

Primjena novih Pravila za izbjegavanje sudara na moru pred engleskim sudovima

Priredio: Hrvoje Kačić

Na četvrtoj međunarodnoj konferenciji za zaštitu ljudskih života na moru, koja je održana u toku mjeseca lipnja 1960. godine u Londonu razmatrano je i pitanje međunarodnih Pravila za izbjegavanje sudara na moru. Konferencija je usvojila nekoliko izmjena i dopuna sada važećim Pravilima, između kojih posebno mjesto zauzimaju odredbe, koje se odnose na plovidbu brodova u okolnostima slabe vidljivosti, kada ovi posjeduju radar. Kao dodatak Pravilima, također su prihvaćene preporuke za što korisniju i svrsishodniju upotrebu radara, kao pomagala za izbjegavanje sudara na moru. Radar je od neprocijenjive vrijednosti pomorcima, budući se pomoću radara dobijaju podaci, do kojih se inače drugim putem ne može doći. Time se nesumljivo povećava sigurnost plovidbe na moru, ali samo u slučajevima, kada se podaci dobijeni putem radara stručno i pravilno interpretiraju i koriste. Iako je u najnovije vrijeme sve veći broj brodova obskrbljen sve savršenijim tipovima radara, a i drugim suvremenim spravama za plovidbu, ipak se postotak sudara ne smanjuje. Griješke u upotrebi radara su vrlo česte, a ponekad i fatalne. U praksi je bilo čak i takvih slučajeva, gdje do sudara vjerojatno ne bi bilo došlo, da brodovi nisu upotrebljavali radar.¹

Radi veće sigurnosti plovidbe pristupilo se redigiranju Pravila iz 1948. u nastojanju, da se pomorcima nametne obaveza, ne samo da su obavezni poduzimati mjere u cilju izbjegavanja sudara, nego čak, da trebaju poduzeti efikasne mjere u cilju izbjegavanja svakog približavanja brodova, ikoje bi eventualno moglo dovesti do sudara.

Nova Pravila za izbjegavanje sudara na moru nisu još obavezna. Prije nego što stupe na snagu, potrebno je, da ih prihvatiti određen broj država sadašnjih potpisnica. Nakon toga Međunarodna pomorska savjetodavna organizacija IMCO, a to je specijalizirana agencija OUN za pomorska pitanja sa sjedištem u Londonu, mora naknadno utvrditi kojim danom će se nova Pravila početi obavezno da primjenjuju, a po proteku roka od najmanje godinu dana od predhodno dane obavijesti. Uprkos činjenice, da nova Pravila još nisu stupila na snagu, i da će do toga datuma proteći još izvjesno vrijeme² ona već danas imaju posebni značaj, s obzirom, što su neke pomorske države izdale uputstva svojim pomorcima, da se već sada u navigaciji pridržavaju novih Pravila. Primjena revidiranog međunarodnog Pravilnika za izbjegavanje sudara na moru iz 1960. kod nas će započeti od 1. siječnja 1963. godine, a do toga roka će se izvršiti sve potrebne predranje. O tome je preko naše Ambasade u Londonu obaviješten Generalni sekretar IMCO. U praksi je moguće, da se novelirana Pravila iz 1960. primjenjuju samo od strane brodova nekih država i prije nego što ta Pravila budu usvojena od svih pomorskih država, odnosno i prije nego što postanu općeobavezna, radi toga, što se ponašanjem prema ovim novim odredbama ne dolazi u sukob sa Pravilima, koja su još sada na snazi.

U Lloyds List Law Reportu Vol. 2. 1961. od 27. X 1961. objavljena je u slučaju »Verena« presuda engleskog suda, koja tretira ovaj problem t. j. pitanje odgovornosti za sudar u magli utvrđuje se upravo s osvrtnom na nova »buduća« Pravila. Radi zanimljivosti ove presude donosimo je u ekscerptu.

Prvostepeni sud: Admiralty Division of the High Court of Justice, London

Drugostepeni sud: Court of Appeal, London.

Tužitelj: Brodovlasnici M/b »Grega«

Tuženi: Brodovlasnici SS »Verena«

Činjenično stanje

U ovom slučaju radi se o sudaru između norveškog tankera M/b »Grega« od 9957 BRT, koji je plovio iz Bremena za Sidon u balastu Kp 83 i engleskog tankera P/b »Verena« od 18.656 BRT, na putovanju iz Perzijskog za-

ljeva za Englesku, sa punim teretom tekućeg goriva u Kp 262. Do sudara je došlo 5. marta 1956. godine u 6.03 sati, 20 minuta prije izlaska sunca, na oko 20 Nm sjeverno od Alžirske obale (36°53' N 1°24' E). Verena i Grepa su plovile suprotnim kursovima i sudarile su se lijevim stranama pramčanog dijela broda. Vrijeme je bilo mirno bez vjetra, more tiho i bez struja. Oba broda su imala propisno istaknute svjetlosne signale. Područje u kojem je došlo do sudara bilo je obavijeno gustom maglom. Vidljivost manja od »duljine« broda. Grepa je plovila čitav sat prije sudara kroz maglu, dok je Verena plovila u području potpune vedrine i dobre vidljivosti sve do pred sam sudar. Brzina brodova od 14 do 15 Nm na sat t. j. ukupna brzina brodova je bila tolika da su se približavali jedan drugome svake dvije minute za jednu Nm.

Na zapovjedničkom mostu Grepe bili su zapovjednik i prvi časnik. U 5.00 sati vidljivost je dopirala do udaljenosti od 1 Nm, te je radi toga na pramac bio postavljen izvidničar, a u strojarnicu je bio dan signal »pozor«. Radar je bio fiksiran na udaljenost od 8 Nm, sa povremenim osvjetljenjem područja i na udaljenost od 20 Nm. Propisani zvučni signali su bili redovno davani u određenom vremenskom razmaku. U 5.35 sati na radaru Grepe na udaljenosti od 15 Nm skoro ravno naprijed registrirana je sjena nekog broda, za koji se kasnije utvrdilo, da je Verena. Također je bio zabilježen položaj još jednog broda naprijed, na otprilike jednakoj udaljenosti, ali za 5° do 8° u desno. Grepa je plovila i dalje punom brzinom t. j. 14.5 Nm sve do 5.50 sati, kada istu smanjuje na »lagano naprijed« radi toga, što je magla postajala sve gušća, a i s obzirom na približavanje »Verene«. Prateći na radarskom ekranu položaj Verene, koja je u tom momentu bila udaljena 5 do 6 Nm od Grepe, zapovjednik Grepe je skrenuo za 2° u desno, a kratko nakon toga ponovo za 2° na desno. Treći brod se je udaljavao od Grepe i ubrzo iščezava sa radarske ploče njenog radara. Nastavljajući nepromijenjenim kursom i brzinom Verena se i dalje približavala Grepi. U 5.58 sati zapovjednik Grepe je dao zapovijest, da se zaustave strojevi. Prema njegovoj procjeni Verena je tada bila na udaljenosti od 1 do 1.5 Nm. U 6.00 sati na Grepi su čuli jedan i to jedini zvučni signal sa Verene, a vrlo kratko poslije toga kroz maglu su opazili svjetlo prednjeg jarbola Verene. Sudar se više nije mogao izbjeći. Do sudara je došlo pod vrlo ostrim kutom od 5° do 10°. Hod Grepe u času sudara je bio 2.5 do 3 Nm.

S druge strane na zapovjedničkom mostu Verene na straži se je nalazio drugi časnik, koji je prema jugu na udaljenosti od preko 20 Nm vidio silhuete planina, te prema tome nije bilo razloza, da sumnja u dobru vidljivost ispred sebe. Verena je imala uključeno automatsko kormilo, a iznad zapovjedničkog mosta bio je postavljen izvidničar. Brzina broda 15 Nm. U toku svoje straže drugi časnik vršio je snimanja nekih nebeskih tijela. Vrlo kratko prije 6.00 sati II časnik na Vereni je posumnjao u dobru vidljivost prema zapadu. Ovo je bio povod, da se na brodu upali radar, koji međutim ovom prilikom nije bio od pomoći, jer je upravo tom radaru bilo potrebno 15 minuta grijanja, a da bi se osposobio za upotrebu. Svjetlost svitanja još više je otežavala tačnu procjenu vidljivosti. U 6.00 sati na Vereni su opazili trag magle desno od pramca i radi toga je smanjena brzina na »polagano naprijed«, a također je dan i jedan dugi zvučni signal. Odmah iza toga kroz maglu su opazili obrise Grepe, a zatim je došlo do sudara. Prema

¹ U sudaru između brodova »Anna Salen« i »Thors-hovdi«.

² Sada se u praksi primjenjuju Pravila za izbjegavanje sudara na moru, koja su bila predložena na III Konferenciji za zaštitu ljudskih života na moru u lipnju 1948. a stupila su na snagu tek 1. siječnja 1954. godine.

izjavi drugog časnika na Vereni nisu čuli nikakove signale sa Grepe.

Brodovi su se vizuelno vidjeli tek nekoliko sekundi prije samog sudara, kada se radi kratkoće vremena nie moelo više ništa poduzeti u cilju izbjegavanja. Potrebno je istaći, da je Grepa dovoljno dugo pratila na svome radaru kretanje Verene, dok je prisustvo Grepe za Verenu bilo potpuno neočekivano.

Pred Admiraltetskim sudom u Londonu brodovlasnici norveškog tankera Grepa postavili su zahtjev, da se utvrdi isključiva krivnja Verene za ovaj sudar, a radi povrede članova 15, 16, 27 i 29 PISM-a.

Protutužba Verene za utvrđenje obostrane krivnje.

Odluka prvostepenog suda.

U prvostepenom postupku sud je utvrdio isključivu krivnju Verene za ovaj sudar s razloga, da su osmatrači na Vereni morali otkriti odnosno opaziti maglu ispred sebe prema zapadu daleko prije. Taj propust prema stanovištu suda Admiraltiteta je bio jedini uzrok ovog vrlo neobičnog sudara. Iako se je drugi časnik zabrinuo zbog promjene vidljivosti prema zapadu u usporedbi sa onim kakva je vidljivost postojala, prema sjeveru i jugu, on ipak i usprkos toga nije ocijenio pravi značaj te razlike i nije poduzeo odgovarajuće mere. U svom obrazloženju sud se je posebno osvrnuo na okolnost, da se prema Pilotskim knjigama Admiraltiteta, u području zapadnog Mediterana, u proljeće, može očekivati vrlo gusta magla. Što se tiče upotrebe radara, sud je zauzeo stanovište, da Verena nije bila dužna ranije uključivati radar, a s obzirom na okolnosti u kojima se je nalazila, a kako je to naprijed opisano.

Nakon analiziranja manovre Grepe, sud je donio odluku, da ova nije ni djelomično kriva za sudar, jer sud Admiraltiteta nie mogao pronaći niti jedan propust u njegovim plovidbi, koji bi bio u uzročnoj vezi sa sudarom. Posebno je naglašeno, da je brzina Grepe bila na vrijeme i dovoljno smanjena. Na ovu okolnost dali su svoje mišljenje nautički savjetnici (Elder Bethern) Admiraltetskog suda, koji su procijenili, da brzina Grepe u momentu sudara nije bila veća od tri milje na sat.

Na odluku Admiraltetskog suda, kojom je Verena proglašena isključivo krivom za ovaj sudar njeni brodovlasnici uložili su žalbu, prihvaćajući djelomično odluku o krivnji Verene, za sudar, ali sa zahtjevom, da se utvrdi i krivnja Grepe i to u znatnom omjeru.

Odluka drugostepenog suda.

Apelacioni sud je u potpunosti prihvatio činjenično stanje utvrđeno od strane prvostepenog suda, da postoji krivnja Verene za ovaj sudar, međutim drugostepeni sud ne prihvaća razloge na temelju kojih je prvostepeni sud proglasio Verenu krivom.

Naime Court of Appeal smatra, da nije pravne prirode pitanje, da li je drugi časnik sa Verene trebao ranije i koliko prije predvidjeti maglu ispred broda, nego da to spada isključivo u domenu navigacijskog iskustva. S tim u vezi sudac se je za stručno mišljenje obratio svojim nautičkim savjetnicima, koji su na pitanje vrlo precizno postavljeno, a s obzirom na okolnosti slučaja, iznijeli svoje stanovište, da je često vrlo teško, a naročito u svanuća u pravcu zapada otkriti maglu, kada je inače uokolo vedro, te da se ne može smatrati, da su osmatrači sa Verene mogli ranije predvidjeti maglu.

Na Vereni su bili svijesni loše vidljivosti pet minuta prije samog sudara, a kako to proizlazi iz iskaza njenog drugog časnika. Na temelju te činjenice Apelacioni sud utvrđuje krivnju Verene za sudar, jer su po ocjeni suda pet minuta dovoljno dugi vremenski razmak, da se znatno i drastično smanji brzina broda, što se moralo učiniti bezodvlačno, pogotovo imajući u vidu inerciju kratkog broda. Naprotiv tek nakon što su prošle tri dragocjene minute dana je naredba, da se smanji brzina od zapovijesti »punom snagom naprijed« na »polako naprijed«, što praktično nije uopće uticalo na promjenu brzine do momenta sudara.

Što se tiče odgovornosti Grepe za ovaj sudar sudac Apelacionog suda je u obrazloženju svoje odluke posebno istakao, da presuda prvostepenog suda dovodi do »zanimljivog« rezultata. Naime, da se brod, u ovom slučaju Grepa, koji je na svome radaru na udaljenosti od preko 15 Nm registrirao postojanje drugog broda, čije kretanje stalno prati, i prema kojem plovi u suprotnom kursu, oslobađa svake krivnje, usprkos činjenice, da je došlo do sudara

između tih istih brodova, i to u položaju, koji dokazuje, da prethodno Grepa nije poduzela ništa, da se udalji od pravca plovidbe Verene. S obzirom na okolnost, da je zapovjednik Grepe vidio, da Verena zadržava svoj pravac, te da se približava velikom brzinom, sudac smatra, da je u određenom momentu postojala imperativna dužnost zapovjednika Grepe, da nekom odlučnom akcijom učini nešto u cilju izbjegavanja mogućnosti sudara. Koji je to momenat bio i što je trebalo poduzeti od strane Grepe, to je kritično pitanje u čitavom ovom slučaju. Općenito se može reći, da ukoliko se određenoj mjeri pristupa ranije, to intenzitet i veličina ove izmjene može biti manja, a ukoliko se pokret poduzima kasnije, to je veća potreba za značajnijom i odlučnijom manovrom.

U vezi ovog pitanja sud se osvrnuo na Oglas Ministarstva Transporta U. K. — London No. M. 445, objavljen u prosincu 1960. godine, kojom se upoznavaju brodovlasnici, brodari, zapovjednici i svi časnici, sa zaključcima, koji su usvojeni na IV Konferenciji za zaštitu ljudskih života, a u vezi izmjena i dopuna važećih PISM-a. Spomenuti oglas sadrži posebnu preporuku Ministarstva, da novelirana Pravila trebaju biti odmah prihvaćena od strane pomoraca, a da bi se iskristalizirao kriterij za utvrđivanje one pažnje, s kojom mora postupiti dobar pomorac pri upravljanju brodom u okolnostima slabe vidljivosti. Premda je do ovog sudara došlo četiri godine prije, nego što je bio formuliran tekst novih Pravila, koja još ni danas nisu stupila na snagu, i premda je Grepa brod strane zastave, interesantno je, da se engleski Apelacioni sud poslužio tekstom novih Pravila i to čl. 16. st. C. kao korisnim materijalom za prosuđivanje pravilnosti navigacije i upravljanja brodom u situaciji u kojoj se je Grepa nalazila, te je posredno to uzeto kao osnov, na kome se odluka apelacionog suda temelji.

Radi potpune jasnoće potrebno je citirati nacrt novog pravila 16. C koje će ako bude usvojeno glasiti:

»Brod na mehanički pogon, koji otkrije prisutnost drugog broda ispred svoje subočice, prije nego čuje njegov znak za maglu, ili ga primjeti vizuelno može manevrirati na vrijeme i odlučno, kako ne bi došao u položaj sasvim blizu toga broda ali ako se takav položaj ne može izbjeći, on mora, ako to okolnosti slučaja dozvoljavaju, zaustaviti stroj na vrijeme, da bi izbjegao sudar, i zatim ploviti oprezno sve dok opasnost od sudara ne prođe.«

Sud je dao restriktivno tumačenje pojma »Close quarters situation« t. j. da to ovisi o veličini, brzini te ostalim karakteristikama brodova, koji su u pitanju, te da se u ovom slučaju radi o znatnoj udaljenosti, doslovno o daljini prije u milijama nego u yardima. Međutim pojam »close quarters situation« treba uvijek shvatiti i tumačiti relativno, t. j. od slučaja do slučaja, jer sigurno u drugim okolnostima, gdje na pr. konfiguracija obale i plićaka ili položaj drugih brodova eventualno ograničavaju manevriranje udaljenost u smislu spomenutog pojma sigurno ne bi mogla biti interpretirana daljinoj mjerenom u milijama.

Rezimirajući razloge Apelacionog suda o odgovornosti Grepe za ovaj sudar, može se reći, da je sud utvrdio krivnju Grepe znajući tačno podatke o brzini i kursu Verene, prozvolio, da njegov brod dođe u neposrednu blizinu Verene, a to je u sebi zadržavalo potencijalni rizik sudara u vrlo velikom procentu. Dakle s obzirom, što je zapovjednik Grepe znajući tačno podatke o brzini i kursu Verene, propustio, da na vrijeme i dovoljno smanji brzinu, a naročito što je propustio, da izvrši manevar, kojim bi bio ostao na dovoljno velikoj udaljenosti od Verene, on je time doprinio da dođe do sudara. Prema tome, Apelacioni sud je zauzeo stanovište, da zapovjednik Grepe u danim okolnostima u manevriranju svojim brodom nije postupao pažnjom dobrog pomorca te je na temelju toga utvrđena i krivnja Grepe za ovaj sudar.

Premda je bila velika razlika u brzini Grepe i Verene u momentu sudara, ipak imajući u vidu sve okolnosti i osobitosti slučaja, sud nemogavši utvrditi krivnju u većem omjeru ni na Grepu ni na Vereni, presudio je, da oba broda u jednakom omjeru snose odgovornost za ovaj sudar, a kako je to predviđeno odredbama Međunarodne Konvencije o sudarima iz 1960. godine.

Interesantno je također spomenuti, da su u pokušaju rješenja odgovornosti za ovaj sudar međusobnim pregovorima, brodovlasnici Grepe bili ti, koji su predložili brodovlasnicima Verene, da snose odgovornost u jednakom procentu. Brodovlasnici Verene su taj prijedlog odbili. Na koncu došli su do istog rezultata, poslije vrlo teškog i izvanredno skupog postupka pred engleskim sudovima.