

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT

Milošević Đorđina

PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJE

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, januar 2015.

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT

PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJE  
SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet: Pomorsko pravo

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković

Student: Djordjina Milošević

Smjer : Nautički turizam i upravljanje marinama

Br.indeksa: S44/13

JMBG:1803979218000

Tivat, januar, 2015

1803979218000

## SADRŽAJ

Uvod	4
1. Opšta pravila za plovidbu i kormilarenje	5
1.1 Primjena pravila	5
1.2 Način izvršavanja	5
1.3 Pravila o plovidbi u pojedinim područjima	9
2. Upravljanje brodovima pri bilo kojoj vidljivosti	10
2.1 Primjena pravila	10
2.2 Izviđanje	11
2.3 Sigurnosna brzina	11
2.4 Rizik sudara	14
2.5 Uski kanali	16
2.6 Pojedini slučajevi	18
2.7 Šeme odvojene plovidbe	21
2.8 Radar	26
3. Upravljanje brodovima na vidiku	27
3.1 Uopšteno	27
3.2 Odnos između dva jedrenjaka	29
3.3 Sportska takmičenja	30

---

	Pravila za plovidbu i kormilarenje	
3.4	Hidroavioni i letilice _____	33
3.5	Ukrstanje kurseva brodova na mehanički pogon _____	34
3.6	Postupak broda koji se mora ukloniti s puta _____	35
3.7	Postupak broda s pravom puta _____	37
3.8	Odnos između brodova na mehanički pogon i jedrenjaka _____	38
3.9	Dužnost jedrenjaka da se ukloni s puta drugom brodu _____	40
3.10	Zadržavanje kursa i brzine _____	40
3.11	Preticanje _____	42
4.	Zaključak _____	43
	Literatura _____	44

## UVOD

Nakon završetka osnovnih studija, odlučila sam da sublimacija mog stečenog znanja bude iz predmeta pomorskog prava. Prilikom pisanja specijalističkog rada utvrdili smo da se pravilnik primjenjuje na sve trgovačke i ratne brodove, koji plove na otvorenom moru i na brodove svih zastava koji plove teritorijalnim morem i unutrašnjim morskim vodama, koje su plovne za pomorske brodove.

Ništa što je propisano ovim pravilnikom ne sprečava primjenu posebnih propisa koje donosi nadležno tijelo vlasti o sidrištima, lukama, rijekama, jezerima ili unutrašnjim plovidbenim putevima koji su spojeni s otvorenim morem i plovni su za pomorske brodove. Takvi posebni propisi moraju biti, što je moguće više, u skladu s ovim pravilnikom. Tema rada je "Pravila za plovidbu i kormilarenje" u ovom radu ću vam ukazati pravila koja se odnose na kormilarenje i plovidbu.

U izradi završnog rada služila sam se istraživanjima i stavovima većinom iz domaće i inostrane literature, materijalima sa predavanja, važećim propisima, kao i empirijskim istraživanjima. Spoznaje do kojih sam došla proučavajući literaturu i istražujući ovu tematiku, kao i znanje stečeno na osnovnim studijama pokušala sam prenijeti u svoj specijalistički rad.

Učestalost izmjene međunarodnih pravila o izbjegavanju sudara na moru posljednjih decenija odraz je nemira zbog sve više sudara. Istovremeno se navigatoru daje u tehničko-pravnom pogledu sve bolji standard pravila da bi se time oživila djelotvornija preventivna funkcija propisa za izbjegavanje sudara na moru. Pravila za izbjegavanje sudara na moru skup su normi kojima se reguliše plovidba brodova i utvrđuje standard obaveznog (kogentnog) ponašanja. Ujedno pravila sadrže temeljne kriterijume za utvrđivanje da li se navigatori ponašaju u skladu s pravilima, kako nalaže pomorska vještina i iskustvo dobrog pomorca ili se ponašaju suprotno zahtjevima norme. To znači da pravila definišu i objektivne elemente protivpravnog ponašanja, odnosno određuju kriterijume za utvrđivanje krivice za sudar.

## 1. OPŠTA PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJE

### 1.1 Primjena pravila

Ova pravila po svom sadržaju mogu se podijeliti na četiri grupe. Jedna obuhvata opšte propise o plovidbi, druga normira upravljanje brodovima pri bilo kojem stanju vidljivosti, treća upravljanje brodovima koji su u vidokrugu, a četvrta upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti.

U vanrednim okolnostima će se preduzeti sve one vanredne mjere opreza koje zahtijevaju redovno pomorsko iskustvo. Pravilo ne daje nikakvo posebno konkretno rješenje. Tako će npr. što se svijetla tiče biti potrebno da se ispravnost sijalica što češće nadzire, posebno pod nepovoljnim vremenskim okolnostima ili kada se u blizini nađe drugi brod i slično. Isto načelno vrijedi i za druge znakove. To se pravilo posebno odnosi na vršenje straže na brodu.

Uobičajeno iskustvo pomorca je apstraktno mjerilo ulaganja dužne pažnje, koja se može zahtijevati od srednje sposobnog pomorca. 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, broдача. Ako je brodovlasnik član posade, tada je obuhvaćen izrazima zapovjednik, odnosno posada. Ovdje se misli na brođarevu dužnost da brod na početku putovanja opremi tako da mu, za vrijeme plovidbe, bude moguće preduzimati normalne mjere za izbjegavanje sudara.<sup>1</sup>

## 1.2 Način izvršavanja

Svaka radnja preduzeta da bi se izbjegao sudar treba da je izvršena odlučno, blagovremeno i onako kako to treba da učini dobar pomorac, ako okolnosti slučaja dopuštaju.

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

U pogledu samog manevrisanja sadržana su ova osnovna načela.

Manevar mora biti izvršen:

- To znači tako da se drugi brod ne stavi u sumnju što se tiče preduzetog manevra, kako bi on, na temelju toga, mogao upraviti svoje ponašanje. U tom pojmu je sadržan i zahtjev da preduzeti manevar mora biti takav da se, u granicama mogućnosti, brodovi nađu u što manje opasnoj situaciji;
- Na vrijeme naime, dovoljno rano da se izbjegne opasna situacija;
- Onako kako to treba učiniti dobar pomorac. To je, u stvari, najglavnije načelo za prosuđivanje krivice o sudaru. Uzima se jedan objektivni kriterijum 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 stepena krivice svakog od brodova. Drugim riječima, nije odlučujuće što su dva pomorca, s obzirom na svoje konkretno iskustvo, kvalifikacije, znanje i slično, morali preduzeti, već samo to je li brod postupio

---

<sup>1</sup> Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb školska knjiga, 1982 god, str 59.

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
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 jer se ne smiju za opšte mjerilo ponašanja uzimati one kvalifikacije koje se nalaze samo kod malog broja ljudi. Nije moguće dati jednu definiciju tog pojma, nego će sudovi morati od slučaja do slučaja prosuđivati je li postupano onako kako bi postupio dobar pomorac. Taj se pojam nadopunjava pojmom pomorskog iskustva, koje Pravila spominju na drugim mjestima.<sup>2</sup>

Pravila, u ovim slučajevima, dopuštaju brodu koji izbjegava preduzeti manevar prema svojoj volji. Taj brod je, načelno, ovlašćen da preduzme onaj manevar kojim se izbjegava sudar, bez obzira na bilo koje druge okolnosti. U vezi sa tim postavlja se pitanje je li zapovjednik takvog broda dužan, eventualno, prilikom izbjegavanja sudara uzimati u obzir i pretpostavljeni pravac kretanja, odnosno manevrisanje broda što ga izbjegava. Npr. jedan brod izlazi iz luke i izbjegava drugoga koji izlazi.<sup>3</sup>

Je li brod koji izbjegava dužan voditi računa i o tome gdje će, eventualno, brod koji ulazi pristati pa, prema toj okolnosti, preduzeti odgovarajući manevar? U pojmu dobrog pomorca je svakako sadržana i ta dužnost.<sup>4</sup>

Ipak, smatramo, da greška zapovjednika samo u tom pravcu ne smije biti isključivo odlučna za prosuđivanje krivice. Pitanje treba rješavati od slučaja do slučaja, pri čemu treba uzeti u obzir i namjeravani pravac kretanja broda koji izbjegava.<sup>5</sup>

Riječ ako okolnosti slučaja dopuštaju u stvari ne znače mnogo same po sebi. I bez njih se može, a i mora, zaključiti da je zapovjednik broda dužan postupiti na navedeni način u skladu s mogućnostima koje mu dopuštaju okolnosti danog slučaja i u tim okvirima treba posmatrati zapovjednikovo ponašanje. Međutim, zapovjednik može biti

---

<sup>2</sup> Borisav Ivošević, Pomorsko pravo, Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat, 2011.god

<sup>3</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 60.

<sup>4</sup> Zeljka Primorac, Pomorsko osiguranje pravo i praksa, ugovor o pomorskom osiguranju, pravni fakultet sveučilišta, Split, dr Pavić, str. 133.

<sup>5</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 117.

kriv za sudar što je odugovlačenjem manevra stvorio takve okolnosti da mu nije bilo moguće postupiti u skladu s navedenim pravilom.<sup>6</sup>

Još jedno od tih pravila glasi: Ako ima dovoljno prostora za manevrisanje, sama promjena kursa može biti veoma uspješna radnja da se izbjegne položaj opasne blizine, uz uslov da se učini u pravo vrijeme, da je izrazita i da ne dovede brod u položaj opasnih blizina u odnosu prema ostalim brodovima. Izbjegavanje opasnosti sudara promjenom kursa je u praksi najjednostavniji manevar i zato se najčešće upotrebljava. Međutim, bez obzira na to mislimo da citirano pravilo nema neko pravno značenje. On ustvari za jedan određeni manevar kaže ono što je samo po sebi razumljivo primjenom pomorske vještine a uz upotrebu dužne pažnje. Pravilo ne sprečava zapovjednika da preduzme neki drugi manevar za izbjegavanje sudara, kao što je npr. smanjenje brzine ili zaustavljanje broda.

Na to se pravilo zapovjednik ne može pozivati u svoju odbranu ako, unazad njegovoj primjeni, dođe do sudara, a situacija je bila takva da je morao procijeniti da sama promjena kursa za izbjegavanje sudara nije dovoljna.

Međutim, obratno, ako nisu postojali preduslovi navedeni u tom pravilu, zapovjednik broda će se u svoju korist na njega moći pozvati ako dokaže da bi sa promjenom kursa moglo doći do veće opasnosti da se njegov brod nasuče, odnosno dođe u opasnu blizinu drugih brodova.

Kao rezultat preduzetog manevra da bi se izbjegao sudar, treba da je mimoilaženje na sigurnoj udaljenosti. Uspjeh te radnje treba pažljivo provjeravati sve dok drugi brod konačno ne prođe i bezopasno se ne udalji. I to je Pravilo ustvari samo jedan od slučaja koji slijedi iz pomorske vještine, a uz primjenu dužne pažnje dobrog pomorca, pa bi se isti postupak zahtijevao od zapovjednika i pod pretpostavkom da nije izričito propisan.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 64.

<sup>7</sup> Željka Primorac, *op.cit.* str. 135.



Pod sigurnom udaljenošću podrazumijeva se udaljenost kada se brodovi nalaze u takvom međusobnom položaju da između njih ne postoji posredna opasnost sudara.

Pri posmatranju da li se brodovi nalaze na sigurnoj udaljenosti treba voditi računa i o mogućnosti nastupa nepredviđenih događaja kao što je kvar kormila. To, konkretno, znači da se brodovi, da bi se nalazili u sigurnoj udaljenosti, moraju što više udaljiti jedan od drugoga tako da ni nepredviđene okolnosti ne mogu stvoriti opasnost od sudara.<sup>8</sup>

Osim nepredviđenih okolnosti u navedenom smislu, na sigurnu udaljenost utiču i postojeće činjenice. Posebno što se tiče plovidbe u tranzitu, mimoilaženje na sigurnoj udaljenosti često neće biti moguće, jednostavno iz razloga što korguracija tranzita to neće dopuštati.<sup>9</sup>

Kada se brodovi mimođu ili nađu u međusobnoj sigurnoj udaljenosti prestaje za njih primjena Pravila za izbjegavanje sudara.

### 1.3 Pravila o plovidbi u pojedinim područjima

Propisi o manervisanju navedeni u Pravilima su opšte prirode. Njih se moraju, načelno, pridržavati svi brodovi. Međutim, koliko god ona bila opravdana i svrsishodna, ipak u pojedinim konkretnim situacijama neće odgovarati svrsi. Često je potrebno da se za pojedina područja donesu specijalni propisi o manervisanju.<sup>10</sup>

Zbog toga se kaže: Ništa što je propisano ovim pravilima ne sprečava primjenu posebnih propisa što ih donesu nadležni organ vlasti o sidrištima, lukama, rijekama, jezerima i unutrašnjim i plovnim putevima koji su spojeni s otvorenim morem i plovnim

---

<sup>8</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 70.

<sup>9</sup> Ibid

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
za pomorske brodove. Takvi posebni propisi moraju biti, što je moguće više u skladu s ovim pravilima.

Pravilo se odnosi i na nadležne vlasti odnosne zemlje i na brodove. Što se tiče nadležnih vlasti, postavljaju se dva ograničenja: propisi se moraju odnositi samo na ta navedena područja i da bi bili mjerodavni, moraju biti propisno objavljeni. Inače se primjenjuju opšti propisi za izbjegavanje sudara. Propisno objavljivanje znači objavljivanje na način kako se objavljuju u državi i drugi propisi koji se odnose na pomorce. Kada su jednom propisi objavljeni, ni brodovi sa stranim zastavama neće se moći pozivati na to da im oni nisu bili poznati.<sup>11</sup>

Pretpostavlja se da će brodovi prilikom plovidbe u takvim vodama uzimati pilota koji odnosne propise poznaje. Ako propisi nisu objavljeni, tada za pomorce nisu ni mjerodavni. U vezi sa 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 putevima, ne može im se poreći obavezni karakter.

To se posebno 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 uslovi 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 tom 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.<sup>12</sup> Ta specijalna pravila treba tumačiti kao izuzetak od opših propisa. Opšta 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.

## 2. UPRAVLJANJE BRODOVIMA PRI BILO KOJOJ VIDLJIVOSTI

---

<sup>11</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 124.

<sup>12</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 72.

## 2.1 Primjena pravila

Prema Pravilu primjenjuju se za sve vidljivosti. To znači da će se primijeniti bez obzira da li je vidljivost normalna ili smanjena. Ovo se poglavlje odnosi na sve brodove, ukoliko za pojedini slučaj nije drugačije propisano.<sup>13</sup>

Karakteristika ovog pravila je u tome što daje opšta načela postupanja bez obzira na to o kojim se brodovima radi i njihovoj međusobnoj poziciji.

Pravila nemaju nikakvih propisa za manevrisanje brodova koji se nalaze u konvoju. Jedna od značajja plovidbe u konvoju je ta da brodovi plove prema unaprijed utvrđenom planu za izbjegavanje podmorničkih napada. Brodovi se moraju prvenstveno držati tog plana i u međusobnom izbjegavanju sudara. Ako nije nešto posebno naređeno, brodovi se moraju pridržavati Pravila za izbjegavanje sudara što se tiče odnosa između brodova u konvoju i trećih, dolaze u svemu do primjene Pravila za izbjegavanje sudara, i brodovi u konvoju se neće u svoju korist moći pozivati na propise kojih su se morali pridržavati u konvoju.<sup>14</sup>

Brodovi mogu sporazumno odustati od primjene propisanih pravila i preduzeti neki drugi manevar. Od tako dogovorenog manerva brod ne može samovoljno odustati i zahtijevati da se primijene Pravila. Međutim, ako se izvršavanjem dogovorenog manevra pojavi neposredna opasnost od sudara, brodovi će morati odustati od dogovorenog manevra i postupiti prema drugom pravilu.<sup>15</sup>

## 2.2 Izviđanje

Ovo pravilo nalaže da svaki brod mora uvijek savjesno izviđati posmatranjem i slušanjem, a i svim raspoloživim sredstvima primjerenima prevladavajućim okolnostima i stanju, a radi potpune procjene situacije i rizika sudara.

Uprkos svim modernim sredstvima koja olakšavaju utvrđivanje pozicije broda i omogućuju lakše ustanovljavanje da li se brod nalazi u opasnoj poziciji u odnosu na druge brodove, a iz koje pozicije može nastati opasnost sudara, ipak još uvijek vrijedi staro načelo da je osnovna pretpostavka za izbjegavanje sudara pažnja posade broda.

---

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Ibid

<sup>15</sup> Željka Primorac, *op.cit.* str. 139.

Danas je omogućeno izviđanje na tri osnovna načina: posmatranjem, slušanjem i pomoću uređaja. Među te uređaje spada u prvom redu radar.<sup>16</sup>

I za izviđanje vazi pravilo da se mora obavljati tako kako to zahtijeva pažnja dobrog pomorca. Iz toga, nadalje slijedi da će intenzitet pažnje zavisiti o svim konkretnim prilikama. Tako je za vrijeme dobre vidljivosti danju intenzitet pažnje manje potreban nego što je to slučaj noću, naročito ako se radi o slaboj vidljivosti. Posebno što se tiče vizuelnog i optičkog posmatranja, valja primjenjivati uobičajene metode.<sup>17</sup>

Posmatranje pomoću radara ne oslobađa brod dužnosti da se koristi i drugim načinima izviđanja. Da bi se ostvarila što veća efikasnost izviđanja i time u što većoj mjeri otklonila opasnost od sudara, IMCO je izdao preporuke o održavanju straže u plovidbi. Te se preporuke sastoje od dva dijela. Prvi sadrži osnovna načela koja treba slijediti pridržavanju straže, a drugi daje radne smjernice izvršiocima straže u plovidbi.

### 2.3 Sigurnosna brzina

To je novi pojam unesen u redakciju Pravila. Ranije redakcije su navodile plovidbu s umanjenom brzinom posebno za plovidbu u magli. Može se reći da je taj pojam bio jedan od najnejasnijih od svih problema koji su se pojavljivali u primjeni Pravila za izbjegavanje sudara.<sup>18</sup>

Međutim, uvođenjem pojma sigurnosne brzine nije se ustvari sadržajno mnogo promijenilo. Ovo iz razloga što su brodovi i prije morali na temelju svoje obaveze da postupaju sa dužnom pažnjom da uvijek plove sigurnosnom brzinom. To znači da i dalje postoji pojam smanjene brzine, koji je kao uži sadržan i u onome sigurnosne brzine.

Prednost sadašnje redakcije je nesumnjivo u tome što daje osnovne smjernice za utvrđivanje pojma sigurnosne brzine. Taj se pojam, kako je navedeno, ne razlikuje od onoga koji je postojao i prije njegovog definisanja, jer definicija, ustvari, sadržajno propisuje ono što slijedi iz do sada postojeće pomorske prakse, koja se bazirala na

---

<sup>16</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 85.

<sup>17</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 129.

<sup>18</sup> Ibid

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
postupanju dobrih pomoraca. Osim toga je jasno propisano da osim drugih mjera koje mora preduzeti dobar pomorac radi izbjegavanja sudara, spada i smanjenje brzine.

Svaki se brod mora uvijek kretati sigurnosnom brzinom da bi se mogla preduzeti pravilna i djelotvorna radnja koja bi spriječila sudar, te da bi se brod mogao zaustaviti na odgovarajućoj udaljenosti, prema prevladavajućim okolnostima slučaja. Premda se navodi da se "brodovi moraju uvijek kretati sigurnosnom brzinom, ipak taj izraz treba tumačiti u okviru primjene pravila. To znači da će dužnost kretanja sigurnosnom brzinom doći do primjene kada se brodovi nađu u međusobnom takvom položaju da bi eventualno mogla nastati opasnost sudara.<sup>19</sup>

Treba naglasiti da se ne smije čekati da opasnost sudara već nastupi jer bi se moglo dogoditi da ni sigurnosna brzina ne bude dovoljna da se sudar izbjegne. Nije propisano o kojoj se brzini radi, jer to nije ni bilo moguće, jer ta brzina zavisi o većem broju okolnosti konkretnog slučaja.

Ne mora se uvijek raditi o opasnosti sudara, može se raditi i o drugim opasnostima. Nije propisano o kojoj se brzini radi, jer ta brzina zavisi o većem broju okolnosti konkretnog slučaja. Međutim, data je svrha te brzine. Ona ima dvostruku namjenu: da se može preduzeti pravilna i djelotvorna radnja za izbjegavanje sudara i da se brod može zaustaviti na odgovarajućoj udaljenosti. Zahtijevaju se obje pretpostavke kumulativno. Nije navedeno koja je to odgovarajuća udaljenost.<sup>20</sup>

Prevladavajuće okolnosti slučaja u smislu citiranog propisa su oni elementi koji utiču na određivanje sigurnosne brzine. Najvažniji elementi su izričito navedeni, ali osim njih mogu postojati i drugi. Po pravilu su ti elementi podijeljeni na dva dijela.

Jedan se odnosi na sve brodove, a drugi na one koji imaju radar u radu. Prva grupa se odnosi i na brodove koji imaju radar. Navedeni elementi koji utiču na određivanje sigurnosne brzine, a koji važe za sve brodove jesu:<sup>21</sup>

- o Stanje vidljivosti. To je jedan od najvažnijih elemenata. Što je vidljivost slabija, brzina mora biti manja.

---

<sup>19</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 130

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 87.

- Pravila za plovidbu i kormilarenje
- Gustina prometa, uključivši i ribarske ili bilo koje ostale brodove, i gustina prometa, mora zahtijevati veće smanjenje brzina, posebno gdje je ukrštaju pomorski putevi i susrijeću ribarski brodovi. Pod gustinom prometa u tom smislu podrazumijeva se gustina na području po kojemu brod plovi, odnosno u koje namjerava uploviti;
  - Manevarske osobine broda, uzimajući posebno u obzir zaustavni put i sposobnost okretaja broda u prevladavajućim okolnostima. Po našem mišljenju to je jedan od najbitnijih elemenata određivanja sigurnosne brzine. Ti elementi posebno dolaze do izražaja kod smanjene vidljivosti. Što su brodu slabije manevarske sposobnosti, redovno zahtijevaju manju brzinu;
  - Prisutnost pozadinskih svjetala noću, kao što su svjetla na obali i reflektivno raspršivanje vlastitih svjetala. Te okolnosti mogu uticati na to da se znatnije ograniči mogućnost uočavanja i prepoznavanja brodskih svjetala drugih brodova pa smanjuju udaljenost na kojoj se mogu otkriti drugi brodovi i zbog toga može biti potrebno smanjiti brzinu;
  - Stanje vjetra, mora i morske struje te blizina opasnosti za plovidbu. Dok naprijed navedeni elementi redovno zahtijevaju smanjenje brzine, dotle oni obično traže i da se brzina poveća. To je iz razloga što je pod nepovoljnim vremenskim uslovima teže manevrisanje brodom koji plovi smanjenom brzinom. Što se tiče blizine opasnosti za plovidbu, veća brzina ima svrhu da se što prije te opasnosti izbjegnu;
  - Gaz broda u odnosu prema raspoloživoj dubini vode. Kada brod plovi većom brzinom u plićoj vodi, može doći do tzv. uticaja plitke vode na gaz i kurs broda. Ta se pojava javlja ako je raspoloživa dubina vode veća približno jedan i po put od gaza broda. Tada može doći do momentalnog povećanja gaza na pramcu ili krmu ili do skretanja prema dubljoj vodi. Da se to izbjegne u plićim vodama treba ploviti manjom brzinom, posebno u uskim kanalima.

Dok sve naprijed navedene tačke vode računa o drugim brodovima, ova se isključivo tiče samog broda na koji se odnosi, pa se, mislimo, može opravdano postaviti pitanje iz kojih je razloga navedena.

Pri odlučivanju o brzini broda zapovjednik, odnosno drugi član posade straže, mora uzimati u obzir sve navedene, a eventualno i druge elemente. Ne može se unaprijed reći koji od njih ima prednost. Sve treba prosuđivati prema okolnostima konkretnog slučaja.<sup>22</sup>

Ako prilike konkretnog slučaja to zahtijevaju, kao npr. kada se ne može utvrditi namjera drugog broda koji se nalazi u poziciji opasnoj za sudar, brzina broda mora biti smanjena i ispod propisane.<sup>23</sup>

## 2.4 Rizik sudara

U ovom pravilu govori se o utvrđivanju da li postoji rizik sudara. To pravilo spada među najvažnije, jer propisuje dužnost preduzimanja preventivnih mjera da uopšte do sudara ne dođe. Može se, mislimo, mirno utvrditi da u najvećem broju slučajeva dolazi odnosno ne dolazi do sudara upravo zbog toga, što se vršilo ili nije vršilo osmatranje kako bi se utvrdilo da li postoji rizik sudara.<sup>24</sup>

Pod raspoloživim sredstvima podrazumijeva se u prvom redu vizuelno i akustično posmatranje, a osim toga i posmatranje pomoću aparata. Koji će od njih imati prednost, zavisi o konkretnim okolnostima slučaja. Tako će npr. vizuelno posmatranje biti odlučujuće za vrijeme dobre vidljivosti, a akustično i radarsko kada je vidljivost slaba. Međutim i to treba posmatrati iz ugla pažnje dobrog pomorca. To konkretno znači da se pomorac neće moći oslanjati samo na jedan oblik posmatranja. To će moći samo onda ako je vidljivost potpuno dobra, kada će mu biti dovoljno vizuelno osmatranje. Inače, ako postoji i najmanja sumnja da samo vizuelno osmatranje nije dovoljno, morat će upotrijebiti i druge načine.

Posebno je za praksu važna druga rečenica citiranog pravila, prema kojoj se smatra da postoji rizik sudara ako u tom pogledu postoji imalo sumnje. Da li postoji imalo sumnje, treba takođe prosuđivati s mjerilom pažnje dobrog pomorca.

Kod toga se može desiti da se samim vizuelnim posmatranjem nije moglo utvrditi da postoji i najmanja sumnja o postojanju rizika, ali bi se ta sumnja pojavila da je za posmatranje upotrijebljeno neko drugo sredstvo, u prvom redu radar.

---

<sup>22</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 132.

<sup>23</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 88.

<sup>24</sup> Ibid

Da bi brod koji je pogresno procijenio situaciju bio kriv za sudar, potrebno je da između pogresne procjene i sudara postoji uzročna veza.<sup>25</sup>

Jedna od osnovnih dužnosti posmatranja da li postoji rizik sudara navedena je u ovom pravilu. Prema tom pravilu: Prilikom utvrđivanja postojanja sudara, među ostalim treba uzeti u obzir:

- Smatrat će se da prijete opasnost od sudara ako se kompasni snimak broda koji se približava mnogo ne mijenja.
- Takva opasnost može ponekad postojati čak i kad je očigledna veća promjena smjera, posebno kad se približava veoma veliki brod ili tegljac, ako je brod koji se približava na vrlo maloj udaljenosti.

Ovo Pravilo ima, čini nam se, dvostruko značenje. U prvom redu je potrebno da brodovi uzimaju snimke kompasa. Ako brod to ne čini, postojati će veliki razlog za njegovu krivicu. Međutim, uprkos uzimanju snimaka, brod se neće moći osloboditi preduzimanja 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, morati će u mnogo većoj mjeri preduzimati mjere opreza i nastojati da bude prema drugom brodu u što sigurnijoj poziciji.<sup>26</sup>

Ta se pravila moraju shvatiti samo kao jedan putokaz kojeg se pomorci moraju pridržavati, a nikako kao jednu dužnost koja im se nameće.

Ovih pravila nije bilo u dosadašnjim redakcijama. Ono ustvari, kao i prethodno, predstavlja normirano postojeće pomorsko iskustvo. Međutim, i bez obzira na to, dobro je da je uneseno u pravila i tako pravno normirano, jer može korisno poslužiti za utvrđivanje krivice u pojedinom konkretnom slučaju.<sup>27</sup>

Da li, unazad znatnijoj promjeni kursa, postoji opasnost sudara, mora prosuditi član posade broda koji u datom momentu posmatra, odnosno, bolje rečeno, koji na

<sup>25</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 90.

<sup>26</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 142.

<sup>27</sup> Ibid



Pravila za plovidbu i kormilarenje  
temelju podataka dobijenih posmatranjem donosi odluku o tome postoji li opasnost sudara. Kod toga se od njega zahtijeva da pokaže znanje, sposobnost i snalažljivost dobrog pomorca.

Sve odredbe pravila predstavljaju u stvari nekoliko osnovnih primjera kako mora postupati u određenom momentu dobar pomorac. One bi došle do primjene sve i kada ne bi bile posebno normirane.

Prema tome, za sudar može biti kriv i onaj brod koji dokaže da je postupio prema odredbama ako se mjerilom dobrog pomorca dođe do zaključka da je trebalo postupiti na neki drugi način, različit od onoga na koji je postupio konkretni brod.<sup>28</sup>

Međutim, ne pridržavati se navedenih Pravila ne znači, samo po sebi, da je odnosni brod za sudar kriv u svakom slučaju. On će to biti ako između nepridržavanja jednog od navedenih Pravila i sudara postoji uzročna veza.

## 2.5 Uski kanali

Pravila posebnu pažnju posvjećuju plovidbi u uskim kanalima na plovnim putevima. To je prvenstveno iz razloga što je u uskim kanalima nemoguće, ili relativno teško, pridržavati se Pravila koja se inače primjenjuju kad su brodovi u takvoj poziciji da mogu bar relativno slobodno manevrisati.

O plovidbi u uskim kanalima ili uskom plovnom putu odredbe sadrži pravilo tog pravila brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom putu, koliko god je to sigurno i izvodljivo, mora se držati uz spoljnu ivicu kanala ili plovnoga puta koji se nalazi s njegove desne strane.<sup>29</sup>

Najvažnija promjena u odnosu na ranije redakcije je u tome što se citirano pravilo odnosi na sve brodove a ne, kao ranije, samo na brodove na mehanički pogon. Prihvaćeno je, dakle, pravilo koje vrijedi i za ceste. Pravilo, inače samo po sebi načelno jasno, ipak zahtijeva nekoliko objašnjenja. 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 i kanali smatraju takvima. Postojanje takvih propisa ne znači, samo po sebi, da se osim izričito nabrojanih, u datoj državi ne smatraju uskim.

---

<sup>28</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 94.

<sup>29</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 144.

Treba, naime, poći sa stanovišta da su uskim proglašeni samo oni kanali koji su za plovidbu od većeg značaja. Međutim, iz toga se ne može zaključiti da ona područja kroz koja brodovi redovno prolaze, a koja nisu u propisu pomenuta, ne mogu biti smatrana uskim kanalima.

Inače u nedostatku pozitivnog propisa pretpostavlja se da pomorci sami mogu ocijeniti radi li se o uskom kanalu. Sa tog stanovišta polazi i sudska praksa.

Ne može se dati jedno opšte pravilo za definisanje uskih kanala, već situaciju treba rješavati s obzirom na sve konkretne okolnosti. Tako npr. uskim kanalima smatraju se oni čija je širina manja od 600 metara. Može biti i odlučujuća lokalna praksa. Ni prilazi u luku sami po sebi ne spadaju u taj pojam. To može biti svako ono područje u kojem nije moguće normalno manevrisati brodom, pri ulazu u luke, rijeke i slično. Rijeka sama po sebi ne smatra se uskim kanalom, ako je inače dosta široka.<sup>30</sup>

Postoji mogućnost da se piloti dogovore da će ploviti lijevom stranom kanala. Sudska praksa stoji na činjenici da brod koji se drži svoje desne strane ne smije preći 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 manevr može samo stvoriti opasnu zabunu. Naravno da se to pravilo ne odnosi kada nastane neposredna opasnost sudara, u kojem slučaju je svaki brod dužan preduzeti sve potrebno da se sudar izbjegne.

Ako je moguće, treba se pridržavati i ostalih pravila o manevrisanju. Ako ne postoje posebna pravila za prolaz uskim kanalom, koja regulišu pravo prvenstva, to pravo pripada brodu koji ima struju i vjetar u krmu.

Toga se pravila brodovi moraju pridržavati i u magli. To, međutim, ne znači da mogu, pretpostavljajući da neće naići na nikakvu prepreku, ploviti svojom desnom stranom brzinom koja bi bila veća od one koja je za maglu dopuštena. Uvijek postoji mogućnost da se naiđe na koji jedrenjak ili neki drugi brod koji se ne drži svoje desne strane, odnosno na koji usidreni brod.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 149.

<sup>31</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 97.

## 2.6 Pojedini slučajevi

Postoje konkretne pojedine situacije u kojima, ako je brod kraći od 20 m ili jedrenjak, ne smije ometati prolaz brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar uskoga kanala ili puta. Čini nam se da taj propis nije potpuno jasan. U prvom redu je nejasno što se podrazumijeva pod sigurnom plovidbom jedino unutar uskoga kanala ili plovnog puta.<sup>32</sup>

Mislimo da se htjelo reći da se mora raditi o brodu koji zbog svojih karakteristika i drugih okolnosti ne može sigurno ploviti ako se odmakne od svoje desne strane kanala odnosno uskog prolaza. Navedeni brodovi se takvom brodu moraju ukloniti s puta, i to bez obzira na to što ih taj brod pretiče. Ako ih ti brodovi pretiču, što je posebno danas moguće kod brzih jahti na mehanički pogon, to preticanje ne smije biti takvo da bi zahtijevalo od broda koji se pretiče da izvrši bilo koji manevar da bi omogućio preticanje. Inače vrijedi opšte obrnuto pravilo, naime, da se brod koji pretiče mora uklanjati s puta brodu. To je propisano da manji brodovi, uključivši i jedrenjake, ne bi nepotrebno ometali plovidbu velikim brodovima. U pravilima nisu, a niti su mogle, biti navedene sankcije za prekršaj navedene dužnosti.

Čini se da brod koji ima prednost ne smije preduzimati ništa da bi preticanjem stvorio opasnost sudara. Ako iz tog razloga do sudara dođe, brod koji je preticao neće se moći pozivati na okolnost da mu se drugi brod koji je preticao morao maknuti s puta. Za taj brod mogu postojati administrativne, kaznene i druge sankcije, ali nikako mu se ne može nametati krivica za sudar. Mislimo da je to pravilo u svom doslovnom tumačenju i prestrogo i nelogično za one brodove koji se moraju uklanjati s puta drugim brodovima. Oni to neće morati učiniti ako bi se uklanjanjem s puta doveli u opasnu situaciju, ili bi se takva situacija stvorila i za brod koji pretiče.

Ako se to ima u vidu, slijedi da će navedeni brodovi prilikom ulaska u uski kanal morati dati prednost ulaženja drugim brodovima.

Pravilo se odnosi se na ribarske brodove. Prema tom pravilu, brod koji ribari ne smije ometati prolaz bilo kojem drugom brodu koji plovi unutar kanala ili plovnog puta. U tom Pravilu su sadržana dva principa:<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 156.

<sup>33</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 99.

- Brodovima je dozvoljeno ribariti u uskim kanalima i plovnim putevima;
- Ti brodovi ne smiju ometati plovidbu drugim brodovima. To je drugo pravilo od opšteg propisa da se brodovima koji ribare moraju sklanjati s puta drugi brodovi.

Nije propisano pod kojim uslovima se ribarski brod mora skloniti sa puta. Konkretno, da li samo pod pretpostavkom da se odnosni brod pravilno reće svojom desnom stranom ili i u slučaju kada protivpropisno plovi.

Mislimo da dužnost sklanjanja sa puta postoji samo pod pretpostavkom da se dati brod drži svoje desne strane, odnosno da može sigurno ploviti samo sredinom kanala ili plovnog puta.<sup>34</sup>

S druge strane i brodovi koji prolaze uskim predjelima moraju voditi računa o brodovima koji tamo ribare, posebno kod preduzimanja manevra za izbjegavanje sudara.

Prema Pravilu brod ne smije poprečno prelaziti uski kanal ili plovni put, ako takvo prelaženje ometa prolaz nekome brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar toga kanala ili plovnoga puta. Sumnja li se u namjeru broda koji prelazi poprijeko, može se upotrijebiti zvučni signal koji je propisan pravilom ni to pravilo nam ne izgleda potpuno jasno. Njegovim doslovnim tumačenjem bi slijedilo da se inače može ometati plovidba brodovima koji ne spadaju među one koji mogu sigurno ploviti jedino unutar kanala odnosno plovnog i puta.

Taj problem treba pravilno shvatiti tako da je zabranjeno svako poprečno prelaženje ako se time ometa prolaz nekom drugom brodu.

Doslovno tumačenje citiranog propisa bilo bi u dijametralnom neslaganju sa drugim osnovnim pravilima o manervisanju u svrhu izbjegavanja sudara. Na temelju pravila kad se preticanje u uskome kanalu ili plovnom putu može obaviti jedino ako brod koji se pretiče mora preduzeti radnju da omogući bezopasan prolaz, brod koji namjerava preticati mora pokazati svoju namjeru oglašavajući se odgovarajućim signalom, propisanim u pravilima. Brod koji se pretiče ako se time slaže, mora upotrijebiti odgovarajući signal i preduzeti potrebne mjere da bi omogućio bezopasan prolaz.

---

<sup>34</sup> Željka Primorac, *op. cit.* str. 139.

Posumnja li u namjeru drugoga broda, on može upotrijebiti signale. To se pravilo odnosi na slučajeve kada se preticanje ne može sigurno izvršiti bez odgovarajućeg manevra broda koji se pretiče. Ako postoji dovoljno prostora za preticanje, dolazi do primjene opštih propisi o preticanju.

To je i shvatljivo s obzirom na to da se radi o uskim prolazima. Osim toga brod koji se prestiže mora, ako je to potrebno, preduzeti mjere da se omogući bezopasan prolaz. Od toga broda zavisi koje će mjere preduzeti. Konkretno, da li će brodu koji ga prestiže ostaviti slobodnu svoju desnu ili svoju lijevu stranu. Brod koji prestiže odgovarajućim signalima mora pokazati svoju namjeru da prestiže i na koju stranu želi preticati.<sup>35</sup>

U Pravilu se navodi kako mora postupiti brod koji se prestiže ako posumnja u namjeru broda koji prestiže. Nije, međutim, navedeno koji se postupak mora preduzeti ako brod koji se namjerava prestići, smatra da je zbog njegove sigurnosti, odnosno sigurnosti plovidbe uopšteno, prestizanje nije moguće.<sup>36</sup>

Brod koji se približava zavoju ili području uskoga kanala odnosno plovnoga puta gdje se drugi brodovi ne mogu vidjeti zbog zaklonjenog vidika nekom preprekom, treba ploviti sa posebnim oprezom te se treba oglasiti odgovarajućim signalima. Dužnost da se plovi sa posebnim oprezom obuhvata, prema potrebi, i obavezu da se brod zaustavi. To će biti naročito onda ako se čuje signal drugog broda koji se nalazi iza prepreke koja onemogućava vidljivost.

Brod ne smije presijecati zavoj i tako doći na drugu stranu uskoga kanala ili plovnog puta kojim plove brodovi u suprotnom kursu.

To pravilo treba tumačiti i primjenjivati zajedno s pravilom prema kojem brod koji se približava dijelu kanala ili plovnoga dijela rijeke gdje drugi brod može biti zaklonjen nekom preprekom, mora se oglasiti jednim dugim zviždukom.<sup>37</sup>

Svaki drugi brod koji dolazi ili je zaklonjen preprekom a čuo je taj signal, mora odgovoriti jednim dugim zviždukom. Tom se pravilu može postaviti formalna zamjerka, naime, što nije usuglašen u pogledu mjesta na koje se primjenjuje. Konkretno se navode područja uskoga kanala, odnosno plovnog puta, ovdje se spominju područja kanala i plovnog dijela rijeke.

---

<sup>35</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 159.

<sup>36</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 101.

<sup>37</sup> *Ibid.*, str. 102.

Mislimo da tu nejasnoću treba tumačiti kao redakcijsku grešku i smatrati da se radi o istim područjima. Dužnost oprezne vožnje, pa i eventualnog zaustavljanja broda tereti i brod koji odgovara na primljeni signal. I tu obavezu treba tumačiti u skladu sa svim konkretnim okolnostima, a u skladu s pažnjom dobrog pomorca.

Svaki brod treba da izbjegava sidrenje u uskome kanalu, ako to okolnosti slučaja dopuštaju. Pravilo je više nego opravdano, jer se sidrenjem ne otežava samo plovidba, već se stvara opasnost sudara. Izgleda nam da je citirana formulacija preblaga. Ne radi se ustvari o tome da li okolnosti dopuštaju izbjegavanje sidrenja, već o tome da je sidrenje dopušteno samo pod pretpostavkom da je ono nužno.

Ipak ni to pravilo ne smije biti previše rigorozno tumačeno. Njemu je svrha da se sidrenjem izbjegne sudar. Gdje te opasnosti nema, ne postoji prepreka za sidrenje. Tako će npr. biti dozvoljeno sidrenje uz kraj malih brodova, posebno onih koji ribare.

## **2.7 Šeme odvojene plovidbe**

S obzirom na sve veću gustinu pomorskog saobraćaja, a posebno u određenim područjima, danonoćno se sve više pojavljuje opasnost sudara, upravo zbog gustine saobraćaja, kada brodovi dodju u međusobno opasnu blizinu. Jedini efikasni način da se izbjegne ta opasnost je da se plovidba usmjeri u takvim pravcima kako bi se otklonilo međusobno ukrstanje kurseva. To se postiže obaveznim plovidbenim rutama. Te rute mogu za svoje obalno more propisivati obalne države. Osim toga IMCO propisuje obavezne plovidbene rute u tzv. šemama odvojene plovidbe. To su šeme pojedinih priobalnih područja po kojima se obavlja gusti promet, a na kojima su označene zamišljene ili, rjeđe, prirodne granice (crte ili zone odvojene plovidbe) u određenom pravcu, redovno tako da brodovi plovo sa svoje desne strane od navedene granice.

Plovidbe po šemama primjenjuju se na šeme odvojene plovidbe koje su u Organizaciji prihvaćene i ne oslobađaju nijedan brod obaveze propisane pravilima za plovidbu i manevrisanje. Pod organizacijom u smislu citiranog mjesta i podrazumijeva se IMCO. Ako se radi o šemama odvojene plovidbe, koje eventualno propisuje neko drugi, u praksi prvenstveno dolaze u obzir nadležni organi obalne države. Oni mogu odrediti na koji će se način ploviti navedenim šemama. To, međutim, nikako ne znači da organ, koji je propisao date šeme ne može odrediti da se plovi prema propisima, brod koji se služi šemom odvojenog prometa mora postupati prema ovom pravilu.

Citirana odredba se odnosi na sve brodove osim onih koji prelaze poprijeko i koji su zauzeti ribolovom. Za njih postoje posebna pravila.<sup>38</sup>

Zabrana ulaska u zonu odvajanja ili prelaska linije odvajanja shvatljiva je sama po sebi. Budući da te zone odnosno linije čine granicu brodovima koji se kreću različitim pravcima, njihovo prelaženje predstavlja veliku opasnost za sudar.<sup>39</sup>

Pravila vode računa o potrebama životne prakse koja često može nametati prekoračenje navedenih granica, pa taj prelaz dozvoljavaju u sledećim slučajevima:

- Kada je taj prelaz nužan pravilo govori o zabrani prelaza u normalnim okolnostima, što, po našem mišljenju, kako je istaknuto, znači nužan prelaz. Kad presijeca to područje, mora se, što je shvatljivo samo po sebi, pridržavati pravila za izbjegavanje sudara.

S obzirom na konkretne okolnosti slučaja koje povećavaju opasnost sudara, od broda će se morati zahtijevati ulaganje mnogo veće pažnje od one koja bi se inače, pod normalnim okolnostima, mogla tražiti. I za taj slučaj u pogledu utvrđivanja krivice za sudar vrijedi ono što je navedeno za druge slične slučajeve.

Drugo dozvoljeno prelaženje preko navedenih granica je prelaženje da bi se izbjegla neposredna opasnost. I to je pravilo shvatljivo samo po sebi. Pravilo govori o opasnosti uopšteno, a ne kaže o kakvoj se opasnosti mora raditi. Redovno će se raditi o opasnosti od sudara, ali je moguće, makar teško, teoretski pretpostaviti i druge, kao npr. opasnost nasukanja. Pojam neposredne opasnosti treba tumačiti u skladu s pravilima. To znači, posebno ako se radi o sudaru, da se ne smije čekati dok nastupi neposredna opasnost u stvarnom značenju riječi.<sup>40</sup>

Radi se o neposrednosti opasnosti od časa kada je brod koji prelazi navedene granice morao započeti manevar za izbjegavanje sudara, odnosno druge opasnosti. Budući da se radi o dozvoljenom prekoračenju navedenih granica, samo prekoračenje neće smjeti biti jedan od elemenata za utvrđivanje krivice brodu koji prelazi granicu. Krivica će se prosuđivati prema opštim pravilima za izbjegavanje sudara.

---

<sup>38</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 169.

<sup>39</sup> Ivo Grabovac - *op.cit.* str. 104.

<sup>40</sup> Željka Primorac, *op.cit.* str. 141.

Treći slučaj dozvoljenog prekoračenja navedenih granica postoji za brodove koji ribare unutar zone odvajanja. Pravila ne govore ništa o tome da li se brodovi koji ribare na plovidbenom putu odvojene plovidbe, moraju pridržavati propisanog smjera plovidbe, ili mogu ribariti u bilo kojem smjeru.

Mislimo da treba zastupati stav da se moraju pridržavati propisanog smjera. Stvarno ta im dužnost proizlazi iz okolnosti da su šeme odvojene plovidbe uspostavljene radi sigurnosti plovidbe. To je već sam po sebi dovoljan razlog da se i ribarski brodovi moraju pridržavati navedenih propisanih smjerova.

Ipak prilikom ribarenja u zoni odvajanja moraju se brinuti da se ne stvori opasnost od sudara. Brod koji plovi u području blizu završetka šeme odvojene plovidbe, mora to činiti s posebnim oprezom. Mislimo da pojam završetka šeme odvajanja nije dovoljno precizan. Po našem mišljenju taj izraz treba shvatiti kao krajnje tačke šeme odvojene plovidbe, a ne samo onu koja za odnosni brod predstavlja završetak. To je iz razloga što je navedena stvarna situacija potpuno ista za dati brod kada ulazi i kada izlazi iz navedenog područja.<sup>41</sup>

Kada u navedeno područje ulazi, situacija je toliko opasnija što brod nije zaštićen šemom odvojene plovidbe u koju još nije ušao. I izraz da se mora raditi sa posebnim oprezom, može u praksi stvarati teškoće. Konkretno, traži li se neka posebna pažnja koja prevazilazi onu koja se može zahtijevati od običnog dobrog pomorca, ili se radi o stepenu pažnje koji nadmašuje navedeno mjerilo.

Mislimo da treba zauzimati prvo shvatanje. Mora se tražiti pažnja običnog dobrog pomorca, s tim da se od njega može zahtijevati da tu pažnju pooštri s obzirom na sve konkretne okolnosti slučaja, ali uvijek do granica običnog dobrog pomorca. To bi pravilo vrijedilo, na temelju opštih principa pravila za izbjegavanje sudara i pod pretpostavkom da nije normirano. S navedenim intenzitetom pažnje moraju se primjenjivati opšta pravila za izbjegavanje sudara na moru.<sup>42</sup>

Pravilo navodi da brod mora, ako je to izvodivo, izbjegavati sidrenje unutar šeme odvojene plovidbe ili u području blizu njezinih završetaka. Riječi ako je to izvodljivo sadržajno znače isto što i izraz pravila u kojemu se kaže da treba izbjegavati sidrenje u kanalima ako to okolnosti slučaja dopuštaju.

---

<sup>41</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 170.

<sup>42</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 106.



Inače svrha tog pravila je više nego jasna. Svako sidrenje, naime, u navedenom području uveliko može otežavati plovidbu, pa tako stvarati opasnost od sudara.

Ako je brod prisiljen sidriti se unutar šeme odvojene plovidbe, mora nastojati da to bude u zoni odvajanja, jer će tako manje ometati tok plovidbe. Nije potrebno posebno ni isticati da usidreni brod mora postupati prema pravilima koja vrijede za sve usidrene brodove. Ako ipak dođe do sudara s usidrenim brodom, pitanje krivice će se, među ostalim, rješavati i sa stajališta je li dati brod bio prisiljen da se sidri. Ako nije, ta će okolnost biti da na istom stajalištu stoje, kažu da se brodovi koji ribare u zoni odvajanja mogu kretati u svim smjerovima. Iz toga se može izvesti zaključak da takvo kretanje, inače, nije dopustivo u područjima koja su određena za kretanje brodova u određenim pravcima. Dozvola kretanja brodovima koji ribare u zoni odvajanja je razumljiva sama po sebi, jer u toj zoni ostali brodovi ne plove.

Zabrana sidrenja, pod navedenim preduslovima, odnosi se i na područja blizu završetka šeme odvojene plovidbe. To je propisano zbog istih razloga koji su bili relevantni i za zabranu sidrenja u zoni odvojene plovidbe. Pravila ne propisuju, niti mogu propisati, koliko iznosi to područje. U prvom redu dolaze do primjene eventualno postojeći propisi o zabrani sidrenja. Ako toga nema, može se očekivati od svakog pomorca da mjerilima pažnje dobrog pomorca procijeni potrebnu udaljenost s obzirom na sve konkretne okolnosti slučaja koje su mu dostupne. Ako mu sve te okolnosti nisu, niti moraju biti poznate (npr. budući da se prvi put nalazi na datom području, nije mu poznat intenzitet i smjer plovidbe broda koji se približavaju području odvojene plovidbe) neće pogriješiti da se sidri što je razumno moguće dalje od ulaska odnosno izlaska iz navedenog područja.

Brod koji ribari ne smije ometati prolaz ni jednom brodu koji slijedi tok plovidbenog puta. Iz toga Pravila može se zaključiti sledeće:

- Dozvoljeno je ribarenje i na plovidbenim putevima zone odvajanja.
- Brod koji ribari ne smije ometati prilaz ni jednome brodu koji slijedi tok plovidbenog puta. Inače vrijedi obrnuto pravilo, naime, da se brodovi moraju uklanjati s puta brodovima koji ribare.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Ibid, str. 108.

Međutim, prednost drugih brodova vazi samo pod pretpostavkom da oni slijede tok plovidbenog puta. Ako se takav brod nađe u području zone odvajanja, ribarski brod ima prednost, pa makar se odnosni brod u toj zoni našao u skladu s pravilima.

Kad ti brodovi ribare na plovnom putu šeme odvojene plovidbe, moraju se kretati u smjeru opšteg toka plovidbe. Ako se kreću suprotnim smjerom, taj će element imati veliki uticaj za određivanje stepena krivice za sudar. <sup>44</sup>

Ovo pravilo kaze da brod kraći od 20 m ili jedrenjak ne smiju ometati siguran prolaz broda na mehanički pogon, koji slijedi tok plovidbenog puta. Svrha tog pravila je u tome da navedeni brodovi ne bi nepotrebno smetali i tako usporavali plovidbu većim brodovima. Od datih brodova se traži da se uklanjaju s puta drugim brodovima, i to bez obzira na njihov međusobni položaj. <sup>45</sup>

To pravilo odgovara po svom sadržaju pa sve što je navedeno za to pravilo vrijedi i za ovo. Ipak treba naglasiti da to pravilo ne dolazi do primjene ako brod na mehanički pogon presijeca plovidbeni put šeme odvojene plovidbe. <sup>46</sup>

Od svih ovih pravila oslobođen je brod s ograničenim mogućnostima manevrisanja kada je zauzet radovima na održavanju sigurne plovidbe u sistemu odvojene plovidbe. Isto je tako oslobođen brod s ograničenim mogućnostima manevrisanja kada je zauzet radovima na polaganju, popravljanju ili podizanju podmorskog kabla u sistemu odvojene plovidbe.

Pravila, za razliku od plovidbe kanalima i tijesnim plovidbenim putevima, ništa ne govore o preticanju brodova u šemama odvojene plovidbe. Iz toga se može zaključiti da preticanje ne samo da nije zabranjeno, nego ni da nije podvrgnuto posebnim pravilima. Mislimo da takvo stajalište nije pravilno i da je rješenje pravila polovično. Konkretno, dok se u jednom pravilu primjenjuje isti kriterijum za preticanje kao kod kanala, dotle se što se tiče drugih slučajeva preticanja ne navodi ništa, a situacija je ako ne identična, a ono veoma slična kao i kod kanala i uskih plovnih puteva.

Ako između brodova koji plove na području šema odvojene plovidbe dođe do rizika sudara, moraju se primjenjivati opšta pravila za izbjegavanje sudara.

---

<sup>44</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 173.

<sup>45</sup> Ibid

<sup>46</sup> Željka Primorac, *op.cit.* str. 164.

## 2.8 Radar

Pojava radara na brodu stvorila je veći broj pravnih i stvarnih problema koji se odnose na izbjegavanje sudara.

Kada se radar tek pojavio na brodu, nije se još raspolagalo dovoljnim iskustvom za njegovu upotrebu, pa je bilo uopće sporno da li se, i u kojoj mjeri, morao upotrebljavati kao sredstvo za izbjegavanje sudara. Danas, kada je taj problem uglavnom riješen pozitivnim propisima, dileme koje su se ranije postavile su neaktuelne.

Osnovna razlika između sadašnjih propisa i ranijeg stanja je u tome da je danas radar za neke brodove propisan kao sredstvo navigacije. Tu obavezu propisuje SOLAS konvencija prema kojemu svi brodovi od 1600 BRT i više, moraju biti opremljeni bar jednim radarom. Svi brodovi od 10.000 BRT i više moraju imati bar dva radara, pri čemu svaki može raditi nezavisno od drugog. Svi radari postavljeni u skladu s tim pravilom moraju biti onog tipa koji odobri uprava i morat će odgovarati radnim standardima koji nisu niži od onih prihvaćenih Konvencijom.<sup>47</sup>

Na zapovjedničkom mostu broda biti će uređaji za ucrtavanje učitavanja radara. Budući da se radi o obaveznom instaliranju radara i o njegovoj upotrebi, slijedi da brod koji mora imati radar nije sposoban za plovidbu.<sup>48</sup>

Iz toga slijedi da će brod biti kriv za sudar ako se utvrdi da ga, protivno propisima, nije imao, odnosno nije upotrebljavao. Ako mu je bilo nemoguće upotrebljavati radar jer nije bio ispravan, pitanje krivice treba rješavati od slučaja do slučaja, a sa stajališta da se kvar radara, odnosno njegovo neotklanjanje može pripisati krivici osobe za koju brodar odgovara.

Drugo pitanje koje se u vezi s radarom postavlja jeste, postoji li dužnost njegove upotrebe i održavanja u ispravnom stanju, ako se radi o brodu koji ima radar, premda ga inače, prema postojećim propisima, nije dužan imati. Mislimo da je posada dužna

---

<sup>47</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 203.

<sup>48</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 109.

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
upotrebljavati ispravan radar. Čini nam se da se ne može prisiliti brodar da otkloni kvarove na radaru, jer ako ga nije dužan imati na brodu, nije obavezan ni držati ga u ispravnom stanju. Što se ipak tiče posade, situacija je drugačija.

Ako se radi o takvom kvaru da ga posada može otkloniti, ona će to biti dužna učiniti, jer mora ulagati pažnju dobrog pomorca radi preduzimanja mjera da se sudar izbjegne.

### 3. UPRAVLJANJE BRODOVIMA NA VIDIKU

#### 3.1 Uopšteno

Pronalaskom i upotrebom radara u plovidbi stvoren je do tada nepoznati pojam. Konkretno, radar omogućava brodovima da se međusobno opažaju i kada se prostim okom ne mogu opaziti. S obzirom na to, danas se govori o brodovima koji su u vidokrugu odnosno koji vide jedan drugog. Prema definiciji smatrat će se da brodovi vide jedan drugoga samo ako se jedan brod može običnim posmatranjem vidjeti s drugog broda. Pod običnim promatranjem smatra se opažanje prostim okom. Međutim, ako se brodovi opaze radarom i okom, smatra se da se nalaze u vidokrugu.

Nije potrebno posebno obrazlagati da je u pogledu preduzimanja manevra za izbjegavanje sudara jedna situacija ako se brodovi nalaze u vidokrugu, a druga kada se opažaju isključivo pomoću radara.<sup>49</sup>

Za slučaj da se brodovi opažaju samo radarom, postoji propis u Pravilu prema kojemu se smatra da se radi o smanjenoj vidljivosti. Premda se u Pravilima govori o brodovima koji vide jedan drugog, ipak to treba tumačiti tako da se radi o brodovima koji se nalaze u takvoj poziciji i prilikama da moraju, uz primjenu pravilnog vizuelnog posmatranja, vidjeti jedan drugoga.<sup>50</sup>

Ta okolnost može uticati, a redovno će i uticati, na utvrđivanje krivice broda koji nije opazio drugi brod zbog toga što nije organizovao i provodio pravilno osmatranje. Iz navedene definicije, nadalje, slijedi da utvrđivanje prisutnosti drugog broda putem zvuka ne čini da se brodovi nalaze na vidiku jedan drugome.

---

<sup>49</sup> Borisav Ivošević, *op.cit.* str. 240.

<sup>50</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 113.

Prema Pravilu, pravila ovoga poglavlja odnose se na brodove koji su na vidiku jedan drugom. Ne čini se razlika u pogledu veličine brodova. Njih se, dakle, moraju pridržavati i najveći i najmanji brodovi. Ipak i taj opšti princip ne smije biti tumačen bez ikakvih izuzetaka. I on je podvrgnut opštim pravilima.

To, drugim riječima, znači : U odnosu između velikih i veoma malih brodova morat će se, bez obzira na opšta pravila, prema prilikama, uklanjati s puta onaj brod kojem će to biti lakše. Npr. onaj koji je pokretljiviji, koji se nalazi u poziciji da mu je lakše izvršiti manevar i slično. Ipak, ponavljamo, to treba tumačiti kao izuzetak od opštih načela.<sup>51</sup>

Pravila ne sadrže nijednu odredbu što se tiče manevrisanja čamaca. Pravilo koje reguliše manevrisanje brodova koji se prestižu, spominje istina svaki brod, pa su tom 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 opšta pravila. To isto vrijedi i u odnosu između dva čamca na vesla. Pretpostavka da bi se ta pravila primijenila jeste da brodovi plove.

Najvažnija podjela brodova za Pravila o manevrisanju je na jedrenjake i brodove na mehanički pogon. S tog stajališta mogu postojati sledeće kombinacije: odnos između jedrenjaka, ili između njih i brodova na mehanički pogon te između brodova na mehanički pogon.<sup>52</sup>

### 3.2 Odnos između dva jedrenjaka

U odnosu između dva jedrenjaka najvažniji element za izbjegavanje sudara je odnos broda prema vjetru, jer taj element uslovljava veću ili manju sposobnost manevrisanja, a ta je činjenica za izbjegavanje sudara bitna. Taj problem postavlja slijedeća načela:

- Kad u oba broda vjetar duva s različitih strana, mora se ukloniti s puta onaj kojemu vjetar duva u lijevu stranu;
- Kad u oba broda vjetar duva s iste strane, brod u provjetrini mora se ukloniti s puta brodu u zavjetrini.

---

<sup>51</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 145.

<sup>52</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 116.

To u tom slučaju znači da brod koji je zaustavljen ne smije početi voziti da prođe ispod pramca drugom brodu ili uzrokuje kod njega zabunu. Na temelju istih načela brod koji plovi, mora se ako mu je to moguće držati toliko daleko od drugog broda da se izbjegne opasnost sudara i kada bi zaustavljeni brod počeo iznenada preduzimati kakav nepropisan manevar.

Ako brod koji plovi vjetrom s lijeve strane vidi brod u privjetrini i ne može za njega sa sigurnošću utvrditi da li ide vjetrom s lijeve ili s desne strane, mora mu se skloniti s puta. To je Pravilo unešeno radi izbjegavanja opasnosti sudara.

Za svrhe ovoga pravila, se smatra suprotna strana onoj na kojoj se nalazi glavno jedro, ili u slučaju broda s ukrštenim glavnim jedrima suprotna strana od one na kojoj su zatezi najvećeg ljetnog jedra.<sup>53</sup>

To je pravilo uneseno u redakciju od 1960. i predstavlja, možda, najveću razliku u odnosu na dotadašnja pravila. Dotadašnje redakcije su sadržale nekoliko nedovoljno određenih pojmova, što je stvaralo teškoće u praksi. 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 tog Pravila ograničavati će se isključivo na sportske brodove manje tonaže.<sup>54</sup>

### 3.3 Sportska takmičenja

Danas su praktično Pravila izbjegavanja sudara između dva jedrenjaka najvažnija među sportskim brodovima. Kod njih 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 bi se u tom slučaju – odnosni brodovi morali pridržavati. Sportski uspjeh nije, načelno, ni najmanje opravdan razlog da se odstupi od Pravila.

Ipak, treba voditi računa i o činjenici da se u tim slučajevima ne radi o normalnoj navigaciji, već o takmičenju, a ta okolnost dopušta veću slobodu manevrisanja brodova. Međutim, ta sloboda ne smije nikad biti takva da ugrozi sigurnost drugih brodova. Drugim riječima, dopušteno je ometanje navigacije a ne

---

<sup>53</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 164.

<sup>54</sup> Ivo Grabovac, *op.cit.* str. 118.

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

Brodove, koji ne učestvuju u takmičenju, takmičenje ne zanima i imaju pravo zahtijevati striktnu primjenu Pravila. Izuzetak mogu činiti jedino slučajevi odredbi 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.<sup>55</sup>

Za brodove kod kojih su kursevi paralelni ne primjenjuje se Pravilo koje važi za brodove kod kojih se kursevi sijeku. To je načelo od davnina usvojeno među pomorcima i Pravila nisu učinila ništa drugo, nego tačno normirala opšteusvojenu praksu. To je, ujedno, jedino pravilo koje nameće tačno određenu dužnost za oba broda.

I za to Pravilo vrijedi princip da manevar treba izvršiti odlučno, pravovremeno i onako kako to treba učiniti dobar pomorac. U konkretnom slučaju to znači da promjenu kursa udesno treba izvesti u dovoljnoj udaljenosti i u dovoljnoj mjeri.

Premda se samo načelo čini jasno, ipak treba istaknuti nekoliko pitanja. Dužnost primjene tog Pravila postoji kada brodovi plove, u suprotnim ili gotovo suprotnim pravcima. Izvan tih slučajeva, a s gledišta opasnosti sudara, može postojati jedna od tih dviju situacija: kursevi su paralelni, ili se sijeku.

Ako su kursevi paralelni, tada je svaki brod dužan zadržati svoj smjer. To slijedi iz okolnosti što se u Pravilu navodi dužnost skretanja udesno samo pod pretpostavkom da se brodovi približavaju iz suprotnih odnosno gotovo suprotnih kurseva.<sup>56</sup>

Ako to nije slučaj, ne postoji nikakva dužnost manevrisanja, što znači da će brodovi morati nastaviti ploviti svojim kursom. Iz toga proizlazi zabrana za svaki brod da preduzme bilo koji manevar s kojim bi se približio drugom brodu na opasnu blizinu, pa čak niti skretanjem udesno. Isto tako ne smije preduzimati manevar s kojim bi mogao dovesti u zabunu drugi brod, i tako ga navesti da preduzme opasni manevar koji bi mogao dovesti do sudara.

---

<sup>55</sup> Ibid

<sup>56</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 119.

Pravilo daje uputstvo kada će se primijeniti Pravilo, pa se smatra da takav položaj postoji kad jedan brod vidi drugi pravo ispred sebe ili skoro pravo ispred sebe noću kad može vidjeti jarbolna svjetla drugoga broda, u liniji i/ili oba bočna svjetla, a danju kad vidi odgovarajući izgled drugog broda.

Pod odgovarajućim izgledom drugog broda smatra se situacija kada se drugi brod vidi onako kako bi se vidio kada noću vidi navedena svjetla.

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. Međutim, bez obzira na te nejasnoće, čini nam se da treba imati u vidu sljedeće: 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 preduzimati takve manevre da se međusobno pravovremeno nađu u sigurnoj poziciji. Kako i gdje, to je upravo u plovidbi suprotnim kursevima, tu je situaciju lako izbjeći. Od broda se traži samo to da se na vrijeme skloni na stranu, što redovno nije ni najmanje teško. Ako kod normalne vidljivosti ipak dođe do sudara, potpuno je suvišno ispitivati detaljne pozicije brodova.

Izuzevši očiglednu krivicu jednog od brodova, redovno će oba broda biti kriva. Ako s tog stajališta posmatramo 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.<sup>57</sup>

Prema definiciji ako se ostvare navedene pretpostavke, smatrat će se da se brodovi jedan drugome približavaju ne samo iz suprotnih već i iz skoro suprotnih pravaca. Jasno je već i na prvi pogled da to kao pojam ne može biti tačno, jer se radi o dvije, istina, slične, ali ipak pojmovno različite pozicije.

Premda definicija obuhvata obje situacije, ipak Pravilo 14 (c) daje putokaz da se te situacije razlikuju. Prema tom Pravilu, naime, kad se imalo sumnja u postojanje takve situacije potrebno je smatrati da ona postoji i prema tome se treba ponašati. Time

---

<sup>57</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 123.



Pravila za plovidbu i kormilarenje  
je navedena nejasnoća postala praktično bespredmetnom. Sumnja će, naime, uvijek postojati kada se brodovi približavaju u gotovo suprotnim kursevima.<sup>58</sup>

Iz samog Pravila proizlazi da će dužnost skretanja udesno prestati kada brodovi međusobno dođu u takvu situaciju da jarboli odnosno svjetla nisu više u poziciji za koju Pravilo predviđa skretanje udesno. 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.

U slučaju smanjene vidljivosti vrijede posebni propisi. Ipak i kada brodovi u tim prilikama budu jedan drugome na vidiku, morat će primijeniti to Pravilo, ako posebne okolnosti slučaja ne diktiraju neki drugi manevar.<sup>59</sup>

Okolnost da jedan brod nije postupio po tom Pravilu, nikako ne ovlašćuje drugi brod da on po njemu ne postupi. Štaviše, njegova će dužnost biti da jače skrene s puta kako bi tako otklonio opasnost sudara.

Međutim, i ako dovoljno ne skrene, bit će manje kriv od onoga koji nije ništa preduzeo. 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, sigurno, ne samo da nije dužan nego i ne smije skrenuti desno. On će ipak morati staviti do znanja drugom brodu da vozi pravo naprijed. Ipak sa tim neće u svakom slučaju biti oslobođen krivice za sudar, jer je morao, prilikom odabiranja rute, voditi računa o tome da će morati, eventualno, skrenuti desno, te se trebao držati na sigurnoj udaljenosti od odnosnog područja. Brodovi sporazumno mogu napraviti i neki drugi manevar.

### 3.4 Hidroavioni i lebdilice

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.

Za manevrisanje hidroaviona Pravila sadrže poseban propis prema kojem u hidroavion na vodi mora se uklanjati s puta svim brodovima i ne smiju ih ometati u plovidbi. Međutim u okolnostima kad prijeti opasnost od sudara, mora se ponašati u

<sup>58</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 165.

<sup>59</sup> Ibid

---

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
skladu s pravilima ovoga dijela. To je Pravilo doneseno vodeći računa o činjenicama da hidroavioni imaju veliku brzinu i dosljedno tome teže manevrisanje od brodova.

To isto Pravilo važi, čini nam se, i u odnosu između dva hidroaviona, jer je između njih opasnost sudara ne samo ista nego i još više istaknuta. Sve što je u tim Pravilima rečeno za dobrog i iskusnog pomorca, vrijedi i za hidroavijatičara. Iz toga, a na temelju citiranog Pravila mislimo da možemo izvesti zaključak, da hidroavioni moraju, u granicama mogućnosti, uvijek izbjegavati brodove i bez obzira na to što bi, eventualno, aplikacijom kojeg posebnog pravila imali prednost.<sup>60</sup>

Unazad tome nije isključeno da nastupi takva situacija da hidroavion neće biti sposoban, isključivo vlastitim manevrom, izbjeći sudar. U tom slučaju je potrebno i da brod izvrši odgovarajuće manevrisanje. Ta dužnost broda slijedi iz opštih načela o postupanju za izbjegavanje sudara, a posebno iz Pravila koje nameće dužnost brodu da u slučaju opasnosti od sudara postupi i protivno odgovarajućim pravilima.<sup>61</sup>

Već je navedeno da Pravila pod definiciju broda obuhvataju lebdjelice. Međutim, za njih ne postoji nijedan poseban propis koji bi se odnosio na manevrisanje radi izbjegavanja sudara.

Realno 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 tog stajališta, bitni zajednički element a to je brzina. Ipak se, normalno, na njih ne mogu direktno primijeniti propisi koji vrijede za hidroavione. Unazad 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 se rezultata moralo doći i primjenom opštih 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 opštih propisa Pravila, načelno, svim onim propisima o manevrisanju koji vrijede za hidroavione.

---

<sup>60</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 166.

<sup>61</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 126.

Činjenična primjena tih propisa na brodove, o kojima se radi, 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 manevrisanja veća.<sup>62</sup>

### 3.5 Ukrštanje kurseva brodova na mehanički pogon

Prema Pravilu kad se kursevi dva broda na mehanički pogon ukrštaju tako da prijete opasnost od sudara, uklonit će se s puta onaj brod koji vidi drugi brod na svojoj desnoj strani, ako je u datome slučaju to moguće, on pri tome ne smije presijecati kurs ispred pramca tog broda. O tome da li prijete opasnost sudara je poznato Pravilo desnog boka. To se Pravilo ne primjenjuje kada se brodovi međusobno ne vide. U praksi neće uvijek biti jasno radi li se o slučaju koji spada pod to Pravilo ili o nekoj drugoj situaciji.

Pitanje nema isključivo teoretsko značenje, jer od procjene situacije zavisi i manevar broda. Pogrešna procjena pa, prema tome, i krivi manevar može situaciju još i više pogoršati.

Isključivo je kriv za sudar brod koji se nije pridržavao pravila desnog boka i nije davao propisane signale o manevrisanju, nije smanjivao brzinu i presjekao put brodu s pravom prvenstva. Pravilo desnog boka ne može biti zamijenjeno nikakvim drugim običajem. Ako brod koji vidi drugi sa svoje desne strane nastavi svoj put i brzinu, kriv je za sudar.<sup>63</sup>

Brod je kriv za sudar ako mu se njegov smjer siječe s drugim, a ima pravo prednosti pa zadrži svoj smjer i brzinu. Pravilo desnog boka se ne primjenjuje ako su smjerovi brodova paralelni. Za sudar je kriv brod koji se nije pridržavao pravila desnog boka, ako ne dokaže da je drugi brod prekršio Pravila za izbjegavanje sudara.<sup>64</sup>

### 3.6 Postupak broda koji se mora ukloniti s puta

Što se tiče broda koji se mora ukloniti s puta, dužan je, ako je to moguće, izbjegavati presijecanje kursa ispred pramca broda koji izbjegava.

Brod, načelno, može učiniti bilo koji manevar kojim će izbjeći sudar. On može, dakle, proći iza krme prestizanom brodu, okrenuti lijevo ili desno, smanjiti brzinu ili se pak zaustaviti. Koji će od tih manevara biti izabran, zavisi od okolnosti siučaja, npr. međusobne pozicije, prolaza trećih brodova, blizine luke, kopna, opasnih područja itd.

---

<sup>62</sup> Ibid

<sup>63</sup> Ibid, str. 128.

<sup>64</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 173.

Ipak kod svih tih manevara vrijedi opšte načelo da budu izvršeni tako da se s njima ukloni opasnost sudara. Brod, koji je dužan izbjegavati, sam bira moment kada će preduzeti manevar, ali mora biti preduzet toliko na vrijeme da se izbjegavani brod ne dovede u zabunu. Naime, da taj brod ne bi sam započeo koji manevar da izbjegne opasnu poziciju, a taj manevar, na kraju, može stvoriti takav nesporazum i zbrku da dođe do sudara.

Iz Pravila slijedi da nije zabranjeno presijecanje kursa pred pramcem drugog broda. Međutim, to se može učiniti samo u izuzetnim slučajevima, tj. ako takvim presijecanjem neće biti stvorena opasna situacija. Riječi da se presijecanje pred pramcem mora izbjegavati ako je u danom slučaju to moguće ne tumače se doslovno.

Doslovnim tumačenjem bi proizlazilo da brod smije preticati pred pramcem samo ako nema druge mogućnosti. Međutim, brod, koji izbjegava, može proći i ispred pramca drugog broda, ako to npr. dopušta sporost jednoga i brzina drugoga.

To se, u ostalom, može izvesti iz opših načela o primjeni Pravila, po čemu ona dolaze do primjene samo ako postoji opasnost sudara. I, obratno, toj zabrani se, prema okolnostima, mora dati vrlo strogo tumačenje.<sup>65</sup>

U slučaju sudara presijecanjem ispred luka, ne mora uvijek biti kriv brod koji je takav manevar izvršio. Pod normalnim okolnostima brod se uklanja s puta skretanjem ulijevo ili udesno. Kod toga je skretanje udesno mnogo sigurnije, jer se prolazi iza krme drugog broda.

Ako se skreće ulijevo, taj se manevar redovno kombinuje sa smanjenjem brzine i propuštanjem drugoga broda, ili se učini pun okret ulijevo i prođe iza krme drugoga broda. Na temelju broda koji obavlja odnosni manevar mora svoju namjeru signalizirati drugom brodu. Koji će od navedenih manevara biti primijenjen, zvisi od okolnosti konkretnog slučaja. Postoji li potreba preduzimanja jednog od navedenih manevara mora procijeniti pomorac koji o tome u datom momentu odlučuje.

Mora se izabrati onaj manevar koji je najpovoljniji za izbjegavanje sudara. Smanjenje brzine će biti dovoljno, redovno, u najmanje opasnim situacijama, zatim u

---

<sup>65</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 130.

težim zaustavljanjem stroja, a u najtežim će biti potrebna vožnja krmom. Naravno da to ne mora biti svaki put tako. Pod vožnjom krmom treba shvatiti u najmanju ruku zaustavljanje broda, a prema okolnostima, i vožnju nazad. 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 preduzetim, mogao lako izbjeći sudar.<sup>66</sup>

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

Ti manevri mogu, a prema okolnosti i moraju biti kombinovani s nekim drugim (npr. skretanjem s puta). Zaustaviti stroj i voziti krmom mogu samo brodovi na mehanički pogon. Što se tiče jedrenjaka, može jedino doći u obzir smanjenje brzine. To se može postići potpunim ili djelimičnim opuštanjem jedara.<sup>67</sup>

Razlika između jedrenjaka i brodova na mehanički pogon bit će u tome što će i izbjegavani brod morati više paziti na svoj i tuđi manevar, jer mora računati na eventualne nepredviđene situacije. To ujedno nameće dužnost jedrenjaku koji izbjegava da mnogo prije preduzima manevar nego što to normalno, mora učiniti brod na mehanički pogon.<sup>68</sup>

Osim tih dužnosti koje se odnose na konkretnu situaciju, brod, koji se mora ukloniti s puta, dužan se pridržavati i ostalih pravila koja se odnose na svaki brod koji se uklanja s puta. Na temelju tog Pravila svaki brod koji se je prema ovim pravilima dužan ukloniti s puta drugome brodu, mora koliko god je to moguće, manevrisati i pravovremeno i pouzdano da bi se potpuno uklonio.

Dovoljno rano, znači da brod ne smije oklijevati ni čekati posljednji trenutak da izvede manevar izbjegavanja. To Pravilo je konkretizovano na jedan mogući slučaj, prema kojemu manevar za izbjegavanje sudara mora biti, među ostalim, izvršen na vrijeme da bi se izbjegao sudar. U vezi sa tim može se, čini nam se opravdano, postaviti

---

<sup>66</sup> Ibid

<sup>67</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 188.

<sup>68</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 132.

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
pitanje, je li uopće Pravilo, trebalo unositi, jer se jedna te ista dužnost normira na dva mjesta, što može u praksi stvarati samo teškoće.

Pouzdan manevar je onaj koji je prikladan za određenu situaciju i koji vodi brod na sigurnoj udaljenosti od drugoga broda. To je ustvari sinonim za izraz iz Pravila da manevar mora biti izveden odlučno, pa ono što je ovdje rečeno za pravovremenost vrijedi i za pouzdanost. Zatim brod koji se dužan ukloniti s puta mora savjesno izviđati promatranjem i slušanjem prema Pravilu. Brod mora preduzimati mjere da bi utvrdio postoji li rizik sudara.<sup>69</sup>

### 3.7 Postupak broda s pravom puta

Što se tiče broda koji se izbjegava, i o njegovom postupku Pravila sadrže odredbe. Kad se na temelju ovih pravila jedan od dva broda obvezno ukloni sa puta, drugi brod mora zadržati nepromijenjeni kurs i brzinu. Brod ipak može preduzeti mjere za izbjegavanje sudara vlastitim manevrisanjem čim mu postane jasno da brod koji se mora ukloniti s puta ne preduzima odgovarajući manevar u skladu s ovim pravilima. To Pravilo je donekle reprodukcija, međutim, ipak i između ta dva Pravila postoji bitna razlika.

Dok se, navodi da brod, ako se nađe u situaciji da postoji opasnost sudara, mora bez obzira na postojeća pravila koja mu eventualno daju prednost, preduzeti odgovarajući manevar, a u pravilu se navodi da može preduzeti mjera za izbjegavanje sudara. Ovdje se ustvari radi o dvije situacije. Pravilo ima u vidu doduše opasne situacije, ali takve kod kojih ta opasnost nije još postala neposredna.

Može se pretpostaviti slučaj da je sudar nastao upravo zbog toga što se brod koristio tim svojim pravom kao i, obratno, da je do sudara došlo jer brod to svoje pravo nije upotrijebio. Ako dođe do sudara, jer je manevar na koji je brod imao pravo bio nestručno izveden, pravnih teškoća nema. Jasno je da postoji krivica za sudar. Prema osnovnim načelima građanskog prava, naime, osoba koja se koristi jednim svojim pravom, nije dužna nadoknaditi štetu koja tim korištenjem bude prouzrokovana. Međutim, kod toga se traži da se postupa sa dužnom pažnjom. Ako tako nije postupljeno, postoji krivica, pa, prema tome, i dužnost naknade štete, bez obzira na to

<sup>69</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 189.

što je štetnik radio u okviru svojih prava. Pitanje je konkretnog slučaja da li će i drugi brod biti kriv i u kojoj mjeri.

### 3.8 Odnos između brodova na mehanički pogon i jedrenjaka

Osnovno pravilo glasi da se brod na mehanički pogon mora ukloniti s puta jedrenjaku.<sup>70</sup>

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 vjetra, tako da često vrlo teško, ili nikako, mogu brzo brod upraviti željenim pravcem.

Pravila, što je danas veoma važno istaći, ne prave nikakvu razliku u pogledu veličine broda, tako da će se i najveći brod na mehanički pogon morati sklanjati s puta i veoma maloj jedrilici. Ipak i to je Pravilo podvrgnuto opštem načelu, prema kojem se, u granicama mogućnosti, pokretljiviji brodovi moraju sklanjati s puta onima koji su prema njima srazmjerno nepokretljiviji.<sup>71</sup>

Štaviše, to se načelo mora danas u odnosu brod na mehanički pogon i broda na jedra mnogo češće i strožije primjenjivati nego u odnosu između dva broda na mehanički pogon, jer je opšte poznata činjenica da se male jedrilice (vrlo lako pokretljive) danas upotrebljavaju gotovo 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, uticati i na prosuđivanje stepena krivice broda na mehanički pogon.

U ranijim redakcijama u tom Pravilu je bilo navedeno da se brod na mehanički pogon mora ukloniti s puta jedrenjaku kada postoji opasnost sudara. To je ispušteno jer se dužnost uklanjanja s puta nameće samo pod pretpostavkom da postoji opasnost sudara. Prema tome, posebno isticati tu opasnost je zaista u formalnom pogledu suvišno.

Brod na mehanički pogon mora se ukloniti jedrenjaku na isti način kao i u odnosu između dva broda na mehanički pogon. Stvarna situacija, pak, može biti takva da omogućava brodu koji izbjegava jedrenjak da prođe na manjoj udaljenosti, a može se

<sup>70</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 152.

<sup>71</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 190.

Pravila za plovidbu i kormilarenje  
raditi i o obratnom slučaju, tj. da se jedrenjak mora izbjegavati što dalje. To će biti u slučaju kada se može očekivati da jedrenjak mora napraviti jedan određeni manevar jer njegova navigacija zavisi od vjetra.<sup>72</sup>

Prilikom izbjegavanja jedrenjaka zapovjednik broda na mehanički pogon mora voditi računa i o toj 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, bar u osnovnim crtama, pravila navigacije na jedra, on, ako nije bio siguran u sebe, nije smio jedrenjaku doći na opasnu blizinu.

I jedrenjak, 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 toj okolnosti voditi računa. Obično se radi da jedrenjak, i kada mu brod na mehanički pogon dođe na veoma malu daljinu, nije ovlašćen mijenjati svoj kurs i brzinu, jer će ga brod na mehanički pogon moći i u toj situaciji relativno lako izbjeci.

Međutim, ako nastupi takva situacija da je opasnost sudara očigledna, jedrenjak je ne samo ovlašten nego i obavezan preduzeti odgovarajući manevar kojim će se sudar izbjeci.<sup>73</sup>

Jedrenjak će biti ovlašten promijeniti svoj kurs i kada mu je to nužno zbog njegove sigurnosti, npr. kada se previše približio kopnu ili opasnom podvodnom području. Ne treba isticati da jedrenjak taj manevar mora izvršiti po mogućnosti tako ne samo da ne dođe do sudara nego i da se opasnost sudara ne poveća. Teško je dati uopšteni odgovor na pitanje kako mora postupiti jedrenjak koji se nalazi u situaciji da se bez preduzimanja primjene tog manevra nasuče odnosno udari u obalu, ili da manevrom koji to izbjegava nužno udari u drugi brod. Sve će zavisiti od okolnosti slučaja, pa će zapovjednik jedrenjaka, ako mu je to moguće, morati birati manje zlo.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Ibid, str. 191.

<sup>73</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 157.

<sup>74</sup> Ibid



Inače, dužnost broda na mehanički pogon da se sklanja s puta ne stvara pretpostavku da je taj brod kriv za sudar. O nekoj pravoj pretpostavci ne može biti ni govora. Ne radi se, međutim, ni o stvarnom pretpostavljanju krivice, jer je za takvu odluku u najboljem slučaju potrebno da se radi o brodu koji je povrijedio Pravila za izbjegavanje sudara, a sama činjenica da je jedan brod jedrenjak, a drugi na mehanički pogon, nikako ne znači da je ovaj posljednji takvu povredu učinio.

### 3.9 Dužnost jedrenjaka da se ukloni s puta drugom brodu

Unazad navedenoj okolnosti da jedrenjaci zbog svoje manje pokretljivosti i mogućnosti manevriranja imaju prednost pred brodovima na mehanički pogon, ipak u praksi mogu postojati, a stvarno i postoje, slučajevi kada navedena, nazovimo je, privilegija jedrenjaka ne dolazi do primjene, jer važniji stvarni razlozi nameću jedrenjaku dužnost da se ukloni s puta.<sup>75</sup>

### 3.10 Zadržavanje kursa i brzine

Jedan od dva broda obvezno je ukloniti s puta, drugi brod mora zadržati nepromijenjeni kurs i brzinu. To je Pravilo više nego opravdano, jer bi mijenjanje kursa i brzine drugi brod moglo dovesti u zabludu i tako povećati opasnost sudara.

Dužnost se sastoji od dva elementa: zadržavanje kursa i zadržavanje brzine. Zadržavanje kursa znači da brod mora, koliko mu je to moguće, uvijek zadržavati isti plovidbeni pravac. U praksi to nije, u apsolutnom smislu, gotovo nikada moguće, i to ne samo kod jedrenjaka čiji kurs zavisi od vjetra nego ni kod brodova na mehanički pogon koji takođe ne mogu ploviti u geometrijski ravnom pravcu. Pri prosuđivanju je li jedan brod zadržao svoj kurs ili ne, uzimaju se u obzir ta dopuštena skretanja.<sup>76</sup>

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. Međutim, i ovdje vrijedi pravilo da se brzina mora zadržavati u granicama mogućnosti. Jedrenjak će zadovoljiti zahtjev zadržavanja iste brzine, ako ne preduzima ništa posebno da bi brzinu povećao odnosno smanjio, ali ne mora ništa preduzimati 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

---

<sup>75</sup> Borisav Ivošević- op.cit. str 193.

<sup>76</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 159.

Pravila za plovību i kormilarenje  
mu se, pri početku vožnje, brzina povećava, ali pod pretpostavkom da mu strojevi rade istom snagom.

Iz te druge dužnosti broda proizlazi, da se brod ne smije zaustaviti, odnosno da ne smije u većem opsegu promijeniti svoj kurs. Sudovi, međutim, smatraju 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.<sup>77</sup>

Brod će, na temelju opštih 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 opšti odgovor na to pitanje, već se zahtijeva 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.<sup>78</sup>

Dužnost zadržavanja kursa i brzine neće biti često moguće sprovesti, ako se brod istovremeno nađe na sudarnom kursu s dva ili više brodova. U tim slučajevima brod je obavezan preduzeti najprikladniji manevar da se izbjegne sudar u skladu s propisom za slučaj posebnih okolnosti.

### 3.11 Preticanje

Propise o preticanju brodova sadrži da svaki brod koji pretiče drugi brod mora se ukloniti s puta dostignutome brodu. To Pravilo ima prednost pred svim drugima. Odnosi se na jedrenjake međusobno i između njih i brodova na mehanički pogon. Odstupanja su moguća jedino ako se radi o takvoj situaciji da bi inače došlo do velike opasnosti od sudara.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Ibid, str. 164.

<sup>78</sup> Borisav Ivošević, *op. cit.* str. 195.

<sup>79</sup> Ibid

Važno je pitanje kada će se smatrati da jedan brod preteže drugi. Naime, neće svaki put biti jasno da li se kursevi brodova ukrštaju ili pak jedan drugi preteže. Da bi se to pitanje riješilo, na Vašingtonskoj konferenciji dodato je tom Pravilu novo Pravilo (b), koje u sadašnjoj redakciji glasi: Smatrat će se da se brod preteče kad se približava drugome brodu iz smjera većeg od  $22,5^\circ$  tj. kada je u takvu položaju prema brodu kojeg preteče da bi mu noću mogao vidjeti samo krmeno svjetlo, a da mu ne vidi nijedno od bočnih svjetala.

Pravilo je, načelno, jasno, ali ipak u praksi mogu nastati različite teškoće. Izvan tih granica treba smatrati da se radi o brodovima, čiji se kursevi međusobno sijeku. Noću će se pozicija brodova moći ustanoviti jednostavnim promatranjem svjetala, a danju će, pokoravajući se istom Pravilu, trebati uzimati snimke. I brod koji se preteče mora kontrolisati svoj položaj, jer je i za njega i te kako važno da zna u kojoj se poziciji nalazi, jer će i on, eventualno, morati izvršiti manevar izbjegavanja.

Kada se jedanput pozicija ustanovi, ona za obadva broda mora biti mjerodavna, sve dok se brodovi ne nađu u slobodnoj situaciji.<sup>80</sup>

U tom pogledu se kaže: Svaka naredna promjena smjera između dva broda ne može učiniti da se brod koji preteče smatra brodom koji presijeca kurs onome drugom, prema ovim pravilima, i ne može ga osloboditi dužnosti da se ukloni s puta dostignutome brodu, sve dok ga konačno ne mimoide i dok se ne udalji.

Načelo je potpuno logično i opravdano, jer da nema njega, opasnost sudara bi se ne samo umanjila nego upravo u najvećoj mjeri povećala.<sup>81</sup>

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

Jedrenjaku neće često biti lako pokoravati se tom Pravilu, jer njegov kurs i brzina zavise prvenstveno od vjetera. Iz toga izvire dva zaključka: a) brod mora zadržati svoj

---

<sup>80</sup> Ibid

<sup>81</sup> Ivo Grabovac, *op. cit.* str. 179.

kurs 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 preduzimanje manje posebnih mjera opreza.

#### 4.ZAKLJUČAK

Pravila za plovidbu i kormilarenje primjenjuju se na sve trgovačke i ratne brodove koji plove morem, bez obzira na državnu pripadnost broda i važe na otvorenom moru, u teritorijalnim i unutrašnjim morskim vodama. Ona se odnose na bezbjednu plovidbu u cilju izbjegavanja sudara na moru i njih se moraju pridržavati svi brodovi, odnosno plovni objekti koji plove morima, rijekama, jezerima i kanalima.

Značaj pravila za plovidbu i kormilarenje, nije samo u načinu kretanja plovnih objekata, već su od uticaja u odnosu na uslove u kojima se plovi. Ovdje se prije svega misli na vidljivost pri plovidbi. Vidljivost je u korelaciji sa brzinom kretanja; što je vidljivost slabija, brzina kretanja mora biti manja. Osim vidljivosti, uticaj na plovidbu ima gustina prometa, vremenske prilike, morske struje, ali i konstrukcija broda – gaz broda u odnosu na dubinu vode.

Postupanje po pravilima za plovidbu, gotovo isključuje sudar brodova i zato je važno da ih se pridržavaju svi koji se nalaze u plovidbi.

U današnjim uslovima, sa razvojem nauke i tehnike, brodovi i druga plovna sredstva koriste savremene sisteme za izbjegavanje sudara, a ranije je to bilo kroz osmatranje, uz pomoć kompasa, postupanje sa dužnom pažnjom od strane voditelja broda. Međutim, i pored savremene tehnologije, s obzirom da ih sva plovila ne mogu koristiti, moraju se poštovati pravila plovidbe koja su normirana u međunarodnim pomorskim dokumentima. S druge strane, može doći do situacija, kada i pored

Pravila za plovidbu i kormilarenje savremenih sredstava za navigaciju, nije moguće iste koristiti u određenoj situaciji, zbog čega su važna pravila, u cilju izbjegavanja sudara.

Posebna pažnja posvećuje se plovidbi u uskim kanalima, plovidbi ribarskih brodova, jedrenjaka, hidroaviona i pri sportskim takmičenjima. I za njih važe pravila i postupci „uklanjanja s puta“, u cilju izbjegavanja sudara. U radu su detaljnije prikazane situacije i postupanje pojedinih od ovih plovnih objekata.

U radu sam nastojala da ukažem na pojedine situacije izbjegavanja sudara i pravila plovidbe, u odnosu na različite plovne objekte i situacije, s napomenom, da se radi o jednoj širokoj temi i da ono što je napisano u radu, može poslužiti kao polazna osnova za dalje izučavanje ovog problema, odnosno, za izučavanje pravila za plovidbu i kormilarenje.

Ono što je važno naglasiti je, da pravila ne spriječavaju primjenu posebnih propisa koje donosi nadležni državni organ - o lukama, sidrištima, rijekama, jezerima ili unutrašnjim morskim vodama koje se spajaju sa teritorijalnim i otvorenim morem, a koriste se u plovidbi.

Smatramo da se postojeća pravila moraju poštovati, ali i da, s obzirom na korišćenje pomorsko plovidbenih sredstava u današnje vrijeme, koji je sve intenzivniji, ima prostora za njihovo usavršavanje i uvođenje novih, jer normirane situacije ne moraju uvijek biti primjenljive – svako izbjegavanje sudara na moru, ima određene specifičnosti.

## LITERATURA

1. Čolović Vladimir, Osiguravajuća društva – Institut za uporedno pravo, Beograd
2. Grabovac Ivo, Pomorsko pravo, Zagreb školska knjiga, 1982 god
3. Primorac Željka, Pomorsko osiguranje pravo i praksa, ugovor o pomorskom osiguranju, pravni fakultet sveučilišta, Split, Dr Pavić, str
4. Radulović Marija, Međunarodno pomorsko javno pravo jezik: scc godina: 2005.god
5. Sjekavica Ivo, Pravila o izbjegavanju sudara na moru, školska knjiga, Zagreb, 1982.god
6. Stanković Predrag, Pomorske havarije jezik: srp; hrv godina: 1988
7. Trajković Miodrag, Pomorsko pravo jezik: scc godina: 2004
8. Vučković Branko, Vučković Vesna – (skripta) Sigurnost i bezbjednost jahti i marina, FMS Tivat, 2011. god

