

MIRKO PAVLOVIĆ

POMORSKO PRAVO – SUDAR BRODOVA

SPECIJALISTIČKI RAD

POMORSKO PRAVO – SUDAR BRODOVA
SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet: **Pomorsko pravo**

Mentor: **Prof. dr Vesna Vučković**

Student: **Mirko Pavlović**

Br. Indeksa: S12/12

Smjer: **Nautički turizam i
upravljanje marinama**

JMBG: 1704990230014

Sadržaj

Izvod	3
Abstract	4
UVOD	6
1. POMORSKE HAVARIJE.....	7
1.1. Istorija i podjela pomorske havarije	7
1.2. Zajednička havarija	9
1.3. Karakteristike zajedničke havarije	15
1.4. Diobna osnova.....	16
2. POJAM I VRSTE SUDARA BRODOVA.....	18
2.1. Odgovornost za štetu i naknada štete u slučaju sudara brodova	20
2.2. Postupak zapovjednika broda u slučaju sudara.....	21
2.3. Spašavanje.....	22
2.4. Nagrada za spašavanje.....	23
2.5. Studija slučaja - Sudar brodova Andrea Doria i Stockholm	25
3. REGULISANJE SUDARA BRODOVA U NAŠEM PRAVU	32
3.1. Pravila za izbjegavanje sudara brodova	32
ZAKLJUČAK	39
LITERATURA.....	39

Izvod

U radu je objašnjen pojam sudara brodova u pomorskom pravu. Regulisanje sudara brodova je veoma složen proces. Detaljnije je razrađena problematika u različitim situacijama, kao i utvrđivanje krivice i nadoknade. U radu je prikazana i studija slučaja, sudar brodova Andrea Doria i Stockholma. Navedeni su i savjeti za izbjegavanje sudara na moru.

Ključne riječi: pomorske havarije, sudar brodova, spašavanje i pružanje pomoći, pomorsko pravo.

Abstract

This paper discusses the concept of a collision of ships in maritime law. Regulation of collision of ships is a very complicated process. Read more elaborated issues in different situations, as well as the determination of guilt and compensation. This paper presents and case studies, the collision of ships Andrea Doria and Stockholm. The above are tips for avoiding collisions at sea.

Keywords: maritime accident, crash boats, rescue and relief, maritime law.

UVOD

Pomorski saobraćaj je danas sve više korišćen vid saobraćaja među državama, u razmjeni materijalnih dobara i služi za prevoz najrazličitijih roba, sa raznih kontinenata. On ima svoju opravdanost, jer se danas gotovo 4/5 ukupnog transporta u međunarodnoj trgovini obavlja ovim prevozom, posebno prevoz nafte i naftnih derivata, rasutog tereta. po obimu tereta i proizvodnosti rada ova vrsta saobraćaja prevazilazi sve druge vrste saobraćaja.¹

Najveći dio svjetske trgovačke flote zauzima tankerska flota, zbog čega je danas u svijetu porast sistem kontejnerskih linija. Pored toga luke su druga važna komponenta, jer se stvaraju lučko - industrijski kompleksi. Zbog toga ovog, važno je da se obezbijedi i sigurnost i bezbjednost u lukama i na plovilima, a isto tako i na morima.

Imajući u vidu intenzivni saobraćaj na moru, u lukama i ispred njih, dešava se da dođe do sudara brodova. Ranije, gotovo nije bilo propisa koji su regulisali sudare na moru, ali uvećanjem pomorskog transporta, zbog ovih pojava, nastala je potreba da se ove pojave normiraju.

Tako je u Vašingtonu 1889. godine na Konferenciji donijet tzv. Vašingtonski pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, a norme tog pravilnika usvojile su sve zemlje svijeta i njih se pridržavaju. Pravila važe za brodove, svih vrsta, dakle i ratne i u svim područjima plovidbe, osim u lukama ili morskim prolazima, gdje s obzirom na lokalne uslove plovidbe, postoje posebne odredbe.

Sudar brodova je takav događaj u kojem jedan brod ili više brodova direktnim dodiranjem ili indirektno prouzrokuje štetu drugom brodu, odnosno imovini, ili osobama koje se nalaze na brodu.

Postoje dvije vrste sudara brodova:

1. Direktni sudar ili stvarni sudar brodova ili djelova njihove otpreme.
2. Indirektni sudar, kada nije došlo do stvarnog kontakta brodova već se radi o nepoštovanju propisa o sigurnosti plovidbe odnosno do grešaka u manevrisanju, usljed čega dolazi do tzv. udara, a ne sudara.

Do sudara broda može doći za vrijeme plovidbe, na sidrištu ili u luci; krivicom jednog ili drugog broda, ili obostranom krivicom; sudarom se smatra i udar broda sa objektom dok je brod u plovidbi, sidrištu ili u luci na vezu.

¹Branko Vučković, Vesna Vučković, Sigurnost i bezbjednost jahti i marina, skripta FMS, Tivat, 2012.,str. 5.

1. POMORSKE HAVARIJE

Plovidba morem i danas je izložena raznim rizicima, uprkos mnogobrojnim preciznim tehničkim sredstvima. U prošlosti su ti rizici bili znatno veći. Zato su od davnina poznati propisi o raspodjeli eventualne štete na sve učesnike pomorskog poduhvata.

Prvi poznati jednostavni oblici sprovođenja ideje solidarnosti su prevozi rijekama u Kini (3000. god. pne.), Babilonu (2000. god. pne.) i starom Egiptu.

Počeci zajedničkog snošenja šteta za vrijeme pomorske plovidbe bilježe se nekoliko vijekova prije Hrista i vezani su za stare mediteranske kulture. Iz toga vremena potiče jedan od najstarijih pomorsko-pravnih pojmova - zajednička havarija.

Pomorskom havarijom naziva se svaka izvanredna šteta, gubitak ili trošak koji zadese pomorsku imovinu tokom pomorskog plovidbenog poduhvata.

Glavna karakteristika havarija u pomorstvu je njihova izvanrednost. Pomorska nezgoda može biti uzrokovana opasnostima mora (koje mogu imati značaj više sile ili slučaja) ili djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe.

1.1. Pomorski sudari i havarije kroz istoriju

Pomorske se havarije dijele na dvije osnovne vrste: zajedničke i zasebne havarije.²

Zasebne havarije (partikularne, posebne) su sve izvanredne štete i troškovi što ih pretrpi imovina u plovidbi, a koje nemaju obilježja zajedničke havarije. Imovinske posljedice partikularne havarije snose sami vlasnici pogođene imovine (po načelu *casum sentit dominus*), bez primjene načela uzajamnosti i zajedništva svih učesnika plovidbe, kao što je to slučaj kod zajedničkih havarija.

Najčešće su se pravila o zajedničkoj havariji odnosila na slučaj namjernog izbacivanja dijela brodskog tereta u more odlukom zapovjednika broda, kako bi se na taj način spasio preostali teret i brod.

²Radovan Vidović, Pomorski rječnik, Logos, Split, 1984., str. 514.-516.

U tom slučaju postoji tzv. zajednička (generalna, opšta) havarija, kada nastalu štetu srazmjerno nadoknađuju brodovlasnik i vlasnici tereta.

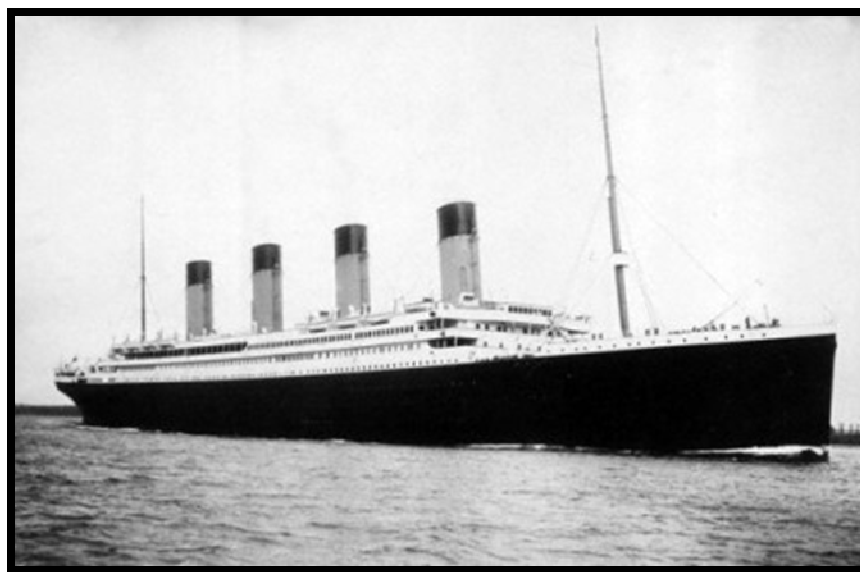
Pravno načelo je da se niko ne smije bez valjane osnove ili naknade koristiti tuđom štetom, imovinske posljedice zajedničke havarije snose svi učesnici tog pomorskog poduhvata, srazmjerno vrijednosti svoje imovine kojom su učestvovali u poduhvatu.

Tipični slučajevi zajedničkih havarija su: bacanje tereta u more, gašenje požara na brodu, namjerno nasukanje i odsukavanje nasukanoga broda, upotreba tereta, brodske opreme i zaliha kao pogonskog goriva.

Zajednička havarija se razlikuje od posebne po nastanku i posljedicama. Ona nastaje namjernim i razboritim djelovanjem čovjeka, a njezine posljedice snose svi učesnici plovidbe srazmjerno vrijednosti svoje imovine kojom učestvuju u poduhvatu.³

Zajedničkoj havariji je srodan institut pomorskog spašavanja koji najčešće ima značajke zajedničke havarije. Riječ je ipak o dva pomorsko-pravna instituta s posebnom i međusobno različitom pravnom fizionomijom.

Slika 1. Najpoznatija pomorska havarija modernog doba -Titanik



Izvor: URL://<http://www.forbes.com>

Etimologija riječi "havarija" je vrlo složena. Vezuje se uz hebrejsku riječ "hevra" (udruženje), latinsku "habere" (imati), starogermansku "vara" (šteta), arapsku "avvar" (šteta).⁴

³ Drago Pavić, Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003., str. 3.

⁴ Antonio Brunetti, Il diritto marittimo italiano, I, Torino, 1929., str., 177.

Varijantu "avarija" upotrebljavaju svi slovenski narodi i englesko govorno područje, a termin "havarija" se kod nas češće susreće vjerovatno iz radoblja Austro-Ugarske Monarhije prevodom s njemačkog "haverei".

U pomorske havarije spadaju i oštećenja tereta za vrijeme prevoza, a pominju ih najstariji pravni spomenici.⁵ Teret je dio imovine koja učestvuje u poduhvatu, a štete što ih teret pretrpi mogu biti generalne ili partikularne prirode.

Posljedice partikularnih šteta na teretu (gubitak, manjak, oštećenje) mogao bi snositi vlasnik tereta ili brodar.⁶

Vlasnik tereta sam snosi štetu ako su one takve prirode da brodar za njih ne odgovara. Ipak, veliki dio oštećenja ili gubitaka na teretu⁷ nadoknađuje brodar, zbog toga što se on lično ili posada nijesu dovoljno brinuli o teretu.

Srednjovjekovni statuti normiraju odgovornost brodovlasnika za robu preuzetu na brod.⁸

Brodovlasnik se mogao osloboditi odgovornosti samo u slučaju nasilja, požara, nevremena ili bacanja izvan broda.

Brodovlasnik je bio dužan nadoknaditi i štetu nastalu uslijed prodora vode na brod. Brodovlasnik je oslobođen odgovornosti ako je do prodora vode došlo uslijed gašenja požara ili zbog nevremena.

1.2. Zajednička havarija

Pravo zapovjednika broda da u trenutku opasnosti žrtvuje dio tereta kako bi spasio ljude i preostalu imovinu, prastari je pomorski običaj.⁹

Ideja o ravnomjernom snošenju štete iz pomorske havarije od svih učesnika pomorskog poduhvata potiče iz starog grčkog prava odakle je recipirana u rimsko pravo.

⁵ Petra Amidžić, Sudar brodova, Split, 2004., str. 6.-16.

⁶ Marko Kostrenčić, Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915., str. 315.

⁷ Marijan Horvat, Iz istorije sudara, brodoloma, spašavanja i pomaganja, Poseban otisak iz Zbornika za pomorsko pravo, Tom 6, Zagreb, 1967. str. 7.-9.

⁸ Marko Kostrenčić, op. Cit. str. 315.

⁹ Marijan Horvat, Konstantin Bastać, Hodimir Sirotković, Rječnik historije države i prava, Zagreb, 1968., str. 518.

Lex Rhodia de iactu predviđa da štetu koja je nastala izbacivanjem robe radi olakšanja broda snose srazmjerno ostali prevoznici čija je imovina spašena.¹⁰

U novije vrijeme se ističu mnoge primjedbe zbog primjene pojave zajedničke havarije. Ocjenjuje se da se savremeni koncept zajedničke havarije udaljio od njegove izvorne zamisli.

Na međunarodnom polju danas se preispituje utemeljenost savremenog koncepta zajedničke havarije. Time se ne dovodi u pitanje utemeljenost samog pojma, koji svojim preventivnim učinkom i sistemom raspodjele štete i troškova ostaje nezamjenljiv pravnim instrumentom pomorskog prava i u savremenim uslovima kada u istom pomorskom poduhvatu postoji više imovinskih interesa.¹¹

De Martino smatra da je princip kontribucije izvorna ustanova rimskog prava, te da je prema klasičnom pravu *magisterna vis* odgovarao za *iactus polocatio - conduetio operis* na temelju objektivne odgovornosti, a pozivanje na *Lex Rhodia* kao i režim kontribucije daje tek u postklasično doba interpoliran u klasične tekstove.

Rodos se smatra pretečom Venecije, pa se njegovo pravo primjenjivalo u manjoj ili većoj mjeri u cijelom Sredozemlju.

Slika 2. Bacanje tereta sa broda u opasnosti je stari pomorski običaj



Izvor: URL://http:www.ebay.com

¹⁰Nomos Rhodion nautikos, III., 36. (Numeracija preuzeta prema Ashburneru, str., 111.)

¹¹ Ashburner, Walter, *The Rhodian Sea-law*, Oxford, 1909., str. 110.

Dopuštenje doprinosa (*contributio*) svih učesnika pomorskog poduhvata samo za štete nastale pomorskim iactusom tj. voljnim, namjernim činom izbacivanja tereta ili njegovog dijela da bi se spasio brod i glavina tereta u opasnosti. To pravilo vrijedilo je samo za slučaj prirodne opasnosti za brod (oluja, nasukavanje).

Pridržavajući se strogo navedenih načela, rimsko pravo je isključivalo kontribuciju u slučajevima ako se brod razbio, a dio robe se uspio sačuvati, ako gusari opljačkaju brod, ako je u nevremenu oštećen brod ili njegovi djelovi, ali brod ipak doplovi u luku.

Rimsko pravo nije poznavalo poseban ugovor o pomorskom prevozu, te su svi pomorski ugovori zaključivani kao *locatio-conduetio*, što znači na licu mjesta.

Navedeni sistem kontribucije, iako sankcionisan tužbama *locati i condueti*, zasnovan je na ideji zajednice rizika svih učesnika pomorskog poduhvata koji potiče iz helenskog prava.¹²

U savremenom pojmu zajedničke havarije, osnovni elementi približili su se navedenoj klasičnoj formi koju nalazimo u Digestama.¹³ Zbirke srednjovjekovnih sredozemnih luka koje su usvojile princip kontribucije Digesta su: Constitutum usus Pisae iz 1160., Marsejski statut iz 1255. (IV, 30), statut Valensijske iz 1250. (IX, 17, 66), statut Barselone iz 1340.

Slika 3. Pomorski zakoni malo su se mijenjali kroz istoriju



Izvor: URL://<http://www.lawandsea.net>

¹² Lowndes & Rudolf, Law of General Average, London , 1955. , str .4 .

¹³ Pod ovim se nazivom u knjizi XIV , naslov Digesta (D .14,2,1) navodi staro pomorsko pravno načelo koje danas poznajemo kao zakon zajedničke havarije.

Vizantijske Bazilike iz druge polovine devetog vijeka ponovo se vraćaju principu kontribucije Digesta, a od novijih izvora taj princip sadrži Code de Commerce (II, 11, 397-404).

Nepovoljne opšte društvene prilike početkom srednjeg vijeka odrazile su se i na pomorski promet, što je dovelo do proširenja sadržaja pojma zajedničke havarije. Postupno se uobličava mišljenje po kom brod i roba na njemu, odnosno zapovjednik broda, vlasnici tereta i putnici trebaju zajednički snositi štetu nastalu ne samo, kao do tada, uslijed pomorskog iactusa, tj. namjernog izbacivanja dijela brodskog tereta u more, nego i štetu koja nastupi uslijed slučaja, više sile, napada gusara i sudara brodova.

Ovakvo je shvatanje havarije sadržano u vizantskom Rodijskom pomorskom zakonu (*Nomos Rhodion nautikos*) i u našim srednjovjekovnim statutima koji smatraju da učesnici pomorskog poduhvata: brod, teret, trgovci i putnici čine putem kontribucije societas mariš.

Bitni (konstitutivni) elementi zajedničke havarije u savremenom pravu jesu: izvanrednost događaja, namjernost i razložnost čina, zajednička opasnost te zajednički spasili korist u istom pomorskom poduhvatu.¹⁴

Pomorsko pravo se tokom vremena razvijalo najviše kao običajno pravo, pa nepostojanje norme u jednom statutu ne znači da se ona na njegovom području nije primjenjivala. Stoga je nužno u nedostatku određenih normi poslužiti se statutima koji najtemeljnije regulišu pomorsko-pravnu materiju.

Osnovna načela za regulisanje pitanja zajedničkog snošenja štete nastale tokom pomorskog poduhvata priznaju sve štete uzrokovane vremenskim nepogodama, napadom gusara, štete nanese mornarima zarobljenima tokom brodske službe, štete nastale uslijed zarobljavanja trgovaca i putnika koje su posljedica represalija, te razne dažbine koje je brod plaćao.¹⁵

Brajković opravdano ističe kako slučajevi havarije koji se navode u statutima nisu limitativni i da se kontribucija iz havarije davala iz različitih uzroka oštećenja brodskog tereta i broda, nezavisno da li su bili uzrokovani slučajem, višom silom ili djelatnošću zapovjednika broda radi sprečavanja veće štete.¹⁶

Do zajedničkog snošenja šteta do kojih je došlo tokom plovidbe najčešće je dolazilo u slučajevima bacanja tereta u more i u slučajevima šteta nastalih gusarskom pljačkom.

Trećina procjenjene vrijednosti broda odbijala se još od razdoblja *Nomos Rhodion nautikos* zbog brodske opreme (*corredi*) koja se, po tim pravima, nije uračunavala u zajedničku havariju pa su

¹⁴Anton Dabinović, Da li ima tragova predrimskog prava u pomorsko pravnim spomenicima Sredozemlja, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X/1962., str.7.

¹⁵Predrag Stanković, Pomorske havarije, Zagreb, 1995., str. 13.

¹⁶Dubrovački statut, VII, str. 190.

brodovlasnici sami snosili sve troškove popravka za slučaj njegovog oštećenja ili čitavu štetu za slučaj eventualnog potpunog gubitka.

Nadalje, moglo se dogoditi da kod brodoloma ne bude više ništa iskoristivo od broda, što nije bio slučaj sa dijelom spašenog tereta. Jedna od specifičnosti je što brodska oprema ulazi u zajedničku havariju, pa se iz nje nadoknađuje njeno oštećenje ili gubitak brodovlasnicima, ali se uz sve ovo kod preračunavanja kontribucije ipak izuzima trećina procijenjene vrijednosti broda.

Kod štete uzrokovane olujom na moru razlikujemo neposrednu i posrednu štetu.

Neposredna šteta je ona koja je nastala "*per fortunam temporis*", a posredna šteta je pomorski iaktus, izbacivanje tereta radi olakšanja broda, na šta moraju pristati zapovjednik i većina svih interesanata na brodu.¹⁷

Najveći je uticaj Dubrovački statut izvršio na Hvarski statut koji spominje više slučajeva na koje se primjenjuju pravila o zajedničkoj havariji.

Sa činom bacanja tereta u more morali su se saglasiti zapovjednik i većina osoba na brodu, inače bi cjelokupnu štetu morala snositi osoba koja bi samovoljno izbacila stvari sa broda.

Zajedničko snošenje šteta do kojih je došlo tokom plovidbe dopušteno je, osim bacanja tereta u more i u slučajevima gusarske pljačke.¹⁸

Kao sredstvo lakše odbrane od gusarau istoriji Jadranske plovidbe poznajemo plovidbu u tzv. conservi. Conservom su nazivane grupe brodova sastavljene po nalogu dubrovačke vlade koja im je postavljala i jednoga kapetana (*capitaneus*) za zajedničkog vrhovnog zapovjednika.

Ako bi jedan od brodova u conservi bio napadnut ili oštećen, čitava bi conserva svojom robom učestvovala u zajedničkoj havariji, odbivši i u tom slučaju trećinu vrijednosti broda.

Slika 4. Forma conserve



Izvor: URL://<http://www.worth1000.com>

¹⁷Ibidem.

¹⁸ Marko Kostrenčić, *op. cit.*, str. 336.

Dubrivački statut predviđa slučaj kada bi jedna od osoba na brodu bila zarobljena radi odmazde (tzv. represalija). Ukoliko zarobljena osoba nije lično odgovorna za dug zbog kojeg je zarobljena, zajednica je dužna u cijelosti nadoknaditi štetu.

Pedokija (pedocia) je pilotsko pristajanje koji je brod, slično kao i danas, plaćao za usluge pilotaže na nesigurnim i za plovidbu opasnim mjestima.¹⁹

Slika 5. Pirati kao česti uzrok nesreća na moru



Izvor: URL://<http://en.wikipedia.org>

Činom zajedničke havarije formira se imovinskopravni odnos među učesnicima pomorskog poduhvata, u okviru kojeg oni imaju ulogu dužnika i ulogu povjerioca. Međusobna potraživanja i dugovanja iz zajedničke havarije učesnika pomorskog poduhvata utvrđuju se u posebnom postupku. Postupak kojim se utvrđuje visina zajedničke havarije i pojedinačni doprinos svakog učesnika njenom namirenju naziva se likvidacija zajedničke havarije. Cilj tog postupka je

¹⁹ Dr. Vilma Pezelj: Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 2006., str. 83.

uspostaviti imovinsku ravnotežu između učesnika pomorskog poduhvata, prethodno poremećenu činom zajedničke havarije.

Iako konstitutivni elementi zajedničke havarije nisu jasno naznačeni u statutima, mogu se razaznati elementi dviju masa koje i danas čine temelje za izračunavanje doprinosa ili kontribucije.

Aktivna masa je vrijednost potraživanja povjerioca iz zajedničke havarije. U aktivnu masu ulazile su ukupne vrijednosti oštećene robe, štete koje su pretrpjele osobe koje su radile na zajedničkim poslovima, te šteta broda ili njegove opreme.

Dužnička masa služi za podmirenje potraživanja povjerioca zajedničke havarije. U dužničku masu ulazilo je sve što je bilo spašeno ili ono što je zarađeno na šteti ili drugi stvarni troškovi, te sam brod, najamnina, teret, dobit od entega ukoliko bi ih bilo.

Dubrovački zakonodavac je eventualne zloupotrebe instituta zajedničke havarije želio spriječiti zakonom koji nije priznavao havariju između Dubrovčana i stranaca. Ukoliko su u pitanju bili interesi stranaca, dubrovački zakonodavac je ukinuo havariju u cijelosti, umjesto da primjeni djelimično ograničenje. No, upitno je koliko su se te mjere primjenjivale u praksi, uzmemo li u obzir razgranate trgovačke veze Dubrovačke Republike.²⁰

1.3. Karakteristike zajedničke havarije

Čin zajedničke havarije je svaki namjeran i razuman vanredni trošak i svaka namjerna i razumna šteta učinjeni, odnosno prouzrokovani od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, preduzet radi spašavanja imovinskih vrijednosti učesnika u istom pomorskom poduhvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijeti.

Konstitutivni elementi zajedničke havarije:

- a) Izvanredna žrtva ili trošak (izvanrednost događaja)
- b) Namjernost i razumnost čina zapovjednika
- c) Zajednička opasnost
- d) Zajednički spas (Engleska) ili korist (Evropa, SAD) u istom pomorskom poduhvatu²¹

²⁰ Vladislav Brajković, Razvoj pomorskog prava na našoj obali, Pomorski zbornik I, Zagreb, 1933.

²¹ York-Antwerpenska pravila.

A) Havarije šteta:

Bacanje tereta u more

Gašenje požara (ne i sam požar)

Namjerno nasukavanje ili odsukavanje

Upotreba tereta kao pogonskog goriva

B) Havarije troškova:

Troškovi luke skloništa

Troškovi spašavanja

Supstituirani troškovi

LIKVIDACIJA ZAJEDNIČKE HAVARIJE:

Sprovode je likvidatori.

Faze postupka likvidacije:

1. Hronološki prikaz događaja
2. Pravni prikaz situacije
3. Sastavljanje diobne osnove

1.4. Diobna osnova

1. Utvrđivanje aktivne i dužničke mase

- Aktivna masa (činom zajedničke havarije žrtvovana ili oštećena imovina -brod, teret, vozarina) i troškovi koji se priznaju kao zajednička havarija – ono što treba sanirati)
- Dužnička masa (vrijednost broda, tereta, vozarine) – ono iz čega se saniraju štete i troškovi)

2. Utvrđivanje koeficijenta doprinosa, koji se dobije dijeljenjem vjerovničke mase s dužničkom
3. Koeficijent se množi s vrijednošću broda = doprinos broda;
4. Koeficijent se množi s vrijednošću tereta = doprinos tereta;
5. Koeficijent se množi s vrijednošću vozarine = doprinos vozarine²²

Sudar brodova je poseban oblik pomorske štete koji uzrokuje teže materijalne posljedice za brodove - sudionike sudara. Po svojoj pravnoj prirodi štetne posljedice sudara brodova pripadaju partikularnim havarijama.

Ukoliko se sudar brodova izazove namjerno i razborito kako bi se izbjegla neka druga veća opasnost, tada bi se obostrano nastala šteta morala podmiriti kao zajednička havarija broda koji je namjerno izazvao sudar.

Iz pomorskih hronika, ostataka antičkih brodoloma i pravnih spomenika vidljivo je da su se brodovi sudarali još od najstarijih vremena.²³

Rimsko pravo je kod sudara brodova imalo stanovište odgovornosti po principu krivice, te nije poznavalo ideju kontribucije kod neskrivljenog sudara, koja se javlja u srednjovjekovnom pravu.²⁴

Iako su slučajevi sudara brodova koji se pominju u Justinijanovom zakonu preuzeti u Bazilike, vizantijska se praksa vezala uz poznati vizantijski Rodijski pomorski zakon - Nomos Rhodion nautikos, koji sadrži dosta novih propisa različitih od rimskoga prava.

Ne ulazeći u rasprave radi li se o privatnoj zbirci ili o zakonskom propisu Isaurijskih careva, ovaj je pomorski zakon stariji od Bazilika²⁵

Premda se Nomos Rhodion nautikos temelji na rimskom pomorskom pravu, burna zbivanja ranog srednjeg vijeka uticala su na znatna odstupanja od rimskih pomorsko pravnih odredbi. Dok je po rimskom pravu princip kontribucije primjenjivan samo u slučaju iactusa, u vizantijskom pravu taj princip proširuje se na sudar, brodolom, štete od gusara, groma itd.

U srednjem vijeku su uslijed sporosti plovidbe i brodova sudari bili rijetki, pa u skladu s timnema mnogo propisa koji su regulisali sudar brodova.²⁶

²² Pomorski zakonik Republike Hrvatske, čl. 789.-807.

²³ Drago Pavić, Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003., str. 3

²⁴ Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1983., str. 350.;

²⁵ Ivo Grabovac, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003., str. 316.

2. POJAM I VRSTE SUDARA BRODOVA

Sudar brodova je takav događaj u kojem jedan brod ili više brodova direktnim dodirrom ili indirektno prouzrokuje štetu drugom brodu, odnosno imovini, ili osobama koji se nalaze na brodu.

Vrste sudara:

- Direktni sudar (stvarni dodir brodova ili dijelova njihove opreme)
- Indirektni sudar (nije bilo stvarnog dodira – nepoštovanja propisa o sigurnosti plovidbe (greška u manevrisanju)

Za pojam sudara nije od uticaja plove li oba broda, ili ne, odnosno, da li je jedan u kretanju a drugi npr. na sidrištu.

Pravila o sudaru se primjenjuju i na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzrokuje drugome.

Odredbe o sudaru primjenjuju se na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, a ne primjenjuju se pri tzv. udaru (udar je materijalni kontakt broda s čvrstim pomorskim ili kopnenim objektom, npr. sa svjetionicima, obalama, plutajućim napravama, nepomičnim priobalnim objektima)²⁷

Slika 6. Sudar dva broda



Izvor: URL://<http://www.24sata.hr>

²⁶ Šefko Kurtović, Hrestomatija opšte povijesti prava i države, I, Zagreb, 1999., str. 89.

²⁷ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, 1952.

Tabela 1: Sudar brodova

Pojam sudara	
Sraz ili izravni sudar	Nastaje kada se brodovi stvarno dodirnu trupom ili pojedinim dijelovima svoje opreme.
Neizravni sudar	Nastaje kada jedan brod prouzroči štetu drugom brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepoštivanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako nije bilo stvarnog sudara brodova.

Pravni izvori
➤ Pomorski zakonik ➤ Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910. ➤ Pravila o naknadi štete u slučaju sudara brodova, CMI, 1987. (Lisabonska pravila)

Naknada štete	
Neskrivljeni sudar	Svaki sudionik u sudaru snosi svoju štetu.
Skrivljeni sudar	Ako se sudar dogodi isključivom krivnjom jednog broda, ukupnu štetu podmiruje taj brod. Ako se sudar dogodi zajedničkom krivnjom brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji. Ako se omjer krivnje ne može ustanoviti, odgovornost brodova za štetu dijeli se na jednake dijelove.

Temelj odgovornosti
Primjenjuje se načelo dokazane krivnje broda.

Opseg odgovornosti
Stvarna šteta + izmakla dobit
Ograničenje odgovornosti – ne primjenjuje se ako se dokaže da je šteta posljedica radnje ili propusta broda.

Uloga zapovjednika u slučaju sudara
➤ Dužnost spašavanja osoba i imovine ➤ Utvrđivanje identiteta broda u sudaru ➤ Obavješćavanje brodara ➤ Opis događaja u brodskom dnevniku ➤ Pregled broda i utvrđivanje šteta iz sudara ➤ Protestno pismo zapovjedniku drugog broda ➤ Prijava pomorske nezgode (u roku 24 sata nakon što je brod uplovio u luku) ➤ Pribavljanje jamstva za naknadu štete (u slučaju odbijanja, tražiti donošenje mjere privremenog zaustavljanja broda)

zvor: Zlatko Ćesić, POMORSKO UPRAVNO PRAVO I HAVARIJE, Zadar, 2006, str. 16.

2.1. Odgovornost za štetu i naknada štete u slučaju sudara brodova

Međunarodna konvencija za izjednačavanje pravila o građanskoj nadležnosti za sudar iz 1952. godine, uređuje, da se pri odgovornosti za sudar brodova primjenjuje načelo dokazane krivice.

Takođe za štetu prouzrokovanu sudarom odgovara brod (brodovi) za koje se dokaže da je njihovom krivicom šteta prouzrokovana.

Pod odgovornošću broda podrazumijeva se odgovornost vlasnika broda i brodar.

Ako je šteta prouzrokovana krivicom dva ili više brodova, svaki brod odgovara srazmjerno svojoj krivici.

Ako se obim krivice ne može utvrditi, odgovornost brodova za štetu dijeli se na jednake dijelove.

Za štete na stvarima prema trećim licima nema solidarne odgovornosti.

Za štete zbog smrti i tjelesne povrede prouzrokovane sudarom, brodovi odgovaraju solidarno (regresno pravo).

Ako je do sudara došlo slučajem ili višom silom, ili se ne može utvrditi uzrok sudara, štetu snosi oštećenik.

U pogledu naknade štete, važi da se nadoknađuje stvarna šteta i izgubljena dobit.

Odredbama o sudaru ne dira se u odredbe o ograničenju odgovornosti brodar niti u prava i obaveze stranaka iz nekog ugovora o iskorištavanju brodova.²⁸

Pitanje odgovornosti za nastalu štetu od sudara brodova, ranije je rješavano po opštim principima građanskog prava o naknadi štete.

Konvencija o unifikaciji propisa u pogledu sudara na moru donijeta 1910.godine, od posebnog je značaja i razlikuje neskrivljeni sudar - kada je do njega došlo slučajem ili usled više sile i namjerni sudar - ako je do njega došlo krivicom jednog ili više brodova.

U pogledu štete, brodar koji je skrivio sudar, snosi štetu, a ako je do sudara došlo krivicom svih brodova koji su se sudarili, svaki brod odgovara prema obimu svoje krivice.

Sudar brodova je obično posebna havarija koja se desi na brodu ali može da bude i zajednička u slučaju kada zapovjednik broda namjerno proizvede sudar brodova da bi izbjegao veću zajedničku opasnost koja prijeti brodu i teretu.

²⁸ Lisabonska pravila CMI-a o naknadi štete u slučaju sudara brodova, 1987.

Odgovornost zbog sudara brodova nije samo u tome što se treba pridržavati propisa i utvrđenih pravila već je suština u dužnoj pažnji koju stvara iskustvo, da se u konkretnoj situaciji preduzmu sve mjere koje takvo iskustvo i nalaže.

Prilikom sudara brodova treba poći od konkretnog pitanja odgovornosti zbog nastale situacije, od ispitivanja onog što je prethodilo samom sudaru, posebno da li su bile preduzete sve mjere opreza i da li je moglo dadode do izbjegavanja sudara na moru.

Odgovornost za štetu u slučaju sudara brodova snosi brod za koji se dokaže da je njegovom krivicom šteta prouzrokovana, a to podrazumijeva i odgovornost vlasnika broda i samog brodarka.

Ukoliko se krivica ne može utvrditi naknada štete je srazmjerna, a u pogledu štete na stvarima prema trećim licima ne postoji solidarna odgovornost jer svaki od brodarka snosi odgovornost za vrijednost stvari trećih lica koji se nalaze na njihovom brodu.

Ako je do sudara brodova došlo usljed slučaja, ili više sile ili se ne može utvrditi uzrok sudara, u tom slučaju štetu snosi samo oštećeni brodarka odnosno lice na tom brodu.

2.2. Postupak zapovjednika broda u slučaju sudara

U slučaju sudara broda zapovjednik je dužan da preduzme spašavanje drugog broda.

Prema pravilima propisanim u Konvenciji o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru iz 1972. godine (COLREG), zapovjednik će nastojati da utvrdi identitet broda s kojim se sudario, da zabilježi sve relevantne podatke, napravi skicu sudara, i utvrdi štetu nastalu sudarom, i o tome će obavijestiti osiguravajuće društvo.

Zapovjednik mora u roku od 24 sata nakon dolaska broda u luku prijaviti sudar lučkoj kapetaniji (predstavništvu zemlje u inostranstvu), a ako se sudar dogodio u vodama druge države, zapovjednik mora sudar prijaviti i vlastima druge države.

Od drugog broda treba zahtijevati garanciju za naknadu štete i ako treba, zatražiti pravnu pomoć radi zaštite interesa brodarka.

Zapovjednik je dužan da preduzme spašavanje drugog broda sa kojim se sudario, dužan je da mu saopšti ime i luku upisa broda, ime luke iz koje je isplovio i naziv luke u koju plovi.

Zapovjednik bi sve preduzete radnje trebao da uneseu formi bilješke i trebao bi sačiniti skicu sudara iz koje će biti vidljivo kretanje brodova. On mora obavijestiti svog brodarka o sudaru, mora podnijeti prijavu pomorske nesreće lučkoj kapetaniji i diplomatskom predstavništvu.

2.3. Spašavanje

Prema međunarodnoj Konvenciji za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru (1910), spašavanje je svaki čin preduzet radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem.

Pravila o spašavanju primjenjuju se na sve plovne objekte, osim na plutajuće objekte i nepomične priobalne objekte.

Spašavanje prema objektu:

- Spašavanje osoba (ljudskih života)
- Spašavanje imovine²⁹

Spašavanje je obaveza, čak ako se osobe koje se spašavaju tome protive ili se tome protivi zapovjednik broda u opasnosti.

Povreda obaveze dovodi do lične odgovornosti zapovjednika – krivično djelo, ali nema odgovornosti vlasnika broda i broдача.

Razlozi koji zapovjednika oslobađaju obaveze spašavanja osoba su:

- Ako bi preduzimanje spašavanja značilo ozbiljnu opasnost za brod kojim zapovijeda i za osobe na tome brodu.
- Ako zapovjednik opravdano smatra da prema posebnim okolnostima slučaja, preduzimanje spašavanja osoba u opasnosti ne bi bilo uspješno.
- Ako zapovjednik dozna da je neki drugi brod izabran da ide u pomoć i da je taj brod taj zadatak prihvatio;
- Ako od zapovjednika broda u opasnosti, ili neposredno od osoba koje su bile u opasnosti, ili od zapovjednika drugoga broda koji je stigao do tih osoba bude obaviješten da pomoć više nije potrebna.
- Načelno nije pravna obaveza, osim u slučaju sudara, kada zapovjednik broda mora, pored prvenstvenog spašavanja osoba, preduzeti spašavanje drugog broda s kojim se sudario brod s kojim on zapovijeda, ako to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za brod kojim

²⁹ Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989.

zapovijeda i za osobe na njemu. To je personalna obaveza zapovjednika, a za to ne odgovaraju brodovlasnik i brodar.³⁰

Spašavanje imovine redovno se obavlja na osnovu ugovora o spašavanju.

Spasilac je pri spašavanju ili smanjenju štete na morskoj pučini dužan primijeniti dužnu pažnju, tražiti pomoć drugih spasitelja i prihvatiti tu pomoć, odnosno odredbe koje govore o tome da je zapovjednik spašavanog broda, vlasnik stvari s tog broda i brodar dužan sarađivati sa spasiocima i takođe upotrebljavati dužnu pažnju za vrijeme spašavanja.

Za spašavanje osoba spasiocima ne pripada nagrada osim ako je u spašavanju učestvovalo više spasilaca od kojih su neki spasili osobe a neki imovinu, kada spasiocu koji je spasio samo osobe pripada pravični dio nagrade za spašavanje priznate imovine.³¹

Nagrada se duguje za spašavanje koje je dalo koristan rezultat, a njena visina utvrđuje ugovorom, ali ne može iznositi više od vrijednosti spašene imovine.

Ako nagrada nije utvrđena u ugovoru, o visini nagrade u slučaju spora odlučuje sud.

Sud može smanjiti nagradu ili odlučiti da spasiocu uopšte ne pripada nagrada za spašavanje imovine.

2.4. Nagrada za spašavanje

Dio nagrade za spašavanje pripada posadi broda.

Ako se spašavanje zasniva na ugovoru, obveznik plaćanja nagrade je brodar, ako ugovorom nije drugačije predviđeno. Vlasnik stvari na brodu odgovara solidarno s brodarom za dio nagrade koji se odnosi na stvari.

Ako ugovor o spašavanju nije bio zaključen, nagradu za brod plaća brodar, a nagradu za stvari, vlasnik stvari.

Spasilac ima pravo na osiguranje svojih potraživanja poslije spašavanja (kao garant, brod i stvari ne smiju se otpremiti iz mjesta na koje su dospjeli poslije spašavanja sve dok se s tim ne usaglasi spasilac).

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, SOLAS 1974., sa izmjenama

³¹ Konvencija o traganju i spašavanju, 1979.

Slika 8. Spašavanje brodolomnika



Izvor: URL://<http://www.wreckhunter.net>

Za posebnu naknadu moraju biti ispunjene dvije pretpostavke.

Spasitelj mora obaviti operacije spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom na moru:

Spasitelj nije spasio imovinu koja bi mu bila osnova za utvrđivanje nagrade barem u visini posebne naknade (visina troškova).

Ako spasitelj zaista spriječi ili smanji štetu na životnoj sredini, može mu se povisiti posebna naknada čak i za dodatnih 30%, a dodatno i do 100% od iznosa troškova.

I posebna naknada se može smanjiti, odnosno ne dodijeliti spasitelju (krivica spasitelja pri prouzrokovanju štete životnoj sredini).³²

³² Ibidem.

2.5. Studija slučaja - Sudar brodova *Andrea Doria* i *Stockholm*

U narednim izlaganjima prikazaće se neki podaci o sudarima brodova, odnosno kako je do njih došlo, ko je učestvovao i koja je štetna posljedica nastala.

Andrea Doria (1951)

L=213,5m; B=27,5m;

580 članova posade / 1241 putnika

29083 BT, 23 čv

Slika 9. *Andrea Doria*



Izvor: URL://<http://www.andreadoria.org>

Stockholm (1948)

- Danas plovi pod nazivom *Athena* (portugalska zastava)
- 548 putnika – tada najmanji prekookeanski brod
- 12694 BT, 20 čvorova
- Pojačani pramac (mogao funkcionisati kao ledolamac)

Slika 10. Stockoholm



Izvor: URL://<http://www.ssmaritime.com>

Opšti podaci o sudaru

- 25. jula 1956.
- A.Doria: Genova à New York
- Stockholm: USA à Goteborg
- Magla, područje gustog prometa
- Loše čitanje radara
- Izostale radio-komunikacije

Sudar pod uglom oko 90° na poziciji 40°30'N 69°53'W³³

Slika 11. Sudar Andrea Dorie i Stockholma



Izvor: URL://<http://www.pbs.org>

³³ URL:<http://www.andreadoria.org>

Hronologija događaja

9:30 p.m. Zapovjednik A. Dorie mijenja kurs

10:00 U dnevnik Stockholma se upisuje da je jaka magla, ali se 3.čas palube Johan-Ernst Carstens-Johannsen ne prilagođava upozorenju

10:30 Carstens mijenja kurs prema jugu

Slika 12.Kapetan Stockholma Gunnar Nordensson**Slika 13.**Carstens-Johannsen

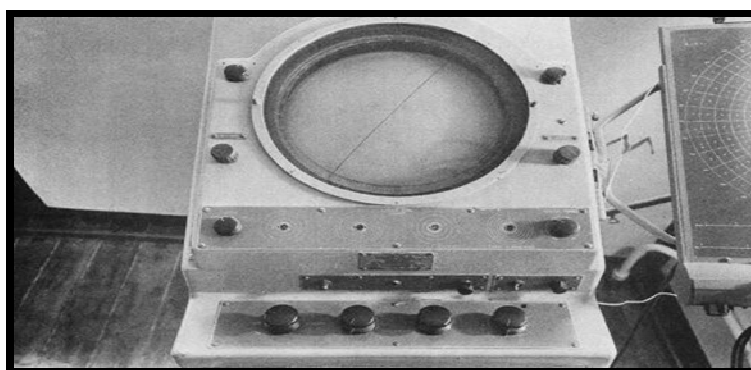


Izvor:URL:<http://http://www.ssmaritime.com>

10:40 A.Doria uočava Stockholm na radaru, na udaljenosti od 17M u smjeru A.Dorie.

Prema radarskoj slici i plotiranju je Stockholm trebao mimoići A.Doriu 1M po desnom boku.

Slika 14. Neispravni radar Stockholma



Izvor:URL:<http://http://www.ssmaritime.com>

11:06 Carstens uočava A.Doriu na svom radaru s dometom 5M, a mislio je da je postavljen domet od 15M (brod je bio bliže nego što se mislilo).

Istovremeno, zapovjednik A.Dorie je još skrenuo lijevo kako bi povećao CPA.

11:08 Carstens također mijenja kurs, još više prema jugu (udesno).

Zapovjednik A.Dorie, Piero Calamai, pokušava dvogledom potražiti brod i malo kasnije mu uočava svjetla, te shvata da Stockholm skreće ravno prema njima.

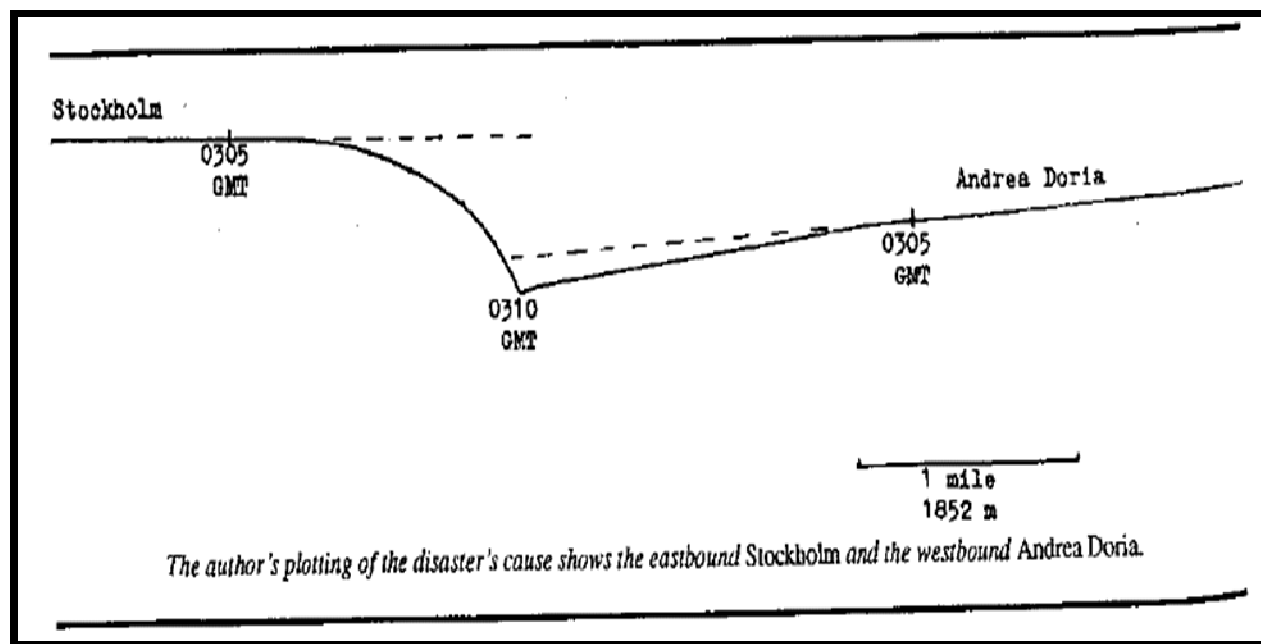
Calamai u panici želi izbjeći sudar i zapovijeda nagli okret ulijevo.

Manevar je učinjen prekasno, a desni bok Dorie izložen pramcu Stockholma.

11:15 Carstens-Johannsen uočava svjetla A.Dorie i zapovijeda vožnju krmom, te skreće naglo udesno.

Stockholm je udario desni bok A.Dorie

Slika 15. Shema sudara



Izvor: URL://<http://www.carlonordling.se>

A. Doria je bio u pokretu, pa je rasporen veći dio boka, od prostora ispod komandnog mosta prema krmu, kroz tri palube, po visini od oko 12m.

500t mora uzrokovalo je u roku od 5 minuta nagnuće A.Dorie 20°, a bio je konstruiran za nagib od 15°.

46 od 1706 putnika A.Dorie i 5 članova posade Stockholma su poginuli zbog siline udarca i mjesta gdje su se nalazili u trenutku udara.

Zbog nagiba, nisu se mogle koristiti barke na lijevom boku.

U desnim čamcima za spašavanje je bilo prostora samo za 1004 osoba, a na brodu je bilo 1706 osoba.

U spašavanju su učestvovali brodovi Cape Ann i Thomas, a kasnije je stigao Ile de France koji je već bio prestigao Stockholm i vratio se natrag.

Putnici na Ile de France-u su ustupali svoje kabine brodolomcima.

U napuštanju broda poginula je samo jedna djevojčica od 4 godine koju je tata sa veće visine bacio u čamac, pa je udarila glavom i preminula nekoliko dana kasnije u Bostonu.

Zapovjednik A.Dorie želio je ostati na brodu i potonuti s njim, ali su ga prisilili da ipak napusti brod.

Slika 16. Kapetan Andrea Dorie Piero Calamai



Izvor:URL:<http://http://www.ssmaritime.com>

Do zore su svi putnici evakuisani. A.Doria je otegljen do plićeg mora radi lakše istrage.

Potonuće 11 sati nakon sudara, u 10:09 sati 26. jula 1956.

Više mjeseci u New Yorku – poznati stručnjaci pomorskog prava su zastupali mornare i članove porodica preminulih putnika.

Proces zaključen vansudskim dogovorom.³⁴

³⁴ URL:<http://www.andreadoria.org>

Slika 17. Potonula Andrea Doria



Izvor: URL://<http://www.pbs.org>

Oba brodara su solidarno podnijela troškove nadoknade porodicama poginulih osoba, a svaki od njih je sam snosio vlastite troškove:

- Swedish-American Line oko 2 mil. USD
- Italian Line oko 30 mil. USD.

Utvrđeno je da je jedini uzrok sudara bila gusta magla, ali su tokom istrage utvrđene i mnoge činjenice koje su djelimično imale uticaja na tragičan ishod događaja.

Nakon sudara, kada je potonula Andrea Doria, brodari su ozbiljnije pristupili obuci posade u upravljanju radarima.

3. REGULISANJE SUDARA BRODOVA U NAŠEM PRAVU

U slučaju pomorske nezgode, zapovjednik broda je dužan u roku od 24 sata od dolaska u luku prijaviti lučkoj kapetaniji svaki vanredni događaj na brodu. To se vrši u obliku izvješćaja sa stanjem iz brodskog dnevnika. U inostranstvu, prijava se predaje diplomatsko-konzularnom predstavništvu.

Posebno je važno paziti na sadržaj i opis događaja, upisivati konkretne činjenice, a ne pretpostavke. Treba navesti da li je uzrok prirodna nepogoda, pomjeranje tereta, konstrukcijski nedostatak, istrošenost, ljudska greška, nestručnost, nemar ili nešto drugo.

U slučaju sudara brodova zapovjednik broda je dužan da, ako je u mogućnosti da to učini bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda i za lica na njemu, pored prvenstvenog spašavanja lica, preduzme i spašavanje drugog broda s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda.

U unutrašnjim morskim vodama zapovjednik broda je dužan, da kad se brod kojim on zapovijeda nađe u blizini broda koji daje poziv za pomoć, i kad nije bilo sudara, da odmah preduzme spašavanje tog broda, ako je u mogućnosti da to učini bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda i za lica na njemu.

Zapovjednik broda iz Crne Gore koji dozna da je drugi brod iz Crne Gore u opasnosti na moru dužan je da, pored prvenstvenog spašavanja lica, preduzme i spašavanje broda i stvari sa tog broda koje su svojina pravni lica ili svojina državljana Crne Gore, ako se spašavanju broda i stvari na njemu izričito ne protivi zapovjednik broda, odnosno vlasnik broda ili brodar broda u opasnosti.

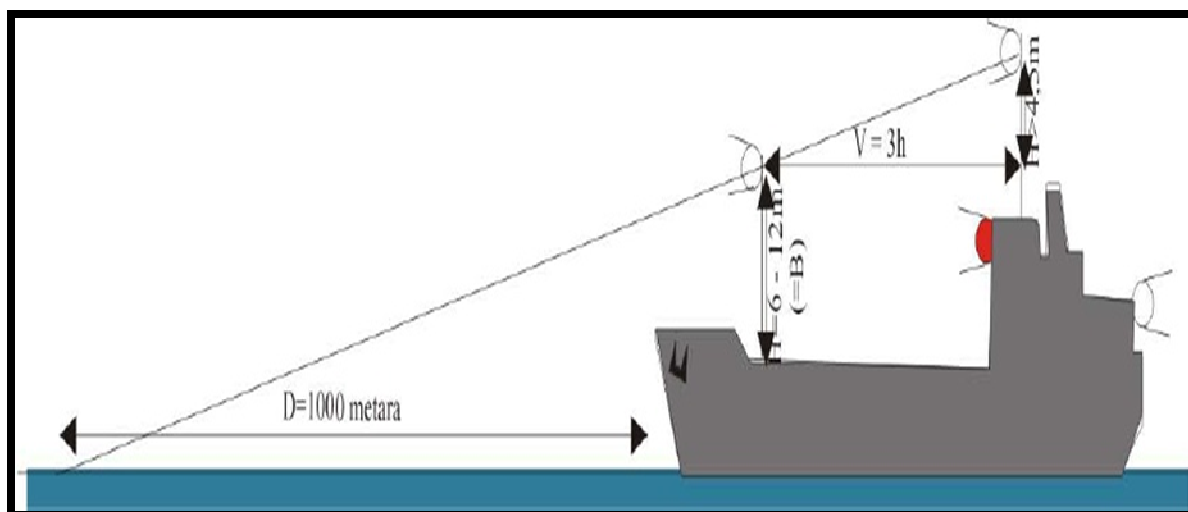
Zapovjednik broda nije dužan da preduzme spašavanje broda ako to ne može da učini bez ozbiljne opasnosti za lica na brodu ili za brod kojim zapovijeda, ili ako opravdano smatra da spašavanje broda ne bi bilo razumno s obzirom na mogućnosti spašavanja, vrijednost broda u opasnosti i stvari na tom brodu, kao i na rizike i troškove kojima bi preduzetim spašavanjem izložio brod kojim zapovijeda.

3.1. Pravila za izbjegavanje sudara brodova

a) Svaka radnja preduzeta radi izbjegavanja sudara treba, ako okolnosti slučaja dozvoljavaju biti preduzeta pravodobno i odlučno, onako kako bi to učinio dobar pomorac.

b) Svaka promjena kursa i/ili brzine da se sudar izbjegne, ako okolnosti slučaja zahtijevaju, treba biti dovoljno velika da bi to drugi brod koji promatra golim okom ili radarom mogao odmah uočiti.

Slika 18. Pravila za izbjegavanje sudara brodova



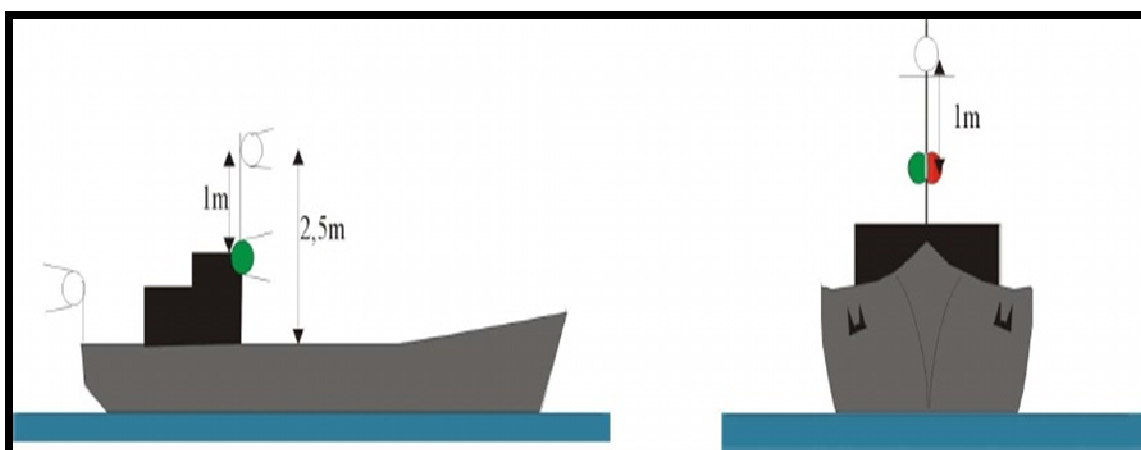
Izvor: URL: <http://www.scribd.com>

Moraju se izbjegavati male i uzastopne promjene kursa i/ili brzine.

c) Ako ima dovoljno prostora, sama promjena kursa može biti najdjelotvornija radnja, da se izbjegne položaj opasnih blizina, pod uslovom da je preduzeta na vrijeme.

d) Radnja preduzeta radi izbjegavanja sudara s drugim brodom treba biti takva da se brodovi mimoiđu na sigurnoj udaljenosti. Djelotvornost preduzete radnje treba pažljivo provjeravati dok se brodovi konačno bezopasno ne udalje.

Slika 19. Pravila za izbjegavanje sudara brodova



Izvor: URL: <http://www.scribd.com>

e) Ako je, radi izbjegavanja sudara potrebno dobiti na vremenu, ili dobiti na vremenu radi procjene situacije, brod mora smanjiti brzinu, ili se potpuno zaustaviti zaustavljanjem stroja ili njegovim preokretanjem u vožnju krmom.

f) Brod koji je prema bilo kojem od ovih pravila obavezan ne ometati prolaz ili siguran prolaz drugom brodu mora, kad okolnosti zahtijevaju, na vrijeme preduzeti radnju da omogući dovoljno vodenog prostora za siguran prolaz drugog broda.

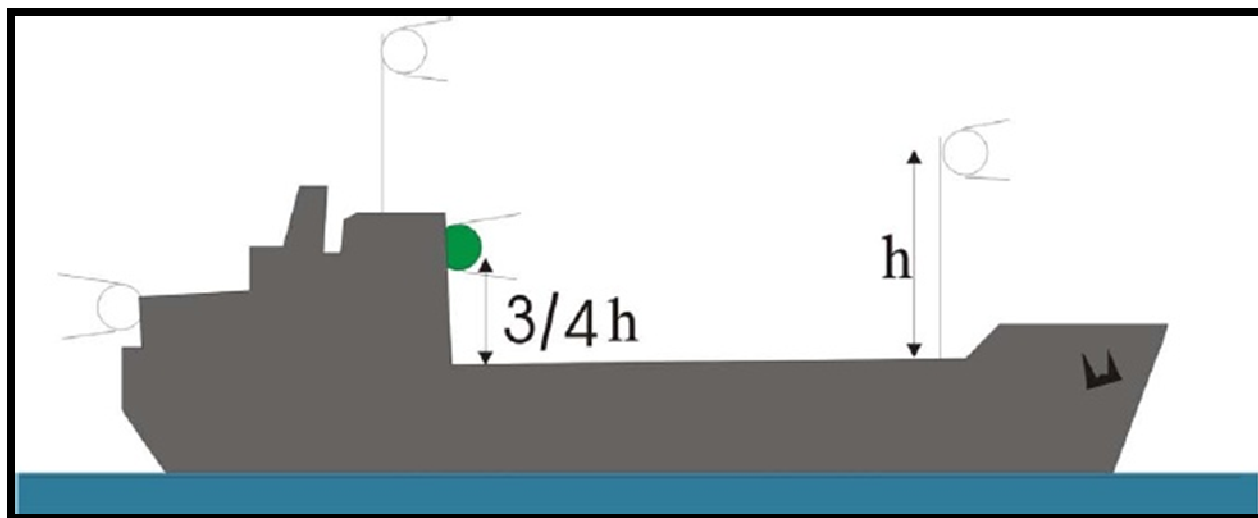
Brod koji je obavezan da ne ometa prolaz ili siguran prolaz drugog broda ne oslobađa se obaveze ako se približava drugom brodu tako da postoji opasnost od sudara te će morati, pri preduzimanju radnji, voditi računa o radnjama koje bi bile potrebne prema pravilima ovog dijela.

Brod kojem se omogućava nesmetani prolaz obavezan je držati se pravila ovog dijela, kada se dva broda približavaju tako da prijeti opasnost od sudara.

g) Nasukani brod mora isticati svjetla propisana tačkom a) i b) i osim toga na mjestu odakle se mogu najbolje vidjeti:

- dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno iznad drugoga,
- tri kugle postavljene u okomici jedna iznad druge³⁵

Slika 20. Pravila za izbjegavanje sudara brodova



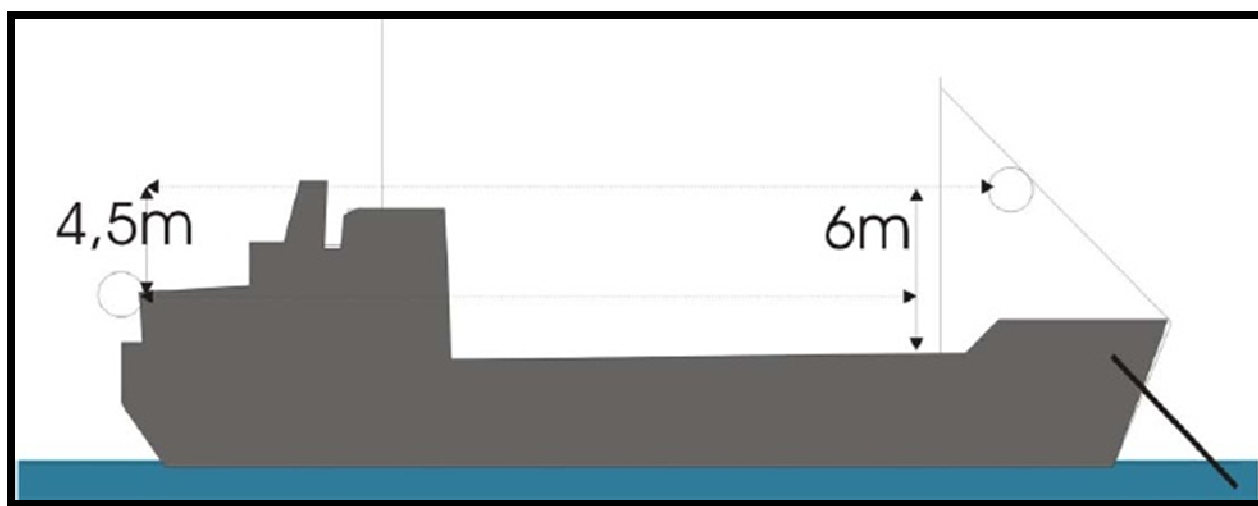
Izvor: URL: <http://www.scribd.com>

³⁵ Jašić, Dražen, Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru, Sveučilište u Zadru, Zadar, 2006.

h) Brod kraći od 7m kad je usidren, a to nije u uskom kanalu ili blizu uskog kanala, plovnog puta ili sidrišta ili blizu mjesta gdje drugi brodovi obično plove, nije obavezan isticati svjetla ili znak propisan tačkama a) i b) ovog pravila.

i) Brod kraći od 12m, kada je nasukan, nije obavezan pokazivati svjetla ili znakove ovog pravila.

Slika 21. Pravila za izbjegavanje sudara brodova



Izvor:URL:<http://www.scribd.com>

Ako je hidroavionu nemoguće istaknuti svjetla i znakove po ovim pravilima, on mora isticati takva svjetla i znakove koji su po osobinama i položaju što sličniji tome.

Izbjegavanje sudara na moru u lukama i morskim predjelima unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana.

Radi izbjegavanja sudara na moru u lukama i predjelima unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana, brodovi su dužni postupati prema odredbama ove glave pri kretanju (uplovljavanju, isplovljavanju i prolaženju) u lukama, ulazima u luke u polukrugu od jedne morske milje, računajući od ulaza u luke, na rijekama i njihovim ušćima plovim za pomorske brodove, a i u uskim kanalima koji se nalaze u unutrašnjim morskim vodama ako za pojedine predjele morskih voda posebnim propisima nije drugačije određeno.

Mali brodovi uključujući i čamce, bez obzira na vrstu pogona, moraju se pri kretanju u lukama. uklanjati s puta većim brodovima.

Brodovi koji ulaze u luku, rijeku ili uski kanal ne smiju ometati manevrisanje brodovima koji izlaze iz luke, rijeke, odnosno kanala.

Ako brodovi koji imaju prednost u manevrisanju, smatraju da ostali brodovi ne postupaju prema tim odredbama, moraju ih na to upozoriti sa najmanje pet kratkih i brzih zvučnih signala.

Ribarski brodovi i ribarski čamci ne smiju u lukama ribariti pomoću svjetala, a u ostalim predjelima mogu upotrebljavati samo zaklonjena svjetla, takoda ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost brodovima koji plovo u tim predjelima. Ako ti brodovi, odnosno čamci, svojim svjetlom ometaju vidljivost, dužni su na dani signal broda, što se sastoji od jednog dugog zvuka zviždaljkom, ugasiti ili zakloniti svoja svjetla.

Prilikom određivanja rizika sudara, prije svega, mora se voditi računa o sljedećem:

- smatraće se da ta opasnost postoji ako se kompasna snimka (azimut) prema brodu koji se približava znatnije ne mijenja;
- takva opasnost može ponekad postojati i kad se kompasna snimka znatno mijenja ukoliko se približava vrlo veliki brod ili teretni brod na maloj udaljenosti.³⁶

1. Kad brod na mehanički pogon plovi, mora se ukloniti s puta i to:

- a) brodu koji ne može manevrisati;
- b) brodu ograničene mogućnosti manevriranja;
- c) brodu koji ribari;
- d) jedrenjaku.

2. Kad jedrenjak plovi mora se ukloniti s puta:

- a) brodu koji ne može manevrirati;
- b) brodu ograničene mogućnosti manevrisanja
- c) brodu koji ribari.

3. Kad brod koji plovi u ribolovu, mora se ukloniti s puta:

- a) brodu koji ne može manevrisati;
- b) brodu ograničene mogućnosti manevrisanja

Brodovi koji plovo po magli ili sumaglici, za vrijeme kiše ili snijega, ili u bilo kojoj prilici kada je vidljivost danju ili noću smanjena, moraju davati sljedeće zvučne signale:

³⁶ Ibidem.

- a) S broda na mehanički pogon kada se kreće jedan dugi zvučni signal u razmacima kraćim od dvije minute (intervali 30,60, 90 i 120 sek.).
- b) S broda na mehanički pogon kada plovi ali mu je stroj zaustavljen i nekreće se: u razmacima kraćim od dvije minute po dva duga zvučna signala u razmaku od dvije sekunde (intervali 30,60,90 i 120 sek.).
- c) S broda koji ne može manevrisati, s broda sa graničenom sposobnošću manevrisanja, s jedrenjaka, s broda koji je zauzet ribolovom i s broda koji je zauzet tegljenjem ili guranjem drugog broda: umjesto signala propisanih prethodnim stavkama, jedan dugi i dva kratka zvučna signala u razmacima kraćim od dvije minute (intervali 30, 60, 90 i 120 sek.); ako je brod –gurač čvrsto povezan s ostalim brodovima a u složenu jedinicu, smatraće se kao (jedan) brod na mehanički pogon.
- d) S tegljenog broda, odnosno posljednjeg broda u teglju: jedan dugi i tri kratka zvučna signala, po mogućnosti neposredno iza signala s kojim se oglašava brod-tegljač.
- e) S usidrenog ili nasukanog broda: u razmacima kraćim od jedne minute brzo zvonjenje udarcima u zvono u dužini trajanja od pet sekundi na pramčanom dijelu, a nakon toga nekoliko udara u gong na krmenom dijelu broda. Osim toga može davati i po tri uzastopna zvučna signala kratki–dugi–kratki, kako bi brod koji se približava još jasnije upozorili da postoji opasnost sudara.
- f) S peljarskog broda kada je u službi, pored signala koji se daju kad se kreće kroz vodu, kad plovi sa zaustavljenim strojem, odnosno kad je usidren, može se davati signal raspoznavanja od četiri kratka zvučna signala.

Svaki brod mora da upotrijebi sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju preovlađujućim okolnostima i stanju da bi se utvrdilo postojanje rizika sudara. Ako se u postojanje rizika imalo sumnja, smatraće se da rizik postoji.

Radarski uređaj, ako je ugrađen i ispravan, treba pravilno upotrebljavati, uključujući i područje posmatranja velikih daljina da bi se ranije dobilo upozorenje o riziku sudara, uključujući i radarsko crtanje ili odgovarajuće sistematsko praćenje otkrivenih objekata.³⁷

Ne smiju se donositi zaključci na osnovu oskudnih podataka, a naročito na osnovu nedovoljnih radarskih informacija. Prilikom utvrđivanja postojanja rizika sudara, treba uzeti u obzir i sljedeće:

- 1) smatraće se da opasnost od sudara postoji ako se smjer broda koji se približava znatno ne mijenja;

³⁷ Vučković Branko, Vučković Vesna, Sigurnost i bezbjednost jahti i marina, skripta za FMS, Tivat, str.136.

2) smatraće se da opasnost od sudara može ponekad postojati, čak i ako je očevidna znatna promjena smjera, posebno kad se približava veoma veliki brod ili tegljač, ili ako je brod koji se približava na vrlo maloj udaljenosti.

Svaku radnju preduzetu radi izbjegavanja sudara treba izvršiti odlučno, blagovremeno i onako kako to treba da učini dobar pomorac, ako to okolnosti datog slučaja dozvoljavaju.

Svaka promjena kursa, odnosno brzine radi izbjegavanja sudara, ako to okolnosti datog slučaja dozvoljavaju, treba da bude dovoljno velika da je drugi brod, koji osmatra vizuelno ili pomoću radara, može odmah primjetiti. Uzastopne male promjene kursa, odnosno brzine treba izbjegavati.

Ako je vodeni prostor za manevrisanje dovoljan, samo promjena kursa može biti najuspješnija radnja da se izbjegne položaj opasne blizine, pod uslovom da se učini blagovremeno, da je izrazita i da ne dovede brod u položaj opasne blizine u odnosu na ostale brodove.

Radnja koja je preduzeta radi izbjegavanja sudara sadrugim brodom mora omogućiti da se brodovi mimoiđu na sigurnoj daljini. Efikasnost ove radnje treba pažljivo provjeravati sve dok drugi brod ne prođe i bezopasno se ne udalji.

Ako je potrebno izbjeći sudar ili dobiti u vremenu za procjenu situacije, brod mora da uspori ili čak da prekine vožnju zaustavljanjem ili prekretnjem stroja. Brod koji je obavezan da ne ometa prolaz ili bezbijedan prolaz drugog broda mora, kod okolnosti slučaja zahtijevaju, blagovremeno da preduzme radnje kojima se stvara dovoljno vodenog prostora za bezbijedan prolaz drugog broda.

Brod, ako se približava drugom brodu tako da postoji opasnost od sudara, ne oslobađa se obaveze da stvara dovoljan vodeni prostor za bezbijedan prolaz drugog broda i mora prilikom preduzimanja radnji davodi u potpunosti računa i o postupcima koji bi slijedili na osnovu pravila za plovidbu i manevrisanje.

Ako se dva broda približavaju jedan drugome tako da postoji opasnost od sudara, brod čiji se prolaz ne smije ometati obavezan je da se pridržava pravila za plovidbu i manevrisanje.³⁸

³⁸ Ibidem.

ZAKLJUČAK

Pomorska plovidba od najstarijih vremena izložena je različitim oblicima pomorskih havarija u koje spadaju događaji istog porijekla koji uzrokuju gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili poduzimanje nekog izvanrednog troška.

S obzirom na to radi li se o slučajno nastaloj pomorskoj nezgodi ili o namjernom žrtvovanju imovine, havarije se dijele na zasebne i zajedničke havarije.

Imovinske posljedice zasebnih havarija snose vlasnici imovine pogođene havarijom po načelu *casum sentit dominus*. Najčešće zasebne havarije su sudari brodova te oštećenja tereta tokom prevoza.

Propisi o raspodjeli eventualne štete uzrokovane nezgodama na moru na sve učesnike pomorskog podvata poznati su od najstarijih vremena i razlikuju se međusobno prema mjestu i vremenu u kojem su nastali. Oni su odražavali prilike svoga vremena i imali društveno-ekonomsko objašnjenje.

Zajednička im je osnova i intencija bila u podjeli rizika, te unapređenju pomorske djelatnosti.

Dok su rimsko, vizantijsko i mletačko pravo sve više ograničavali obim instituta zajedničke havarije, naše statutarno pravo ga proširuje uslijed velikih rizika kojima je bila izložena srednjovjekovna plovidba.

Slučajevi havarije koji se navode u statutima nisu bili limitativni, pa se kontribucija davala iz različitih uzroka oštećenja brodskog tereta i broda. Najčešće je do zajedničkog snošenja šteta tokom plovidbe dolazilo u slučajevima bacanja tereta u more (uslijed nevremena ili potrebe olakšanja broda zbog plićeg mora) i u slučajevima šteta nastalih gusarskom pljačkom.

Sve veće zloupotrebe instituta zajedničke havarije dovele su do znatnog sužavanja i ograničavanja toga pojma, što je rezultiralo pojavom instituta pomorskog osiguranja.

Srednjovjekovni su statutarni propisi u pogledu brodoloma sprovodili ideju poštovanja prava vlasništva uz pravo na nagradu spasiocima, odnosno nalaznicima stvari preostalih nakon brodoloma, kao i ideju da se prava u vezi s brodolomom podvrgnu kontroli javnih vlasti.

Sudar u širem smislu, označava događaje nastanka štete na koje se primjenjuju pravila o odgovornosti za sudar.

Sudar je događaj koji stvara mnogobrojne i različite pravne situacije i mnoge vrlo komplikovane pravne odnose.

Dovoljno je pomisliti da se sudari događaju na otvorenom moru, zatim u raznim zonama koje pripadaju pojedinim državama, zatim u morskim kanalima, sidrištima, pa ilukama, brodogradilištima, unutarašnjim plovnim putevima, itd.

Zbog toga dolazi do primjene raznih normi međunarodnog karaktera i nacionalnog lokalnog prava pojedinih država.

Ako je sudar bio slučajan, ako je bio uzrokovan višom silom, ili ako postoji dilemma o uzrocima sudara, štete snose oni koje su je pretrpjeli.

Glavne pretpostavke sudara brodova su:

- (1) brodovi ili plovni objekti,
- (2) fizički/materijalni kontakt brodova
- (3) šteta brodu, imovini ili osobama na njima.

Problem može nastati u nekim slučajevima kada se utvrđuje postojanje gore navedenih pretpostavki, pa treba utvrđivati postojanje prve dvije pretpostavke pojedinačno. Ove pretpostavke obilježavaju direktan sudar, sudar u užem smislu.

LITERATURA

KNJIGE I ČLANCI:

1. Anton Dabinović, Da li ima tragova predrimskog prava u pomorsko pravnim spomenicima Sredozemlja, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X/1962.
2. Antonio Brunetti, Il diritto marittimo italiano, Torino, 1929.
3. Branko Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1983.
4. Branko Vučković, Vesna Vučković, Sigurnost i bezbjednost jahti i marina, skripta FMS, Tivat, 2012.
5. Drago Pavić, Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003.
6. Guido Bonolis, Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico, Pisa, 1921.
7. Ivo Grabovac, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003.
8. Lowndes & Rudolf, Law of General Average, London, 1955.
9. Lujo Margetić, Srednjovjekovno hrvatsko pravo — stvarna prava, Zagreb- Rijeka - Čakovec, 1983.
10. Marijan Horvat - Konstantin Bastać – Hodimir Sirotković, Rječnik historije države i prava, Zagreb, 1968.
11. Marijan Horvat, Iz istorije sudara, brodoloma, spašavanja i pomaganja, Poseban otisak iz Zbornika za pomorsko pravo, Tom 6, Zagreb, 1967.
12. Marko Kostrenčić, Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915.
13. Petra Amidžić, Sudar brodova, Split, 2004.
14. Pomorska enciklopedija, JLZ, Zagreb, vol. 5

15. Pomorski leksikon , Zagreb , 1990.
16. RadovanVidović, Pomorski rječnik, Logos, Split, 1984.
17. Šefko Kurtović, Hrestomatija opšte povijesti prava i države, Zagreb, 1999.
18. Vilma Pezelj, Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 2006.
19. Walter Ashburner, The Rhodian Sea-law, Oxford, 1909.
20. Zlatko Ćesić, Pomorsko upravno pravo i havarije, Zadar.

ZAKONI:

1. Katorski statut , “Statuta et leges civitatis Cathari” , Venetiis, 1637.
2. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, “Narodne novine”, br. 181/04-56/13
3. Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, “Narodne novine”, br. 17/96
4. Predlog zakona o sigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore, “Sl. list CG”, br. 46/07

MEĐUNARODNE KONVENCIJE:

1. Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972.
(COLREG)
2. Konvencija o traganju i spašavanju, 1979.
3. Lisabonska pravila CMI-a o naknadi štete u slučaju sudara brodova, 1987.
4. Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989.
5. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru, SOLAS 1974., sa izmjenama.
6. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, 1952.

7. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, 1952.
8. Međunarodna konvencija za izjednačavanje pravila o sudaru brodova, 1910.
9. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, 1910.

INTERNET IZVORI:

1. URL://<http://www.24sata.hr>
2. URL://<http://www.andreadoria.org>
3. URL://<http://www.carlonordling.se>
4. URL://<http://www.ebay.com>
5. URL://<http://www.forbes.com>
6. URL://<http://www.lawandsea.net>
7. URL://<http://www.pbs.org>
8. URL://<http://www.ssmaritime.com>
9. URL://<http://www.worth1000.com>
10. URL://<http://www.wreckhunter.net>
11. URL://<http://www.ffzg.hr>
12. URL:<http://www.scribd.com>
13. URL:<http://http://www.ssmaritime.com>