

Sudar brodova — najčešće pomorske nezgode

Kap. Gracija Dapčević

Prema godišnjem izvještaju Udruženja »Liverpool Underwriters association« proizlazi, da je u toku 1953. godine zabilježeno 1563 slučaja sudara brodova preko 500 BRT, što iznosi gotovo polovinu od ukupnog broja sviju pomorskih nezgoda, koje su se desile u svjetskim morima u tom razdoblju. To znači, da se u jednoj godini sudarilo 3126 brodova. Kako se pak ne rijetko dogodi, da

teže oštećeni brodovi potonu i povuku za sobom u morske dubine brojne ljudske živote, ovakove katastrofe mogu se ubrajati među najteže u pomorstvu.

Nameće se pitanje, da li je modernoj tehnici uspelo ograničiti i svesti na najmanji broj pomorske nezgode, od čijih posljedica ginu ljudski životi i gube se materijalne vrijednosti. Na to pi-

tanje možemo odgovoriti, da se već odavna neprestano radi na poboljšanju uslova, pod kojima se vrši pomorska plovidba, i do sada su postignuti značajni rezultati u nastojanju što pravilnijeg i sigurnijeg upravljanja brodovima. S druge strane, današnji brodovi, osobito prekooceanski, koji prevoze putnike, takvih su karakteristika i tako opremljeni najmodernijim sigurnosnim uređajima, da im ne prijeti opasnost od nevremena. Međutim, u magli, sumaglici i uopće kada je vidljivost ograničena, navigacija postaje nesigurna, i pod tim okolnostima naročito — a i sticanjem prilika ili zbog pogrešnog manevra — može doći do sudara brodova.

Da bi se što je moguće više uklonilo uzroke, zbog kojih nastaju sudari, stalno su se poduzimale odgovarajuće mjere, pa se tako već davno ustalila praksa, prema kojoj su se brodovi vladali da bi izbjegli sudar. Tokom vremena iz prakse nastala su Pravila za izbjegavanje sudara na moru, koja su 1863. godine dobila internacionalni karakter, a revidirana su i nadopunjena 1880. i 1910., kao i 1948. godine, prilikom donošenja »Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskih života na moru«. U kratkom izvodu donosimo ovdje pojedine odredbe iz ovih pravila, koja se dijele u četiri poglavlja, a odnose se na pomorske brodove i hidroavione sviju zastava. Prvo poglavlje obuhvaća uvodne odredbe i definicije, drugo tretira svijetla i signalna tijela, treće utvrđuje pravila za kormilarenje i plovljenje, a četvrto se bavi završnim propisima.

U uvodnim odredbama definiraju se temeljne karakteristike brodova i hidroaviona. Ovih pravila moraju se držati svi brodovi i hidroavioni na otvorenu moru i po svim plovnim vodama, koje komuniciraju s morem. Brod i hidroavion na vodi smatra se da »plovi« kada nije usidren, vezan uz kraj ili nasukan.

Najviše nezgoda na moru dešava se zbog slabe vidljivosti. Stoga pravila propisuju norme, po kojima brodovi u različitim kondicijama vidljivosti — kada se približavaju — treba da pokažu svoj tip i svoju situaciju pomoću svjetlosnih znakova, t. j. fenjera specijalnih karakteristika od zalaza do izlaza sunca. Tako kada plovi jedrenjak, mora da nosi na desnom boku jedno zeleno, a na lijevom crveno svjetlo, dok hidroavion i parobrod (motorni brod) mora osim ovih, nositi i još jedno, ili dva bijela svijetla. Posebna svijetla moraju nositi remorkeri, ribarski i pilotski brodovi, zatim usidreni, nasukani i oni brodovi, koji ne mogu manevrirati.

Zvučne znakove daju brodovi zviždaljkom ili sirenom, rogom za maglu, zvonom ili gongom. Razmak i trajanje zvuka karakterizuje tip broda i njegovo kretanje. U maglovitu vremenu dužnost je svakog broda i hidroaviona da oprezno plovi, t. j. da smanji brzinu pa i da zaustavi strojeve dok ne mine opasnost sudara.

Pravila za kormilarenje i plovljenje utvrđuju načelne norme za izbjegavanje sudara. U svom uvodu određuju, da svaki manevar, poduzet u ispunjavanju ili u tmačenju ovih pravila, mora biti

izvršen odlučno, pravovremeno, i onako kako to treba da učini dobar pomorac. Opasnost sudara može se, kad to okolnosti dopuštaju, ustanoviti osmatranjem kompasnog snimka broda, koji se približuje. Ako se snimak znatno ne mijenja, tre-

Kada se dva parobroda približavaju jedan drugomu iz protivnih pravaca, tako da postoji ba po tome smatrati da opasnost sudara postoji. opasnost sudara, svaki od njih mora da skrene u desno, ali ako se njihovi kursevi križaju, uklonit će se s puta onaj brod, koji vidi drugog na svojoj strani. Posebne odredbe postoje za izbjegavanje sudara između jedrenjaka, dok je parobrod uvijek dužan da se ukloni jedrenjaku. Ovo je samo kratak izvod iz pravila po ovom predmetu.

Brod, koji treba pomoć od drugih brodova i sa kopna, zatražit će to signalima pogibelji kao topovskim pucanjem, raketama ili praskavicama, zatim neprekidnim davanjem zvuka, paljenjem bačava katrana, ulja i t. d. kao i radiotelegrafskim i radiotelefoniskim znakovima.

Pravila nadalje ističu, kako ništa ne može osloboditi brod, njegova zapovjednika i posadu od posljedica nemarnosti u upotrebi svijetala i znakova, u vršenju dužne straže i održavanju pomnje, koju nalaže redovito pomorsko iskustvo ili naročite prilike danog slučaja.

U kritičnom momentu, kada je sudar neizbježiv, oba broda su dužna da i u posljednjem času učine sve, kako bi se mimoišli, t. j. da se sudar ne bi desio pod pravim kutom, jer bi tada posljedice bile najteže. U tom slučaju — ako vremenske prilike dozvoljavaju — brod, koji se pramcem sudario, mjesto da se odaleči, treba da, vozeći polagano naprijed, ostane i dalje zarinut u bok drugog broda, da bi tako pružio mogućnost spasa eventualnim putnicima i posadi. Nakon sudara brodovi su dužni da jedan drugomu priteknu u pomoć, ukoliko im je moguće bez ozbiljne opasnosti za sebe, putnike i posadu. To isto dužan je učiniti i svaki brod, koji se nađe u blizini.

Međutim praksa u predmetu sudara predviđa, da svaki brod snosi troškove oštećenja prouzrokovanih zbog više sile ili sticaja okolnosti. Naprotiv, ako postoji krivnja, ta se dijeli u postocima, i štete se nadoknađuju procentualno.

* * *

Iako statistički podaci o pomorskim nezgodama već godinama jasno ukazuju na činjenicu, da se najviše nesreća na moru dešava zbog sudara, utješljiva je pojava, da se broj tih nezgoda ipak postepeno smanjuje, te da su samo nešto manje od 1% od svih raspravljenih sudara smatrani kao neizbježive nezgode, dok ih velika većina nastaje zato, što se brodovi ne pridržavaju Pravila za izbjegavanje sudara ili ih krivo tumače. Međutim, sve bolja organizacija pomorske plovidbe, zatim primjena radiotelegrafije i radiotelefonijske, a nadasve upotreba radara na brodovima, već danas mnogo pridonose sigurnosti navigacije. U buduće pridonijet će, bez sumnje, još više, kada mnogo veći broj brodova bude opskrbljen svim sigurnosnim uređajima, koje budu dale najnovije tekovine na polju elektronike.