

Istraga po pitanju sudara brodova s radarom

Kap. Dragutin Betner

Istraga o sudaru između »City of Sidney« i »Corchester« u uslovima slabe vidljivosti opet je pokazala, da je tendencija kod zapovjednika i brodskih časnika, ukrvanih na brodovima opremljenim radarom, da se radije oslanjaju na podatke s radara, negoli na prirodni dar vida i sluha, umjesto da aparat upotrebe kao pomagalo vidu i sluhu.

Oba broda su vozila punom brzinom ne pridržavajući se čl. 15 i 16 Propisa za izbjegavanje sudara na moru. Pravilna uporaba radara morala je upozoriti oba broda na njihovu blizinu i na potrebu da prosljede s naročitom pažnjom, dok ih radar ne upozori, da je opasnost minula i da su »prošli«. Ovakvim postupkom, držeći se striktno propisa, bez sumnje bi se izbjegao sudar, dočim nepravilnom uporabom radara i propustom, da se primijene odredbe čl. 15 i 16 Propisa, došlo je do još jednog nesretnog slučaja.

Engleski sud je ponovno naglasio ono, što je već više puta naglašeno, t. j. da treba strogo osuditi održavanje pune brzine u uslovima slabe vidljivosti i da se radar mora upotrebljavati kao pomagalo u plovidbi, te da prisustvo i upotreba istog ne opravdava bilo koji prekršaj Propisa o izbjegavanju sudara.

Da je radar od neprocjenjive vrijednosti u uslovima slabe vidljivosti nije potrebno neko naročito uvjerenje, te da omogućuje brodovima da pronađu put jedan pored drugog također je poznato, ali uvijek s tim, da se strogo pridržavaju Propisa za izbjegavanje sudara na moru i da se radar ne upotrebljava kao jedino i isključivo sredstvo.

Sud je donio odluku, da se suspendiraju svjedodžbe oba zapovjednika i donio preporuku, da se s važnošću čl. 15 i 16 Propisa dobro upoznaju svi navigacioni časnici.

Kanadski slučaj

Još jedan slučaj rješavan je pred Vrhovnim sudom Kanade, gdje je jedan od sudaca izrazio svoje opažanje ovako:

»Pilot je vodio brod preko radara, te je pogriješio u tome, što je preveliku pažnju posvetio radaru, a premalu onome, što su njegove oči mogle da vide ispred broda«.

U ovom slučaju sudar se desio po noći, u uslovima čiste atmosfere i mirnog mora. Peljar je na radaru opazio jedan objekat oko 3 Nm daleko. Kasnije se ispostavilo, da je to bio drugi brod. Treći časnik, koji je bio s peljarom u kormilarnici, opazio je svijetla drugog broda i upozorio peljara, koji je bio zauzet promatranjem slike na radaru. Pošto je peljar uzeo na znanje njegov raport, treći oficir ga je ponovno upozorio na ono što je vidio, ali peljar, iako je primio i potvrdio obavijest, nije ništa poduzeo, da bi se vizuelno uvjerio, što onaj objekat na radaru predstavlja.

U ovom slučaju sud je primijetio, da je radar mehanizam čije pokazivanje treba interpretirati i po njemu postupati samo u širokim granicama sigurnosti. U ovom slučaju za peljara je radar bio neka vrsta fascinirajuće sprave, kroz koju je htio demonstrirati instrumentalnu navigaciju. Predmetni brod presuđen je kao jedini krivac za sudar.

Promjena luke iskrcaja za vrijeme štrajka

Pitanje brodovlasnikovih prava u pogledu iskrcaja tereta u nekoj alternativnoj luci u slučaju radnih smetnja u određenoj luci, bilo je predmet dugih diskusija u posljednje vrijeme.

U slučaju Associated Lead Manufacturers protiv Ellerman Bucknall S. S. Co. vlasnici tereta tražili su naknadu za navodni prekršaj ugovora od strane brodovlasnika, čiji je brod u luci Zeebrugge iskrcao robu određenu za London, a zbog štrajkova, koji su u vrijeme prispjeća broda u spomenutu luku iskrcaja vladali u lukama U. Kraljevstva.

Brodovlasnici su odbili odgovornost pozivajući se na zaporku 8 teretnice, koja je između ostalog predviđala, da:

— u slučaju blokade ili zabrane luke iskrcaja ili ako bi ulazak ili iskrcavanje u pojedinoj luci bilo zabranjeno, spriječeno ili na sličan način odgođeno zbog štrajkova, zatvaranja luke, radnih smetnja... koje su izvan kontrole vozara... tada teret po opciji vozara može biti iskrcan na obalu ili stavljen u maone tu ili u nekoj susjednoj sigurnoj i prikladnoj luci ili mjestu na trošak i rizik vlasnika tereta; — vozarova odgovornost prestat će kada je teret iskrcan.... Ovakav iskrcaj sačinjavat će dužnu predaju robe...., a vlasnici robe platit će sve takse i troškove, koji su učinjeni kao posljedica ovog iskrcaja«.

Pitanje interpretacije riječi »u susjednoj sigurnoj i prikladnoj luci« postavilo se kao najvažniji problem pred sudom. Za vrijeme procesa jasno je dokazano, da je iskrcaj tereta u lukama U. K. bio potpuno isključen, s obzirom na akcije radnika u dokovima i da se s obzirom na postojeće prilike, zaporka u teretnici mogla primijeniti. Slijedeće pitanje je bilo, da li su brodovlasnici zadovoljili zahtjevima spomenute klauzule. Analizirajući riječ »susjedna«, sudac je izrazio mišljenje, da, iako sadrži pojam lokalnosti, ipak ne znači nužno i »najbližu« luku, pošto ni ova riječ nije rijetka ili neuobičajena u ugovorima. Alternativna luka, po mišljenju suca, treba da bude jedna obližnja luka, iako ne najbliža susjedna luka, a riječ »sigurna« odnosi se na prirodu luke s obzirom na brod i može također da se odnosi na političko stanje s obzirom na mogućnost uzapćenja broda. Riječ »prikladna« od-

nosi se na samu prikladnost mjesta s obzirom na iskrcaj tereta i možda na ekonomske faktore, koji se tiču vlasnika tereta.

Nadalje, određena luka je mjesto, gdje primalac želi primiti robu. Ako je to bilo nemoguće, onda alternativne luke mogu odgovarati bolje jednom primaocu, nego drugom i tu je teško ustanoviti pojedine interese bilo kojeg vlasnika tereta. Sud je mišljenja, da brodovlasnik nije dužan proučavati u detalje pojedine interese svakog vlasnika tereta, ali je dužan postupiti razumno prema činjenicama, koje su mu poznate.

Konačno je presuđeno u korist brodovlasnika, pošto se za luku Zeebrugge zaključilo, da je »susjedna, sigurna i prikladna«.

U ovom slučaju važno je tumačenje pojedinih riječi iz teksta teretnice, pa će je sigurno mnogi brodovlasnici s pažnjom proučavati.