

PRAVILA ZA IZBJEGAVANJE SUDARA

1. Sadašnja pravila za izbjegavanje sudara na moru imaju veoma dugu tradiciju. Ta tradicija nije toliko stara što se tiče pravne reglementacije. Pravno reguliranje tih propisa je – relativno – novijeg vremena. Međutim su se brodovi, i bez obzira na nepostojanje pravnih propisa, kroz dugi niz vjekova pridržavali običajem usvojenih načela, tako da njihov normiranje – u svojim bitnim crtama – nije donijelo u stvari ništa novo. Samo se je prihvatilo ono što je do tada u praksi već bilo usvojeno.

Prve početke pravnog reguliranja pravila za izbjegavanje sudara na moru nalazimo u Νόμος ροδίων ναυτικός.¹ Taj je zakonik nametao dužnost pomorcima da noću drže na brodu zapaljena svjetla ili pak da drugim brodovima signaliziraju svoju prisutnost zvukom. Nema razloga ne pretpostavljati da je i taj zakonik samo ozakonio stanje koje je i do tada bilo uobičajeno.

Engleska je bila prva koja je donijela moderna pravila za izbjegavanje sudara. Najprije je 1840. god. Trinity House izdala pravila, koja su kasnije 1846. dobila snagu zakona. Prvi međunarodni sporazum zaključen je 1848. između Engleske i Francuske. Taj je ugovor zamijenjen 1863. novijim koji je bio kompletniji. Ta redakcija pravila dobila je međunarodni karakter. Države – istina – nisu formalno pristupile ugovoru, nego su njegova načela prihvaćale u svoja interna zakonodavstva. Nova redakcija – opet u okviru sporazuma između Engleske i Francuske – izvršena je 1879. godine. Druge su države opet modificirale svoje interno zakonodavstvo u skladu s tom redakcijom. Isto je bilo učinjeno i 1884. godine (nadopune k ovoj redakciji odnosile su se uglavnom na ribarske brodove).

Prva multilateralna konferencija bila je u Washingtonu 1889. godine, kojoj su prisustvovali delegati 28 država. Redakciju koju je izvršila ta konferencija prihvatile su – uglavnom – sve pomorske države.²

¹ Dio III glav. XXXVI – Pardessus, J. M. Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle I, Paris 1928, str. 253.

² O tome поближе Gidel, Droit international public de la mer, I sv. 1932, str. 358–364, Bissaldi, L'urto di navi, Milano 1939, str. 74–75, Lovričević, Pravila za izbjegavanje sudara na moru sa komentarom, Split 1953, str. 5. Za Englesku Marsden, Collision at sea, X izdanje, London 1953, str. 354 i slj.

Na konferenciji za zaštitu ljudskog života na moru, koja je bila 1929. godine u Londonu, pravila su bila vrlo temeljito analizirana. Članom 40. Konvencije bila je zamoljena engleska vlada da izradi nova pravila koja su imala stupiti na snagu 1. VII 1931. godine. Međutim, to nastojanje nije imalo neki vidni uspjeh.³

Dalji razvitak u tom pravcu izvršen je na konferenciji za zaštitu ljudskih života na moru u Londonu 1948. godine. Konvenciji koja je donesena na toj konferenciji, Pravila za izbjegavanje sudara na moru, priključena su kao Prilog B.

Najnovija redakcija Pravila izvršena je 1960. godine u Londonu, također na konferenciji za zaštitu ljudskog života na moru. Pravila su odnosnoj Konvenciji također dodata kao Prilog B. Međutim, ta Pravila, jednako kao ona od 1948. godine, ne čine sastavni dio Konvencije, jer je konferencija »odlučila da ne priključi ta revidirana Pravila Međunarodnoj konvenciji za zaštitu ljudskog života na moru od 1960. godine«. ⁴ To je – jednako kao i za reviziju od 1948. godine – učinjeno zbog toga da Pravila mogu prihvatiti i one države koje – eventualno – ne pristupe Konvenciji. Konferencija – također – u finalnom aktu, poziva IMCO da nastoji da ta Pravila budu što prije prihvaćena.

U Austro-ugarskoj monarhiji Pravila za izbjegavanje sudara na moru uvedena su Naredbom austrijskog Ministarstva trgovine od 28. IV 1897., odnosno Naredbom ugarskog Ministarstva trgovine od 28. IV 1897. Kasnije su ti propisi bili mijenjani i to Naredbom austrijskog Ministarstva trgovine od 10. IV 1906. i ugarskog Ministarstva trgovine od 4. IV 1906.

Bivša Jugoslavija prihvatila je austro-ugarska pravila Naredbom Pomorske oblasti u Bakru br. 1950. od 30. III 1919. godine. U našoj državi su pravila bivše Jugoslavije vrijedila – kao pravna pravila – sve do donošenja Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru od 13. XI 1954. (Sl. l. FNRJ br. 14/1955). Taj se Pravilnik temelji na međunarodnoj redakciji od 1948. godine i to ne samo sadržajno, nego i formalno. Pojedine razlike proizlaze iz toga što je naš zakonodavac konkretno normirao ona pitanja koja međunarodna Pravila ostavljaju za rješavanje pojedinim državama. Na koncu su dodate kaznene (čl. 33) i završne odredbe (čl. 34).

U nedostatku službenog prijevoda, redakcija međunarodnih pravila od 1960. citira se prema prijevodu u Pomorskoj enciklopediji (sv. VII, str. 359–363).

2. Sadržajno se Pravila mogu podijeliti na ove grupe:

- a) Opći propisi
- b) Optički signali
- c) Akustički signali

³ O toj konferenciji pobliže na pr. Sandiford, *Diritto marittimo*, Milano 1960, str. 201.

⁴ Finalni akt konferencije.

d) Pravila o manevriranju, koja se opet mogu podijeliti na dvije podgrupe:

- 1) Opća pravila o manevriranju
 - 2) Specijalna pravila o manevriranju
- e) Pravila o upotrebi radara
f) Signali pogibelji.

I

3. Među opće propise spadaju: Pravila 1, 27, 29 i Uvodne odredbe za DIO D (Propisi za kormilarenje i plovljenje).

Pravilo 1 sadržava opće odredbe o primjeni Pravila, te daje nekoliko osnovnih definicija.

Pravila se odnose na brodove i hidroavione koji se nalaze »na otvorenom moru i na svim vodama koje su spojene s morem i po kojima mogu ploviti pomorski brodovi«. Pod »otvorenim morem« ne misli se na pravno značenje tog izraza. Taj izraz obuhvaća cjelokupno morsko područje – bez obzira na njegovu pravnu kvalifikaciju, osim rijeka, kanala i jezera. Pojam vode »koje su spojene s morem i po kojima mogu ploviti pomorski brodovi«, u ovako općenitoj definiciji nije potpuno jasno određen. Misli se – prvenstveno – na one rijeke, odnosno kanale, u koje normalno ulaze pomorski brodovi. Izvan tih granica – prema unutrašnjosti – primjenjuju se propisi unutrašnje plovidbe koji u konkretnom slučaju dolaze do primjene. To je praktički danas važno za tzv. pomorsko-riječne brodove, koji se – u navedenim vodama – moraju pridržavati propisa prava unutrašnje plovidbe.⁵ Obratno pak – i riječni brodovi – kada prekorače granice područja isključivo unutrašnje plovidbe moraju se pridržavati tih Pravila.⁶ Od gornjih načela postoje izuzeci za ona područja, za koja nadležni organi odnosno države drukčije odrede. Oslanjajući se na taj propis naš Pravilnik u čl. 1 propisuje da ga se moraju pridržavati svi naši brodovi ratne i trgovačke mornarice kao i domaći hidroavioni, »kada plove po otvorenom moru i vodama koje su s morem spojene, a po kojima mogu ploviti pomorski brodovi, s izuzetkom predviđenim u čl. 30 st. 1«. Citirano mjesto odnosi se na jugoslavenske brodove »u luci, rijeci, jezeru ili u unutrašnjim vodama stranih država« za koje naš Pravilnik vrijedi »ako odnosna država za plovidbu u tim područjima nije što drukčije propisala«. Propis je predviđen u skladu s Pravilom 30. međunarodnih Pravila.

I strani »brodovi i hidroavioni svih zastava koji plove po obalnom moru FNRJ i rijekama i jezerima FNRJ, a po kojima mogu ploviti pomorski brodovi« moraju se pridržavati našeg Pravilnika. Izuzetak čini odredba čl. 30 st. 2, gdje su – također u skladu s međunarodnim Pravilima – predviđeni eventualni posebni propisi za to područje.

⁵ O tome поближе Јакаша, Правни аспект поморско-ријечних бродова, Зборник за поморско право, Загреб, 1960, стр. 179 и слј.

⁶ Smeesters-Winkelmolen, Droit maritime et droit fluvial, III, Bruxelles 1938, br. 1171.

Izraz »otvoreno more« u ovom članu ima isto značenje kao i u međunarodnim Pravilima, tj. stvarni, a ne pravni značaj. Udaru u oči da se ne spominje teritorijalno more strane države, iz čega proizlazi da se naši brodovi u tim vodama moraju pridržavati propisa naše države. Stajalište je potpuno opravdano, jer je naš Pravilnik kopija međunarodnih Pravila, koja su opće usvojena, pa naši brodovi nikad neće biti krivi za sudar, ako se njih pridržavaju. Uostalom problem ima isključivo teorijski značaj, jer su pravila potpuno unificirana. Pravila ne rješavaju pitanje njihove primjene za vrijeme rata. Odgovor – dakle – treba tražiti u općim načelima međunarodnog prava. Prema tim načelima država će – za svoje brodove – biti slobodna propisivati i poseban postupak za izbjegavanje sudara. Međutim, u odnosu na strane brodove, naročito neutralne, morat će doći do primjene međunarodna Pravila, pa će ratujuća država biti odgovorna za svaku štetu nastalu sudarom, prouzrokovanim njihovim nepridržavanjem.

Nesumnjivo je najvažnija definicija broda. Prema Pravilima »riječ »brod« označuje svaku vrstu plovila, osim hidroaviona na vodi, koje se upotrebljava ili se može upotrebljavati kao prijevozno sredstvo na vodi«. Od svih mogućih definicija koje dolaze u obzir za određivanje pojma broda, ovo je najšira. Obuhvaćena su sva plovila, bez obzira na veličinu, konstrukciju, vrstu pogona, namjenu i ostalo. Ta je definicija shvatljiva s obzirom na svrhu Pravila. Svako plovilo – naime – bez obzira na svoje stvarne i pravne karakteristike predstavlja opasnost za sudar, pa je – prema tome – potrebno da bude podvrgnuto propisima koji tu opasnost otklanjaju.⁷ U sudaru između broda i objekta koji nije brod, primjenjuju se propisi građanskog prava.⁸ U toj općoj definiciji obuhvaćeni su i ratni brodovi. I oni se – dakle – moraju pokoravati propisima za izbjegavanje sudara koji vrijede i za brodove trgovačke mornarice, Neće biti opravdan navod ratnog broda da se on nije smio pokoravati Pravilima, jer da bi se to protivilo njegovim vojnim zadacima. Država, u ime koje takve naloge daju nadležni organi, ima pravo poduzimati vojne zadatke, ali mora snositi i štetne posljedice, ako ti zadaci ne dopuštaju primjenu pozitivnih propisa. Posebne olakšice za ratne brodove izričito su predviđene u pojedinim Pravilima.

Pravila nadalje daju definiciju broda na mehanički pogon i jedrenjaka. Prema tim definicijama »brod na mehanički pogon« označuje svaki brod koji se pokreće strojem«, a »svaki brod na mehanički pogon koji plovi na jedra a ne pomoću stroja mora se smatrati jedrenjakom, a svaki brod koji se kreće pomoću stroja, bez obzira na to da li ima razapeta jedra, mora se smatrati brodom na mehanički pogon«. Bitno je, dakle, da li brod u danom momentu upotrebljava strojeve ili ne. Stajalište je potpuno opravdano, s obzirom na svrhu samih Pravila, jer za izbjegavanje sudara nije važna pravna kvalifikacija broda, nego njegove konkret-

⁷ Pontoni kojima nije svrha plovidba, ne smatraju se brodovima. Ap. Rouen od 16. XI 1956, DMF 1957, str. 227.

⁸ Ista presuda.

ne okolnosti. S toga stajališta je važno da li se brod koristi strojevima, jer mu to pruža veću mogućnost slobodnog manevriranja, a ta je okolnost jedan od bitnih elemenata za izbjegavanje sudara.

Pravila na nekoliko mjesta spominju brodove na jedra, odnosno na mehanički pogon koji ne plove.⁹ U vezi s tim a s obzirom na definiciju broda na mehanički pogon i jedrenjaka, postavlja se pitanje po kojem kriteriju će se odrediti brod na mehanički pogon ili jedrenjak, ako taj brod ne plovi, a ima i jedra i strojeve. Čini nam se da citirane definicije ne daju jasan putokaz. Naše je mišljenje da brod može birati da li će istaći znakove za jedrenjak ili za brod na mehanički pogon, već prema tome da li će se u plovidbi poslužiti jedrima ili strojem, odnosno samo strojem. U pojedinom konkretnom slučaju može biti za rješenje spora od odlučne važnosti da se ustanovi da li brod »plovi« ili ne. Pravilo kaže da »brod 'plovi' kad nije usidren, vezan uz obalu ili nasukan« (Pravilo 1 br. IV) Pojam plovjenja – dakle – u ovom smislu – nije identičan sa stvarnim značenjem tog izraza, tj. s micanjem broda. Tako će se smatrati da brod plovi i ako stoji na mjestu, bilo da je zaustavio strojeve ili iz kojeg drugog razloga. Brod je usidren tek od momenta od kojega mu je sidro dotaklo dno.¹⁰ I obratno, smatrat će se da brod plovi, čim mu je sidro prestalo da ga drži i da ograničava njegove pokrete.¹¹ Sudska praksa je imala prilike zauzeti nekoliko stajališta o tome kada će se smatrati da brod plovi odnosno da ne plovi.¹²

Premda Pravila spominju samo brod »vezan uz obalu«, ipak se taj izraz ne smije doslovno tumačiti. Treba poći sa stajališta svrhe podjele brodova koji plove odnosno ne plove. Brod koji ne plovi mora istaći posebne znakove da bi na taj način upozorio druge brodove da nije sposoban da lako poduzima potrebne manevre. To je ujedno znak za te brodove da oni prema njemu podese svoje manevriranje. Prema tome, treba smatrati da brod ne plovi i kada je privezan uz jedan fiksni objekt, a ne samo uz obalu, kao što je npr. slučaj kada je privezan uz plutaču za vez, drugi brod koji je privezan uz kopno i slično.¹³

⁹ Npr. Pravilo 4a) »Brod nesposoban za manevriranje mora nositi noću... ako je brod na mehanički pogon...« Pravilo 8a) »Pilotski brod na mehanički pogon dok je u pilotskoj službi i plovi...« Pravilo 8b) »Pilotski jedrenjak, dok je u pilotskoj službi i plovi«. Postoje dakle i pilotski brodovi na jedra i mehanički pogon koji ne plove.

¹⁰ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1170.

¹¹ Lovričević, o.c. str. 15.

¹² Tako se smatra brodom koji plovi: a) remorker, koji je zaustavljen, i čeka na uposlenje; b) remorker koji podržava usidreni brod ili je vezan uz odnorni brod i spreman da ga vuče ako sidro popusti ili ga vuče prema sidru da bi mu olakšao dizanje sidra; c) brod koji drži pramac na more pomoću lanaca sa kojih je sidro otkučeno; d) jedrenjak u zaustavi; e) brod koji se drži na plovnom sidru ili brod kojemu sidra ne tiču dno. Lovričević o.c. str. 15-16. O svemu tome pobježe Marsden o.c. str. 410 i slj. 430, 431, 467 i slj. 509 itd.

¹³ Obratno Rotterdamski sud presudom od 2. V 1935, DOR 1936, II, str. 339 prema kojemu brod plovi i ako je privezan za jednu plutaču za vez. Čini nam se da se to mišljenje ne bi moglo prihvatiti iz razloga koji su gore u tekstu navedeni, a osniva se na previše doslovnom tumačenju teksta Pravila.

4. Pravila 27, 29 i Uvodne odredbe za Dio B, čine jednu sadržajnu cjelinu. Sadržavaju neobično važna načela za prosuđivanje krivnje u slučaju sudara.

Uvodna odredba Dijela D u t. 1 kaže: »Svaki manevar poduzet u ispunjavanju ili na temelju tumačenja ovih Pravila, mora se izvršiti odlučno, na vrijeme i onako kako to treba da učini dobar pomorac«.

Kako se iz te stilizacije vidi, načelo se odnosi ne samo na manevriranja koja su izričito propisana Pravilima, nego i na ona kod kojih se zapovjedniku odnosno drugom članu posade, ostavlja sloboda poduzimanja manevara. Glavna svrha tog načela je u tome da se naredi pomorcima da izbjegavaju neposrednu opasnost sudara.

U pogledu samog manevriranja, sadržana su ova osnovna načela:

Manevar mora biti izvršen:

a) Odlučno. To znači na način da se drugi brod ne stavi u sumnju što se tiče poduzetog manevara, kako bi i on – na temelju toga – mogao upraviti svoje ponašanje. U tom pojmu je sadržan i zahtjev da poduzeti manevar mora biti takav da se – u granicama mogućnosti – brodovi nađu u što manje opasnoj situaciji;

b) Na vrijeme. Naime dovoljno rano da se izbjegne opasna situacija;

c) Onako kako to treba da učini dobar pomorac. To je – u stvari – najglavnije načelo za prosuđivanje krivnje u sudaru. Uzima se jedan objektivni kriterij dobrog pomorca. Subjektivne okolnosti se ne uzimaju u obzir. Te okolnosti mogu biti odlučne samo za primjenu administrativnih i kaznenih sankcija, a ne i za utvrđivanje stupnja krivnje svakog od brodova.¹⁴ Drugim riječima: nije odlučno što su dva pomorca, s obzirom na svoje konkretno iskustvo, kvalifikacije, znanje i slično, morali poduzeti, već samo to da li je brod postupio onako kako bi postupio da je s njim upravljao dobar pomorac. Kao mjerilo dobrog pomorca, mora se uzeti jedan srednje sposoban pomorac. Izvanredno znanje i snalažljivost se ne mogu zahtijevati. To bi bilo nerealno, budući da se ne smiju za općenito mjerilo ponašanja uzimati one kvalifikacije koje se nalaze samo kod malog broja ljudi.¹⁵ Nije moguće dati jednu definiciju ovog pojma, nego će sudovi morati – od slučaja do slučaja – prosuđivati da li je postupano onako kako bi postupio dobar pomorac. Taj se pojam nadopunja pojmom pomorskog iskustva, koje Pravila spominju na drugim mjestima.

Pravila, u nekim slučajevima, dopuštaju brodu koji izbjegava, da poduzme manevar prema svojoj volji. Taj brod je – načelno – ovlašten poduzeti onaj manevar kojim se izbjegava sudar, bez obzira na bilo koje druge okolnosti. U vezi s tim postavlja se pitanje da li je zapovjednik takvog broda dužan – eventualno – prilikom izbjegavanja sudara – uzimati u obzir i pretpostavljeni pravac kretanja, odnosno manevriranja broda

¹⁴ U istom smislu Pom. oblast sred. Jadrana, Rješenje br. 2370/55 od 18. II. 1955, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1957, str. 350.

¹⁵ O tome vidi Marsden o.c., str. 491; Brunetti, *Diritto marittimo privato Italiano*, III/1, Torino 1938, br. 768; Bissaldi o.c. br. 43 i 77.

što ga izbjegava. Npr. jedan brod izlazi iz luke i izbjegava drugoga koji ulazi. Da li je brod koji izbjegava dužan voditi računa i o tome gdje će – eventualno – brod koji ulazi pristati, pa prema toj okolnosti poduzeti odgovarajući manevar? U pojmu dobrog pomorca je svakako sadržana i ta dužnost. Ipak – smatramo – da greška zapovjednika samo u ovom pravcu ne smije biti isključivo odlučna za prosuđivanje krivnje. Pitanje treba rješavati od slučaja do slučaja, pri čemu treba uzeti u obzir i namjeravani pravac kretanja broda koji izbjegava.

5. Nadovezujući se na gore navedenu Uvodnu odredbu Pravilo 27 kaže: »Pri izvršavanju i tumačenju ovih Pravila, moraju se uvijek imati na umu sve opasnosti plovidbe i sudara i sve posebne okolnosti obuhvaćajući tu ograničena svojstva brodova i hidroaviona, a koji mogu primorati na odstupanje od gornjih Pravila kako bi se izbjegnula neka neposredna opasnost«.

Dano je – dakle – pomorcima generalno ovlaštenje da odstupe od predviđenih pravila za izbjegavanje sudara. Drukčije nije ni moglo biti. Koliko god Pravila bila savršena i temeljila se na dugotrajnom pomorskom iskustvu, ipak se u praksi može dogoditi, a i događa se, da bi njihovo striktno pridržavanje upravo dovelo do sudara. Između formalnog pridržavanja propisa i izbjegavanja sudara, sigurno je da ovom zadnjem treba dati prednost.¹⁶

Osnovna pretpostavka za primjenu ovoga načela je ta da se sudar nije mogao izbjeći primjenom ostalih Pravila.¹⁷ Ne smije se čekati da nastupi neposredna opasnost od sudara, jer tada – redovito – više nijedan manevar neće biti dovoljno siguran za izbjegavanje sudara. Primjenom gore navedenih načela, (Uvodne odredbe Dijela D), brod će morati da postupa po tom Pravilu, čim bude siguran da mu je inače sudar veoma vjerojatan.¹⁸ Sadašnja redakcija uzima u obzir sve objektivne okolnosti koje mogu primorati na odstupanje od Pravila. Tako dolaze u obzir okolnosti područja gdje se brodovi nalaze (hridine koje priječe slobodno manevriranje i slično, međusobni položaj i ponašanje broda, slaba pokretljivost, tegljenje, konvoj itd.). Traži se od pomorca da vlastitim iskustvom procijeni tu situaciju. Okolnost da brod koji se približava ne postoji Pravila, ne oslobađa drugi brod da postupa prema Pravilu 27.

¹⁶ Sudac Lushington je 1866. god. u slučaju »Allan« v. »Flora« rekao: »Ovo Pravilo ne propisuje nikakove naročite mjere koje bi se morale poduzeti, kad se odstupa od krutih propisa sadržanih u Pravilima za izbjegavanje sudara, nego samo upućuje da se pri izvršavanju i tumačenju tih Pravila mora, ukoliko je moguće, uzeti u obzir okolnosti koje postoje... To je sasvim razumljivo, jer kad bi parlament ili koja vlast izdala propise od kojih se u stanovitim slučajevima ne bi smjelo odstupiti, takvi bi propisi nesumnjivo pri stanovitim okolnostima uzrokovali uništenje brodova i ljudi, premda im je svrha bila te ljude i brodove zaštititi od propasti«. Marsden o.c. str. 546.

¹⁷ Lovričević o.c. str. 115; Marsden o.c. str. 542 i slj.; Brunetti o.c. III/2 br. 764.

¹⁸ Donekle protivno Lovričević o.c. str. 115, koji naročito naglašava potrebu neposrednosti opasnosti.

Ne može se unaprijed reći koji se manevar mora primijeniti. I to je prepušteno snalažljivosti pomoraca. Ipak – kao općenito – vrijedi načelo da se poduzetim maneuvrom ne smije otežati situacija.¹⁹ Ipak kad je opasnost sudara potpuno neposredna (tzv. agonija sudara) teško će biti pripisati u krivnju zapovjedniku što je poduzeo krivi manevar, jer je u takvim slučajevima potrebna zaista natprosječna sposobnost.²⁰ U tim slučajevima zapovjednik može biti kriv što je uopće dopustio da dođe do takve situacije.

6. Pravilo 29 ponovo izražava načelo redovitoga pomorskog iskustva, a glasi: »Ništa u ovim Pravilima ne može osloboditi od odgovornosti ni brod, ni hidroavion na vodi, ni njegova vlasnika, ni zapovjednika, ni posadu od posljedica bilo kakve nemarnosti u isticanju svjetla, nemarnosti u dobrom izvidanju ili bilo kakva propusta u oprezu što ga zahtijevaju redovito pomorsko iskustvo ili posebne okolnosti u kojima se nalazi brod«. Te »posebne okolnosti u kojima se nalazi brod« moraju biti tumačene u vezi s redovitim pomorskim iskustvom. To, drugim riječima, znači da će se – u izvanrednim okolnostima – morati da poduzmu sve one izvanredne mjere opreza koje zahtijeva redovito pomorsko iskustvo. Pravilo ne daje nikakvo posebno konkretno rješenje. Tako će npr. što se svjetala tiče biti potrebno da se ispravnost svjetiljaka što češće nadzire, a naročito pod nepovoljnim vremenskim okolnostima ili kada se u blizini nađe drugi brod i slično.²¹ Isto načelno vrijedi i za druge znakove. Specijalno što se tiče vršenja straže, treba napomenuti da ni za to Pravila nemaju nikakve precizne odredbe. Sve zavisi od okolnosti slučaja. Važno je da budu poduzete one razumne mjere koje stalno omogućuju što djelotvornije osmatranje okoline. Za normalnih atmosferskih i drugih okolnosti te mjere neće biti tako opsežne, kao što će to biti npr. u magli, ili kada je inače vidljivost umanjena. Morat će se postaviti potreban broj ljudi ne samo na zapovjedničkom mostu, nego i na pramcu, a – prema okolnostima – i na krmi itd.²² Načela ovog Pravila dolaze do primjene i u onim slučajevima kada sama Pravila ne sadržavaju nikakve odredbe što se tiče manevriranja ili inače.²³ Zapovjednik će morati da izvrši onaj manevar koji mu nameće pomorsko iskustvo.

Interesantno je obratiti pažnju na činjenicu da Pravilo spominje i brodovlasnika. Ne misli se na brodovlasnika kao člana posade, već na njega kao takvog, ili bolje reći brodaru. Ako je brodovlasnik član posade, tada je obuhvaćen izrazima zapovjednik, odnosno posada. Ovdje

¹⁹ Brunetti o.c. III/2 br. 764.

²⁰ Isto tako Lovričević o.c. str. 117; Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1200.

²¹ Lovričević o.c. str. 131.

²² Brunetti o.c. III/2 br. 765; Bissaldi o.c. br. 29, a osobito za pojedine konkretne situacije Lovričević o.c. str. 130–151. Budući da se radi uglavnom o tumačenju tehničkih principa, mi se svim tim situacijama nećemo pobliže baviti.

²³ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1200.

se misli na brodarevu dužnost da brod na početku putovanja opremi na način da mu, za vrijeme plovidbe, bude moguće da poduzima normalne mjere za izbjegavanje sudara.²⁴

7. Osim onoga što smo naprijed naveli što se tiče mjerila za krivnju, Uvod Dijela D kaže u st. 2 »Opasnost od sudara može se kad to okolnosti dopuštaju, utvrditi pažljivim motrenjem kompasnog smjera broda koji se približava. Ako se smjer ne mijenja u znatnijoj mjeri, treba pretpostaviti da opasnost postoji«. Ovo Pravilo ima – čini nam se – dvostruko značenje. U prvom redu je potrebno da brodovi uzimaju snimke kompasa. Ako brod to ne čini postojat će veliki razlog za njegovu krivnju. Međutim, unatoč uzimanju snimaka, brod se neće moći da oslobodi ulaganja i drugih dužnih mjera opreza koje nameće pomorsko iskustvo. Uvijek se mora pretpostavljati da će jedan od brodova – možda – iznenada naglo promijeniti svoj kurs, pa da će – prema tome – nastati opasnost sudara. Kad brod nema potrebnih sredstava za snimanje, morat će, u mnogo većoj mjeri, poduzimati mjere opreza i nastojati da bude – prema drugom brodu – u što sigurnijoj poziciji.

Posebna pažnja posvećena je hidroavionima. Za njih se kaže: »Pomorci moraju imati na umu da hidroavioni pri spuštanju ili uzlijetanju, ili pri manevriranju za nepovoljnih vremenskih prilika, mogu biti nesposobni da u posljednjem trenutku promijene namjeravani manevar« (Uvod Dio D st. 2). To, drugim riječima, znači, da se brodovi moraju što je više moguće držati daleko od hidroaviona. S ovog se stajališta mora prosuđivati krivnja broda u slučaju sudara. Načelo je i teoretski tačno, a i praktički opravdano. Ipak, mislimo, da se u ovom pogledu Pravilima, eventualno, može prigovoriti to da nisu težište pažnje prebacili na hidroavione. Stvarna situacija je takva da će brod u praksi s obzirom na veliku brzinu hidroaviona, moći da veoma malo učini u pravcu da se hidroavionu skloni s puta. Mnogo bi pravilnije bilo kada bi se ta dužnost izričito nametnula hidroavionima, premda će i oni – nesumnjivo – morati, i to mnogo više od brodova, voditi računa o toj okolnosti. Ovo posljednje je istaknuto u Pravilu 20 c), pa gornje Pravilo nema veći praktički značaj.

II

8. Najveći dio Pravila, skoro polovina, posvećen je brodskim svjetlima. Svjetla su do danas – još uvijek – najpogodnije sredstvo za izbjegavanje sudara. U Pravilima propise o svjetlima možemo podijeliti na sljedeće skupine: a) opće odredbe; b) glavne karakteristike svjetla (luk vidljivosti, domet vidljivosti, boja); c) smještaj pojedinog svjetla na brodu. Pravni problemi su – uglavnom – sadržani u općim odredbama, dok ostale odredbe predstavljaju – više manje – propise isključivo tehničke

²⁴ Brod je kriv za sudar u uskom kanalu koji je nastao zbog toga, što su mu se iznenada zaustavili strojevi, ako se takav kvar i prije događao, a brodar ne dokaže da ga je mogao otkloniti dužnom pažnjom. Prvostepeni sud Engleske, Pomorski odjel od 23. V 1958, LLLR 1958. I, str. 606.

naravi, pa se na njima nećemo posebno ni zaustavljati. Dužnost isticanja svjetla potječe još od najstarijih vremena, tako da su Pravila – uglavnom – samo reproducirala postojeće stanje.²⁵

Jedna od najvažnijih odredaba u pogledu brodskih svjetala sadržana je u Pravilu 1 b). Tu je propisano da »se Pravila koja se odnose na svjetla moraju izvršavati po bilo kakvu vremenu od zalaska do izlaska sunca«.

Pravilo je – samo po sebi – više nego jasno. Čim sunce zađe za horizontom svjetla moraju biti upaljena na njihovim mjestima i tamo moraju stajati sve dok se ponovno ne pojavi sunce. Budući da se govori da se svjetla moraju imati istaknuta »po bilo kakvu vremenu« znači da moraju biti istaknuta i kada je vidljivost inače dobra, pa i u slučaju kada će se mnogo lakše i prije vidjeti brod nego sama svjetla. To je stajalište u teoriji i praksi neosporno.²⁶ Pravilo, premda se možda u prvi mah čini prestrogo, ima i te kako dobru stranu koja se ogleda u tome što je ustanovljen jedan objektivni momenat za dužnost isticanja svjetla, pa su izbjegnute ne samo sporne, nego i – što je još važnije – opasne situacije, koje bi nastajale kada bi se svakom brodu prepuštalo da sam odlučuje da li je situacija bila takva da treba istaknuti svjetla ili ne.

To vrijedi i u slučaju oblačnosti, kada se ne može prostim okom ustanoviti da li je sunce zašlo odnosno izašlo. Danas – naime – svaki brod pomoću pomagala (nautičkih publikacija i satova) može točno ustanoviti kada sunce na njegovoj poziciji zalazi odnosno izlazi.

Neisticanje brodskih svjetala, kada je inače dobra vidljivost (npr. u sumraku) ne uvjetuje – samo po sebi – krivnju broda za sudar. Između neisticanja svjetla i sudara mora postojati uzročna veza. Povreda navedene dužnosti može biti ograničena samo na administrativno-kaznene posljedice odgovornih osoba na brodu.²⁷

Iz dužnosti da se svjetla drže istaknuta po svakom vremenu, proizlazi da se brod neće moći da poziva na atmosferske prilike koje su mu priječile isticanje svjetla. Na brodu uvijek mora postojati propisani broj rezervnih svjetaljaka. Ako tih svjetaljaka nema, brod se neće moći da poziva na okolnost da su mu svjetla bila pogašena višom silom.

Za vrijeme kroz koje je propisano isticanje brodskih svjetala, brodovi ne smiju »pokazivati druga svjetla, osim onakvih koja ne mogu biti pogrešno zamijenjena s onima koja su propisana ili koja ne mogu ometati

²⁵ Stoga je – čini nam se – ispravno izneseno stajalište da se brod koji nema brodska svjetla neće moći da poziva na činjenicu da pripada državi koja nije prihvatila Pravila za izbjegavanje sudara na moru (Bissaldi o.c. br. 30). Drugo je pitanje kakva svjetla moraju takvi brodovi imati. Sigurno ona koja su poznata kao najelementarnija. Ostala – doduše – ne bi morao imati, ali će uvijek biti kriv ako dođe do sudara zbog njegovih nepropisnih ili nedostatnih svjetala. Pravilima je – naime – pristupio toliki broj pomorskih država da one države koje im eventualno nisu pristupile, ne mogu ugrožavati sigurnost plovidbe najvećeg dijela brodova.

²⁶ Npr. Lovričević o.c. str. 10; Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1172.

²⁷ U istom smislu Pom. oblast srednjeg Jadrana, Rješenje br. 14383/55 od 12. XII 1955, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb 1957, str. 351 koja nije za sudar proglasila krivim ribarski čamac koji nije imao svjetla prema Pravilima, ali je nosio upaljenu ribarsku svjetiljku, koja je omogućavala drugom brodu da lako uoči poziciju ribarskog čamca.

njihovu vidljivost ili karakteristike i ne mogu smetati dobrom izvidanju« (Pravilo 1 b). U vezi s ovom odredbom postavlja se pitanje, koja svjetla brodovi mogu isticati, pa i kada zadovoljavaju navedene uvjete. Čini nam se da to pitanje treba promatrati u vezi s Pravilom 13 a), gdje su izričito navedeni izuzeci za mogućnost isticanja dodatnih brodskih svjetala. Brodovi dakle mogu isticati samo ona dodatna svjetla koja su izričito dopuštena. Citirano mjesto Pravila 1 b) odnosi se i na uobičajena svjetla na brodu koja ne mogu biti zamijenjena za brodska (npr. svjetla koja potječu iz prozora brodskih kabina).

Propisi o štetnom djelovanju na vidljivost i karakteristike, odnosno o ometanju pravilnog vršenja straže, uneseni su u redakciju od 1948. godine. Prema jednom stajalištu ta svjetla ne samo da ne smiju smetati vlastitom nego ni tuđem brodu.²⁸ S obzirom na to naređenje, brod se neće moći pozivati na okolnost da su mu svjetla bila tako postavljena da zbog njih nije mogao opaziti približavanje drugog broda. Ako mu ta svjetla smetaju, mora ih pogasiti.

Premda to Pravila izričito ne propisuju, ipak nam se čini da to načelo vrijedi i za brodska svjetla. I ona moraju biti tako postavljena da ne ometaju pravilno izvidanje. U slučaju da zbog atmosferskih prilika i pravilno smještena brodska svjetla ometaju normalno vršenje straže, zapovjednik broda će morati da poduzme posebne mjere opreza.

U redakciji od 1960. god. dodata je u Pravilu 1 b) ova odredba: »Svjetla propisana ovim Pravilima mogu se pokazivati i od izlaska do zalaska sunca pri slaboj vidljivosti i u svim prilikama kad se smatra da je to potrebno«. Takvo isticanje svjetala nije ni do danas bilo zabranjeno. Za razliku od perioda kada se svjetla moraju isticati, i koji je određen objektivnim kriterijem, vrijeme fakultativnog isticanja svjetala je prepušteno na slobodnu ocjenu zapovjedniku. Budući da ovaj propis još nije ni stupio na snagu, judikatura se o njemu nije imala prilike izjasniti. Trebat će naći rješenje što se tiče njegove obveznosti, i utjecaja na krivnju. Naime, da li će zapovjednik biti kriv za sudar, ako nije istakao svjetla, premda je to – prema pomorskom iskustvu – morao učiniti, a nedostatak svjetala je prouzrokovao sudar. Doslovno tumačenje citiranog mjesta govori u prilog isključenja krivnje. Obratno pak, osnovna načela o tumačenju Pravila vojuju za obveznost isticanja svjetala. Ovo posljednje stajalište čini nam se opravdanije, jer – inače – nadopuna ne bi imala osobitog smisla.

9. Pravilo 13 a) predviđa izuzetke u pogledu svjetala za pojedine vrste brodova, pa kaže: »Ništa u ovim Pravilima ne priječi izvršavanje posebnih propisa što ih je izdala bilo koja vlada u pogledu dodatnih položajnih ili signalnih svjetala za ratne brodove koji plove u konvoju, za brodove koji ribaju i tvore ribarsku flotu ili za hidroavione na vodi«.²⁹

²⁸ Lovričević o.c. str. 10.

²⁹ Ta se redakcija od one iz 1948. razlikuje utoliko što su spomenuti ribarski brodovi, te što je ispuštena odredba o upotrebi »signala za raspoznavanje, koji su po ovlaštenju odnosnih vlada usvojeni od brodovlasnika te valjano registrirani i objavljeni«. Iz toga proizlazi da su sada takva svjetla zabranjena.

Na temelju tog ovlaštenja naš Pravilnik u čl. 13 ima detaljne odredbe o tome tko je ovlašten propisivati, odnosno odobravati dodatna svjetla.

Sva ta dodatna svjetla moraju zadovoljavati uvjet Pravila 1 b) tj. moraju biti takova da ne mogu biti pogrešno zamijenjena s onima koja su propisana i ne smiju ometati njihovu vidljivost ili karakteristike i ne smiju smetati dobrom izviđaju. Ipak, treba da se napomene da se ovo ograničenje tiče odnosa između brodova u konvoju i trećih. U međusobnim odnosima brodova u konvoju vrijede posebni propisi, i ti se brodovi moraju njih pridržavati, jer su im poznati.

Do redakcije Pravila od 1948. dodatna svjetla su mogli imati samo brodovi koji plove u konvojima. To se odnosilo i na ratne brodove.³⁰ Izuzetak od toga su činili brodovi trgovačke mornarice, kojima je bilo dopušteno posebno svjetlo kao znak raspoznavanja. Takva situacija je bila nepravilna, jer dok se s jedne strane dopuštalo trgovačkim brodovima da – i kada plove pojedinačno – nose posebna svjetla, dotle se to zabranjivalo ratnim, kojima je poseban znak raspoznavanja kudikamo potrebniji. Najnovija redakcija je zabranila posebna svjetla za brodove trgovačke mornarice koji plove pojedinačno.

Drugi opći izuzetak što se tiče upotrebe svjetala predviđen je u Pravilu 13 b) prema kojem »Kad god zainteresirana vlada smatra da neki brod ratne mornarice ili bilo koji drugi vojni brod ili hidroavion na vodi specijalne konstrukcije ili namijenjen za osobite svrhe ne može potpuno ispunjavati odredbe nekog od ovih Pravila što se tiče broja, smještaja, daljine i luka vidljivosti, svjetla ili signalnih tijela, a da to ne smeta vojnoj funkciji broda ili hidroaviona, taj brod ili hidroavion treba da se saobrazi onim odredbama u pogledu broja, smještaja, daljine i luka vidljivosti svjetla i signalnih tijela za koje njegova vlada bude u odnosu na takav brod ili hidroavion smatrala da u najvećoj mogućoj mjeri zadovoljavaju ova Pravila«. Na temelju tog Pravila, naš Pravilnik u čl. 13 st. 5 daje ovlaštenje Komandi jugoslavenske ratne mornarice da u tim slučajevima »određuje svjetla koja će, po mogućnosti, u najvećoj mjeri odgovarati odredbama ovog Pravilnika, ali nikad na način da se mogu dovesti u zabunu drugi brodovi«.

Ovlaštenje za odstupanje od općih pravila što se tiče isticanja svjetla ne oslobađa ratni brod odgovornosti za sudar, ako se dokaže da je sudar nastao radi takvih svjetala.³¹

Mislimo da se može zastupati stajalište da se ovo Pravilo ne primjenjuje za vrijeme rata između brodova iste zastave, odnosno savezničkih brodova. Njihove države mogu donositi i posebne propise za izbjegavanje sudara. Pravilo će se primjenjivati za vrijeme mira, a u ratu u odnosu između ratujućih i neutralaca.

10. Pravila daju precizne podatke o boji, luku vidljivosti i dometu svakoga pojedinog svjetla. Da bi se postigao efekat koji propisuju Pravila, svaka država koja ima razređenije pomorsko zakonodavstvo, propi-

³⁰ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1184.

³¹ U istom smislu Lovričević o.c. str. 42.

suje tehničke uvjete za svako pojedino svjetlo.³² Prema našim propisima svaka brodska svjetiljka mora biti odobrenog tipa, mora imati svjedodžbu proizvođača o njenoj ispravnosti, a – osim toga – brodu se izdaje i Svjedodžba o brodskim svjetlima i sredstvima za davanje optičkih i zvučnih znakova.³³ Kada brod ima sve te svjedodžbe, brodar i zapovjednik imaju pravo pretpostavljati da svjetiljke odgovaraju uvjetima koje propisuju Pravila. S obzirom na činjenicu da Konvencija od 1910. stoji na principu krivnje, brod koji ima – unatoč propisanim svjedodžbama – neispravna brodska svjetla, ne bi bio kriv za sudar. Međutim, s druge strane, budući da ista Pravila propisuju da treba uložiti pažnju koju nalaže redovito pomorsko iskustvo, zainteresirana osoba neće se moći da stalno poziva u svoju korist na te razloge. Treba – naime – da se počea stajališta da li je upotrebom dužne pažnje bilo moguće ustanoviti da svjetla ne odgovaraju, te – ukoliko je to slučaj – da li su se mogle poduzeti mjere da se odnosni nedostaci uklone.

Domet svjetla propisan je na 5, (izuzetno 3) 2 i 1 N/M.³⁴ Da se postigne propisana vidljivost potrebna je – osim jačine samog izvora svjetla – i stanovita visina nad razinom mora. Što se tiče same jačine izvora svjetla, ne postavlja se nikakav problem. Svjetilkama koje su u redovitoj upotrebi može se lako postići odnosna jačina. To – barem teoretski – nije svaki put slučaj s potrebnom visinom. Brod u svakom slučaju mora biti tako konstruiran da se postigne propisana vidljivost, pa se brodar ne može pozivati na to da konstrukcija broda nije dopuštala instaliranje svjetla na potrebnoj visini. U prvom redu dolaze u obzir pravni razlozi. Nitko ne smije upotrebljavati brodove takve konstrukcije, koji ugrožavaju sigurnost drugih brodova. Osim toga, ne postoji ni razlog nedostatka krivnje, jer se zaista ne može tvrditi da nije za nepravilnu konstrukciju kriv onaj tko je brod odnosne konstrukcije ili naručio ili pak na tu konstrukciju pristao. Što se pak stvarnih okolnosti tiče, treba da se navede da je – i teoretski – teško zamisliti slučaj, da se ne bi svjetiljka mogla postaviti na potrebnu visinu. To, istina, često puta može ići na uštrb estetskom izgledu broda, ali taj razlog – bez ikakve dvojbe – ne može biti ni najmanje odlučan.

Svjetlo može iz različitih uzroka, a zbog slabljenja izvora – u danom momentu izgubiti svoj domet vidljivosti. I ovo je jedan od razloga koji se može ubrojiti među konstrukcione i slične mane, s tim da – prema okolnostima – može postojati i razlog više sile.

³² Kod nas vrijedi Pravilnik o brodskim svjetilkama i sredstvima za davanje optičkih i zvučnih znakova na brodovima trgovačke mornarice FNRJ – Sl. list FNRJ br. 20/1957.

³³ Čl. 100, 101 i 102 Pravilnika.

³⁴ Na konferenciji 1929. g. bilo je predloženo da se vidljivost svjetala, s obzirom na veću brzinu današnjih brodova, poveća na 5 milja za bočna, a na 8 milja za bijela svjetla. Taj se prijedlog ponovio i 1948. godine, ali nije mogao biti prihvaćen, jer je dokazano da se svjetilkama na ulje ne može postići vidljivost veća od 2 milje, a za vidljivost od 8 milja svjetiljka mora biti postavljena 60 stopa nad razinom mora, pa se Pravila ne bi mogla primijeniti na male brodove. Lovričević o.c. str. 17.

Pravila daju objektivno mjerilo za računanje dometa vidljivosti, pa kažu da riječ »vidljiv« kad se odnosi na brodska svjetla znači »vidljiv u tamnoj noći pri bistroj atmosferi«. Postoji mišljenje da to Pravilo ujedno služi i za prosuđivanje slabe vidljivosti, kada je – na temelju toga – potrebno poduzimati posebne mjere propisane u Pravilima 15 i 16. Naime, čim su atmosferske prilike takve da se ne može postići propisani domet svjetla, treba smatrati da postoji slaba vidljivost.³⁵ Čini nam se da taj zaključak nije pravilan. Svrha citiranom mjestu nije u tome da utvrđuje kriterij vidljivosti atmosfere nego da propiše jačinu koju svjetla moraju imati, a za određivanje pojma slabe vidljivosti vrijede drugi kriteriji.

Sve ono što je rečeno u pogledu mogućnosti smještaja svjetiljaka, s obzirom na njihovu vidljivost, a u odnosu na konstrukciju broda, vrijedi i za ostale propise koji se odnose na brodska svjetla, tj. luk vidljivosti, boju, a osobito broj i položaj.³⁶ Izuzeci, koji su predviđeni u Pravilu 1 i 13, ne odnose se na brodove trgovačke mornarice.

11. Pravilo 6 a) kaže: »Kad zbog lošeg vremena ili drugoga valjanog razloga nije moguće postaviti na stalno mjesto zeleno i crveno bočno svjetlo, ta se svjetla moraju držati pri ruci, upaljena i spremna da se mogu odmah pokazati . . .«. Sadašnja se redakcija odnosi na sve, dok se ona od 1948. odnosila samo na manje brodove.

Prilično je sigurno da to Pravilo ne regulira odnos svjetla prema konstrukciji broda, naime, na način da ih brod, s obzirom na svoju konstrukciju, ne bi uopće morao imati. O konstrukciji broda govori Pravilo 7. U Pravilu 6 se radi samo o tome da svjetla koja se inače – u normalnim prilikama – mogu, a i moraju držati istaknuta, u izvanrednim prilikama to ne mogu. Izričito je spomenuto samo loše vrijeme, ali mogu, a prema prilikama i moraju, doći u obzir i drugi elementi.³⁷

Postavlja se pitanje što će se smatrati malim brodovima u smislu ovoga člana. Sigurno je da se ne može dati jedno općenito pravilo i da će trebati situaciju ispitati od slučaja do slučaja, a prema svim konkretnim prilikama.³⁸

12. Pravilo 7 govori o svjetlima brodova na mehanički pogon koji su kraći od 19,80 m (65 stopa) i brodova na vesla ili jedra kraćim od 12,19 m (40 stopa), te o čamcima na vesla.³⁹ Ti brodovi nisu dužni nositi svjetla

³⁵ Bissaldi o.c. br. 30; Armani, *Le collisioni in mare*, Roma 1884 str. 26.

³⁶ To posljednje se naročito odnosi na moderne, prvenstveno putničke brodove, koji zbog estetskog izgleda nemaju dva jarbola. Bez obzira da li brod ima jedan ili više jarbola, mora imati onoliko svjetala i na onom položaju kako to Pravila propisuju, a stvar je konstruktora kako će taj problem riješiti.

³⁷ Npr. veličina broda, teret kojega brod nosi, itd. U istom smislu Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1174.

³⁸ Il faudra voir si réellement le placement le feux fixes était impossible. Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1177.

³⁹ U redakciji od 1948. veličina brodova na mehanički pogon bila je određena do 40 tona, a na vesla i jedra do 20 tona. Izmjena je svakako bolja, jer za tu svrhu dužina broda je važnija nego njegova tonaža.

propisana za veće brodove, već u tom pogledu uživaju stanovite olakšice. Mali čamci na vesla ili na jedra nisu uopće dužni stalno nositi nikakovo svjetlo, nego moraju imati u pripremi električnu ili drugu svjetiljku s bijelim svjetlom, da je »mogu pokazati na vrijeme da se spriječi sudar«. Koliko je to »na vrijeme« zavisilo od konkretnih uvjeta. Tako će – u slučaju približavanja jednoga velikog broda – to svjetlo biti potrebno pokazati mnogo prije nego kad se približava jedan mali i relativno spori brod. Nije dovoljno samo pokazati svjetlo. Mora se stalno držati istaknuto sve dok postoji opasnost sudara. Da li ta opasnost postoji zavisi od svih konkretnih uvjeta. Opasnost sudara u tim slučajevima treba tumačiti mnogo šire, nego u odnosu na brodove koji imaju stalno istaknuta svjetla, zbog toga što brod koji se približava s normalnim svjetlima ne vidi čamac, pa nije nipošto isključeno da u posljednjem času – iznenada – ne napravi nepredviđeni manevar.

I to Pravilo treba tumačiti u skladu s općim načelom, izraženim u Pravilu 29. To znači da će se odnosna svjetla – ako su takve konkretne prilike – morati stalno držati istaknuta (npr. pred lukama gdje je veliki promet, zatim ako treba pretpostavljati da ima veći broj drugih brodova koji također nisu obvezni stalno držati istaknuta svjetla, kao što su sportske jedrilice itd.). Kad smo već kod sportskih jedrilica, treba da se napomene da se to Pravilo mora poštovati bez obzira na eventualno sportsko natjecanje koje između tih brodova postoji.

Ni ovdje ne postoji nikakva pretpostavka o krivnji odnosno – bolje rečeno – o tome da li je čamac pokazao svjetlo ili nije, pa će zainteresirana stranka morati da dokaže činjenicu na koju se poziva.

13. Sve ovo što je rečeno općenito o svjetlima vrijedi – uglavnom – i za ostale vizuelne signale. I oni se moraju isticati prema uvjetima i propisima Pravila. Međutim, dok svjetla – normalno – služe za to da se omogućiti ustanovljenje pozicije i pravca kretanja broda, dotle ostali vizuelni signali imaju svrhu da upozore druge brodove na neke izvanredne prilike, na temelju kojih se odnosni brod ne nalazi u stanju normalne plovidbe (npr. tegljenje, ribolov, nemogućnost manevriranja itd.). Činjenica da se ti signali ističu danju, također bitno utječe na prosuđivanje krivnje. Naime, brod koji nije istaknuo odnosne signale, bit će kudikamo manje kriv od onoga koji nije istakao svjetla, jer je, i unatoč neisticanju signala, ipak vidljiv. I ovdje između sudara i neisticanja signala mora postojati uzročna veza.⁴⁰ To konkretno znači ovo: Brodovi se međusobno moraju prestizati, odnosno križati stanovitim mjerom opreza, i bez obzira na striktno tumačenje propisa o ozbjegavanju sudara. Opasno približavanje je uvijek zabranjeno. Istaknuti signali imaju za svrhu da upozore drugi brod da se približava posebnim oprezom, odnosno da se drži na većoj daljini nego što to – inače – u normalnim prilikama traži pomorsko iskustvo. Ako dakle brod, koji nije istakao propisane signale, dokaže da mu se drugi brod toliko opasno približio da bi se sudar bio dogodio i da je

⁴⁰ U istom smislu Le Cler, *L'abordage en droit maritime et en droit fluvial*, Paris 1955, str. 68.

bio u stanju slobodno manevrirati, neće biti sam isključivo kriv za sudar. Redovito će se uvijek raditi o njegovoj krivnji, jer, da je istakao propisane signale, pretpostavlja se da bi drugi brod, upozoren odnosnim signalima, poduzimao veće mjere opreza.

Brod koji se približava dužan je da zna čitati odnosne signale, i u tu svrhu treba – u slučaju i najmanje sumnje – poduzeti što je moguće veće mjere opreza.⁴¹

Sve što je rečeno za danje signale vrijedi – načelno – i za svjetla koja imaju istu svrhu kao i ti signali, samo s tom stvarnom razlikom da će ta svjetla ujedno upućivati na prisutnost odnosnog broda.

14. Pravila osobitu pažnju posvećuju ribarskim brodovima. To čine iz dva razloga: da se odnosnim signalima upozori na nemogućnost slobodnog manevriranja ribarskih brodova, te da se – osim toga – ostali brodovi drže toliko daleko od ribarskih da im ne bi smetali ribolovu, dotično da im ne bi uništili ribolovni alat.

Posebna pravila za ribarske brodove primjenjuju se samo za vrijeme kad ti brodovi stvarno ribaju. Inače se i oni moraju pridržavati općih propisa za izbjegavanje sudara. U redakciji od 1960. dana je definicija broda »koji ribari«. Takvim se smatra brod koji »lovi ribu mrežama, povrazima ili potegačama (kočama) a ne odnosi se na ribolov panulama« (Pravilo 1b/XIV).

Teško je – i teoretski – zamisliti slučaj da bi nastao sudar zbog toga što je ribarski brod isticao svjetla kao da riba, a uistinu nije ribao. Međutim, može se dogoditi da zbog manevara izazvanog odnosnim svjetlima ribarskog broda dođe do sudara s nekim trećim brodom. S obzirom na definiciju sudara kako je navedena u čl. 13 Konvencije od 1910. čini nam se da treba ribarski brod činiti odgovornim za takav sudar. Obratno pak – ako je ribarski brod ovlašteno isticao odnosna svjetla, za sudar – načelno – neće biti kriv, jer se – u pogledu ribolova – koristio jednim svojim pravom, osim – naravno – ukoliko se ne dokaže da je vršio ribolov na mjestima gdje je to inače zabranjeno.

Brod koji se približava ribarskom brodu mora voditi računa o istaknutim signalima, te proći toliko daleko da ne ošteti ribolovne sprave. Međutim – držimo – da se to oštećenje ne može uklopiti pod pojam sudara, te će se naknada štete regulirati po načelima građanskog prava.⁴²

III

15. Pravilo 15 spominje akustične signale. Ti signali jesu: zviždaljka, rog za maglu, zvono, gong te, prema potrebi, i drugi efikasni zvučni signali. U redakciji od 1960. godine dodana je definicija zviždaljke, kojom

⁴¹ U praksi su sporovi iz sudara zbog neisticanja danjih signala veoma rijetki, jer se brodovi vide, pa – redovito – poduzimaju prilikom približavanja potrebne mjere opreza.

⁴² Nije isključeno da ribarski brod dokaže i štetu u smislu izmakle dobiti, tj. ako drugi brod, koji se približava prođe toliko blizu da poplaši ribu, tako da je njen ulov nemoguć. I ta šteta će se regulirati po načelima građanskog prava.

se riječju označuje »svaka sprava pogodna da proizvodi propisane kratke i duge zvukove« (Pravilo 1b/XIII). Prvenstvena svrha tih signala je da upozore na prisutnost broda u onim slučajevima, kada se brodovi ne vide ni pomoću optičkih signala. Osim toga se ti znakovi upotrebljavaju i kada treba upozoriti drugi brod na namjeravani manevar, da bi taj drugi brod mogao na vrijeme poduzeti potrebne mjere za izbjegavanje sudara.

Pravila ne propisuju s kojim dometom zvuka signali moraju raspolažati. Spominju »snažnu« zviždaljku, »snažan« rog za maglu, i »jako« zvon. Međutim, s obzirom na njihovu svrhu, moraju imati toliki domet da ih brodovi u blizini mogu čuti dovoljno na vrijeme da mogu poduzeti potreban manevar za izbjegavanje sudara.⁴³ Neki smatraju da domet zvuka mora biti barem dvije milje, jer da je to minimalna udaljenost za siguran manevar.⁴⁴ U slučaju spora, vještaci će odrediti da li je zvuk imao dovoljan domet.⁴⁵

Kod zvučnih signala, za razliku od vizuelnih, po prirodi same stvari, postoje i vremenski elementi njihovog emitiranja, naime dužina emitiranja pojedinog znaka. S ovog stajališta razlikuju se kratki i dugi signali. Kratki znak »traje po prilici 1 sek.« (Pravilo 1b/XI), a dugi »traje 4-6 sek.« (Pravilo 1b/XII). Osim toga propisano je – za slučajeve kada se brodovi ne vide – i u kojem vremenskom razmaku se ti signali moraju emitirati. Da bi brod bio kriv za sudar potrebno je da između nepridržavanja propisa i samog sudara postoji uzročna veza. Prema prilikama, a u vezi s onim što smo naveli o općim načelima primjene Pravila, zvučni signali će se morati davati i češće nego što je to inače predviđeno. Tačno je da Pravila zvučne signale predviđaju za izvanredne prilike, ali to nikako ne znači da su propisana načela maksimum mjera koje se za te slučajeve traži.

16. Posebni slučaj davanja zvučnih signala predviđen je u Pravilu 28, »kad su brodovi jedan drugome na vidiku«. Odnosne signale moraju davati brodovi koji plove i koji poduzimaju manevre koje su na temelju Pravila ovlaštene ili dužni poduzimati. Za signaliziranje po ovom Pravilu potrebno je da postoje ove pretpostavke:

a) da brodovi vide jedan drugoga; b) da je signalizirani manevar stvarno započeo i c) da je brod na temelju Pravila ovlašten ili dužan poduzeti odnosni manevar.

Ako brodovi jedan drugoga ne vide odnosni signali znače samo odgovarajuća slova Morseovog alfabeta. Ne smije se signalizirati samo namjera, nego zapovjednik mora biti siguran da će signalizirani manevar moći da izvrši. To će biti kada je manevar već započeo.⁴⁶ Međutim, brod neće biti kriv za sudar ako iz nepredviđenih razloga ne bi mogao izvršiti

⁴³ Bissaldi o.c. br. 31.

⁴⁴ Lovričević o.c. str. 49.

⁴⁵ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1188.

⁴⁶ O svemu ovome vidi pobliže Lovričević o.c. str. 124-130. Marsden o.c. 313, 384, 559-562 itd.

signalizirani manevar.⁴⁷ Pravila – polazeći sa stajališta izbjegavanja sudara – predviđaju samo one manevre koje ona naređuju odnosno dopuštaju.⁴⁸ Nije nipošto isključeno da brod daje znak da poduzima neki manevar koji – s obzirom na Pravila – ne bi smio poduzeti. I u tim slučajevima će za drugi brod biti odnosni manevar, dotično signal, mjero-davan, i prema njemu će se morati ravnati. Drugo je pitanje tko će u eventualnom sudaru biti kriv.

IV

17. Sva pravila o manevriranju možemo podijeliti u dvije velike skupine: opća i posebna. Opća pravila su ona koja dolaze do primjene kada za pojedini slučaj nije nešto posebno naređeno, a posebna su ona koja za pojedina područja donose nadležni organi. Opća pravila – opet – možemo podijeliti u dvije dalje podgrupe: Jedna podgrupa obuhvaća pravila koja se primjenjuju kada se dva broda mogu opaziti pri normalnoj vidljivosti. Osim toga – za primjenu tih pravila potrebno je da oba broda plove. To su prema Uvodu Dijela D t. 3 pravila od 17 – 24. Ako je jedan brod zaustavljen, a drugi u pokretu, primjenjuju se opća načela sadržana u Pravilima 27 i 29.⁴⁹ U drugu podgrupu spadaju propisi koji se primjenjuju pri smanjenoj vidljivosti. Amo dolaze Pravila 15 i 16.

Pravilo 15 ima svrhu da otkloni opasne situacije koje mogu dovesti do sudara. Nasuprot tome Pravila 16 i 26 govore o slučajevima kada je opasnost sudara bliska, pa naređuju brodovima da poduzimaju primjerene manevre u svrhu da otklone tu opasnost. Ne radi se o opasnosti koja neposredno prijete. Za te slučajeve vrijede posebna načela. Misli se na takve situacije koje – da i dalje nastave istim tokom – dovode do sudara ili do opasnosti za sudar, koja neposredno prijete.

Pravila 17 – 26 sadržajno su podijeljena prema vrsti pogona brodova koji se međusobno susreću i to: jedrenjaci međusobno, brodovi na mehanički pogon međusobno te jedrenjaci i brodovi na mehanički pogon. Poseban slučaj predstavlja Pravilo 26 koje se odnosi na ribarske brodove.

Za primjenu tih Pravila nije odlučna veličina broda.⁵⁰ Njih se – dakle – moraju pridržavati kako najveći tako i najmanji brodovi. Ipak i taj opći princip ne smije biti tumačen bez ikakvih izuzetaka. I on je pod-

⁴⁷ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1201.

⁴⁸ Pojam riječi »ovlašten« sudac Francis Jeune u slučaju »Uskmoor« protumačio je 1902. godine na ovaj način: »Držim da bi se riječi »ovlašten« morao dati široki smisao, ona bi morala obuhvaćati svaki manevar, koji s obzirom na pomorsku praksu treba poduzeti u odnosu na drugi brod u svrhu sigurnosti, u koliko se taj drugi brod vidi« – Marsden o.c. str. 560. Citirano iz Lovričević o.c. str. 125.

⁴⁹ To u ovom slučaju znači da brod koji je zaustavljen ne smije početi da vozi tako da prođe ispod pramca drugom brodu ili uzrokuje kod njega zabunu – Lovričević o.c. str. 68. Na temelju istih načela brod koji plovi mora se – ukoliko mu je to moguće – držati toliko daleko od drugog broda da se izbjegne opasnost sudara i kada bi zaustavljeni brod počeo – iznenada – poduzimati kakav nepropisan manevar.

⁵⁰ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1188; Arbitražna presuda od 25. XII 1928, DOR 1930, XX, str. 58.

vrgnut Pravilima 27 i 29. To – drugim riječima – znači ovo: U odnosu između velikih i veoma malih brodova morat će se – bez obzira na općenita pravila – prema prilikama – uklanjati s puta onaj brod kojem će to biti lakše moguće. Npr. onaj koji je pokretljiviji, koji se nalazi u poziciji da mu je lakše izvršiti manevar i slično. Ipak – opetujemo – to treba tumačiti samo kao izuzetak od općih načela.

Pravila ne sadržavaju nijednu odredbu što se tiče manevriranja čamaca. Pravilo 24 koje regulira manevriranje brodova koji se prestižu spominje istina »svaki brod«, pa su ovom formulacijom obuhvaćeni i brodovi na vesla, ali – prema sadašnjem stanju tehnike – teško da će se – u praksi – to Pravilo primijeniti na čamce na vesla.

Inače – u nedostatku pozitivnog propisa – prema čamcima na vesla primijenit će se opće načelo Pravila 27 i 29. To isto vrijedi i u odnosu između dvaju čamaca na vesla.⁵¹

Za primjenu Pravila nije važno da li brod plovi naprijed ili natrag, ali, ako plovi krmom njegova se desna strana pretvara u lijevu i obratno.⁵²

Pravila nemaju nikakav poseban propis o manevriranju brodova u konvoju. Jedna od značajki plovidbe u konvoju je i ta da brodovi plove prema unaprijed utvrđenom planu za izbjegavanje podmorničkih napada. Brodovi se moraju prvenstveno držati tog plana i u međusobnom izbjegavanju sudara.⁵³ Ukoliko nije nešto posebno naređeno, i ti se brodovi moraju pridržavati Pravila za izbjegavanje sudara.⁵⁴ Što se pak tiče odnosa brodova u konvoju i trećih, dolaze u svemu do primjene Pravila, i brodovi u konvoju se neće moći da pozivaju na propise kojih su se morali držati u konvoju.

Brodovi mogu sporazumno odustati od primjene propisanih Pravila i poduzeti neki drugi dogovoreni manevar. Od tako dogovorenog manevra, brod ne može samovoljno odustati i zahtijevati da se primijene Pravila.

18. U odnosu između dvaju jedrenjaka najvažniji elemenat za izbjegavanje sudara je odnos broda prema vjetru, jer taj elemenat uvjetuje veću ili manju sposobnost manevriranja, a ta je činjenica za izbjegavanje sudara bitna. Taj problem regulira Pravilo 17 a), koje postavlja sljedeća načela:

a) Kad u oba broda vjetar puše s različitih strana, mora se ukloniti s puta onaj kojemu vjetar puše u lijevu stranu; b) Kad u oba broda vjetar puše s iste strane, brod u privjetrini mora se ukloniti s puta brodu u zavjetrini. Prema Pravilu 17 b) »uzima se kao strana u koju puše vjetar ona koja je suprotna boku na kome je pramčano velejedro, odnosno pri uzdužnom jedrilju, strana koja je suprotna boku na kojem je zategnuto najveće sošno (ili trokutno) jedro«.

⁵¹ U istom smislu Bissaldi o.c. br. 33.

⁵² Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1188, Okr. Amsterdam od 18. X 1929, DOR 1930, XX, str. 436.

⁵³ Marsden o.c. str. 552; Bissaldi o.c. br. 29; Ap. Genova od 1. VIII. 1929, Dir. mar. 1929, str. 486.

⁵⁴ Marsden o.c. str. 552.

To je – možda – najveća razlika između sadašnje redakcije Pravila i onih predašnjih. Dosadašnje redakcije su sadržavale nekoliko nedovoljno određenih pojmova, što je stvaralo teškoće u praksi i judikaturi. Aktuelna redakcija je te teškoće – uglavnom – izbjegla, samo je došla prekasno, kada su jedrenjaci već iščezli, pa od nje neće biti neke veće praktične koristi. Primjena ovog Pravila ograničavat će se isključivo na sportske brodove manje tonaže.

Na temelju Pravila 21 prestizani jedrenjak mora zadržati svoj smjer i brzinu.⁵⁵ Jedrenjaku neće često puta biti lako pokoravati se tom pravilu, jer njegov kurs i brzina zavise prvenstveno od vjetera. Iz toga izviru dva zaključka: a) brod mora zadržati svoj kurs i brzinu samo ako mu je to moguće s obzirom na vjetar, i b) brodovi koji se sklanjaju s puta moraju voditi računa o toj okolnosti, što im nameće i primjerenu pažnju, koja opet, može zahtijevati poduzimanje posebnih mjera opreza.

Osim zbog vjetera, jedrenjak često mora mijenjati svoj kurs kada dođe u situaciju da istim pravcem ne može dalje ploviti. Dok brod mijenja kurs i ne postigne svoju brzinu, svi ga okolni brodovi moraju izbjegavati. Pretpostavlja se da pomorci moraju imati dovoljno iskustva da mogu prosuditi kada će jedrenjak morati promijeniti svoj kurs, pa – dosljedno tome – moraju i podesiti manevriranje svoga broda.⁵⁶ Da bi jedrenjak bio ovlašten promijeniti svoj kurs, potrebno je da dođe u situaciju koja mu to nužno nameće (npr. zbog blizine kopna, pličina itd.). Nije dovoljna sama korisnost promjene kursa, s obzirom na pravac plovidbe. To – naravno – ne znači da će zbog te pogreške drugi brod u svakom slučaju biti oslobođen odgovornosti za sudar, ali će njegova krivnja – prema prilikama – biti smanjena. U korist ovoga drugog broda govorit će činjenica da on nije mogao pretpostavljati da će odnosni brod u danom momentu poduzeti manevar za promjenu kursa, a protiv njega eventualna okolnost da je morao računati na nepredviđene događaje, pa da se je – ako mu je to bilo moguće – morao držati na većoj udaljenosti.

19. Danas su praktički pravila izbjegavanja sudara između dva jedrenjaka najvažnija među sportskim brodovima. Kod njih pak posebno mjesto zauzimaju sportska takmičenja. Nema nijednog propisa u Pravilima po kojem bi brodovi koji se takmiče bili oslobođeni dužnosti da ih se pridržavaju. To ne znači da se kod sportskih takmičenja ne bi mogla propisati i neka druga pravila za izbjegavanje sudara kojih se – u tom slučaju – odnosni brodovi moraju pridržavati.⁵⁷ Sportski uspjeh nije – načelno – ni najmanje opravdan razlog da se odstupi od Pravila. Ipak – unatoč tome – treba voditi računa i o činjenici da se u ovim slučajevima ne radi o normalnoj navigaciji, već o takmičenju, a ta okolnost dopušta stanovitu veću slobodu manevriranja brodova. Međutim, ta sloboda ne smije nikad biti takva da ugrozi sigurnost drugih brodova. Drugim riječima – dopušteno je ometanje navigacije, a ne ugrožavanje sigurnosti.

⁵⁵ Isto tako Brunetti o.c. III/2 br. 756.

⁵⁶ U istom smislu Lovričević o.c. str. 70.

⁵⁷ U istom smislu Bissaldi o.c. br. 19.

Sve to – naravno – s pravnog stanovišta. Što se pak tiče sportskog fair play-a, toga pravna pravila ne rješavaju. Svakako su sudovi oni koji moraju – u svakom pojedinom slučaju – odrediti da li je prekoračena dopuštena sloboda.⁵⁸

Brodove, koji ne učestvuju u takmičenju, takmičenje se ništa ne tiče i imaju pravo zahtijevati striktnu primjenu Pravila. Izuzetak mogu činiti jedino slučajevi odredaba nadležnih organa, kao što je npr. slučaj kada se posebnom naredbom zabrani pristup drugim brodovima u područje takmičenja, odnosno kada se taj prostor označi primjerenim znakovima.

20. Pravilo 18 normira slučaj brodova na mehanički pogon koji se približavaju jedan drugome iz suprotnih ili gotovo suprotnih kurseva, pa kaže: »Kad se dva broda na mehanički pogon približavaju jedan drugome iz suprotnih ili gotovo suprotnih kurseva, tako da prijeti opasnost od sudara, svaki od njih mora promijeniti svoj kurs u desno tako da svaki prođe s lijeve strane drugoga«. To je načelo od davnine usvojeno među pomorcima i Pravila nisu učinila ništa drugo, nego tačno normirala opće usvojenu praksu. To je – ujedno – jedino pravilo, koje nameće tačno određenu dužnost objema brodovima.

Fremda se samo načelo čini jasno, ipak treba da se naročito istakne nekoliko pitanja.

Dužnost primjene ovog Pravila postoji kada brodovi plove, u suprotnim ili gotovo suprotnim pravcima. Izvan tih slučajeva, a s gledišta opasnosti sudara, može postojati jedna od ovih dviju situacija: kursevi su paralelni, ili se sijeku. Ako su kursevi paralelni, tada je svaki brod dužan zadržati svoj smjer. Dužnost zadržavanja svog kursa proizlazi iz ovog Pravila koje kaže da se ono ne primjenjuje »na dva broda koji će slobodno, ako svaki od njih zadrži svoj kurs, proći jedan pored drugoga«.⁵⁹ Iz toga proizlazi zabrana za svaki brod da poduzme bilo koji manevar s kojim bi se približio drugom brodu na opasnu blizinu, pa čak niti skretanjem u desno. Isto tako ne smije poduzimati manevar s kojim bi mogao dovesti u zabunu drugi brod, i tako ga navesti da poduzme opasni manevar koji bi mogao dovesti do sudara. Ako se brodovi križaju primjenjuje se Pravilo 19.

Pravilo 18 daje uputu o tome kada će se primijeniti pa kaže: »Jedini su slučajevi na koje se odnosi ovo Pravilo kad je svakom brodu pramac usmjeren ravno ili gotovo ravno na pramac drugog broda što znači u slučajevima kada danju svaki od njih vidi jarbole drugoga da se pokrivaju ili da se gotovo pokrivaju s njegovima, a noću kad se svaki brod

⁵⁸ Npr. dva broda koja se takmiče plove vjetrom u krmu. Zadnji brod prestiže onoga ispred sebe. Prema Pravilima za izbjegavanje sudara brod, koji se prestiže, mora – redovito – zadržati svoj kurs. U takmičenju može prestizavanom brodu biti dopušteno da siječe kurs broda koji ga prestiže da bi mu na taj način ometao plovidbu, ali to sječenje kursa ne smije nikad biti izvedeno na takav način da bi se ugrozila sigurnost brodova.

⁵⁹ U temu i je bitna razlika u primjeni ovog pravila na moru i po cestama. Dok se po cestama vozila moraju u svakom slučaju mimoilaziti držeći se desne strane puta, dotle je na moru to mimoilazjenje naređeno samo u slučaju opasnosti sudara.

nalazi u takvu položaju da istodobno vidi oba bočna svjetla drugog broda. To se Pravilo ne primjenjuje danju u slučajevima kad jedan brod vidi sprijeda drugi kako mu siječe kurs, ili noću u slučajevima kad je crveno svjetlo jednog broda usmjereno prema crvenom svjetlu drugog broda ili kad je zeleno svjetlo jednog broda usmjereno prema zelenom svjetlu drugoga, ili kad jedan brod vidi ispred sebe samo crveno svjetlo bez zelenoga ili zeleno bez crvenoga ili kad se oba svjetla, zeleno i crveno, vide u ma kojem drugom smjeru, osim sprijeda«. Premda Pravilo – na prvi pogled – daje teoretski jasan putokaz kada će se smatrati da brodovi plove u suprotnim pravcima, ipak u praksi ima spornih slučajeva.⁶⁰ Međutim, bez obzira na te nejasnoće, čini nam se da treba imati u vidu slijedeće: Svrha je Pravilima – kako smo već naveli – da brodovi međusobno izbjegavaju situacije koje bi mogle dovesti do opasnosti sudara. Oni – u tu svrhu – moraju odlučno i na vrijeme poduzimati takve manevre da se međusobno na vrijeme nađu u sigurnoj poziciji. Ako igdje, to je upravo u plovidbi suprotnim kursevima, tu situaciju lako izbjeći. Od broda se traži samo to da se na vrijeme skloni na stranu, što – redovito – nije ni najmanje teško. Ako kod normalne vidljivosti ipak dođe do sudara, potpuno je suvišno ispitivati detaljne pozicije brodova. Izuzevši očitu krivnju jednog od brodova, redovito će oba dva broda biti kriva.⁶¹ Ako s tog stajališta promatramo situaciju, spomenuti problemi nisu ni praktički toliko važni. Pravilo – naime – daje samo jedan načelni putokaz, koji nikako ne smije biti doslovno tumačen, to više što i sama praksa dokazuje da ni taj putokaz nije uvijek siguran, pa tim prije brodovi moraju izbjegavati granične situacije.

Pravila ne daju definiciju »gotovo suprotnih« kurseva. Čini nam se da se i ovaj izraz mora tumačiti u skladu s izloženim načelom, naime da se oba broda moraju na vrijeme što dalje odmaknuti jedan od drugoga.

Iz samog Pravila proizlazi da će dužnost skretanja u desno prestati kada brodovi međusobno dođu u takvu situaciju da jabolj odnosno svjetla nisu više u poziciji, za koju Pravilo predviđa skretanje u desno.⁶² Naravno da se ni to načelo ne smije striktno tumačiti. Brodovi će ipak morati doći u jednu dosta sigurnu poziciju. Pravilo se primjenjuje samo u onim slučajevima kada se brodovi vide.⁶³ U slučaju smanjene vidljivosti vrijede zasebni propisi. Ipak i kada brodovi u ovim prilikama budu jedan drugome na vidiku, morat će primijeniti ovo Pravilo, u koliko posebne okolnosti slučaja ne diktiraju neki drugi manevar.

Okolnost da jedan brod nije postupio po ovom Pravilu, nikako ne ovlašćuje drugi brod da on ne postupi. Štaviše, njegova će dužnost biti da jače skrene s puta da bi tako otklonio opasnost sudara. Međutim, ako dovoljno ne skrene bit će manje kriv od onoga koji nije ništa poduzeo.⁶⁴

⁶⁰ Ispitivanje toga problema prvenstveno ulazi u sklop pitanja navigacije, pa prelazi okvir pravnog razmatranja. O svemu ovome vidi поближе Lovričević o.c. str. 71–77. Marsden o.c. str. 499 i sl.

⁶¹ U istom smislu što se tiče sudara po lijepom vremenu Franc. arbitr. od 11. VII. 1957, DMF 1958, str. 178.

⁶² Bissaldi o.c. br. 33.

⁶³ Pipia, Trattato di diritto marittimo, Milano 1922, sv. I, br. 242.

⁶⁴ U istom smislu Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1191.

Nisu isključeni slučajevi da jedan od brodova nije u stanju skrenuti desno, jer bi takvim skretanjem ugrozio svoju sigurnost, npr. kada plovi blizu kraja, opasnih podvodnih grebena, minskih polja i slično. Brod jamčno – ne samo da nije dužan, nego ni ne smije skrenuti desno. On će ipak morati staviti do znanja drugom brodu da vozi ravno naprijed. Ipak s ovim neće u svakom slučaju biti oslobođen krivnje za sudar, jer je morao – prilikom odabiranja plovidbene rute – voditi računa o tome da će morati – eventualno – skrenuti desno, te se trebao držati u stanovitoj sigurnoj udaljenosti od odnosnog područja.

Brodovi se nisu dužni podvrgavati ovom Pravilu u ovim slučajevima: a) kada jedan brod ne može slobodno manevrirati te nosi propisane signale; b) ako zbog posebnih okolnosti nije moguće izvršiti odnosne manevre. (U ovom slučaju dolazi do primjene načelo Pravila 27;) c) kada se brodovi međusobno sporazume da će izvršiti jedan drugi manevar.⁶⁵

21. Pravila su u redakciji od 1948. uvela i hidroavione na vodi. I oni se – u pogledu manevriranja – moraju načelno pridržavati Pravila koja vrijede za brodove na mehanički pogon. Osim već spomenute općenite stilizacije t. 3 Uvoda Dijela D, na manevriranje hidroaviona odnose se Pravila 18 b) i 20 c).

U prvom redu se postavlja pitanje da li su se hidroavioni dužni u međusobnom odnosu pridržavati Pravila ili samo u odnosu prema brodovima. Čini nam se da je formulacija Pravila takva da govori u prilog primjene.

Vodeći računa o zasebnim uvjetima hidroaviona – naime da imaju veliku brzinu, te da teže manevriranju – Pravilo 20 c) kaže: »Hidroavion na vodi mora se općenito držati daleko od svih brodova i izbjegavati ometanje njihove navigacije. Ipak, ako dođe do opasnosti sudara, hidroavion se mora držati ovih Pravila«. To isto Pravilo vrijedi – čini nam se – i u odnosu između dva hidroaviona, jer je između njih opasnost sudara ne samo ista, nego i kudikamo još više istaknuta. Na hidroavionu se – iz istog razloga – moraju kudikamo češće nego na brodu, primjenjivati opća načela Pravila za izbjegavanje sudara. Sve što je u tim Pravilima rečeno za dobrog i iskusnog pomorca, vrijedi i za hidroavijatičara.

Iz toga, a na temelju citiranog Pravila 21 c) mislimo da možemo izvesti zaključak da hidroavioni moraju, u granicama mogućnosti, uvijek izbjegavati brodove i bez obzira što bi – eventualno, – aplikacijom kojega posebnog pravila imali prednost.

Unatoč tome nije isključeno da nastupi takva situacija da hidroavion neće biti kadar, isključivo vlastitim manevrom, izbjeći sudar. U tom slučaju je potrebno i da brod izvrši odgovarajuće manevriranje. U tom pogledu Pravilo 18 b) predviđa: »U primjeni ovog Pravila, te Pravila 19

⁶⁵ Bissaldi o.c. br. 33.

do 29 uključivo, izuzevši Pravilo 20 c) i 28 hidroavion na vodi mora se smatrati brodom, pa se izraz »brod na mehanički pogon« mora shodno tome tumačiti«. ⁶⁶

22. U posljednje vrijeme na moru se javljaju veoma brzi brodovi, za koje bi se prije moglo reći da klizu po vodi nego da plivaju. O njima Pravila ne govore ništa posebno. Stvarno se ne mogu izjednačiti s hidroavionima, jer su – po svojoj konstrukciji – ipak brodovi. Međutim, što se tiče Pravila za izbjegavanje sudara oni su mnogo bliži hidroavionima nego brodovima, jer imaju – s ovog stajališta – bitni zajednički element – brzinu. Ipak se – formalno – na njih ne mogu direktno primijeniti propisi koji vrijede za hidroavione. Unatoč tome, čini nam se – da se – zaobilaznim putem – može doći do toga da se na njih primjenjuju. Pravila koja se direktno odnose na hidroavione nisu ništa drugo nego normiranje načela koja su nužna s obzirom na njihova tehnička svojstva. Do istih bi rezultata morali doći i primjenom općih načela Pravila i kada ti propisi ne bi bili izričito normirani. Iz toga proizlazi da će se i brodovi, koji imaju slična svojstva kao i hidroavioni morati pokoravati, na temelju općih propisa Pravila – načelno – svim onim propisima o manevriranju koji vrijede za hidroavione.

Činjenična primjena tih propisa na brodove u pitanju može biti blaža, ali ne to zbog samog propisa koji se primjenjuje, već iz razloga što će – u pojedinim slučajevima – brzina broda eventualno biti manja, a mogućnost manevriranja veća.

23. Pravilo 19 sadržava također jedno od osnovnih načela mimoilaženja, koje se u praksi, ako ne više a ono barem isto toliko primjenjuje kao i Pravilo 18. To Pravilo kaže: »Kada se kursevi dvaju brodova na mehanički pogon križaju tako da prijete opasnost sudara, mora se ukloniti s puta onaj brod, koji vidi drugi na svojoj desnoj strani«. ⁶⁷ To je poznato Pravilo desnoga broda (Règle de tribord).

Uvod Dijela D t. 2 kaže na koji način se može ustanoviti da li postoji opasnost sudara brodova čiji se kursevi križaju: »Opasnost sudara može se, kad to okolnosti dopuštaju, ustanoviti pažljivim motrenjem komasnog smjera broda koji se približava. Ako se smjer ne mijenja u znatnijoj mjeri, treba pretpostaviti da opasnost postoji«. Iz toga proizlazi da su pomorci, čim posumnjaju da postoji opasnost sudara, dužni kontrolirati svoj kurs pomoću kompasa. Međutim, povoljan snimak nije uvijek dovoljan dokaz da ne postoji opasnost sudara. Odnosni propis uvodnog

⁶⁶ Ta se redakcija, od one od 1948. god. razlikuje utoliko što su se prije spominjala Pravila 19 i 20 s isključenjem primjene Pravila 20b). Uključenjem Pravila 21–29 uklonjene su dosadašnje formalne nejasnoće, ali se – sadržajno – situacija nije bitno izmijenila, jer se pravilnim tumačenjem moglo zaključiti da se sva gore navedena Pravila odnose i na hidroavione, jer – uglavnom – i sadržavaju općenita načela o manevriranju. Staro Pravilo 20b) postalo je novo 20c), a odnosi se – kako je gore navedeno – isključivo na hidroavione a Pravilo 28 govori o upotrebi zviždaljke, koje hidroavioni nemaju.

⁶⁷ Od sudske prakse npr. Ap. Genova od 29. II. 1960, Dir. mar. 1960, str. 462.

Pravila treba shvatiti samo kao jedan putokaz kojega se pomorci moraju pridržavati, a nikako kao jedinu dužnost koja im se nameće.⁶⁸ Pravilo pretpostavlja da je svaki pomorac toliko iskusan da može prosuditi da li se kursevi brodova opasno ukrštavaju ili ne. Ako dođe do sudara, pomorac se neće moći pozivati na okolnost da je pretpostavljao da se kursevi opasno ne križaju. Pri prosuđivanju pozicije, osim snimke kompasa, dolaze u obzir: danju – položaj broda, a osobito jarbola; noću – svjetla, međusobna brzina itd.

U praksi neće uvijek biti jasno da li se radi o slučaju koji potpada pod Pravilo 19 ili o nekoj drugoj situaciji. Pitanje nema isključivo teoretsko značenje, jer od procjene situacije zavisi i odnosni manevar broda. Kriva procjena, pa prema tome i krivi manevar može situaciju još i više pogoršati. Nejasnoća može nastati prvenstveno s obzirom na Pravilo 18 i Pravilo 24. O Pravilu 18 može se raditi kada se brodovi vide međusobno, s prednje strane, a o Pravilu 24 ako jedan drugog vidi preko stražnje, a drugi prvoga preko prednje strane.⁶⁹

Unatoč tome Pravila ipak daju pomorcima jasan putokaz što se tiče njihovog postupanja. Čim postoji i najmanja sumnja o tome u kakvoj se situaciji brodovi nalaze, pa nije sigurno koji će od njih koje pravilo primijeniti, obadva moraju odlučno i na vrijeme dovesti brodove u takvu situaciju da se opasnost sudara izbjegne. Pri prosuđivanju krivice sudovi moraju i o ovoj okolnosti i te kako voditi računa. Dužnost manevriranja nametnuta je onom brodu koji vidi drugoga sa svoje desne strane. Pravilo 19 kaže da je taj brod dužan skrenuti s puta, a ne govori ništa o tome na koji način će se to skretanje izvršiti. To je rečeno u Pravilima 22 i 23. Prema tome će taj brod morati prema prilikama: a) skrenuti s desne i tako proći drugom brodu po krmu ili b) smanjiti brzinu, zaustaviti se ili pak voziti natrag.⁷⁰ U teoriji i praksi se postavlja pitanje da li taj brod smije prijeći ispred pramca broda koji izbjegava. Takav manevar Pravila načelno dopuštaju, ali brod koji se na njega odluči čini to na svoj rizik.⁷¹ Takav manevar će razboriti pomorac učiniti samo onda kad mu nijedan drugi nije moguć, te ako je situacija takva da do sudara neće doći.

Brod koji se izbjegava ima, na temelju općih, odnosno posebnih Pravila, ove dužnosti:

a) Vršiti snimku kurseva broda. Ta dužnost nije izričito propisana, ali slijedi iz opće dužnosti navedene u Pravilu 29, prema kojoj su pomorci

⁶⁸ U istom smislu Lovričević o.c. str. 78.

⁶⁹ U istom smislu Brunetti o.c. III/2 br. 758. Od sudske prakse npr. Prvostepeni sud Engleske od 30. X 1923, DOR 1924, V, str. 184; Engl. ap. od 19. i 21. VI 1933, DOR XIX, str. 120; Prvi sud presudio da su brodovi čiji se kursevi križaju u kutu od 45 stupnjeva, bili u poziciji križanih kurseva, a ne u međusobnom pretjecanju, a drugi je stao na stajalište da su brodovi čiji su se kursevi sjekli u samih 8 stupnjeva, bili u poziciji sječenja kurseva, a ne suprotnih pravaca, jer su – s obzirom na vjetar, struju i druge uzroke – vrlo rijetko međusobno vidjeli istodobno oba svjetla, premda su skoro stalno vidjeli zeleno svjetlo.

⁷⁰ Isto tako npr. Lovričević o.c. str. 79; Brunetti o.c. III/2 br. 758 koji – potpuno umjesno – primjećuje da nikako nije dužnost broda da isključivo skrene na desno, jer bi tim manevrom – prema prilikama – mogao situaciju dovesti do kritične faze.

⁷¹ Pipia o.c. I br. 243, Lovričević o.c. str. 79.

dužni ulagati pažnju koju nalaže redovito pomorsko iskustvo ili naročite prilike danog slučaja.⁷² Ovdje se radi o prilikama samog slučaja, jer brod koji se izbjegava mora znati da li postoji opasnost sudara da bi mogao zadovoljiti dužnost navedenu niže pod b), te da bi bio spreman – u slučaju potrebe – izvršiti jedan nepredviđeni manevar, kojim će izbjeći sudar.

b) Zadržati svoj kurs i brzinu, što slijedi iz Pravila 21;

c) Poduzeti, u slučaju potrebe, izvanredan manevar da se sudar izbjegne, kako to propisuje Pravilo 27.

To se pravilo ne primjenjuje kada se brodovi međusobno ne vide.⁷³ Isto se tako neće primijeniti ako posebne okolnosti onemogućavaju njegovu primjenu, tj. ako bi se njime ugrozila sigurnost brodova. Amo npr. spada slučaj kada ima više brodova čiji se kursevi sijeku. U tim i sličnim slučajevima situaciju treba promatrati kompleksno, a ne u odnosu između dvaju brodova, pa svaki brod – prema tome – mora podesiti svoje manevriranje.

23. Slučaj susreta broda na mehanički pogon i jedrenjaka normira Pravilo 20 a) koje predviđa: »Kada se brod na mehanički pogon i brod na jedra približavaju takvim kursevima da postoji opasnost od sudara, brod se na mehanički pogon mora ukloniti s puta brodu na jedra, osim u izuzecima koji su predviđeni u Pravilima 24 i 26«.

Prednost, koja se daje jedrenjacima, više je nego opravdana. Oni su – u odnosu na brodove na mehanički pogon – mnogo slabije pokretljivi, jer njihovo kretanje zavisi od vjetrova, tako da često puta vrlo teško, ili nikako, ne mogu brzo uputiti brod željenim pravcem. Pravila – što je danas veoma važno istaknuti – ne prave nikakvu razliku u pogledu veličine broda, tako da će se i najveći brod na mehanički pogon morati uklanjati s puta i veoma maloj jedrilici. Ipak i ovo je Pravilo podvrgnuto općem načelu, prema kojem se – u granicama mogućnosti – pokretljiviji brodovi moraju uklanjati s puta onima koji su prema njima nerazmjerno nepokretljiviji. Štaviše, to se načelo mora danas u odnosu između broda na mehanički pogon i onoga na jedra, mnogo češće i strože primjenjivati, nego u odnosu između dvaju brodova na mehanički pogon, jer je opće poznata činjenica da se male jedrilice (vrlo lako pokretljive) danas upotrebljavaju skoro isključivo za sport i zabavu, pa bi bilo zaista neopravdano kada bi im se – u pogledu izbjegavanja drugih brodova – priznala apsolutna prednost. Ta činjenica može – ujedno – utjecati i na prosuđivanje stupnja krivnje broda na mehanički pogon.⁷⁴

⁷² Nije dovoljno samo uzimanje podataka iz broskog dnevnika Ap. Genova od 29 II 1960, Dir. mar. 1960, str. 462.

⁷³ Brunetti o.c. III/2 br. 758.

⁷⁴ Poznato je da danas te jedrilice – naročito ispred luka – prilaze na opasnu blizinu većim brodovima, pa se u posljednji čas – pouzdavajući se u svoju pokretljivost – naglo od broda udalje. Drugim brodovima često puta nije ni moguće, a uvjereni smo da nisu ni dužni, da se svaki put uklanjaju jedrilicama, to više što redovito očekuju da će se ona u posljednji čas udaljiti od broda. Sve su to okolnosti koje treba prilikom eventualnog sudara uzimati u obzir u korist broda na mehanički pogon.

Pravila govore općenito o približavanju u kursevima u kojima postoji opasnost sudara. Nije važno u kojoj se poziciji odnosni brodovi nalaze, naime da li im se kursevi sijeku ili su im suprotni.

Brod na mehanički pogon mora se ukloniti jedrenjaku načelno na isti način kao i u odnosu između dvaju brodova na mehanički pogon. Stvarna situacija, pak, može biti takva da omogućava brodu koji izbjegava jedrenjak da prođe na manjoj udaljenosti, a može se raditi i o obratnom slučaju, t. j. da se jedrenjak mora izbjegavati što dalje. To posljednje će naročito biti u slučaju kada se može očekivati da jedrenjak mora napraviti jedan određeni manevar, s obzirom na to što njegova navigacija zavisi od vjetra. Prilikom izbjegavanja jedrenjaka zapovjednik broda na mehanički pogon mora voditi računa i o ovoj okolnosti. Neće se moći pozivati na činjenicu da nije znao da je jedrenjak prisiljen promijeniti kurs, jer da mu navigacija na jedra nije poznata. I bez obzira na okolnost što se pretpostavlja da svaki zapovjednik mora poznavati – barem u osnovnim crtama – pravila navigacije na jedra, on, ako nije bio siguran u sebe, nije smio jedrenjaku doći na opasnu blizinu.

I jedrenjak – načelno – mora kao i svaki drugi brod koji se izbjegava, zadržati svoj kurs i brzinu. Međutim, budući da to zavisi od vjetra, neće mu biti moguće uvijek tako postupati. Brod na mehanički pogon mora i o ovoj okolnosti voditi računa.⁷⁵ Obično se drži da jedrenjak, i kada mu brod na mehanički pogon dođe na veoma malu daljinu, nije ovlašten mijenjati svoj kurs i brzinu, jer će ga brod na mehanički pogon moći i u toj situaciji relativno lako izbjeći.⁷⁶ Međutim, ako nastupi takva situacija da je opasnost sudara očita, jedrenjak je ne samo ovlašten, nego i obavezan poduzeti odgovarajući manevar kojim će se sudar izbjeći.⁷⁷

Jedrenjak će biti ovlašten promijeniti svoj kurs i kada mu je to nužno zbog njegove sigurnosti, kao npr. kada se je previše približio kopnu, ili opasnom podvodnom području. Ne treba isticati da jedrenjak taj manevar mora izvršiti po mogućnosti na način da ne samo ne dođe do sudara nego ni da se opasnost sudara ne poveća. Teško je dati općeniti odgovor na pitanje kako mora postupiti jedrenjak, koji se nalazi u situaciji da se bez poduzimanja primjerenog manevra nasuče odnosno udari u obalu, ili da manevrom kojim to izbjegava nužno udari u drugi brod. Sve će zavisiti od okolnosti slučaja, pa će zapovjednik jedrenjaka – ako mu je to moguće – morati da bira manje zlo. Ipak, bez obzira na to, treba – činim nam se – načelno – za štetu činiti odgovornim zapovjednika broda na mehanički pogon, jer se on – kako smo gore naveli – nije smio približiti jedrenjaku na tako opasnu blizinu.

Inače dužnost broda na mehanički pogon da se sklanja s puta ne stvara presumpciju da je taj brod kriv za sudar.⁷⁸ O nekoj pravnoj pretpostavci ne može biti ni govora. Ne radi se međutim ni o stvarnom pretpostavljanju krivnje, jer je za takvu presumpciju u najboljem slučaju potrebno da

⁷⁵ Bissaldi o.c. br. 33.

⁷⁶ Marsden o.c. str. 517.

⁷⁷ Marsden o.c. str. 514, Brunetti o.c. III/2 br. 759; Lovričević o.c. str. 85.

⁷⁸ Bissaldi o.c. br. 33, Lovričević o.c. str. 84.

se radi o brodu koji je povrijedio Pravila za izbjegavanje sudara, a sama činjenica da je jedan brod jedrenjak, a drugi na mehanički pogon, još nikako ne znači da je ovaj posljednji takvu povredu učinio.

Dužnost izbjegavanja prebacuje se na jedrenjak u slijedeća tri slučaja:

a) Kad jedrenjak prestiže brod na mehanički pogon. To proizlazi iz Pravila 24. Jedrenjak se neće – u ovom slučaju – moći eventualno pozivati na to da mu – radi smjera i jačine vjetra – nije bilo moguće izvršiti manevar izbjegavanja. Ako je došao u takvu situaciju nije smio prestizati. Dužnost drugog broda da poduzme manevar izbjegavanja, proizlazi iz općih načela tumačenja pravila o prestizavanju.

b) Kada se jedrenjak susreće brodom koji ribari. I za taj slučaj vrijedi načelo isto što je navedeno pod a.

c) U slučaju predviđenom u Pravilu 20 b) prema kojemu prednost navedena u Pravilu 23 a) »ne daje pravo brodu na jedra da ometa slobodan prolazak uskim kanalom brodu na mehanički pogon koji može ploviti samo unutar takvog kanala«. To Pravilo je uneseno u redakciju u 1960. Načelo je više nego opravdano, a diktirala ga je već istaknuta činjenica da se danas jedrenjaci upotrebljavaju isključivo za sport i zabavu, pa bi bilo zaista neopravdano da u navedenim situacijama ometaju trgovačkim brodovima normalnu navigaciju. Budući da se radi o novom Pravilu, sudska praksa se još nije imala prilike njime baviti. Ipak nam se čini da pri njegovoj primjeni treba poštovati ova dva principa: a) Jedrenjak se je dužan ukloniti samo onda kada to od njega zatraži brod na mehanički pogon. To je vrlo važno zbog toga što bi – inače – mogle u praksi nastati veoma opasne situacije prouzrokovane nesporazumom. Dok bi – naime – brod na mehanički pogon – na temelju općih načela – poduzimao manevar da izbjegne jedrenjak, ovaj posljednji bi, izbjegavajući prvoga, mogao doći u situaciju neizbježnu za sudar; b) Jedrenjak će se morati da ukloni samo ako mu je to – s obzirom na njegovu sigurnost – stvarno moguće. Sigurnost broda i osoba na njemu, pa bilo o kakvom god se brodu radilo, uvijek ima prednost pred materijalnim propicima drugih.

24. Pravilo 21 govori o zadržavanju kursa i brzine. »Kada se na temelju ovih Pravila, jedan od dvaju brodova mora ukloniti s puta, drugi brod mora zadržati svoj kurs i brzinu«.

Izbjegavanom brodu nametnute su dvije dužnosti: jedna glavna koja se primjenjuje redovito i druga koju treba primijenjivati tek u naročitim slučajevima.

Glavna dužnost se sastoji od dvaju elemenata: zadržavanje kursa i zadržavanje brzine.⁷⁹ Zadržavanje kursa znači da brod mora – koliko mu je to moguće – uvijek zadržavati isti plovidbeni pravac. U praksi to nije – u apsolutnom smislu – skoro nikada moguće, i to ne samo kod jedrenjaka čiji kurs zavisi od vjetra, nego ni kod brodova na mehanički pogon

⁷⁹ U redakciji Pravila od 1884. g. bilo je predviđeno samo zadržavanje kursa, a ne i brzine. Ali budući da se je to u praksi pokazalo nedovoljnim, uvedeno je 1910. godine i zadržavanje brzine.

koji također ne mogu ploviti u geometrijski ravnom pravcu. Pri prosuđivanju da li je jedan brod zadržavao svoj kurs ili ne, uzimaju se u obzir ova dopuštena skretanja.⁸⁰

Dužnost zadržavanja brzine znači ne samo to da brod ne smije povećati, nego ni smanjiti svoju brzinu, jer i smanjenje brzine može isto tako biti opasno.⁸¹ Međutim, i ovdje vrijedi pravilo da se brzina mora zadržavati u granicama mogućnosti. Jedrenjak će zadovoljiti zahtjev zadržavanja iste brzine, ako ne poduzima ništa naročito da bi brzinu povećao odnosno smanjio, ali ne mora ništa poduzimati da bi, s obzirom na mijenjanje snage vjetra, zadržao istu brzinu. Njegova brzina će se – dakle – mijenjati snagom vjetra. Smatra se da brod na mehanički pogon plovi jednakom brzinom i kada mu se, pri početku vožnje brzina povećava, ali pod pretpostavkom da mu strojevi rade istom snagom.⁸²

Iz te druge dužnosti broda, proizlazi – nadalje – da se brod ne smije zaustaviti, odnosno da ne smije u većem opsegu promijeniti svoga kursa. Sudovi – međutim – stoje na stajalištu da je dopuštena ne samo promjena brzine i kursa, nego i zaustavljanje, ako je to bilo potrebno radi same plovidbe pod pretpostavkom da je drugom brodu ta potreba bila, odnosno morala biti, poznata.⁸³

Brod će – na temelju općih principa o primjeni Pravila – biti dužan zadržati svoj kurs i brzinu samo ako bi inače nastupila opasnost sudara. Drugim riječima, ako se brodovi nalaze međusobno u situaciji kada nastupa primjena Pravila. Ne može se dati jedan općeniti odgovor na to pitanje, već se zahtjeva od svakog pomorca da sam – upotrebom dužne pažnje – prosudi situaciju. Brod koji se prestiže neće nikada pogriješiti ako se na vrijeme ukloni iz opasne pozicije.⁸⁴

Izbjegavani brod će biti – naprotiv – dužan promijeniti kurs i brzinu, ako je situacija takva, da će striktno pridržavanje Pravila povećati opasnost, odnosno dovesti do samog sudara. Ta dužnost proizlazi iz općih principa Pravila, pa ne bi trebalo napose ni isticati. Međutim, u Pravilu 21 ovo je naročito i spomenuto: »Kad se iz bilo kakva uzroka drugi brod nađe toliko blizu da se sudar ne može izbjeći samo manevrom onog broda koji je dužan da se ukloni, mora i drugi manevrirati onako kako će najbolje pridonijeti da se izbjegne sudar (Vidi Pravila 27 i 29)«. ⁸⁵ Opravdano se može postaviti pitanje da li posebno isticanje jednoga općeg načela na ovom mjestu ima neki sadržajni značaj. Čini nam se da treba odgovoriti negativno. S pravnog stajališta Pravila čine jednu jedinstvenu cjelinu, te se ista, a naročito ona općenite prirode, moraju

⁸⁰ Vidi o tome pobliže npr. Lovričević o.c. str. 86–87. Marsden o.c. str. 516.

⁸¹ U istom smislu Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1194.

⁸² Lovričević o.c. str. 104.

⁸³ Lovričević o.c. str. 87. Marsden o.c. str. 516

⁸⁴ Kad brod ne zadrži kurs i brzinu, drugi mora poduzeti odgovarajući manevar. Franc. arb. od 11. VII 1952, DMF 1953, str. 178.

⁸⁵ U istom smislu Prvostepeni sud Engleske Pomorski odjel od 31. V 1961. UPK 1961, 12, str. 48. Na ovom mjestu je redakcija Pravila od 1948. g. doživjela malu izmjenu. Citirana rečenica je bilo navedena kao »Napomena«, a počinjala je »Ako se uslijed tmurnog vremena...« Sadržajno pak u nastaloj promjeni nema nikakve razlike. Nova redakcija je stilski savršenija.

tumačiti prema njihovom sadržaju, bez obzira na mjesto gdje se nalaze. I da nema citirane stilizacije, ta bi se dužnost mogla isto tako izvesti iz Pravila 27 i 28. Ovo je stajalište tim utemeljenije što se i samo Pravilo 21 poziva na Pravila 27 i 28. Bilo bi – dakle – potpuno nepravilno, kada bi se brodu koji se izbjegava, nametnula dužnost da učini određeni manevar prije, nego što je to nužno potrebno. Dodavanje predmetne rečenice ima samo praktičnu svrhu, naime, da se pomorcima na odnosnu dužnost skrene pažnja, upravo na mjestu koje je za njih praktički najvažnije.

25. Dok Pravilo 21 normira dužnost broda koji se izbjegava, dotle – naprotiv – Pravilo 22 regulira opću dužnost broda koji je dužan izbjegavati. To Pravilo kaže: »Svaki brod koji je, prema ovim Pravilima dužan da se ukloni s puta drugom brodu, mora, koliko je moguće, dovoljno rano i odlučno poduzeti manevar, da bi zadovoljio tu obvezu i mora, ako prilike dopuštaju, izbjegavati križanje kursa ispred pramca drugog broda«. ⁸⁶

U ovom Pravilu su sadržana ova osnovna načela:

a) Brod – načelno – može učiniti bilo koji manevar kojim će izbjeći sudar. On može dakle proći iza krme prestizavanom brodu, okrenuti lijevo ili desno, smanjiti brzinu ili se pak zaustaviti. Koji će od tih manevara biti izabran, zavisi od okolnosti slučaja npr. međusobne pozicije brodova, prolaza trećih brodova, blizine luke, kopna, opasnih područja itd. Ipak kod svih tih manevara vrijedi općenito načelo da budu izvršeni tako da se s njima ukloni opasnost sudara. Brod, koji je dužan izbjegavati, sam bira momenat kada će poduzeti manevar, ali mora biti poduzet toliko na vrijeme da se izbjegavani brod ne dovede u zabunu. Naime, da taj brod ne bi sam počeo vršiti koji manevar da izbjegne opasnu situaciju, a koji manevar – na koncu – može stvoriti takav nesporazum i zbrku da dođe do sudara.

b) Nije zabranjeno presijecanje kursa pred pramcem drugog broda. Međutim, to se može učiniti samo u izuzetnim slučajevima tj. ako takvim pretjecanjem neće biti stvorena opasna situacija. Riječi da se pretjecanje pred pramcem mora izbjegavati »ako prilike dopuštaju« ne tumače se doslovno. Doslovnim tumačenjem bi proizlazilo da brod smije pretjecati pred pramcem samo ako nema druge mogućnosti. Međutim brod, koji izbjegava, može proći i ispred pramca drugog broda, ako npr. dopušta sporost jednoga i brzina drugoga. ⁸⁷ To se – u ostalom – može izvesti iz općih načela o primjeni pravila, po čemu ona dolaze do primjene samo ako postoji opasnost sudara. I obratno, toj zabrani se – u drugu ruku – prema okolnostima – mora dati vrlo strogo tumačenje.

⁸⁶ Redakcija od 1948. god. se donekle razlikuje, a glasila je: »Svaki brod koji je, prema ovim Pravilima, dužan da se ukloni s puta drugom brodu, mora, ako prilike dopuštaju, izbjegavati križanje kursa ispred njegovog pramca«. Razlika je jedino u tome što je u redakciji od 1960. i na ovom mjestu opetovano opće načelo t. 1. Uvodne odredbe Dijela D.

⁸⁷ U istom smislu npr. Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1195.

Naime, i kada okolnosti slučaja ne dopuštaju da se drugi brod izbjegne bilo kojim manevrom osim ispred pramca, takvo pretjecanje neće biti dopustivo ako nije potpuno sigurno.

U slučaju sudara pretjecanjem ispred pramca, ne mora uvijek biti kriv brod koji je takav manevar izvršio. Nema presumpcije o krivnji broda koji je pretjecao ispred pramca.⁸⁸

Pravilo 23 sadržava također odredbe o brodu koji se je dužan ukloniti s puta: »Svaki brod na mehanički pogon koji je, prema ovim Pravilima, dužan da se ukloni s puta drugom brodu, mora, ako mu se približava, smanjiti do potrebe brzinu, zaustaviti stroj ili zavoziti krmom«.

I to bi se načelo – sve i da nije izričito navedeno – dalo izvesti iz općenitih principa. Predviđena su tri manevara: smanjenje brzine, zaustavljanje stroja i vožnja krmom. Ni jedan od njih nije predviđen u apsolutnom smislu, nego samo »do potrebe«. Da li takva potreba postoji zavisi od okolnosti slučaja, a od pomorca se traži da – upotrebom dužne pažnje – pravilno procijeni situaciju.⁸⁹ Mora se izabrati onaj manevar koji je najpovoljniji za izbjegavanje sudara. Smanjenje brzine će biti dovoljno – redovno – u najmanje opasnim situacijama, zatim u težim zaustavljanjem stroja, a u najtežim će biti potrebna vožnja krmom. Naravno da to ne mora biti svaki put tako. Pod vožnjom krmom treba shvaćati u najmanju ruku zaustavljanje broda, a prema okolnostima, i vožnju natrag. Ne znači da je brod izvršio maksimum svoje dužnosti kada je zavozio krmom. Nije teško zamisliti slučajeve da će brod koji je tako postupio ipak biti kriv za sudar, ako se dokaže da je i jednim blažim manevrom, prije poduzetim, mogao lako izbjeći sudar.

Svaki od tih manevara mora biti izvršen na vrijeme i odlučno. Brod se neće moći osloboditi odgovornosti dokazujući da je poduzeo blaži manevar, smatrajući da je on dovoljan za izbjegavanje sudara ako je – unatoč tome – do sudara ipak došlo. Njega može osloboditi krivnje – sasvim ili djelomično – nepredviđeni, opasni manevar drugog broda.⁹⁰

Ti manevari mogu, a prema okolnostima i moraju – biti kombinirani s nekim drugim (npr. skretanjem s puta).

Pravilo izričito navodi da se ono odnosi na brodove na mehanički pogon. Iz toga logičkim tumačenjem proizlazi, da se na jedrenjake ne odnosi, pa makar oni bili dužni da se uklanjaju s puta drugim brodovima. Što se tiče zaustavljanja stroja i vožnje krmom, ne može o tome biti ni najmanje dvojbe, jer ti brodovi nemaju strojeva. Može – jedino – doći u obzir smanjenje brzine (što se može izvršiti potpunim ili djelomičnim otpuštanjem jedara). Ako imamo u vidu da bi se načela sadržana u ovom Pravilu mogla izvesti na temelju općih principa o tumačenju Pravila,

⁸⁸ Za tumačenje ovog Pravila u engleskoj praksi Marsden o.c. str. 521–522.

⁸⁹ Isto tako npr. Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1196; Lovričević str. 98–99.

⁹⁰ Lovričević o.c. str. 99 oslanjajući se na englesko shvaćanje navodi da brod koji ne zaustavi ili ne zavozio krmom, mora – u svoju obranu – dokazati: a) da nije bio kadar da manevrira strojem; b) da nije imao vremena ili mogućnosti za primjenu Pravila ili c) da bi zaustavljanje ili preokretanje stroja pogoršalo situaciju, te da bi bilo pravilno i potrebno da se od pravila odstupi i nastavi vožnjom naprijed. U istom smislu Marsden o.c. str. 522–525.

neće biti teško zaključiti da se i jedrenjaci – načelno – moraju pokoravati tom propisu. Razlika će biti u tome što će i izbjegavani brod morati da više pazi na svoj i tuđi manevar, jer mora računati na eventualne nepredviđene situacije. To ujedno nameće dužnost jedrenjaku koji izbjega-va, da mnogo prije poduzima manevar nego što će to – normalno – morati da učini brod na mehanički pogon. Ista situacija vrijedi i u odnosu između dvaju jedrenjaka. Međutim, sve su to činjenična pitanja, a s pravnog stajališta je dovoljno navesti samo to da se prema propisu Pravila 23 moraju načelno – naravno u granicama mogućnosti – ravnati i jedrenjaci.

26. Prema Pravilu 24 a) »bez obzira na bilo koju odredbu ovih Pravila svaki brod koji prestiže drugi, mora se ukloniti s puta prestizanom brodu«. Na koji način će brod koji prestiže manevrirati rečeno je u drugim Pravilima. To se Pravilo odnosi i na jerenjake.

Važno je pitanje kada će se smatrati da jedan brod prestiže drugoga. Naime, neće svaki put biti jasno da li se kursevi brodova križaju ili pak jedan drugoga prestiže. Dužnost uklanjanja s puta zavisi od jedne okolnosti. Da bi se to pitanje riješilo, na Washingtonskoj konferenciji dodat je ovom Pravilu novi stav b) koji – među ostalim kaže: »Svaki brod koji se približava drugom brodu iz bilo kojeg smjera koji je veći od 22,5⁰ (zrake) iza subočice drugog broda, tj. koji se nalazi u takvu položaju prema prestizanom brodu da u noći ne bi mogao vidjeti nijedno njegovo bočno svjetlo, mora se smatrati brodom koji prestiže«. Pravilo je – načelno – jasno, ali ipak u praksi mogu nastati različne teškoće.⁹¹ Izvan ovih granica treba smatrati da se radi o brodovima, čiji se kursevi međusobno križaju.⁹² Noću će se pozicija brodova moći da ustanovi jednostavnim promatranjem svjetala, a danju će – pokoravajući se istom Pravilu – trebati da se uzimaju snimke. I brod koji se prestiže mora kontrolirati svoj položaj, jer je i za njega i te kako važno da zna u kojoj se poziciji nalazi, budući da će i on – eventualno – morati da izvrši manevar izbjegavanja. Kada se jedanput pozicija ustanovi, ona za obadva broda mora biti mjerodavna, sve dok se brodovi ne nađu u slobodnoj situaciji. U tom pogledu Pravilo 24 b) kaže: »Nikakva kasnija promjena smjera između tih dvaju brodova ne može dati povoda brodu koji prestiže da sebe smatra brodom što križa kurs u smislu datih Pravila, i ne može ga osloboditi od obaveze da se uklanja s puta prestizanom brodu sve dok ga nije posve mimoišao i izbjegao«. Načelo je potpuno logično i opravdano, jer da nema njega opasnost sudara bi se ne samo umanjila, nego upravo u najvećoj mjeri povećala.

To pravilo vrijedi samo u onom slučaju kada se brodovi nalaze relativno blizu jedan drugome, tako da postoji opasnost sudara, a primjenjuje se čim brod koji prestiže otvori jedno od bočnih svjetala drugog broda, a prema okolnostima i prije toga. Ako se pak brodovi nalaze u

⁹¹ Vidi o ovome поближе Lovričević o.c. str. 103.

⁹² Brunetti o.c. III/2 br. 760.

međusobnoj relativnoj većoj udaljenosti, tj. kada u času otvorenja odnosnih svjetala nema nikakve opasnosti od sudara, dolazi do primjene Pravilo 19.

I unatoč pažljivom promatranju neće svaki put biti moguće tačno utvrditi u kakvoj se poziciji brodovi međusobno nalaze, te može nastati nesporazum u pogledu manevriranja. U tom slučaju dužnost uklanjanja s puta treba nametnuti onom brodu za koga se pretpostavlja da će to moći lakše izvesti. To je svakako onaj brod koji prestiže. Pravilo 24 c) kaže: »Ako brod koji prestiže drugi brod ne može sa sigurnošću odrediti da li se nalazi ispred toga smjera ili iza n'ega prema drugom brodu, mora sebe smatrati brodom koji prestiže i ukloniti se s puta«. Situacija mora stvarno biti takva da nije moguće tačno ustanoviti o kakvoj se poziciji radi. Ako je pozicija jasna, pa brod, koji bi inače, prema pravilu desnoga boka, imao prednost, počne vršiti kakav manevar, koji dovede u zabunu drugi brod i tako dođe do sudara, prvi brod se neće moći da poziva na to Pravilo. Svakako i ovaj manevar mora biti izvršen na način da brodovi ne dođu u opasnu poziciju. Pri tomu treba da se vodi računa o tomu da je drugi brod eventualno drukčije prosudio situaciju, pa da treba očekivati i s njegove strane kakav manevar. Takva i slične situacije govore za to da brod koji prestiže mora postupati osobitom pažnjom, koja će biti odlučna za prosuđivanje krivnje pri eventualnom sudaru.

27. Do sada navedena opća Pravila o manevriranju pretpostavljaju da brodovi imaju jednu relativnu mogućnost slobodnog manevriranja. Ako im takvo manevriranje nije moguće, tada se ne mogu pridržavati ni odnosnih Pravila. Nemogućnost slobodnog manevriranja dolazi u obzir prvenstveno u tjesnacima. Imajući u vidu tu okolnost Pravilo 25 a) propisuje: »Svaki se brod na mehanički pogon mora u tjesnim kanalima, ako je to bezopasno i moguće, držati desne strane plovnog kanala ili desno od središnjice plovnog puta.« Prihvaćeno je, dakle, pravilo koje vrijedi i za ceste. Pravilo, inače samo po sebi, načelno jasno, ipak zahtijeva nekoliko razjašnjenja. U prvom redu se postavlja pitanje što je uski kanal u smislu ovog Pravila. Najjasniji su oni slučajevi kada nadležni organi izričito propišu koji se kanali takvim smatraju. Postojanje ovakvih propisa, ne znači – samo po sebi – da se osim izričito nabrojanih, nikakvi drugi tjesnaci u odnosnoj državi ne smatraju uskim. Treba – naime – poći sa stajališta da su uskim proglašeni samo oni kanali koji su za plovidbu od većeg značaja. Međutim, iz toga se opet može zaključiti da ona područja kroz koja brodovi redovito prolaze, a koja nisu u propisu spomenuta, ne mogu biti smatrana uskim kanalima.

Inače – u nedostatku pozitivnog propisa pretpostavlja se da pomorci sami mogu ocijeniti da li se radi o uskom kanalu ili ne. S ovog stajališta polazi i sudska praksa. Ne može se dati jedno općenito pravilo za definiranje uskih kanala, već situaciju treba rješavati s obzirom na sve konkretne okolnosti. Tako se npr. smatraju uskim kanalima oni, čija

je širina manja od 600 metara.⁹³ Može biti i odlučna lokalna praksa.⁹⁴ Ni prilazi u luku sami po sebi ne spadaju u ovaj pojam.⁹⁵ Ne mora se raditi o kanalima, odnosno tjesnacima u geografskom smislu riječi. Može biti svako ono područje u kojem nije moguće normalno manevrirati brodom, kao npr. prolazi između plućina, pri ulazu u luke, rijeke i slično.⁹⁶ Rijeka sama po sebi ne smatra se uskim kanalom, ako je – inače – dosta široka.⁹⁷

Pravilo naročito spominje plovni kanal i središnjicu plovnog puta. »Plovni put nije samo onaj dio kanala kojim plove brodovi velikog gaza i koji je obično označen plutačama, nego i onaj dio desno i lijevo od plutače, kojim često plove brodovi malog gaza. Pod sredinom kanala podrazumijeva se ona crta koja ide sredinom plovnog puta za brodove s velikim gazom, te se desno od te crte moraju držati kako brodovi s velikim gazom, tako i brodovi s malim gazom, koji plove po plitkoj vodi izvan plutače.«⁹⁸

Propis da se brod mora držati svoje desne strane kanala vrijedi samo pod pretpostavkom »ako je to bezopasno i moguće«. Ima veliki broj konkretnih razloga koji će takvu plovidbu učiniti nemogućom, ili opasnom.⁹⁹ U tim slučajevima brod, koji se ne drži Pravila, mora manevrirati tako da se što je više moguće otkloni opasnost sudara. Ako brod iz tih razloga ne može ploviti desnom stranom kanala, ipak je dužan prolaziti što je više moguće bliže desnoj strani.¹⁰⁰ Pri odstupanju od ovoga Pravila »brod mora voditi računa ne samo o svojoj vlastitoj sigurnosti, već i o sigurnosti svih brodova koje bi mogao susresti na svom putu.«¹⁰¹

Sudska praksa stoji na stajalištu da brod koji se drži svoje desne strane ne smije prijeći na lijevu, da bi izbjegao sudar s brodom koji ide prema njemu svojom lijevom stranom, jer mora pretpostavljati da će taj brod na vrijeme skrenuti na desnu stranu, pa svaki njegov manevar može

⁹³ Smeesters-Winkelmolen, o.c. III br. 1198.

⁹⁴ Lovričević o.c. str. 106.

⁹⁵ Brunetti o.c. III/2 br. 761 i tamo citirana sudska praksa.

⁹⁶ U istom smislu Brunetti o.c. III/2 br. 761; Talij. kasacija od 6. VI 1957, Dir. mar. 1957, str. 521. O tome pobježe R. Albano, Sulla nozione di passo stretto e sulla manovra in prossimità di esso, Dir. nav. 1958, II 40.

⁹⁷ U praksi se smatraju uskim kanalima npr. Messinski tjesnac, rijeka Schelda do Anversa, Golden Gate; ulazak u luke Fahrmouth, San Francisco, Cherbourg itd. Za tučenje Pravila 25 u engleskoj judikaturi Marsden o.c., str. 523–525.

⁹⁸ Lovričević o.c. str. 107. U istom smislu Marsden o.c. str. 535.

⁹⁹ Lovričević o.c. str. 108 navodi primjerice ove slučajeve: a) kad je potrebno izbjeći opasnost sudara; b) kad brod ima veći gaz od dubine na propisanoj strani plovnog puta; c) kad se parobrod treba da mimoide s jedrenjakom; d) kad brod zbog svog posla (uzimanje peljara, ulaz u basen i sl.) mora prijeći na drugu stranu kanala; e) kad brod treba da izvrši okret, a ne može ga izvršiti drukčije nego da u stanovitom momentu prijeđe na drugu stranu plovnog puta.

¹⁰⁰ U istom smislu Brunetti o.c. III/2 br. 761.

¹⁰¹ Talijanska kasacija od 13. X 1925, DOR 1927, XV, str. 453.

samo stvoriti opasnu zabunu.¹⁰² Naravno da se to Pravilo ne odnosi kada nastane neposredna opasnost sudara, u kojem slučaju je svaki brod dužan poduzeti sve potrebno da se sudar izbjegne.

U koliko je moguće, treba se pridržavati i ostalih Pravila o manevriranju.¹⁰³ Ovoga se pravila brodovi moraju pridržavati i u magli. To, međutim, ne znači da mogu, pretpostavljajući da neće naići na nikakvu zapreku, ploviti svojom desnom stranom brzinom koja bi bila veća od one koja je za maglu dopuštena. Uvijek postoji mogućnost da se naide na koji jedrenjak ili neki drugi brod koji se ne drži svoje desne strane, odnosno na koji usidreni brod.¹⁰⁴ Ovom Pravilu je u redakciji od 1948. godine dodato novo Pravilo 25 b) koje glasi: »Kad god se brod na mehanički pogon približava zavoju u tijesnom kanalu, gdje se ne može vidjeti drugi brod na mehanički pogon koji se približava u suprotnom smjeru, prvi brod mora, kad dođe na udaljenost od pola milje od zavoja, dati signal jednim dugim zvukom zviždaljke. Svaki brod na mehanički pogon koji na drugoj strani zavoja čuje taj signal, mora odgovoriti jednakim signalom. Bez obzira na to da li je čuo signal kao odgovor s broda koji dolazi s druge strane zavoja, prvi brod mora zaobići zavoj budno i oprezno.« Propis je potpuno opravdan i razumljiv. Brodovi se njega moraju apsolutno pridržavati kada plove u kanalima koji se u smislu ovog Pravila smatraju uskim. Međutim, držimo, da će se morati davati isti signal i u slučaju plovidbe blizu zavoja, koji se ne nalazi u uskom kanalu, ako se iz konkretnih okolnosti može pretpostaviti da može iznenada naići drugi brod. To se daje izvesti iz općih načela o primjeni Pravila.

Dužnost da se zavoj zaobiđe budno i oprezno, može uključivati i obvezu da se brod – eventualno – i zaustavi. To će naročito biti dužan učiniti ako čuje signal drugog broda. I brodovi na vidiku bit će – prema okolnostima, dužni davati zvučne signale, kao npr. kada se sumnja da brod nije bio opažen. U redakciji od 1960. dodano je novo Pravilo 25 c) koje glasi: »U uskom kanalu brod na mehanički pogon, kraći od 19,80 m (65 stopa) ne smije ometati slobodan prolaz brodu koji može ploviti samo plovnim putem unutar takva kanala«. Ta je odredba analogna onoj Pravila 20 b).

28. Pravila posvećuju posebnu pažnju smanjenoj vidljivosti, kao jednom od najčešćih suvremenih uzroka sudara. Sva ta pravila možemo podijeliti na dvije grupe: davanje signala i manevriranje. O prvoj grupi govori Pravilo 15 b), a o drugoj Pravilo 16.¹⁰⁵

¹⁰² Npr. Ap. Rennes od 10. II 1931, DOR 1931, XXVIII, str. 343; Prvostepeni sud Engleske od 21. XII 1927, LLLR, XXIX str. 318.

¹⁰³ Za poštovanje pravila desnog boka npr. Brunetti o.c. III/2 br. 761, Marsden o.c. 537, Lovričević o.c. str. 108–110.

¹⁰⁴ Lovričević o.c. str. 112.

¹⁰⁵ U dosadašnjim redakcijama u naslovima za navedena Pravila govorilo se o magli. Sada je to izmijenjeno utoliko što se – potpuno pravilno – upotrebljava širi pojam »smanjena vidljivost«.

U prvom redu treba reći nekoliko riječi o tome što se smatra maglom. Pravila 15 i 16 govore o davanju signala odnosno manevriranju: »u magli i sumaglici, kada pada snijeg ili jaka kiša ili u bilo kojim drugim prilikama, što na sličan način smanjuju vidljivost«. Ne radi se – dakle – samo o magli u tehničkom smislu riječi, već i o svim atmosferskim prilikama koje smanjuju vidljivost. Razumljivo je da se ne radi o tami, jer u tom slučaju služe brodska svjetla. Ne može se dati jedno općenito pravilo o tome kada će se smatrati da je vidljivost toliko smanjena da je potrebno poduzeti propisane mjere opreza. Sve je pitanje slučaja, a rješenje zavisi od pomorskog iskustva. Svaki zapovjednik mora sam prosuditi da li je situacija takva da je potrebno poduzeti odnose mjere.¹⁰⁶

Osim od veličine i vrste broda, sigurnost zavisi i od toga da li brod plovi, ili je nasukan, usidren ili se kreće odnosno stoji. Prva tri pojma smo već raspravili. Brod se kreće kada – u odnosu na vodu – mijenja mjesto. Ako ne mijenja mjesto brod stoji. Inače suđska praksa uzima da se brod kreće kada mu rade strojevi, i ako – u odnosu na vodu – ne mijenja mjesto. Ne traži se da brod apsolutno stoji na mjestu. Jedna minimalna brzina (npr. od 1 Nm) bit će uvijek tolerantna, jer te male brzine – s obzirom na svrhu Pravila – u stvari znače isto kao i da brod stoji. Nije jasno pitanje da li će se smatrati da brod stoji ili se kreće, ako mijenja mjesto tjeran morskim strujom, tako da relativno – tj. u odnosu na vodu – ostaje uvijek u istom položaju. Male brzine ni ovdje ne dolaze u pitanje. U apsolutnom značenju treba svakako smatrati da se brod kreće, jer je za druge brodove potpuno irelevantno da li brod mijenja mjesto vlastitom snagom ili pak snagom morske struje, odnosno, nekim drugim vanjskim uzrokom. Drugo je pak pitanje, da li brod to može svaki put i utvrditi. Ako može, bit će dužan davati signale propisane za brodove koji se kreću.

Inače pri upotrebi zvučnih signala, treba voditi računa o činjenici da se ti signali, makar i bili emitirani često puta, iz najrazličitijih fizičkih uzroka, ne čuju.¹⁰⁷

Budući da Pravila stavljaju u dužnost davanje nekih zvučnih signala samo brodovima, koji su usidreni ili nasukani, neki sudovi tu obvezu ne proširuju i na privezane brodove.¹⁰⁸ To nam se ne čini prihvatljivo. Što se tiče razlikovanja brodova koji su usidreni ili usred mora privezani uz jedan fiksni objekt, već smo se imali prilike izjasniti. Koliko je god

¹⁰⁶ U istom smislu Bissaldi o.c. br. 32. Lovričević o.c. str. 47 citira stanovište jednog suda SAD koji kaže: »Moramo pretpostaviti da je svrha ovog Pravila da nadomjesti mogućnost osmatranja koju magla uzrokuje, te se mora primijeniti u slučajevima, kad se zbog magle jedva ili brodski trup danju, a svjetla noću, mogu vidjeti samo na tako maloj udaljenosti, da opasnost tu stvarno postoji već u trenutku kad se drugi brod ugledao«. Isti pisac dodaje da se drži da treba pravila primijeniti kad je vidljivost manja od dvije milje. Za englesku judikaturu Marsden o.c. str. 467 i slj.

¹⁰⁷ O ovome pobilje Le Cler o.c. str. 70. Između sudara i propuštanja davanja zvučnih signala mora postojati uzročna veza. Te veze nema ako udareni brod nije davao signale, ali je bio blizu drugih brodova koji su davali takve signale. Ap. Rouen od 18. I 1958, DMF 1957, str. 541.

¹⁰⁸ Ap. Rouen, od 15. X 1949, DMF 1950, str. 616.

— za normalne atmosferske prilike — opravdano posebno tretiranje brodova koji su privezani uz obalu, taj razlog ne postoji za vrijeme magle. Privezani brod se u magli ne vidi i postoji opasnost da bude udaren, pa je — prema tome — potpuno opravdano da on — primjerenim znakovima — signalizira svoju prisutnost. Čini nam se — uostalom — da se ta dužnost daje potpuno opravdano izvesti iz općeg načela Pravila 29. Postoje sudske rješidbe koje usidrenom brodu nameću i dužnost isticanja odnosnih vizuelnih signala.¹⁰⁹

Jedno od teoretski najtežih, a praktički — možda — najvažnijih pitanja koja se odnose na maglu, je problem smanjenja brzine brodova. Pravilo 16 propisuje da u ovim slučajevima brod »mora ploviti umjerenom brzinom i budno paziti na postojeće prilike i okolnosti«.

Pri primjeni toga načela u praksi, poteškoća je u tome što nije dato objektivno mjerilo, koje će se brzine smatrati umjerenim. Jedna te ista brzina za velike i brze brodove bit će umjereni, a za druge možda i najveća. Unatoč tome, s obzirom na svrhu Pravila, treba — pri prosuđivanju ovog pojma — polaziti s jednog objektivnog kriterija, koji neće uvijek zavisiti od naročitih okolnosti broda. Sigurno je da se ne može dati jedno objektivno mjerilo koje bi se baziralo isključivo na tačnom određivanju brzine u čvorovima ili nekoj drugoj mjeri. To bi često puta značilo nepotrebno usporavanje pomorskog prometa. Osim toga, ni tako određena brzina — prema okolnostima — ne bi uvijek bila dovoljna za sigurnost. Pravila su dobro učinila kada su se ograničila na općenitu stilizaciju, prepuštajući na taj način pomorcima da svojim iskustvom odrede svaki put brzinu koja će biti i sigurna, a opet neće biti nepotrebno mala.¹¹⁰

Sudska praksa i pravna teorija pojam umjerene brzine tumače na slijedeći način: Brzina broda mora biti tolika da se brod može zaustaviti u granicama vidljivosti pod pretpostavkom da i drugi brod plovi istom takvom umjerenom brzinom. Ovo praktički — s obzirom da se radi o međusobnom približavanju brodova — znači da se brod može zaustaviti na pola puta do granice vidljivosti. I eto općenito pravilo treba tumačiti u okviru osnovnih načela o tumačenju Pravila za izbjegavanje sudara na

¹⁰⁹ Franc. kas. od 2. XI 1953, DMF 1954, str. 132.

¹¹⁰ Interesantno je navesti što je u tom pogledu na konferenciji u Washingtonu rekao norveški delegat: »Na temelju svoga velikog iskustva mogu tvrditi da pomorci veoma dobro znaju što je umjereni brzina i da bi oni tom brzinom plovili, ali uvijek je netko iza njih. Iza pomoraca na mostu stoje bogati brodovlasnici, moćni monopolisti, koji svojim kapetanima naređuju da plove što brže mogu. Brodovlasnik ima mnogo brodova i za svakog od njih može da nađe kapetana. Zato siromah kapetan kad plovi umjerenom brzinom riskira da ostane bez posla. Bogati bankar želi da stigne u New York nekoliko sati prije kako bi mogao posvršavati svoje poslove na burzi. On zna ili misli, da je na svom brodu siguran, pa traži da se vozi što brže; njemu je malo stalo do brodova, koji su oko njega na kojima ima na stotine ljudi čiji životi nisu manje vrijedni nego njegov. Ja bih htio da se tim ljudima kaže što je umjereni brzina«. — Citirano iz Lovričević o.c. str. 50 Ti razlozi sigurno nisu bez ikakvog utjecaja na činjenicu da zapovjednici ne tako rijetko obično namještaju kazaljku telegrafa na laganu vožnju, a ujedno usmeno daju nalog stroju da se i dalje vozi nesmanjenom brzinom. Na taj se način nadaju da će — u slučaju sudara — moći da dokažu da su vozili umjerenom brzinom, a ujedno da neće biti izvrgnuti prigovorima da su zakasnili na odredište.

moru. To znači sljedeće: u slučajevima veoma guste magle i na prometnim područjima, brzina broda mora biti još i manja, a prema okolnostima brod se mora ili usidriti ili – ako mu to nije moguće odnosno nije preporučljivo – voziti tolikom brzinom da brod sluša kormilo. Između tih dviju krajnosti može biti čitava skala raznih brzina koje zavise od geografskih uvjeta, prometa i slično. Osim tih vanjskih okolnosti, na pojam umjerene brzine, kako to proizlazi iz njene definicije, utječe i sposobnost broda, da se u određenom vremenu zaustavi.¹¹¹ Plovljenje umjerenom brzinom je jedna od glavnih dužnosti brodova koji se nalaze u području smanjene vidljivosti. Brod se neće moći da poziva na okolnost da nije mogao pretpostavljati da se ispred njega nalazi usidreni brod, jer da se nalazi u području gdje je sidrenje zabranjeno.¹¹²

Postoji i mišljenje da se – prema okolnostima – navedena granica umjerene brzine može i povećati. Naime – ako brod plovi u području u koje inače brodovi rijetko zalaze, tada – kaže se – respektiranje ovog Pravila ne bi imalo veliku praktičnu svrhu, pa je potrebno brodovima dopustiti da plove tolikom brzinom, da se mogu zaustaviti ne u granicama vidljivosti, nego u granicama do kojih se čuju signali.¹¹³ Premda se ne može tvrditi da je to gledište – sa stajališta sigurnosti – potpuno opravdano, ipak mu se ne može ni poreći svaka praktična vrijednost. Treba, naime, voditi računa o suvremenim potrebama brzog odvijanja plovidbe, pa – eventualne rizike koji iz toga proizlaze – moraju brodovi primiti na sebe.

Okolnost da brod može – putem radiotelegrafije – signalizirati svoj položaj, ni najmanje ne utječe na njegovu dužnost pridržavanja gornjih pravila o umjerenosti brzini.¹¹⁴ To je potpuno opravdano jer davanje pozicije putem radija – danas – nipošto ne omogućava da drugi brodovi steknu pravu sliku stvarne situacije. Dužnost da se budno pazi na postojeće prilike i okolnosti znači da se moraju poduzimati normalno moguće i potrebne mjere opreza. To se naročito odnosi na vršenje straže. Drži se da straža mora biti postavljena što je moguće bliže pramcu.¹¹⁵

29. Drugo načelo plovidbe pri smanjenoj vidljivosti sadržano je u Pravilu 16 b) koje kaže: »Kad brod na mehanički pogon čuje, iz smjera koji mu se čini da je ispred subočice, signal za maglu nekoga drugog broda neodređena položaja mora, ako prilike danog slučaja dopuštaju, zaustaviti stroj i zatim ploviti oprezno dok ne mine opasnost od sudara.«

¹¹¹ O svemu tome pobliže npr. Marsden o.c. str. 475 i sl.; Le Cler o.c. str. 74–79; Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1187; Ripert o.c. III br. 2084-4; Pippia o.c. I br. 240; Brunetti o.c. III/2 br. 755; Bissaldi o.c. br. 32; Lovričević o.c. str. 50–54 i u tim djelima citirana brojna sudska praksa. Od novije judikature npr. Ap. SAD 5 okružje od 1. VIII 1958, AMC. 1958, str. 2070; Dist. sud. Južnog distrikta Louisiane 14. XI 1956, AMC. 1957, str. 75.

¹¹² Sud Južnog distr. New York od 31. III 1958, AMC 1958, str. 1645.

¹¹³ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1187; Trg. Anvers od 22. VII 1890, JPA, 1892, str. 151.

¹¹⁴ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1187.

¹¹⁵ Distr. sud Južnog distrikta Kalifornije, Južni odjel od 2. i 13. VII 1959, AMC 1959, str. 1869.

Citirano mjesto zahtijeva nekoliko razjašnjenja:

U prvom redu treba da se napomene da se to Pravilo odnosi samo na brodove na mehanički pogon. Uključeni su i ribarski brodovi i kada ribaju.¹¹⁶ Ali je brod na mehanički pogon dužan postupiti po ovom Pravilu kada čuje signal jedrenjaka. Nije važno iz koje daljine se čuje signal. Dužnost će postojati i onda kada se čini da se signal čuje iz daleka jer se u magli nikada ne može tačno, na temelju samoga signala, ustanoviti položaj broda. Pravilo kaže da se strojevi moraju zaustaviti kada brod znak čuje »iz smjera koji mu se čini da je ispred subočice.« Ipak se to Pravilo ne smije striktno tumačiti. Treba voditi računa i o više puta opetovanoj činjenici da se u magli ne može uvijek tačno ustanoviti smjer znaka, pa će se strojevi morati da zaustave i ako nije sigurno odakle znak dolazi.¹¹⁷

Obratno pak brod neće morati postupiti po ovom Pravilu, kada sigurno ustanovi poziciju drugog broda.¹¹⁸ Pod ustanovljenjem pozicije podrazumijevaju se elementi: položaj, daljina i smjer vožnje drugog broda.¹¹⁹

Stroj se mora zaustaviti, čim se čuje odnosni signal. Svako eventualno zakašnjenje ide na štetu broda koji nije zaustavio strojeve. Kad brod ima dva vijka, moraju se oba dva zaustaviti.¹²⁰

Dalje je pitanje, da li se uopće i pod kojim uvjetima mora zaustaviti sam brod? Premda pravilo jedino govori o zaustavljanju stroja, ipak će se – prema okolnostima – morati da zaustavi i brod. Ta dužnost proizlazi iz Pravila 16 a) prema kojemu brod mora, »budno paziti na postojeće prilike i okolnosti«. ¹²¹ To će npr. biti slučaj kad se na temelju zvučnih signala može zaključiti da se brodovi nalaze u neposrednoj blizini.

Pravilo ne propisuje do kojeg momenta se strojevi moraju držati zaustavljeni. To se prepušta praksi i pažnji samih pomoraca.¹²² Čini nam se da nećemo mnogo pogriješiti ako ustvrdimo da će se strojevi morati da drže zaustavljeni sve dok se ne uzmogne ustanoviti, barem na temelju samih zvučnih signala, položaj broda, odnosno – bolje rečeno – činjenica

¹¹⁶ Prv. sud Engleske, Pomorski odjel od 10. VI 1958, LLLR 1959, I, str. 280.

Lovričević o.c. str. 53 navodi ove razloge, zbog kojih se na jedrenjake ovo Pravilo ne odnosi: a) jer se na njih ne može uopće primijeniti, b) što zvučni signali jedrenjaka u magli donekle određuju njegov smjer (može se odrediti da li jedrenjak plovi vjetrov u krmu, a desnim uzdama ili lijevim uzdama; c) jedrenjak se ne može s mjesta zaustaviti, te se na njega ne može primijeniti princip zaustavljanja u granicama vidljivosti.

¹¹⁷ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1197; Distriktni sud Sjeverne Karoline od 26. III 1927, DOR 6916, XIV, str. 286; Talijanska kasacija od 3. IV 1928, DOR 1928, XVIII, str. 439; Pomorski i trgovački sud u Kopenhagenu od 3. V 1930; DOR 1931, XVIII str. 271.

¹¹⁸ Bissaldi o.c. br. 31.

¹¹⁹ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1187 navode samo dva: položaj i smjer vožnje. Nama se pak čini da se, iz očevitih razloga, treba da uključi i elemenat daljine. Doduše u praksi će sva tri elementa kod vizuelnog opažanja biti zajedno, ali to ne mora uvijek biti slučaj.

¹²⁰ Distr. sud New Yorka od 18. IX 1925, DOR 1926, XIII, str. 239.

¹²¹ U istom smislu Bissaldi o.c. br. 32.

¹²² Bissaldi o.c. br. 32; Lovričević o.c. str. 59.

da se brodovi ne nalaze u međusobnoj neposrednoj blizini.¹²³ Potpuno je jasno da se od brodova ne može zahtijevati da stalno drže zaustavljene strojeve. Stoga Pravilo i kaže da brod, pošto zaustavi stroj, mora »ploviti oprezno dok ne mine opasnost od sudara«. Ovdje navedena dužnost opreza nije identična s onom u Pravilu 16 a). Ona označava najveći mogući stepen pažnje koji se uopće može zamisliti od iskusnih pomoraca. To proizlazi iz činjenice što se ta pažnja zahtijeva »dok ne mine opasnost sudara«. Misli se, dakle, na konkretnu opasnost. Da se tako ne shvaća, ne bi bilo razumljivo zbog čega treba takvom pažnjom ploviti dok ne mine opasnost sudara, jer je opća dužnost pažnje u magli navedena u Pravilu 16 a). Inače bi navedena dva Pravila bila u međusobnoj kontradikciji. Naime, dok se u prvoj stavci dužnost nameće dok se brod uopće nalazi u magli, prema drugoj bi to bilo samo dok postoji konkretno utvrđena opasnost.¹²⁴

Brod će biti dužan zaustaviti strojeve »ako prilike danoga slučaja dopuštaju«. U praksi će se rijetko dogoditi da će biti – zbog okolnosti slučaja – nemoguće zaustaviti strojeve. Misli se u prvom redu na struju, koja bi mogla opasno ugroziti brod. Opće je usvojeno shvaćanje da se ne smatra opravdanom činjenica za nezaustavljanje stroja, to što se iza broda u pitanju nalazi neki drugi brod, jer treba pretpostavljati da će i taj drugi brod zaustaviti strojeve.¹²⁵

Ne treba napose isticati da je zapovjednik uvijek u mogućnosti iznijeti opravdane razloge zbog kojih nije zaustavio strojeve i sama činjenica da strojevi nisu bili zaustavljeni ne znači, sama po sebi, da je i taj brod kriv za sudar.

Brod će – prema okolnostima – morati i da baci sidro. To proizlazi iz općih pravila o tumačenju ovih propisa.¹²⁶ Isto tako će brod biti ovlašten a prema okolnostima i dužan, da promijeni kurs. To će učiniti naročito onda kada se, s očitom sigurnošću, može zaključiti da je to potrebno. Ipak takvo mijenjanje kursa treba shvatiti kao izuzetnu pojavu.¹²⁷

Pravila o manevriranju pri smanjenoj vidljivosti primjenjuju se kada brodovi jedan drugog vizuelno ne vide. Kada se pak ugledaju, primjenjuju se opći propisi o manevriranju. Ipak treba istaknuti da će se pri primjeni općih propisa morati da osobito vodi računa o naročitim opasnostima koje stvara smanjena vidljivost, što će – često puta – nalagati i odstupanje od Pravila, te primjenu onakvog manevra, koji bude najviše odgovarao konkretnim prilikama. Može se raditi i o zajedničkoj krivnji za sudar.^{128, 129}

¹²³ U istom smislu Smeesters-Winkelmolen o.c. br. 1187.

¹²⁴ Obratno Lovričević o.c. str. 59, koji kaže, govoreći o tom pitanju, da se »našlo za shodno da se u završnoj rečenici ponovo preporuča oprez«. Mi se – iz razloga navedenih u tekstu – s ovim stajalištem ne bismo mogli složiti.

¹²⁵ Npr. Smeesters-Winkelmolen, o.c. III br. 1187.

¹²⁶ Smeesters-Winkelmolen o.c. III br. 1187 i tamo citirana sudska praksa.

¹²⁷ Poblize o ovome Lovričević o.c. str. 60–61. Marsden o.c. 488.

¹²⁸ Npr. ako se jedan brod nije zaustavio čim je čuo signal, a drugi je plovio nepropisnom brzinom. Trg. Rouen od 13. VII 1955, DMF 1956, str. 744.

¹²⁹ O pravilima za plovljenje i kormilarenje jedrenjaka u magli vidi npr. Lovričević o.c. str. 55. Mi se tim problemom, s obzirom na njegovu današnju malu praktičnu vri-

30. Pravilo 26. glasi: »Svi brodovi koji nisu zauzeti ribanjem, osim onih na koje se odnose odredbe Pravila 4, moraju se kad plove, uklanjati s puta brodovima što ribaju«. ¹³⁰

Pravilo je jasno samo po sebi i bez nekog osobitog tumačenja. Brodovi koji ribaju, ne samo da su teže pokretljivi, nego i postoji opasnost da im se unište ribolovna sredstva, te uopće ometa ribolov. I taj posljednji razlog je i te kako opravdan. Da bi ribarski brodovi mogli zahtijevati poštovanje ovog pravila, moraju isticati odnosne signale. Ostali brodovi moraju se ribarskim uklanjati s puta na većoj daljini od one koja je inače dovoljna. Pravila – naime – normalno zahtijevaju samo to da se prođe toliko daleko od drugog broda da se izbjegne sudar. Ovdje pak brodovi moraju voditi računa i o okolnosti da brodovi ribaju i da svako preblizo prolazanje može raspršiti ribu i tako onemogućiti ulov. Ta činjenica može dati temelja naknadi štete po načelima građanskog prava. ¹³¹

Pravilo o isticanju ribarskih signala ne smije se odviše doslovno tumačiti. Naime, brodovi će se morati uklanjati ribaricama i ako nemaju istaknute one signale koje propisuju Pravila, ako je inače jasno uočljivo da odnosni brodovi ribaju. To je naročito važno istaći za naše prilike za ribolov pomoću svjetla.

Isto Pravilo, nadalje, kaže da ono »ne ovlašćuje brodove, zauzete ribanjem, da zakrće plovidbeni put, kojim se služe neribarski brodovi«. Pod plovidbenim putovima se podrazumijevaju kanali spomenuti u Pravilu 25. ¹³² Pod tim se izrazom u nijednom slučaju ne mogu podrazumijevati plovidbene rute, jer će brod, koji se mora uklanjati ribarskim brodovima, njih na otvorenom moru lako izbjeći. Iz dužnosti izbjegavanja ribarskog broda ne slijedi da ribarski brod neće nikad biti kriv za sudar. I on mora u slučaju neposredno prijeteće opasnosti sudara poduzimati potrebne mjere da se sudar izbjegne. Treba podvući da će ribarski brod moći da teže manevrira, pa neće svaki put biti kadar da izvrši manevar potreban za izbjegavanje sudara. I obratno, ne znači da ribarski brod mora biti kriv za sudar iako ribari na prolazima gdje je to zabranjeno.

jednost, nećemo pobliže baviti. Teško je – naime – danas zamisliti bilo koji jedrenjak koji nema pomoćni motor. Zapovjednik jedrenjaka će u magli sigurno ploviti motorom, jer mu je to mnogo sigurnije. Čini nam se da će se svaki zapovjednik jedrenjaka koji je u magli nastavio ploviti jedrima, a imao je na raspolaganju i motor, teško ogriješiti o svoju dužnost. Ta činjenica ga – sama po sebi – neće učiniti isključivo krivim za sudar, ali će svakako na njega navući jedan priličan postotak krivnje.

¹³⁰ Taj dio Pravila je u redakciji od 1948. glasio: »Svi brodovi, koji ne ribaju, moraju se, kad plove, uklanjati s puta brodovima što ribaju mrežama, povrazima ili potegačama«. Razlika između ove i nove redakcije je uglavnom više formalne prirode. Pozivanje na izuzetak Pravila 4 – kojeg u redakciji od 1948. god. nema, ne stvara novu pravnu situaciju, jer je i do sada bilo jasno da se brodovi nesposobni za manevriranje ne moraju uklanjati drugim brodovima. Druga izmjena – izostavljanje raznih načina ribolova – učinjena je u vezi s definicijom ribolova u Pravilu 1 b) XIV.

¹³¹ U magli se opći propisi o smanjenju vidljivosti primjenjuju i između dvaju ribarskih brodova. Distr. sud distrikta Massachusetts 14. III 1958, AMC 1959, str. 1113.

¹³² Lovričević o.c. str. 113.

I u tim slučajevima će ga drugi brodovi morati da izbjegavaju. Međutim, pri prosuđivanju krivnje, morat će se uzeti u obzir i ta okolnost, ako je ona stvarno utjecala na otežani manevar broda koji izbjegava.

31. I ribarski brod može biti kriv za sudar.¹³³ Sva do sada navedena pravila manevriranja su općenite prirode. Njih se moraju – načelno – pridržavati svi brodovi. Međutim, koliko god ona bila opravdana i svrshodna, ipak u pojedinim konkretnim situacijama neće odgovarati svrsi. Često je puta potrebno da se za pojedina područja donesu specijalni propisi o manevriranju. Radi toga Pravilo 30 kaže: »Ništa u ovim Pravilima ne može smetati vršenju posebnih pravila što su ih propisno izdale mjesne vlasti u pogledu plovidbe u nekoj luci, rijeci, jezeru ili unutrašnjim vodama, uključivši i predjele rezervirane za hidroavione«.

Pravilo se odnosi kako na nadležne vlasti odnosno zemlje, tako i na brodove. Što se tiče nadležnih vlasti postavljaju se dva ograničenja: propisi se moraju odnositi samo na tamo navedena područja, te – da bi bili mjerodavni – moraju biti propisno objavljeni.¹³⁴ Inače se primjenjuju opći propisi za izbjegavanje sudara.¹³⁵ Pojam »unutrašnjih voda« u ovom Pravilu ima se shvatiti šire, naime tako da obuhvaća i teritorijalno more, a s obzirom na odredbu čl. 17. Konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu od 1958. koja određuje da se brodovi u neškodljivom prolasku imaju pridržavati propisa obalne države koji se odnose na plovidbu. Propisno objavljivanje znači objavljivanje na način kako se objavljuju u odnosnoj državi i drugi propisi koji se odnose na pomorce. Kada su jednom propisi objavljeni, tada se ni brodovi strane zastave neće moći da pozivaju na to da im oni nisu bili poznati. Pretpostavlja se da će brodovi prilikom plovidbe u takvim vodama, uzimati pilota koji odnose propise poznaje.

Ako propisi nisu objavljeni, tada za pomorce nisu ni mjerodavni. U vezi s tim postavlja se pitanje važnosti lokalnih propisa koji su nastali običajem. Ti običaji – načelno – ne bi bili obavezni, ali ako se radi o velikim svjetskim lukama, odnosno vrlo frekventiranim plovnim putovima, ne može im se poreći obvezni karakter.¹³⁶ To se naročito odnosi na ona područja gdje je pilotaža obavezna, odnosno gdje se pilot može zatražiti. Čim se brodu stavlja na raspolaganje pilot, znači da postoje posebni uvjeti plovidbe, među koje mogu spadati i specijalna pravila za izbjegavanje sudara, te je brod – ako smatra da nije u te okolnosti upućen – dužan uzeti pilota, pa čak i ako pilotaža nije obavezna. On se – u ovom zadnjem slučaju – doduše ne može prisiliti da uzme pilota, ali prima na sebe rizik za sve štetne posljedice koje proisteknu iz nepridržavanja lokalnih pravila za izbjegavanje sudara.

¹³³ Okr. Saint Nazaire od 18. V 1910, DMF 1960, str. 745.

¹³⁴ U istom smislu Rješenje Up. pom. oblasti Split od 6. VI 1960 UPK, 1961, 8, str. 20-21

¹³⁵ Ap. Rouen od 18.V 1956, DMF 1957, str. 631.

¹³⁶ U istom smislu Marsden o.c. str. 537-538.

Ta specijalna pravila treba da se tumače kao izuzetak od općih propisa. Opća načela o izbjegavanju sudara primjenjivat će se i u području za koje vrijede posebni propisi, ako za konkretnu situaciju, tim specijalnim propisima nije nešto drugo određeno.

32. U našoj državi vrijedi Naredba o izbjegavanju sudara na moru u lukama i morskim predjelima unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana (Sl. l. FNRJ br. 17/ 1957). Glavna načela ove naredbe jesu:

a) Ona se primjenjuje: u lukama i u ulazima u luke u polumjeru od 1 nautičke milje, računajući od ulaza u luku; na rijekama i njihovim ušćima plovitim za pomorske brodove; te u uskim kanalima, koji se nalaze u unutrašnjim morskim vodama FNRJ. Koji se kanali – u smislu ove naredbe – smatraju uskim, propisuje teritorijalno nadležna Uprava pomorske oblasti (t. 6).

b) Čamci i mali brodovi, bez obzira na vrstu pogona, moraju se uklanjati s puta većim brodovima. Pojam manji i veći brod ne uzima se u objektivnom značenju, naime da će se uvijek manji morati da uklanja većem, bez obzira na razliku u veličini. Traži se jedna na prvi pogled uočljiva razlika veličine. Naredba ne propisuje koji je odnos, ali razlika veličine mora biti tolika da je očito da jedan brod može mnogo teže manevrirati od drugoga. Naročito mjesto zauzimaju čamci. Oni se uvijek moraju uklanjati s puta, bez obzira na sposobnost manevriranja. Razlog, zbog kojega moraju dati prednost drugim brodovima, je taj da ne smiju smetati slobodu saobraćaja u luci. Za uklanjanje s puta vrijede propisi Pravila za izbjegavanje sudara. I brod, koji ima prednost, mora postupati oprezom koji mu naređuju ta Pravila.

c) Brodovi odnosno čamci koji ulaze u luku, rijeku ili uski kanal, ne smiju smetati manevriranje brodova koji izlaze iz tih predjela.¹³⁷ Obično se – naime – smatra da brodovi koji izlaze iz luke nemaju onu mogućnost manevriranja kao oni koji u luku još nisu ušli. Međutim, postoji i obratno mišljenje.¹³⁸ Da bi brod, koji izlazi, imao prednost potrebno je da bude u pokretu prije nego drugi brod uđe u luku odnosno koje drugo od navedenih područja. Kad je taj brod već ušao, drugi brod, koji je do tada bio privezan ili usidren, nema pravo zahtijevati da mu brod koji ulazi ne smeta u manevriranju, već mora čekati dok mu prostor za manevriranje bude slobodan. To se pravilo primjenjuje na čitav akvatorij luke a ne samo na ulazima. Obratno kod kanala i rijeka, vrijedi samo na ulazima i izlazima.

Načelo navedeno pod b) ima prednost pred onim pod c), što znači da će se manji brodovi morati uklanjati većima bez obzira koji od njih ulazi odnosno izlazi. Citirano mjesto kaže da brodovi ne smiju »smetati manevriranju« brodoma koji izlaze, a ne da im se moraju uklanjati s puta. Upotrebljeni termin ima mnogo šire značenje nego izraz uklanjanja s puta u smislu Pravila za izbjegavanje sudara. Kod tog posljednjeg

¹³⁷ VPS SRH od 12 IX 1963. Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 20, str. 28.

¹³⁸ O tome poblize npr. Pipia o.c. I br. 255.

pojma brodu je dovoljno samo to da se toliko ukloni s puta da ne dođe do opasnosti sudara. Kod zabrane smetanja manevriranja se uz to mora paziti da brod može nesmetano završiti manevar izlaska iz luke. To zahtijeva i jače uklanjanje nego ono postavljeno u Pravilima za izbjegavanje sudara. Smatrat će se da je ometan manevar izlaska kada je brod započeti manevar morao prekidati, odnosno zaustaviti se, ili bitno skrenuti s predviđenog pravca kretanja. Jedno manje skretanje s pravca neće se moći smatrati kao smetnja.

Ni ovo pravilo nije bez izuzetka. I njega treba tumačiti u skladu s općim načelima tumačenja Pravila za izbjegavanje sudara, što znači da će se – u slučaju opasnosti koja neposredno prijete morati da uklanja i brod koji inače prema ovim pravilima ima prednost.¹³⁹ Isto tako i brod koji je u fazi pristajanja ili neposredno pred pristajanjem, ima pravo zahtijevati da ga drugi brodovi, pa makar i izlazili iz luke, ne ometaju u manevriranju. To doduše nije u naredbi izričito predviđeno, ali slijedi iz prirode same stvari, jer je manevar pristajanja mnogo teži od manevra otiskivanja od obale.

d) Ako brodovi, koji prema gornjim načelima imaju prednost u manevriranju, drže da ostali brodovi nisu postupili po tim odredbama, moraju ih na to upozoriti sa najmanje 4 kratka brza zvučna signala (t. 4 Naredbe). Bez obzira da li je signal dat ili nije, brodovi moraju postupiti prema ovoj Naredbi, jer su pomorci dužni znati da li smetaju druge brodove u njihovom manevriranju. Međutim, dati signal znači da brod, koji ima prednost, drži da mu se drugi brod nije dovoljno uklonio s puta, pa će biti dužnost tog broda da se još više ukloni. Unatoč tome što je brod dao signal, nije nipošto oslobođen obveze ulaganja dužne pažnje u svrhu izbjegavanja sudara. On će – prema potrebi – morati da obustavi ili promijeni manevar. Ipak činjenica da li je signal dat ili nije mora biti i te kako odlučna za prosuđivanje krivnje za sudar.¹⁴⁰

e) Ribarski brodovi i čamci ne smiju u lukama ribariti pomoću svjetla, a u ostalim predjelima na koje se naredba odnosi moraju upotrebljavati samo zaklonjena svjetla, tako da s njima ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost brodovima koji plove. Na dati znak broda, ribarice su dužne ugasiti i zakloniti svjetla.

f) Ta se naredba ne odnosi na one predjele u kojima je plovidba regulirana naročitim propisima.

g) Naredba predviđa kao sankcije novčane kazne u administrativno – kaznenom postupku. Međutim, njena načela dolaze do primjene pri prosuđivanju imovinsko-pravne odgovornosti za sudar. Za primjenu administrativno-kaznenih sankcija nije potrebno da dođe do sudara.

¹³⁹ Okr. Rouen od 5. I 1960, DMF 1960, str. 612.

¹⁴⁰ Tako npr. ako se brod, koji je imao prednost, poziva – nakon sudara – u svoju obranu, na činjenicu da mu se drugi brod tako postavio da drukčije nije mogao manevrirati, može biti proglašen krivim za sudar, ako nije dao signal kojim bi upozorio drugi brod da mu se nije dovoljno odmakao. Činjenica da je signal dat može u velikoj mjeri utjecati u smislu njegove neodgovornosti.

33. Na konferenciji za redakciju Pravila od 1948. pojavilo se i pitanje radara. Međutim kako se u to vrijeme raspolagalo s veoma oskudnim podacima, nije se što se tiče upotrebe radara u Pravilima ništa unijelo, nego se je ograničilo na – više manje – općenite preporuke. Sve to veća upotreba radara nužno je zahtijevala i njegovu reglamentaciju u Pravilima.¹⁴¹

Sadašnji propisi o radaru mogu se podijeliti u tri skupine:

- a) Izmjene koje su učinjene u Pravilima za izbjegavanje sudara na moru;
- b) Preporuke koje su u obliku Aneksa pridodate tim pravilima;
- c) Preporuke koje su pridodate Konvenciji.

34. U Pravilima su izvršene ove izmjene:

- a) U Pravilu 1c IX dodata je nova definicija koja glasi: »Smatra se da su brodovi »jedan na vidiku drugoga« samo onda kad jedan može vizuelno zamijetiti drugi«.

Time je ujedno stvoren novi pojam koji do sada nije postojao, naime pojam brodova koji su »jedan na vidiku drugoga«. Prije pojave i upotrebe radara ta je definicija bila potpuno nepotrebna, jer brodovi, osim vizuelno, drukčije nisu ni mogli biti na vidiku. Radar je pak, među ostalim, otvorio sporno pitanje da li se brodovi, koji se opaze isključivo pomoću radara, moraju ponašati onako kao da se vizuelno vide, ili pak kao da se ne vide. Pravila su se ovom definicijom, a u vezi s drugim odredbama, priklonila prvom stajalištu, naime, da opažanje isključivo pomoću radara, ne stvara obvezu da se brodovi ponašaju prema Pravilima koja se primjenjuju kada se oni međusobno vizuelno opaze.

b) U Dijelu C »Zvučni signali i vladanje pri smanjenoj vidljivosti« dodata je slijedeća uvodna odredba:

»1. Činjenica da se raspolože podacima koji su dobiveni radarom ne oslobađa nijedan brod od obaveze da se strogo pridržava Pravila, a osobito propisa u Pravilima 15. i 16.

2. Dodatak ovim Pravilima sadržava preporuke kojima je svrha da se olakša upotreba radara kao pomoćnog sredstva za izbjegavanje sudara pri smanjenoj vidljivosti«.

Tom je nadopunom u stvari opetovano načelo izraženo u gore citiranoj definiciji. Premda je odredba stavljena na početku Dijela C), ipak iz njenog sadržaja proizlazi da se ne odnosi samo na taj dio nego i na sve ostale odredbe Pravila. Specijalna pažnja je posvećena upravo ovom di-

¹⁴¹ O predradnjama npr. F. Berlingieri, Ferrarini, Maresca, Mordiglia, Persiani; Interpretazione delle Regole Internazionali per prevenire gli abordi in mare in relazione al Radar, Dir. mar. 1957, str. 86 i sl.; Maresca, Problemi prospettati alla conferenza internazionale per la disciplina dell'uso del radar nella navigazione marittima; isto, 1957, str. 103 i sl. Hugon, Le radar et Règlement international ayant pour but d'éviter les abordages en mer, Journal de la marine marchande, 1960, br. 2094, str. 211 i sl.

jelu, jer se, po prirodi same stvari, radar, radi izbjegavanja sudara, prvenstveno upotrebljava u slučaju smanjene vidljivosti. Pravilo 15 govori o davanju zvučnih signala pri smanjenoj vidljivosti, pa je potpuno shvatljivo da su brodovi, iako imaju radar, dužni davati odnosne znakove, jer nikad ne mogu znati da li i drugi brodovi posjeduju radar ili da nije na ekranu nastala neka greška. Pravilo 16 treba tumačiti u vezi s Aneksom.

c) U Pravilu 16 dodata je nova tačka c) koja glasi:

»Brod na mehanički pogon koji otkrije prisutnost drugog broda ispred svoje subočice, prije nego što je čuo signal za maglu ili ga primijetio vizuelno, može manevrirati na vrijeme i odlučno kako ne bi došao u položaj posve blizu toga broda. Ali ako se ne može izbjeći takav položaj, on mora, ako to prilike dopuštaju, zaustaviti stroj na vrijeme da bi izbjegao sudar, pa zatim ploviti oprezno sve dok ne mine opasnost«.

Citirano mjesto se odnosi samo na brod koji opazi drugi isključivo pomoću radara. Tim je ujedno izvršena i najveća izmjena u Pravilima koja se odnose na upotrebu radara.

Čini nam se da nije potpuno jasno zašto Pravila samo dopuštaju mogućnost manevra navedenog pod d), a ne nameću dužnost u tom smislu. Najobičnije pomoračko iskustvo nalaže da se po mogućnosti brod ne dovede u situaciju u kojoj je opasnost sudara povećana.¹⁴²

Čini se da i Pravila imaju u vidu dužnost u ovom smislu, jer u drugoj rečenici iza citiranog mjesta odmah dodaju »ako se ne može izbjeći takav položaj« tj. da se dođe posve blizu toga broda, mora se postupiti na navedeni način. Dakle, mora se pokušati da se takav položaj izbjegne.

d) U uvodnim odredbama Dijela D) »Pravila za kormilarenje i plovljenje« dodata je nova 4. tačka prema kojoj »Pravila od 17. do 24. odnose se samo na brodove koji su međusobno na vidiku«.¹⁴³

35. Aneks Pravila sadržava »Preporuke koje se odnose na iskorišćenje podataka dobivenih radarom radi izbjegavanja sudara na moru«.

Prvo je pitanje koje se postavlja u vezi s ovim Aneksom, problem njegove pravne snage. Sigurno je da za razliku od Pravila nije barem formalno obavezne prirode. To, među ostalim proizlazi i iz samog naslova, gdje se govori o »preporukama«. Sadržava dakle pravila o poželjnom ponašanju broda bez formalne obveznosti.

Međutim, držimo, da stvarni značaj Aneksa ide daleko preko toga. U njemu su, u sažetim crtama, navedena pravila koja su se iskustvom pokazala kao najbolja. Polazeći s ovog stajališta njih treba tumačiti u vezi s Pravilom 29, gdje se, među ostalim, govori o oprezu što ga zahtijeva redovito pomorsko iskustvo. Za razliku od ostalih pravila iskustva, koja nisu navedena u jednom normativnom aktu, ova su, pa

¹⁴² I judikatura nameće dužnost zapovjedniku da tako postupi. Npr. Ap. sud SAD II Okrug od 19. III 1957, AMC 1957, str. 718. Prema toj presudi je za sudar kriv brod koji pomoću radara opazi drugi, ali niti smanjuje brzinu niti daje znakove niti mijenja kurs.

¹⁴³ O tome поближе Јакаша, Употреба радара у пловидби, Наша законитост, 1964, бр. 1-2, стр. 13 и д.

makar i u navedenoj formi, dobila jedan pravni oblik. To je učinjeno iz razloga što se do danas u ovom pogledu ne raspolaže dovoljnim iskustvom pa je bilo neobično korisno da su se najvažnija pravila u jasnoj formi stavila pomorcima na znanje. Iz tih razloga, mislimo, da Aneks ima stvarno obvezni značaj, i da će pomorac biti kriv za sudar ako se nije pridržavao u njemu navedenih načela. Svakako će judikatura morati da prema tome zauzme svoje stajalište.

Mislimo, nadalje, da Aneks treba tumačiti, u vezi s Pravilom 29, naravno gdje takvoj primjeni ima mjesta. Takva primjena je naročito pogodna u onim slučajevima kod kojih Aneks daje široku slobodu manevriranja.

U t. 1 izraženo je načelo da se pomorac, prije poduzimanja manevara, na temelju podataka koje je dobio na radaru, mora na siguran način uvjeriti o kakvim se podacima radi.

Praktički je možda najvažnije pitanje umjerene brzine. Pri prosuđivanju ovog pojma, osim mogućnosti zaustavljanja, uzimaju se u obzir isključivo okolnosti izvan broda.¹⁴⁴

Kod brodova koji plove pomoću radara sada se je od tog principa odustalo u toliko što se pri određivanju pojma umjerene brzine uzima u obzir i pomoć koju u tom pogledu pruža radar. Preporuke jasno ističu da su podaci dobiveni radarom samo jedan od elemenata za određivanje umjerene brzine. To znači da brod ne smije uvijek ploviti onom brzinom na temelju koje bi mogao izbjeći sudar u pretpostavci da na radarskom ekranu opazi koji objekt u maksimalnom dometu radara. Drugim riječima domet radara ne zamjenjuje domet vizuelne vidljivosti. Ipak je nesumnjiva intencija Preporuka da se brodovima, koji upotrebljavaju radar, dopusti stanovita veća brzina nego što je ona koja bi bila propisana, ako brod nema radara. Koliko je pojam umjerene brzine širi, toliko je – što je za praksu naročito važno – postao neodređeniji. U tom pogledu se za sada ne može reći ništa konkretnije, pa će na to pitanje morati da odgovori sudska praksa, koja će, po svojoj prilici, polaziti sa stajališta opreza što ga zahtijevaju redovito pomorsko iskustvo ili posebne okolnosti u kojima se brod nalazi.¹⁴⁵

Interesantno je i važno podvući da t. 2) Preporuka predviđa mogućnost da umjerena brzina bude manja od one koju bi pomorac bez radara smatrao takvom u jednakim prilikama. To je potpuno opravdano i shvatljivo. Pomorac, naime, koji nije u mogućnosti da vrši opažanja pomoću radara, ne zna tačno situaciju oko svog broda, pa mu i ne preostaje ništa drugo, nego da plovi jednom standardnom umjerenom brzinom. Obratno pak, onaj koji se koristi radarom, može mnogo bolje poznavati svoju situaciju, a ta može nalagati da plovi i manjom brzinom od standardne.¹⁴⁶

¹⁴⁴ U konferenciji koja je izradila Pravila od 1948. Francuzi su predlagali da se uzimaju u obzir i okolnosti na brodu, a naročito sredstva s kojima brod raspolaže. Taj je prijedlog međutim, zbog protivljenja Engleza, bio odbijen. Lovričević o.c. str. 53.

¹⁴⁵ Ap. sud SAD II Okrug od 20. VIII 1956, AMC 1956, str. 1779; Brod je kriv za sudar ako, upotrebljavajući radar, plovi punom brzinom, i brzinu neznatno smanji kada čuje zvučni signal drugog broda.

¹⁴⁶ U istom smislu Prv. sud Engleske, Pomorski odjel, od 16., 17. i 18. I 1962, LLLR, II, str. 31-37.

U t. 3 je u stvari opetovano ono što je rečeno u uvodu Dijela C). Već smo naveli da će se eventualno, prema okolnostima, morati zaustaviti i sam brod, a ne samo strojevi. Zaustavljanje strojeva je naime samo prva mjera, dok se još tačno ne zna položaj broda čiji se signali čuju. Međutim, kada se taj položaj vizuelno ustanovi, morat će se, prema potrebi i zaustaviti sam brod. Nema razloga zašto se tako ne bi postupilo i kada se položaj broda ustanovi radarom, a okolnosti su takve da takav manevar nameću. Ta je misao izražena u t. 8 Preporuka.

Ostale tačke Preporuka sadržavaju – više manje – tehnička pravila koja nameće pomorsko iskustvo. U praksi može doći u pitanje primjena t. 4 o skretanju udesno. Naime stilizacija nije takva da bi pomorcima u tom pravcu nametala apsolutnu dužnost. Ipak, čini se, da će se brodu koji skreće ulijevo, a bez naročite potrebe, moći da pripiše veliki dio krivnje za eventualni sudar. Treba, naime, voditi računa o neospornoj činjenici da danas sve to veći broj brodova posjeduje radar i da neće proći dugo vremena kad će plovidba bez radara biti izuzetna pojava. To je važno da se ima u vidu upravo kad brodovi plove u suprotnim ili skoro suprotnim pravcima. Treba pretpostavljati da oba broda imaju radar, pa će i jedan i drugi skrenuti u desno. S tim će se, skoro potpuno, izbjeći opasnost sudara. Skretanje u lijevo, s obzirom na tu okolnost nikad neće biti sigurno, jer postoji velika vjerojatnost da će drugi brod skrenuti udesno. Skretanje udesno, na temelju ove točke, odnosi se – za razliku od Pravila 18a – samo na jedan brod, pa je i radi toga primjenljivo.

36. Aneks D/SOLAS Konvencije u 45 Preporuci govori o radaru. Pošto je konstatirana činjenica da brodovi sve to više upotrebljavaju radar i da on može biti koristan samo onda ako pravilno funkcioniše i ako se propisno koristi, postavljeni su minimalni tehnički uvjeti koji su poželjni da ih svaki radar ispunjava. SOLAS Konvencija ne predviđa obaveznu upotrebu radara, nego samo preporučuje državama ugovornicama da podstiču njegovo instaliranje na brodovima, na koje se ona primjenjuje.

37. Premda je sadašnja redakcija Pravila dala rješenje na mnoga do sada sporna pitanja, ipak je još prilično toga ostalo neriješeno.

Judikatura je prihvatila načelo da nepostojanje radara na brodu ne čini brod nesposobnim za plovidbu.¹⁴⁷ Isto stajalište zauzimaju i Pravila za izbjegavanje sudara. U vezi s tim postavlja se pitanje da li je brod, koji ima radar, dužan da ga koristi. Pravila o tome nemaju nikakve izričite odredbe. Ipak, držimo, da se dužnost njegove upotrebe – i u okviru Pravila može izvesti iz opće odredbe Pravila 29. Judikatura se većinom drži ovoga principa.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Distr. sud Distrikta Massachusetts od 14. III 1958, AMC 1958, str. 1113; Ap. sud SAD IV Okrug od 1. VI 1960; AMC 1960, str. 2294; Trg. sud Rouen od 29. VIII 1954, DMF 1955, str. 689.

¹⁴⁸ Protivno ukoliko se tiče dužnosti naknade štete, Trg. sud Anvers, od 10. VI 1958, Dir. mar. 1959, str. 137. Protiv te presude pobježe G. Berlingieri, L'uso del radar nella navigazione i Jakaša o.c. str. 20.

Pravila, za upotrebu radara, polaze od osnovnog principa koji je još prije sudska praksa prihvatila, naime, da je on samo pomoćno sredstvo za izbjegavanje sudara, i da ne može zamijeniti ostale do sada važeće mjere. (Radar is an aid, not a supstitut, for prudent seamanship).¹⁴⁹ Štaviše, zapovjednik koji plovi pomoću radara, mora, kada mu to situacija ustanovljena na ekranu nalaže, poduzeti te mjere i iz veće daljine nego inače.¹⁵⁰ To stajalište potpuno odgovara osnovnim intencijama Pravila za izbjegavanje sudara na moru, naime da se pri izbjegavanju sudara moraju poduzimati sve mjere koje nalaže pomorsko iskustvo. Treba ipak navesti da se je u judikaturi pojavilo i protivno stajalište, koje smatra dovoljnim i samu upotrebu radara bez primjene ostalih mjera.¹⁵¹ Ako se prije najnovije redakcije Pravila za izbjegavanje sudara na moru, takvo stajalište možda i moglo, i to prilično teško, braniti, danas je potpuno nemoguće, jer su Pravila u tom pogledu više nego jasna.

Premda Pravila spominju »oskudne podatke koje pruža radar« ni u njima, a ni u SOLAS konvenciji nisu navedene nikakve upute za njegovo korištenje.¹⁵² To je prepušteno praksi i tehničkom dostignuću. Ipak dosadašnja judikatura drži da nije dovoljno jednostavno vizuelno promatranje ekrana, već da se mora upotrijebiti tzv. »plotting«. Interesantno je navesti što je u tom pogledu, u jednoj presudi, rekao engleski sudac Willmer:¹⁵³ »Žalostan je slučaj sudara između dvaju brodova u savršenom stanju plovnosti koji su uz to bili opskrbljeni svim modernim aparatima za olakšanje navigacije, uključujući i radar. Žalosno je ustvrditi da se taj sudar vjerojatno ne bi bio dogodio da brodovi nisu imali radar. Ti naučni instrumenti, a osobito radar, pružaju dragocjenu mogućnost za razvijanje sigurnosti pomorske plovidbe, ali vrijede samo onda kada se pametno upotrebljavaju, i kada ih oficiri koji se staraju o njihovom funkcioniranju pametno koriste i primenjuju. To hoću, drugim riječima, reći da straža mora biti dobra. Jedna efikasna straža sastoji se ne samo od vizuelnog opažanja i od slušanja, nego isto tako i od pametnog tumačenja podataka dobivenih pomoću raznih naučnih instrumenata. Taj se sudar ne bi trebao nikad dogoditi, a sigurno se ne bi nikad ni dogodio, da su se na objema brodovima pametno koristili naučni instrumenti, kojima su bili opskrbljeni«.

¹⁴⁹ Distr. sud. New York od 1. X 1954, AMC 1955, str. 142 (slučaj Bucentaur); Okr. sud Dunkerque od 7. VII 1958, DMF 1959, str. 240, koji, potpuno opravdano, kaže da i ostale mjere moraju biti poduzimane, jer zapovjednik broda, koji se koristi radarom, ne zna da li to čini i drugi brod; Pomorski odjel prvostepenog suda Engleske od 25., 26. II i 11., 12. i 13. III 1953., DMF 1954., str. 305; Dom lordova od 19. IX 1955., DMF 1956., str. 185; Ap. sud SAD IV Okrug od 1. VI 1960, AMC 1960., str. 2294.

¹⁵⁰ Ap. Pariz od 24. VI 1958, DMF 1958, str. 732.

¹⁵¹ Distr. sud Južnog Distrikta New York od 19. II 1959, AMC 1960, str. 98.

¹⁵² Prvost. sud Engleske Pomorski odjel od 28. X 1960, LLLR, 1960, II, str. 25; Ap. sud SAD II Okrug od 20. VIII 1956, AMC 1956, str. 1779. Taj posljednji sud kaže da radar, koji se ne upotrebljava pravilno, može povećati opasnost sudara.

¹⁵³ Prvost. sud Engleske, Pomorski odjel od 4., 5. II i 2., 3. VI 1954, DMF 1955, str. 187.

Isto tako nije riješeno ni pitanje kada se radar mora upotrebljavati. Taj se problem ne postavlja za one koji smatraju da upotreba radara nije uopće obavezna. Za zastupnike protivnog stajališta problem je u praksi veoma važan. Pravila govore samo o brodu koji plovi pomoću radara i ne navode detaljnije u kojim se prilikama radar mora upotrebiti. I ovdje se može primijeniti opće načelo Pravila 29 o dužnoj pažnji pomoraca. Iz toga proizlazi da upotrebu radara, barem danas, treba prepustiti razumnom rasuđivanju jednog sposobnog i iskusnog pomorca. Ne može se još tražiti da se radar stalno upotrebljava.¹⁵⁴ Međutim, može se tvrditi da zapovjednik broda mora – u razumnim granicama – upotrebljavati radar, koji ima na brodu i ne može se pozivati na eventualnu okolnost da instaliranje radara prema propisima države zastave broda nije obavezno. Ta dužnost se izvodi iz općeg načela izraženog u Pravilu 29.¹⁵⁵

VI

38. U pogledu signala pogibelji vrijedi Pravilo 31. Tamo navedeni signali se upotrebljavaju »kad se brod ili hidroavion na vodi nađe u pogibelji i traži pomoć od drugih brodova ili s kopna«. Koji će se signal upotrijebiti ostavljeno je na volju brodu. Mogu se istovremeno upotrijebiti dva ili više signala. Prema okolnostima moći će se da upotrijebi i neki drugi signal kojim brod želi skrenuti na sebe pozornost. Međutim, »zabranjena je upotreba gore navedenih signala, osim kad treba označiti da se brod ili hidroavion nalazi u pogibelji,« kao i upotreba bilo kojeg »drugog signala, koji bi se mogao pogrešno shvatiti kao jedan od gornjih signala«. Ta posljednja zabrana ne znači da brod u nevolji ne može dati i neki drugi signal.¹⁵⁶

Što se tiče upotrebe ovih signala ne bi se – s pravnog gledišta – imalo nešto važnije istaći. U ostalom normiranje tih signala ni ne spada u materiju za izbjegavanje sudara, nego u propise o sigurnosti na moru, ali su ovdje uneseni u vrijeme kada se nisu – u međunarodnom aktu – ni imali gdje drugdje uvesti, pa su i kasnije, kada je taj razlog otpao, silom inercije ostali. Osim toga, normiranje na ovom mjestu je možda najefektnije, jer, može se reći – skoro sve pomorske države – priznaju Pravila za izbjegavanje sudara na moru.

¹⁵⁴ Npr. Distr. sud Distrikta Massachusetts od 11. IX 1950, Dir. mar. 1951, str. 137; Pomorski odjel Prvostepenog suda Engleske od 12. II 1958, LLLR 1958, I, str. 141. Prema toj presudi ne može se brodaru ribarskog broda pripisati krivnja za nasukanje broda, ako je na brodu bio samo jedan oficir zadužen za upotrebu radara i premda brodar nije naredio da se radar stalno upotrebljava, budući da njegovu upotrebu treba prepustiti razumnoj ocjeni zapovjednika.

¹⁵⁵ U istom smislu Lučka kapetanija Hvar, rješenje br. 02-214/4-1958, u UPK 1952, 2, str. 39.

¹⁵⁶ U prijašnjim redakcijama Pravila (prije 1948.) bili su odjelito propisani signali za dan, a odjelito za noć. Sada toga više nema, pa se svi tamo navedeni signali mogu upotrebljavati kako danju tako noću, prema tome kojima brod raspolaže, odnosno koji su u danom momentu efikasniji.

I kada se jedan brod približava drugome u svrhu spasavanja odnosno pružanja pomoći, mora postupati dužnom pažnjom da ne dođe do sudara. Pravila za izbjegavanje sudara, s obzirom na očevidne razloge posebnog slučaja, jedva da će doći do primjene. Pravila će se mnogo češće primjenjivati između dvaju ili više brodova koji spasavaju, odnosno pružaju pomoć.

Résumé

REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Après un bref aperçu historique de l'évolution des Règles pour prévenir les abordages en mer, l'auteur donne une analyse juridique de leurs dispositions. Dans cette étude il se borne exclusivement à l'analyse des règles qui ont un caractère juridique. Il commence par les dispositions préliminaires et générales et par les définitions pour continuer avec l'étude des feux et des marques, des signaux sonores, des règles de barre et de route et des signaux de détresse. L'auteur poursuit son analyse en deux directions: en premier lieu il examine la portée des règles en ce qui concerne la construction des navires et l'expérience maritime et se basant sur les conclusions auxquelles il arrive, il examine en second lieu les conséquences juridiques des infractions à ces règles. Dans l'analyse des Règles et des notions nombreuses qui y sont incorporées l'auteur applique la méthode comparative aussi bien en ce qui concerne la doctrine que la jurisprudence maritime et donne ses conclusions personnelles. Une attention particulière est consacrée à l'usage du radar dans la navigation maritime en concluant que le rôle de son usage dans la prévention des abordages n'a pas encore reçu une forme définitive.

ZBORNIK
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

1967