

Radar i pravila za izbjegavanje sudara na moru

Kap. freg. Pavle Matušić, Split

1. Uticaj radara na »PISM-a«

Na sudskom planu, sa zakonskog gledišta, pomorci su posebnim članom PISM-a (čl. 16), bez obzira na eventualno posjedovanje ili neposjedovanje radara, obavezni na zvučne signale u magli, propise o držanju kursa, o brzini itd. Pomorska štampa u svijetu često je davala veliki publicitet slučajevima sudara nastalih zbog prevelikog povjerenja i sigurnosti u radar i od njega dobivene podatke. S druge strane često su se u štampi čuli i glasovi da su postojeća pravila PISM-a (osobito čl. 15 i 16) pisana u vrijeme dok nije bilo radara, te da bi odgovarajuća pravila obzirom na radar trebalo modificirati.

Međutim, uvijek treba imati na umu da radar nije u stanju dati mnoge elemente, koje normalno vizuelno osmatranje daje stopostotnom sigurnošću. To su podaci o brodu koji plovi u susret: da li je parobrod, jedrenjak, remorker, ribarski brod, brod nesposoban za manevar itd. Zato su međunarodne konferencije održane do sada po tom pitanju pažljivo razmotrile sve predloge i protivpredloge, te stale na stanovište da faktično stanje još nije takvo da bi se pristupilo drukčijem pravnom normiranju odgovarajućih odredaba PISM-a. Karakteristike današnjeg radara, prosječno znanje ljudi koji ga poslužuju, ispitani slučajevi sudara do sada ne govore još dovoljno čvrsto u prilog korjenitog mjenjača pravila. Shvatljiva je rigoroznost po ovom pitanju, jer je protiv-sudarni problem unatoč radaru još uvijek delikatan i iziskuje poduzimanje svih mogućih mjera da se rizik svede na najmanju mjeru.

U praksi se propisi PISM-a većinom i faktično ne odbacuju (zvučni signali, držanje kursa), ali brodovi snabdjeveni radarom najčešće zanemaruju jedan od ovih propisa. To je propis o umjerenosti brzini. Oni voze u magli dok im je ekran čist, ako imaju radar, redovito većom brzinom od propisane, a čine to i poslije radarskog kontakta.

2. Problem veće brzine obzirom na radar.

Pri uzimanju rizika veće brzine od one kojom bi se normalno vozilo u magli da na brodu nema radara, treba uzimati u obzir mnoge elemente. Kod toga komandant mora biti na čistu da preuzima rizik a ne pravo i da u slučaju udesa neće moći pravdati pred sudom svoju brzinu time što je imao radar. U slučaju vožnje većom brzinom treba u prvom redu ocijeniti meteorološke prilike (tišina je pogodna za radarsko osmatranje, što je more uzburkanije osmatranje je slabije), vrijeme dana ili noći, moć zvučnih signala koji se predaju sa vlastitog broda, obučenosn poslužioaca na radaru (jedan od najvažnijih elemenata), njegovu zamorenost ako vožnja već duže traje, a on nema smjene. Osnovni elemenat koji treba uzeti u obzir je gustina pomorskog saobraćaja. Iako ocjena ovog elementa može uvijek dovesti do iznenađenja, jer saobraćaj podležepromjeni, koja opet zavisi od niza drugih okolnosti, ovaj elemenat treba uvijek dobro uzimati u obzir i o njemu voditi mnogo računa.

Na otvorenom moru, gdje je gustina saobraćaja mala, a mogućnost izbjegavanja sudara velika, brod snabdjeven radarom uzima na sebe manji rizik kod plovidbe brzinom većom od umjerenosti, ako zaslon radara ne pokazuje pogibelj. Međutim, ovo bi bilo izvanredno pogibeljno, pravi pomorski zločin, u blizini jedne velike luke, pomorske baze, kod obilaska nekog rta, u kanalima i uskim prolazima. U ovim slučajevima, gdje i manevar od oka može biti težak (obzirom na ograničenost prostora, blizinu obale, pličine, navigacijske prepreke, gustinu saobraćaja) manja sigurnost radara u odnosu na oči mora savjetovati koman-

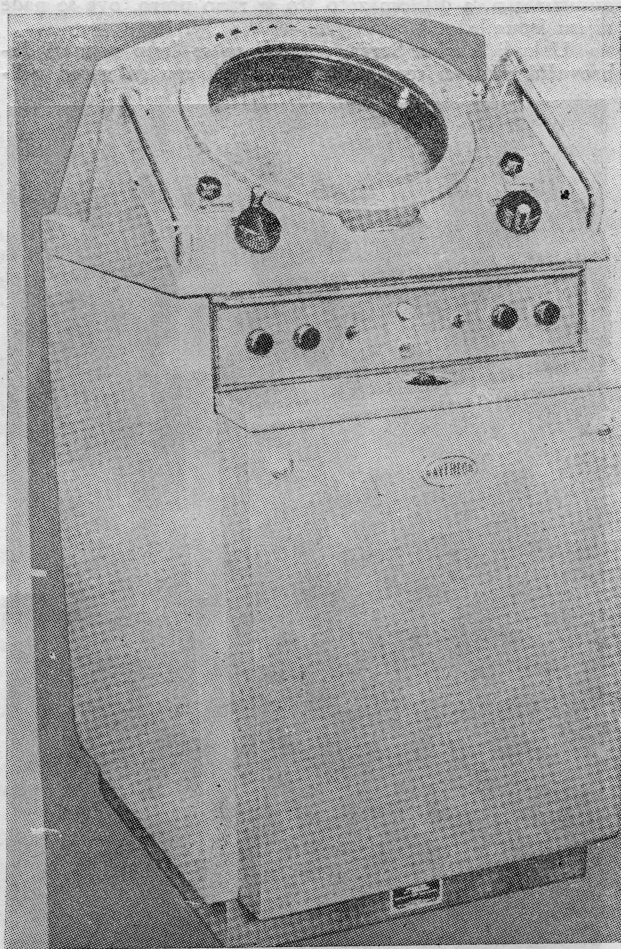
dantu da u prvom redu smanji brzinu zavisno od rizika kojem plovi u susret.

Pored navedenog pomorac treba stalno držati na umu da ostali brodovi možda i nemaju radar, da male i drvene brodove normalno radar pokazuje tek na malim udaljenostima što u magli može za njih postati kobno, ako se plovi velikom brzinom, da radar može zbog nestručnosti poslužioaca slabo pokazivati faktično stanje u prirodi, da domet radara može iz mnogih razloga biti ispod normalnog što je iz ranijih glava poznato.

Zbog svega iznijetog, ČIM SE CUJU ZVUČNI SIGNALI NA MALOJ UDALJENOSTI, RAŽUMNO JE PRIDRŽAVATI SE STRIKTNO PISM-a. Član 16 PISM-a propisuje da brod na mehanički pogon, koji čuje signale za maglu, a ne zna poziciju broda, koji ih daje, i ako to okolnost dozvoljava, zaustavi mašinu i zatim oprezno nastavi vožnju sve dok nestane opasnosti od sudara.

3. Obaveznost korištenja radarskih podataka u magli

Član 29 PISM-a propisuje obavezno korištenje radarskih podataka u magli. Sudovi za udesa na moru progla-



Suvremeni radarski pokazivač »Raytheon«

šavali su krivim brod, koji posjeduje radar, a ne koristi ga ili pak ne preduzima nikakve mjere na osnovu podataka dobivenih sa radarskog zaslona. PRIJE ULAŠKA U PODRUČJE MAGLE POMORAC MORA OBAVEZNO STAVITI U POGON SVOJ RADAR.

Radarske podatke treba koristiti kadgod se raspolaže njima, ali oni za sada ni u čemu ne mijenjaju Pravilo za izbjegavanje sudara, osim što ih se može smatrati za »specijalne okolnosti«. U magli, u situaciji koja nije bliska, van vizuelnog i akustičkog dometa drugog broda, radar predstavlja korisno pomoćno sredstvo za preduzimanje odlučnog i brzog manevra radi izbjegavanja opasnog položaja. Svaki preduzeti manevar u ovim okolnostima mora biti određeniji i jasniji od manevra kod dobre vidljivosti,

a prvenstveno mora biti izveden pravovremeno. Kada smo svjesni, vizuelnim, akustičnim ili radarskim kontaktom, da smo ušli u blisku situaciju latentno opasnu za sudar, posjedovanje i korištenje radara ne isključuje strogo pridržavanje pravila o brzini, komandama za kormilo, kursu i akustičnim signalima, koje treba obavezno primjenjivati. U takvim okolnostima nije dovoljno postupati isključivo po indikacijama radara.

Vjerovatno će dalje usavršavanje radara, osobito na pravcu usavršavanja radara za pravo pokazivanje, omogućiti da se priđe radikalnijoj izmjeni odgovarajućih odredaba PISM-a. Međutim za sada takva situacija još ni faktički ne postoji, da bi se moglo težiti pravnom oblikovanju u međunarodnim okvirima.