

# Povećanje sigurnosti putničkih brodova sa RO—RO prostorima uvođenjem amandmana na konvenciju SOLAS 1974

UDK 629.122.6:347.795.4

Najčešći je povod za mijenjanje, usavršavanje i što brže provođenje u život novih tehničkih brodograđevnih normi, nažalost, neka veća nesreća koju su skupo platili ljudski životi.

Prisjetimo se samo katastrofe u ono doba najsavršenijeg i najluksuznijeg transatlantika broda »Titanic« koji je na prvom putovanju doživio nesreću što je odnijela mnoge ljudske živote, a sam brod poslala na morsko dno.

Nakon nesreće »Titanika« vlada Velike Britanije organizirala je međunarodnu konferenciju za zaštitu ljudskih života na moru, koja je 1914. godine objavila prvu SOLAS Konvenciju.

U novije vrijeme tj. 1980. i 1982. god. dvije velike nesreće i to nesreća hotela—platforme »A. L. Kielland« i platforme za bušenje podmorja »Ocean Ranger« također su rezultirale gubitkom mnogih ljudskih života i ogromnom materijalnom štetom. Ove dvije velike nesreće potakle su članice tehničkog odjela IMO da intenzivno rade na izmjenama i dopunama tehničkih normi sadržanih u Kodeksu za konstrukciju i opremu pomorskih pokretnih objekata za bušenje (tj. MODU Kodeksu).

8. ožujka 1987. god. dogodila se tragedija putničkog broda s ro—ro teretnim prostorima (putničkog broda za prijevoz vozila) »Herald of Free Enterprise« na domaku obale, što je rezultiralo gubitkom 150 ljudskih života.

Predstavnici Velike Britanije, pod čijom zastavom je brod plovio, podnijeli su IMO stručnim pododbora i odboru za pomorsku sigurnost niz dokumenata u kojima informiraju članove i organizacije o svim detaljima nesreće, te su predložili određene izmjene u propisima o sigurnosti putničkih brodova s ro—ro prostorima, koje bi nakon razmatranja i usaglašavanja obrazovale amandmane na Konvenciju SOLAS 1974.

Na prijedlog Velike Britanije oglasile su se i neke druge članice pojedinih tehničkih pododboru IMO kao i odbora za pomorsku sigurnost i svojim prijedlozima i razmatranjima pripomogle da se povećaja sadržaj i kvaliteta izmjena i zajednički usaglasili.

Mjere koje je poduzela IMO sastoje se u nizu amandmana na SOLAS 1974, za koje je kao osnova uzet prijedlog Velike Britanije.

Amandmani se sastoje iz dva dijela i to:  
— prvi dio uključuje amandmane na SOLAS 1974 pravila II—1/23 i 42.  
— drugi dio uključuje amandmane na SOLAS 1974 pravila II—1/8; II—1/20; II—2/22; II—2/28 te novo poglavlje II—3.

Prvi dio amandmana podnesen je Pododboru za projekt i opremu, koji ga je nakon razmatranja prosljeđio IMO Odboru za pomorsku sigurnost.

Na 55. sastanku Odbora za pomorsku sigurnost Amandmani su odobreni te se očekuje njihovo stupanje na snagu 22. listopada 1989. god. po postupku prešutnog prihvaćanja tj. »tacit« procedurom, koja omogućava

da izmjene Konvencije postanu internacionalno punovažne na najbrži mogući način. Prvi dio izmjena primjenjivat će se na sve nove i postojeće putničke brodove s ro—ro teretnim prostorima ili prostorima posebne kategorije (Napomena: definicija prostora posebne kategorije sadržana je u pravilu II—2/3 SOLAS 1974).

Amandmani uključuju slijedeće izmjene i dopune SOLAS 1974:

1.) Poglavlje II—1 pravilo 23—2 dodaje se:

.1 Postavljanje indikatora na zapovjedničkom mostu koji registriraju dali su ostala otvorena ili su nepropisno zatvorena vrata na oplati, vrata za ukrcaj vozila, ili drugi slični otvori kroz koje je moguće veće naplavljivanje.

Indikatori moraju biti projektirani s potpunom sigurnošću od mogućih kvarova i moraju registrirati ako vrata nisu potpuno zatvorena ili osigurana.

Pogon za sistem indikatora mora biti neovisan od pogona za sistem rukovanja i osiguranja vratiju.

.2 Potrebno je na zapovjedničkom mostu postaviti uređaj za registriranje propuštanja vode kroz pramčana, krmena ili druga vrata koja vode u teretne ro—ro prostore gdje bi moglo doći do veće naplavljivosti. Uređaji mogu biti televizijski ekran ili daljinski pokazivač propuštanja vode.

.3 Prostori posebne kategorije i ro—ro teretni prostori moraju se nadzirati pomoću televizijskog ekrana ili povremenim patroliranjem da bi se u slučaju loših vremenskih prilika registriralo eventualno pomicanje vozila ili da se kontrolira neovlašten ulazak putnika dok je brod u plovidbi.

2.) Poglavlje II—1 pravilo 42

Iza postojećeg pravila 42 dodaje se novi tekst 42—1 slijedećeg kratkog sadržaja:

Kao dodatak rasvjeti za nužnost (koja se propisuje u točki 42—2) za svaki putnički brod s ro—ro teretnim prostorima ili prostorom posebne kategorije treba dodati slijedeće:

.1 svi javni prostori za smještaj putnika i hodnici moraju imati dodatno električno osvjetljenje koje može raditi najmanje 3 sata nakon prestanka rada ostalih izvora električne energije i pod bilo kojim nagibom broda. Rasvjeta mora biti tako postavljena da je omogućen pristup sredstvima za napuštanje broda. Izvor energije za dodatnu rasvjetu mora se sastojati od akumulatorskih baterija smještenih unutar jedinica za rasvjetu koje se stalno pune ako je moguće, sa komande table za nužnost. Alternativno, Uprava može prihvatiti bilo koje sredstvo rasvjete koje je jednako efikasno. Dodatno osvjetljenje mora biti takovo, da je bilo koji kvar lampe odmah uočljiv. Mora se predvidjeti zamjena akumulatorskih baterija na dužini intervala koju određuje osobitost službe i sredine u kojoj radi.

2 U svim hodnicima za posadu, prostorijama za rekreaciju i na svakom radnom mjestu, ukoliko već nije postavljena dodatna rasvjeta za nužnost koja se traži stavkom .1) treba postaviti prijenosnu lampu koja radi na baterije s mogućnošću obnavljanja. Drugi dio amandmana je razmatrao Pododbor za stabilitet, teretne linije i sigurnost ribarskih brodova (SLF) na 33. sjednici održanoj u srpnju ove godine.

Osnovana je radna grupa, koja je detaljno razmatrala svaku stavku predloženih amandmana, te je pročišćen tekst proslijeđen Odboru za pomorsku sigurnost, koji će ga na predstojećoj 56. sjednici još jednom razmotriti.

Razmatrajući posebnu važnost nekih pravila u ovom dijelu Amandmana pododbor SLF je predložio da se amandmani na pravila II—1/8 i II—1/22 primijene i na sve ostale putničke brodove.

Drugi dio Amandmana uključuje slijedeće: 1.) uz podtočku 7 Pravila II—1/8 u kome se propisuje stabilitet putničkih brodova u oštećenom stanju kao i uvjeti za stabilitet u neoštećenom stanju, nadodaje se slijedeće:

7.2 Podaci za osiguranje dovoljnog stabiliteta u neoštećenom stanju moraju sadržavati i informaciju o max. KG odnosno minimalnom dopuštenom MG za područje gazova odnosno istisnina, koje uključuje sva moguća stanja službe broda. Mora se navesti podatak o utjecaju trima na granične gazove u eksploataciji.

7.3 Na pramcu i krmi svakog broda treba postaviti zagaznice, a ukoliko ih je nemoguće postaviti na mjestu gdje se lako mogu očitati, mora se na brodu nalaziti pouzdani sistem za registriranje gazova na pramcu i krmi.

7.4 Nakon završenog krcanja a prije otplovljenja broda zapovjednik mora odrediti trim i stabilitet za to stanje te provjeriti da su zadovoljeni propisani kriteriji. Uprava može odobriti upotrebu elektroničkog kompjutera ili odgovarajućeg uređaja za ovu svrhu.

2 Uz postojeće pravilo 20 gdje se propisuje vodonepropusnost putničkih brodova iznad granične linije urona, nadodaje se pravilo 20—1 u kome se propisuju sredstva za zatvaranje vratiju za ukrcaj na putničkim brodovima s ro—ro prostorima.

Zahtijeva se da se zatvore i zabrave vrata iznad granične linije urona prije odlaska broda na putovanje te za vrijeme putovanja sve do dolaska na slijedeće mjesto pristajanja i to:

- 1 vrata za ukrcaj tereta na oplati ili krajnjim stijenkama zatvorenog nadgrađa.
- 2 pramčana vrata postavljena kod pod .1.
- 3 vrata za krcanje tereta u sudarnoj pregradi
- 4 vremenski nepropusne rampe postavljene kao alternativno sredstvo zatvaranja navedenim sredstvima u podtočkama .1 i .3.

Ukoliko se navedena vrata ne mogu zatvoriti dok je brod na vezu uz obalu, dozvoljava se, da ostanu otvorena dok brod isplovljava, ali samo za vrijeme potrebno da se radnja zatvaranje brzo obavi. U bilo kojem slučaju unutarnja pramčana vrata moraju biti zatvorena.

U određenim slučajevima, ukoliko nije ugrožena potpuna sigurnost broda, može se, prema nahodnju zapovjednika, dozvoliti da neka vrata ostanu ot-

vorena ako je to neophodno potrebno za službu broda ili ukrcaj odnosno iskrcaj putnika.

3. Zapovjednik mora utvrditi da je na brod postavljen djelotvoran sistem nadzora i obavještanja o otvaranju i zatvaranju vratiju navedenih ad 2).

4. Prije otplovljenja zapovjednik mora utvrditi da je unesen u brodsku knjigu podatak o vremenu kada su zadnji put zatvorena vrata.

Najduže rasprave izazvao je prijedlog izmjene pravila II—1/22 koji se odnosi na periodičnu kontrolu težine i težišta praznog broda. Konačno je dogovoreno, da se pravilu II—1/22 doda paragraf 3 slijedećeg sadržaja a koji bi se primjenjivao na sve putničke brodove:

3.) U periodičkim razmacima koji ne prelaze pet godina potrebno je obaviti kontrolu težine i težišta praznog broda u svrhu utvrđivanja bilo kakve promjene. Ukoliko kontrola pokaže da je razlika u istisnini u odnosu na istisninu određenu u primopredajnoj dokumentaciji veća od 2%, a razlika u položaju težišta po duljini veća od 1% L, potrebno je izvesti novi pokus nagiba broda.

Nadalje V. Britanija je predložila još neke izmjene u svrhu postizavanja veće sigurnosti na putničkim brodovima s ro—ro prostorima. To se u prvom redu odnosi na postavljanje dodatnih sredstava za napuštanje javnih prostorija u slučaju nužnosti gdje je smješteno mnogo putnika iznad pregradne palube u nadgrađima ili palubnim kućicama, kao i u prostorima kabina putnika i posade.

Slijedeći prijedlog odnosi se na dodatak pravilu II—2/28 koji propisuje postavljanje najmanje dva vremenski nepropusna ormarića za nužnost na gornjoj otvorenoj palubi u kojima se nalazi oprema za nužnost u izvanrednim prilikama. Ormarići koje je odobrila Uprava moraju biti tako smješteni, da je barem jedan dostupan pod bilo kakovim nepovoljnim okolnostima.

Oba navedena prijedloga za sada nisu prihvaćena dok se ne obavi detaljnije razmatranje na temelju kojeg će se nakon usaglašavanja predložiti izmjene.

Osim navedenog V. Britanija je podnijela prijedlog o dodatku novog poglavlja II—3 iza postojećeg pravila 63 u poglavlju II—2 SOLAS 1974.

Ovo poglavlje sadrži uvjete za oslobađanje od nekih zahtjeva iz poglavlja II brodove koji plove na kratkim međunarodnim putovanjima i ne udaljavaju se od obale više od 20 Nm.

U svrhu sigurnog rukovanja brodom i uređajima na brodu propisuju se i priručnici za rukovanje. Zapovjednik i posada će upravljati brodom u skladu s ovim priručnicima. Zadužuje se i jedna osoba na kopnu da s tehničkog i sigurnosnog aspekta koordinira službom ovakvog tipa broda.

IMO SLF pododbor koji je razmatrao drugi paket amandmana zaključio je da Komitet za pomorsku sigurnost mora odlučiti o uvođenju novog poglavlja II—3 te je prijedlog proslijeđen Komitetu na razmatranje.

Zaključuje se, da je pokrenuta ogromna mašinerija za određivanje mjera povećanja sigurnosti plovidbe ne samo putničkih brodova s ro—ro prostorima, već i ostalih putničkih brodova, jer nikakovo iskustvo se ne plaća skuplje od iskustva stečenog gubitkom ljudskih života. Nove tehničke mjere će osigurati da se takova iskustva više nikad ne ponove.