dnu ili blizu dna, tada ribarski brodovi na mehanički pogon moraju imati, pored bijelog svjetla, vidljivog iz daljine od najmanje 5 Nm, i jedan trobojni fenjer — tako postavljen da bijelo svjetlo u određenom kutu pada spram pramca, zeleno spram desne, a crveno spram lijeve strane, u jednakim kutevima. Pored ovih dvaju svjetala, ti brodovi moraju imati najmanje 1,83 m, a najviše 3,65 m (12 stopa) ispod trobojnog fenjera još jedno bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana horizonta. Isto tako i na krmi ti brodovi moraju imati jedno bijelo svjetlo-vidljivo iz daljine od najmanje 2 Nm. Ako su kočari na jedra (jedrenjaci), tada je dovoljno da imaju samo jedno bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana horizonta. Ako se ovi približe drugim brodovima ili ti brodovi njima, tada ovi moraju sa najvidljivijeg položaja pravovremeno pokazati i bijeli plameni bljesak (»flare-up lights«).

Danju, kočari na mehanički pogon i na pogon jedra moraju na najvidljivijem mjestu istaknuti signal — košaru u smjeru ribolovne sprave u moru — mreže. Svaki ribarski brod dok vrši ribolov, a u cilju da na vrijeme izbjegne sudar sa brodom koji mu se približava ili se, pak, on približava drugom brodu — ovlašten je, pored svojih propisanih svjetala, upotrijebiti noću i plameni bljesak ili svoja radna svjetla.

## III — RIBARSKI BRODOVI NA SIDRIŠTU, KAD VRŠE RIBOLOV DANJU I NOĆU

Ako je manji ribarski brod, koji vrši ribolov, ujedno i usidren, tada mora imati na svom prednjem dijelu, na najvidljivijem mjestu, jedno bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana na udaljenosti od najmanje 2 Nm. Ako je takav ribarski brod duži od 45,75 m, on mora ovo bijelo (sidreno) svjetlo nositi na visini od najmanje 6,10 m (20 stopa) nad trupom, a na krmi ili blizu ove — još jedno bijelo svjetlo, na visini koja je najmanje 4,57 m (15 stopa) niža od prednjeg svjetla. Oba ova svjetla moraju biti vidljiva iz udaljenosti od najmanje 3 Nm. Ako se usidrenom ribarskom brodu približava noću jedan ili više brodova, tada je ovaj dužan istaknuti još jedno bijelo svjetlo smješteno najmanje 1,83 m ispod prednjeg bijelog (sidrenog) svjetla, a udaljeno od njega u horizontalnom razmaku najmanje 3,05 m (10 stopa) — u smjeru ribolovnih sprava u moru.

Danju usidreni ribarski brod, ako ujedno i lovi, mora od izlaza do zalaza sunca imati na prednjem dijelu vidljivo istaknutu crnu loptu najmanjeg promjera 0,61 m (2 stope).

## IV — KAD RIBARSKOM BRODU ZAPNE MREŽA

Ako manjem ribarskom brodu zapne ribolovna sprava o hrid ili kakvu zapreku, tada ovaj mora danju spustiti signal — košaru i istaknuti na svom prednjem dijelu trupa na najvidljivijem mjestu, crnu loptu najmanjeg promjera 0,61 m. Noću, takav ribarski brod mora na svom

prednjem dijelu, na najvidljivijem mjestu, istaknuti jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana u daljini od najmanje 2 Nm.

Ako se radi o većem ribarskom brodu preko 45,75 m dužine, tada on mora istaknuti dva bijela svjetla, i to jedno na svom prednjem dijelu na visini od najmanje 6,10 m nad trupom, a drugo na krmi ili blizu krme broda na visini koja je najmanje 4,57 m niža od prednjeg svjetla.

#### V — KAD RIBARSKE BRODOVE ZAHVATI MAGLA

U magli, sumaglici, kada pada snijeg ili jaka kiša, kao i u svim onim prilikama koje smanjuju vidljivost (mećava, prolom oblaka i sl.) ribarski brod kad plovi dužan je smanjiti svoju brzinu, te po danu ili po noći davati neprekidno zvučne signale u razmacima od najviše jedne minute, i to:

— zviždaljkom — na ribarskim brodovima sa mehaničkim pogonom,

— rogom za maglu — na ribarskim brodovima na jedra ili vesla,

— zviždaljkom ili rogom za maglu — na svim ribarskim brodovima noću.

Ribarski brod kome su zapele ribolovne sprave, tako da mu je potpuno ili djelomično smanjeno manevriranje, dužan je davati u razmacima od najviše jedne minute — tri uzastopna znaka, i to: 1 dulji, a za njim 2 kratka.

Ribarski brod od 20 BRT ili više, dok vrši ribolov, mora u razmacima od 1 minute davati jedan zvuk iza kojega mora zvoniti zvonom. Umjesto toga, on može davati zvuk u seriji više alternativnih nota višeg i nižeg tona.

Ako je ribarski brod usidren bez ispuštenih ribolovnih sprava u moru ili, pak, ako smanjenom brzinom plovi u magli, a da ne lovi, tada je obavezan da daje propisane signale, i to: zviždaljkom, rogom za maglu ili zvonom, u razmacima od najviše 2 minute po 1 dugi zvuk.

#### VI — KAD SE RIBARSKI BROD NASUČE

Ako se manji ribarski brod nasuče, dužan je istaći noću na svom prednjem dijelu, na najvidljivijem mjestu, bijelo svjetlo, vidljivo sa svih strana horizonta iz daljine od najmanje 2 Nm. Ako je takav brod duži od 45,75 m, dužan je to svjetlo istaći na visini od najmanje 6,10 m nad trupom, a na krmi ili blizu krme drugo bijelo svjetlo na visini koja je najmanje 4,57 m niža od prednjeg svjetla. Oba ova svjetla moraju biti vidljiva sa svih strana iz udaljenosti od najmanje 3 Nm. Pored toga, ti brodovi moraju istaći noću i jedno crveno, odnosno dva crvena svjetla, postavljena vertikalno jedno poviše drugoga, na razmaku od najmanje 1,83 m, da se mogu vidjeti sa svih strana iz daljine od najmanje 2 Nm.

Danju ovi brodovi moraju nositi na najvidljivijem mjestu tri crne lopte, svaka promjera od najmanje 0,61 m, postavljene vertikalno jedna nad drugom u međusobnom razmaku od najmanje 1,83 m.

#### VII — RIBARSKI BRODOVI NA LOVIŠTU I OSTALI BRODOVI KOJI PLOVE U NJIHOVOJ NEPOSREDNOJ BLIZINI

Ribarskim brodovima, dok vrše ribolov, dužni su se uklanjati svi ostali brodovi koji slobodno plove, pri čemu su ribarski brodovi dužni da zadrže svoj kurs i brzinu. To ne znači da ribarski brodovi smiju zakrčiti plovidbene pravce (»fairway«). Ostali brodovi dužni su da prolaze pored ribarskog broda sa strane slobodne od njihovih ribolovnih sprava. Ako pak terenske prilike (pličina, obala, struja i sl.) to ne dozvoljavaju, onda ti brodovi treba da prođu pored ribarskih brodova na takvoj udaljenosti, da je isključena mogućnost oštećenja ribolovnih sprava ili njihovo namatanje o propeler jednog ili drugog broda. Nije uopće dozvoljeno prolaziti između ribarskih brodova, koji skupno ribare.

Ribarski brodovi, dok vrše ribolov, dužni su kad ih neki brod prestiže, da sa krme pokažu noću bijelo svjetlo ili plameni bljesak.

#### VIII — RIBARSKI BRODOVI TRAŽE POMOĆ

Ako je ribarski brod prisiljen da na sebe svrati pozornost, tada — pored svjetala koja je dužan da nosi — može pokazati i plameni bljesak, upotrijebiti pucanj ili kakav drugi zvučni signal (Pravilo 51). Ako takav brod traži pomoć od drugog broda ili sa kopna, tada će davati znakove, i to:

##### D a n j u

— praskavim signalima ili signalima za maglu, u razmacima od jedne minute,

— četverouglastom zastavom i loptom ili sličnim znakom iznad ili ispod zastave,

— radiotelegrafskim pozivom SOS (»Save our souls« — Spasite naše duše, »... — — — ...« po Morse kodeksu,

— radiofonskim pozivom »MAYDAY« (»MEIDEI«, dolazi od francuskog »m'aider« — pomozite mi),

— signalom pogibelji »NC« Međunarodnog signalnog kodeksa,

— neprekidnim davanjem zvuka; davanjem čimnih signala,

— dizanjem i spuštanjem opruženih ruku, itd.

##### N o ć u

— praskavim signalima ili signalima za maglu u razmacima od jedne minute,

— plamenovima od zapaljene bačve katrana, ulja i sl.,

— raketama ili praskalicama, ispaljenim u kraćim razmacima, itd.

Ova Pravila za izbjegavanje sudara na moru ribarskih i ostalih brodova, koja sadrži Konvencija za zaštitu ljudskog života na moru iz 1948. god. izraz su brige koju i naša zemlja ukazuje svom pomorstvu i ribarstvu u težnji da ne samo sredstva — brodovi, već daleko više i životi članova posade tih brodova, kao i putnici budu zaštićeni od eventualnih pomorskih nezgoda. Ratificirajući Konvenciju, prihvatili smo ova Međunarodna pravila — njihovu primjenu i u našem obalnom moru, te smo sa njima uskladili i naše domaće propise, i to:

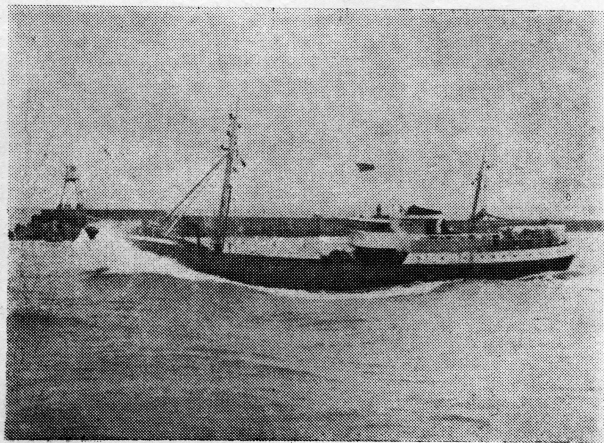
— Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru (Sl. l. FNRJ, br. 14/55),

— Pravilnik o sredstvima za navigaciju na brodovima trgovačke mornarice FNRJ (Sl. l. FNRJ, br. 15/55),

— Naredbu o izbjegavanju sudara na moru, u lukama i morskim predjelima unutrašnjih morskih voda FNRJ u kojima je plovidba otežćana (Sl. l. FNRJ, br. 17/57),

— Pravilnik o brodskim svjetiljkama i sredstvima za davanje optičkih i zvučnih znakova na brodovima trgovačke mornarice FNRJ (Sl. l. FNRJ, br. 20/57).

Ovi propisi sadrže jednake odredbe o izbjegavanju sudara brodova u našem obalnom moru uključujući i ribarske brodove (čl. 9, 15, tač. 9, 26 cit. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru i tač. 5 cit. Naredbe o izbjegavanju sudara na moru u lukama . . .) Budući da je sada na snazi Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru iz 1948. god., a time i njena Pravila za izbjegavanje sudara na moru, to ova međunarodna pravila s navedenim domaćim propisima čine osnov reguliranja ove materije u našoj zemlji.



Moderniji tip ribarskog broda

Kako je međunarodna plovidba, a osobito njen tehnički dio, od 1948. god. znatno krenuo naprijed (brodovi na atomski pogon), to su i Konvencija i njena Pravila o izbjegavanju sudara, od 1948. g., jednim dijelom već i zastarjeli, pa je 17. VI 1960. g. donijeta nova Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru — International Convention for the Safety of Life at Sea, sa isto tako novim Pravilima za izbjegavanje sudara na moru — Regulations for Preventing Collisions at Sea. Donošenju ovog međunarodnog akta prethodile su dvije konvencije od 10. V 1952. god., i to:

— Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o kazenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la Compétence Pénale en Matière d'Abordage et autres Événements de Navigation),

— Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o građanskoj odgovornosti za sudar (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la Compétence Civile en Matière d'Abordage).

Ove Konvencije s novim međunarodnim Pravilima o izbjegavanju sudara na moru (Règles pour prévenir les Abordages en mer) i sa Međunarodnom konvencijom za zaštitu ljudskog života na moru iz 1960. g., čine zaokružen pravni sistem normi međunarodnog, a najvećim dijelom i nacionalnog važenja u pogledu sudara na moru.

Naša zemlja, članica — potpisnica ove nove Međunarodne konvencije i njenih Pravila za izbjegavanje sudara na moru, uskoro će ratificirati Konvenciju, koja će zatim stupiti na snagu kad je prihvati kvalificirana većina članica — potpisnica (čl. XI). Naši domaći propisi morat će se tada, također, uskladiti s ovim konvencijama. Ovdje je od naročite važnosti, da ova nova Pravila o izbjegavanju sudara ribarskih brodova djelomično reguliraju sudar na pošve nov način, jer je postignuto iskustvo, od 1948. g. do danas, izvršilo njihovu korekciju. Ribarski brodovi, kad ne vrše ribolov, imaju tretman ostalih brodova iste dužine. Budući da će uskoro nova Konvencija stupiti na snagu, to je potrebno prikazati bar najvažnije odredbe njenih Međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara ribarskih brodova (Prav. 1a, c/XIV; Prav. 2a/II, IV, V; Prav. 7a/II, d; Prav. 9a — h; Prav. 10; Prav. 15b, c I—III, V, VIII; Prav. 26 i Dod. Prav., tač. 1—8). Izbjegavanje sudara ribarskih brodova, dok su na ribolovu, regulirano je ovako:

»PRAVILO 1a): Ovih se Pravila moraju pridržavati svi brodovi . . . na otvorenom moru . . .

XIV — Izraz »koji ribari« — znači lovi ribu mrežama, povrazima ili potegačama (koćama), a ne odnosi se na ribolov panulama.

PRAVILO 9: Odnosi se na ribarske brodove . . .

9a) Ribarski brodovi, kad ne ribare, nose svjetla i signalna tijela propisana za slične brodove njihove dužine.

b) Brodovi koji ribare, kad plove ili kad su usidreni, moraju pokazivati samo svjetla i signalna tijela propisana ovim Pravilom. Ta svjetla moraju biti vidljiva s daljine od najmanje 2 Nm.

c) I — Brodovi koji ribare potegačom, tj. tegle potegače (koće) ili druge podvodne ribarske sprave, moraju nositi dva svjetla u vertikalnoj crti jedno povrh drugoga, na razmaku od najmanje 1,22 m (4 stope) i najviše 3,65 m (12 stopa). Gornje svjetlo mora biti zeleno, a donje bijelo; svako od ovih svjetala mora biti vidljivo sa svih strana obzorja. Donje svjetlo mora biti najmanje na dva puta većoj visini iznad bočnih svjetala, nego što je razmak između ova dva vertikalna svjetla.

II — Ti brodovi mogu nositi i jedno bijelo svjetlo . . . ali se to svjetlo mora smjestiti niže, i iza bijelog i zelenog svjetla koja su vidljiva sa svih strana obzorja.

d) Brodovi koji ribare, izuzevši brodove koji koćare, moraju nositi svjetla propisana tač. c) I, s tom razlikom — što gornje od ta dva vertikalna svjetla mora biti crveno. Takvi brodovi kraći od 12,19 m (40 stopa) mogu nositi crveno svjetlo na visini od najmanje 2,74 m (9 stopa) iznad brodske razme, a bijelo svjetlo ne manje od 1,83 m (3 stope) ispod crvenog svjetla.

e) Brodovi spomenuti u tač. c) i d), kad se kreću, moraju nositi bočna svjetla ili fenjere . . . , a uz to još krmeno svjetlo . . . Kad se ne kreću, ne smiju pokazivati bočna svjetla, niti krmeno svjetlo.

f) Brodovi, spomenuti u tač. d), sa spuštenim spravama koje se vodoravno mjereno protežu dalje od 153 m (500 stopa) od broda, moraju nositi još jedno bijelo svjetlo na vodoravnom razmaku od najmanje 1,83 m (6 stopa) i udaljeno najviše 6,10 m (20 stopa) od vertikalnih svjetala u smjeru spuštenih sprava. To se dodatno svjetlo mora smjestiti na visinu koja ne smije biti veća od visine bijelog svjetla, propisanog tač. c) I, ni niže od bočnih svjetala.

g) Osim svjetala koja su propisana ovim Pravilom, brodovi koji ribare mogu, u slučaju potrebe, da bi obratili na sebe pozornost broda koji im se približava, upotrebiti bljesak ili mogu upaliti reflektor i usmjeriti ga prema opasnosti što prijete brodu koji se približava, tako da snop reflektora ne smeta drugim brodovima. Osim toga, mogu upotrebljavati i radne svjetiljke, ali ribari moraju paziti da jake i nedovoljno zaslonjene svjetiljke ne smanje vidljivost ili ne otežavaju razlikovanje karakteristika svjetlima što ih propisuju ova Pravila.

h) Po danu, brodovi koji ribare moraju označiti svoju zauzetost, tako da pokažu — na mjestu gdje se najbolje vidi — crno signalno tijelo koje se sastoji od dva čunja, s promjerom od najmanje 61 cm (2 stope), sastavljena vrhovima, jedan povrh drugoga. Ako su kraći od 19,80 m (65 stopa), ti brodovi mogu umjesto takva signalnog tijela izložiti jednu košaru. Ako se sprave prostiru u more horizontalno dalje od 153 m (500 stopa), brodovi koji ribare moraju pokazati još jedan crni čunj okrenut vrhom prema gore, u smjeru spuštenih sprava.

PRAVILO 15b): Svi signali propisani ovim Pravilom za brodove kad plove moraju se davati:

VIII — Brod koji ribari, bilo da plovi ili da je usidren, mora u razmacima od najviše 1 min davati signal, i to: 3 uzastopna zvuka, jedan duži, a dva kratka. Brod koji ribari povrazima i plovi, mora — prema okolnostima — davati signale kad se kreće, u razmacima od najviše 2 min jedan dugi zvuk; kad plovi, ali je stroj zaustavljen i brod se ne kreće, mora u razmacima od najviše 2 min davati dva duga zvuka odvojena razmakom od oko jedne sekunde; ako plovi s jedrom sa desnim oglavima, mora u razmacima od najviše 1 min davati jedan zvuk, ako jedri lijevim oglavima, dva uzastopna zvuka, ako jedri s vjetrovom iza subočice, tri uzastopna zvuka.

PRAVILO 26: Svi brodovi koji nisu zauzeti ribarenjem, osim onih na koje se odnose odredbe Pravila 4, moraju se, kad plove, uklanjati s puta brodovima što ribare. Ovo Pravilo ne ovlašćuje brodove zauzete ribarenjem, da zakrče plovidbeni put kojim se služe neribarski brodovi.

DODATAK PRAVILIMA. Ovaj sadržava Preporuke, koje se odnose na iskorišćivanje podataka dobivenim radarom radi izbjegavanja sudara na moru.«

Ove odredbe o optičkim i akustičnim znakovima, o plovljenju, o mimoilaženju sa brodovima koji vrše ribolov i dr. detaljnije su formulirane, s najnužnijim izuzecima — s obzirom na specifičnost ribolova. Posebno je istaknuto korišćenje podataka što ih daje radar samo kao pomoćno sredstvo za izbjegavanje sudara na moru i ne više jedina osnova za procjenu situacije u opasnosti.

Nova Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru (International Conference of Safety of Life at Sea, London, 1960), s novim Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara (Regulations for Preventing Collisions at Sea, Annex B, Rules 1-31), predstavlja u stvari međunarodnu povelju o sigurnosti ljudi i imovine na moru — MAGNA CHARTA SECURITATIS VITAE HUMANAE IN MARI.