A photograph of a calm sea under a cloudy sky. The water is a light blue-grey color with very small, faint ripples. The sky above is filled with wispy, white clouds against a lighter blue background.

Sudar brodova Andrea Doria i
Stockholm

Pomorsko pravo II.

Andrea Doria - Stockholm

Andrea Doria (1951)

- L=213,5m; B=27,5m;
- 580 članova posade / 1241 putnika
- 29083 BT, 23 čv



Stockholm (1948)

- Danas plovi pod nazivom Athena (portugalska zastava)
- 548 putnika – tada najmanji prekoceanski brod
- 12694 BT, 20 čv
- Pojačani pramac (mogao funkcionirati kao ledolomac)



Opći podaci o sudaru

- 25. srpnja 1956.
- A.Doria: Genova → New York
- Stockholm: USA → Goteborg
- Magla, područje gustog prometa
- Loše čitanje radara
- Izostale radio-komunikacije
- Sudar pod kutom oko 90° na poziciji $40^\circ 30'N$ $69^\circ 53'W$



Kronologija događaja

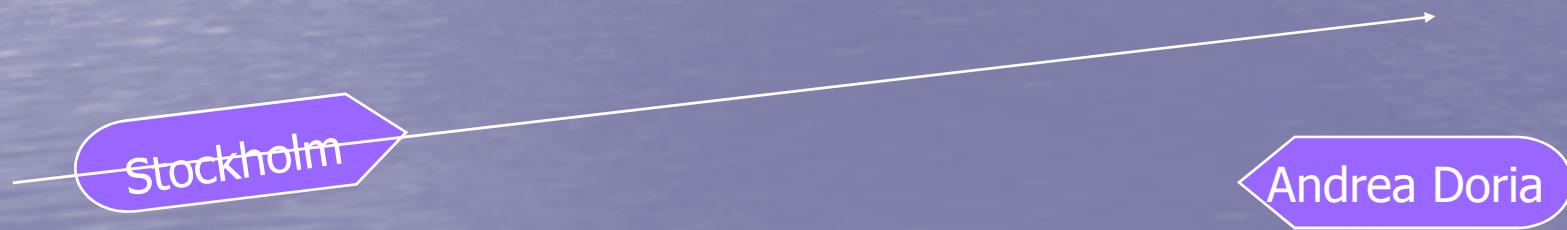
9:30 p.m. Zapovjednik A. Doria mijenja kurs

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

10:30 Carstens mijenja kurs prema jugu

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

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



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.

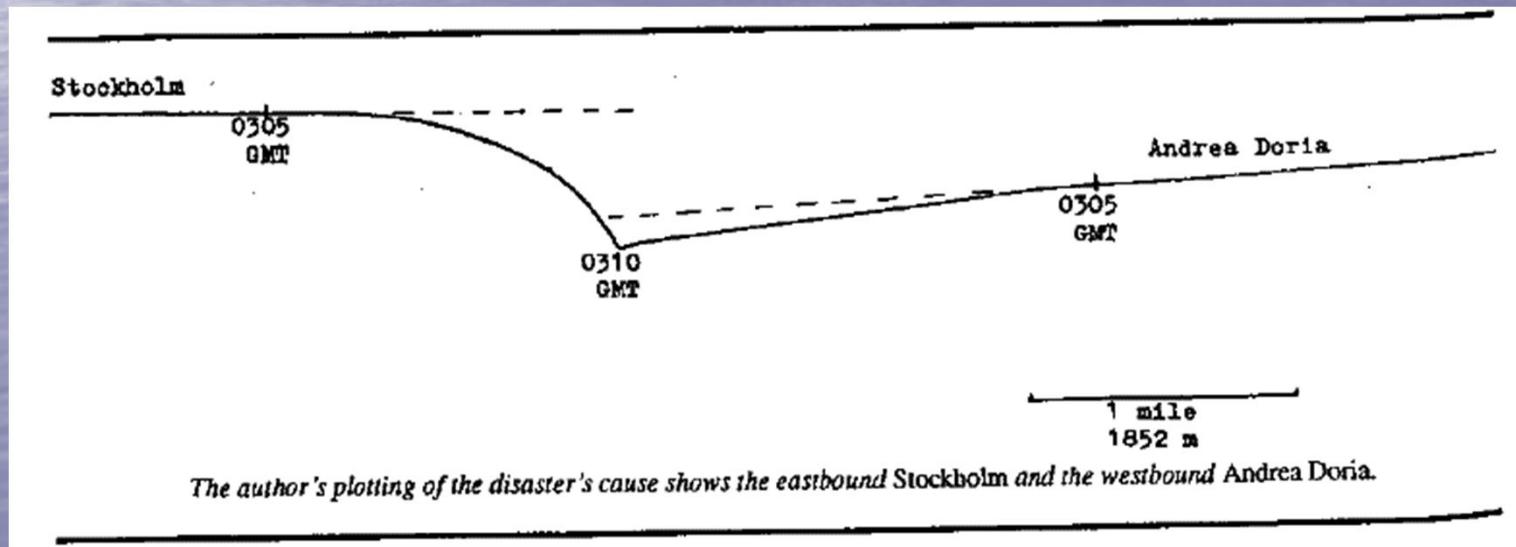
11:08 Carstens također mijenja kurs, još više prema jugu (udesno).

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

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

Manevar je učinjen prekasno → 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

A. Doria je bio u pokretu, pa je rasporen veći dio boka, od prostora ispod komandnog mosta prema krmi, 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° .

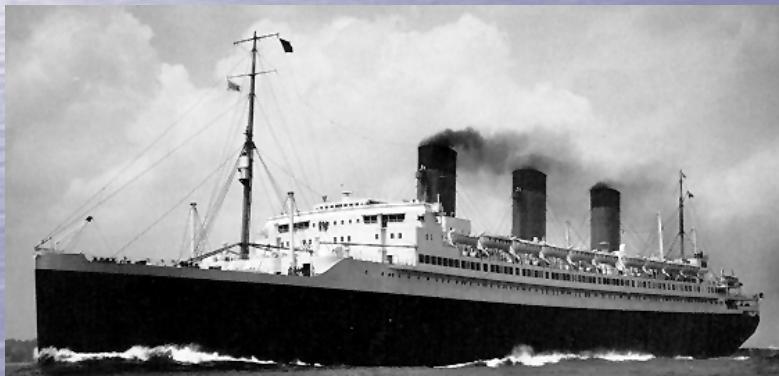
46 od 1706 putnika A.Dorie i 5 članova posade Stockholma su poginuli zbog siline udarca i mesta gdje su se nalazili u trenutku udara.



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

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

Pomagali 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 samo jedna djevojčica od 4 godine koju je tata sa veće visine bacio u brodicu, te je udarila glavom i preminula koji dan kasnije u Bostonu.

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

Potonuće



Do zore su svi putnici evakuirani.

A. Doria oteglen do plićeg mora radi lakše istrage.

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



Istraga

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

Proces zaključen vansudskim dogovorom.

Oba brodara su solidarno podnijela troškove nadoknade obiteljima 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 tijekom istrage utvrđene i mnoge činjenice koje su djelomično imale utjecaja na tragičan ishod događaja.

Pravna posljedica sudara:

- brodari su nakon ovog događaja morali ozbiljnije pristupiti obuci posade u upravljanju RADARima.