

Kako do suvremene i efikasne organizacije službe spasavanja na moru

UDK 614.8:656.6.008

Broj brodova i ljudi na Jadranu iz dana u dan se povećava, a pogotovo za vrijeme turističke sezone. Samo je u 1984. g. jadranskim rutama krstarilo oko dvije stotine hiljada brodova turističke flote. Dovoljno je reći da broj uplovljenja i isplavljenja brodova u jugoslavenskim lukama iznosi godišnje oko 350.000, da u plovidbi godišnje sudjeluje oko 80.000 plovnih objekata trgovačke flote, pa da problematika organizacije službe spasavanja i danas bude tako aktualna, kao i do danas. Sama ta činjenica zahtijeva da brodovi, a i ljudi na njima budu sigurni na našem moru. Ako bi i došlo do nezgode da dobrom organizacijom osiguramo efikasno i pravovremeno spasavanje. O ovoj problematici se dosta govori i piše. Održan je i značajan simpozij na Hvaru 1971. godine na temu: »Spasavanje ljudskih života i preživljavanje na moru i priobalju«.

Naročito je ova problematika došla do punog izražaja poslije potonuća grčkog broda »Panorea« u vodama Korčule i potonuća talijanskog broda »Brigitte Montanari« u blizini otoka Žirje u novembru 1984. g.

Iskustva koja su stečena kod spasavanja ovih brodova, a pogotovo posade, nedvosmisleno govore da sadašnje stanje službe spasavanja na moru ne zadovoljava i da je nezadovoljavajuće stanje posljedica neorganiziranosti. Cilj ovog članka bi bio da potakne na razmišljanje odgovorne faktore kako bi se konačno i na Jadranu organizirala odgovarajuća služba spasavanja na moru, naravno prilagođena koncepciji ONO i DSZ.

Treba napomenuti i to da u našem zakonodavstvu postoji veliki broj propisa koji reguliraju navedenu materiju kao što su: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (savezni), Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama SR Hrvatske, Zakon o jugoslavenskom registru brodova, Zakon o Ustanovi za održavanje pomorskih plovnih puteva — kao organizaciji koja u ime federacije obavlja određene poslove iz oblasti sigurnosti plovidbe, a time i ljudskih života na moru.

Poznato je i to da je naša zemlja potpisnica Ženevske i SOLAS konvencije u pogledu obaveza o uspostavljanju i cjelovitom organiziranju odgovarajuće službe spasavanja na moru.

Uvažavajući sva dosadašnja mišljenja i prijedloge u vezi organizacije službe spasavanja na moru, želim da još jednom istaknem neophodnost postojanja jedne takve organizacije i pokušam da joj nađem odgovarajuće mjesto u sistemu općenarodne obrane i društvene samozaštite.

— Karakteristike spasavanja na moru kao pomorske djelatnosti

Spasavanje na moru spada po organizacijom, tehničkom i materijalnom angažiranju u najstroženije ljudske pothvate i najteže pomorske radove. Uspješnost ove složene djelatnosti može osigurati samo besprijekorna organizacija, usklađenost napora svih sudionika i odgovarajuća oprema.

Zahtjevi koji se nameću pred službu pružanja pomoći i spasavanja na moru u eventualnom budućem ratu, a i u miru, prije svega su: organiziranost, materijalno-tehnička opremljenost i stručna osposobljenost, što u osnovi karakterizira suvremenu i kvalitetnu službu spasavanja, kojom se osigurava uspjeh svake akcije.

Karakterističnim i zajedničkim osobinama svih »spasilačkih radova na moru« možemo smatrati:

— trenutna (nagla) potreba za njihovom primjenom,

— neophodnost za njihovim brzim izvršenjem, jer svako zakašnjenje akcije otežava i onako težak položaj ljudstva ili broda,

— neophodnost izvođenja spasilačkih radova pod različitim uvjetima (različito doba dana i godine, promjenljive hidrometeorološke situacije, akcije protivnika i sl.),

— potreba držanja u stalnoj pripravnosti dijela spasilačkih brodova, plovnih sredstava i opreme, kako bi vrijeme za pripremu i izvođenje spasilačkih akcija bilo minimalno (ovaj faktor dolazi do punog izražaja u slučaju potrebe spasavanja podmorničara iz prostora potonulih podmornica), i

— akcije spasavanja na moru zahtijevaju jedinstveno komandiranje i rukovođenje.

Cjelokupni proces spasavanja odvija se u uvjetima utjecaja niza slučajnih činilaca, ali se ipak u svojstvu funkcije kriterija vremena spasavanja na moru može upotrijebiti analitički izraz u kome je kriterij — funkcija slijedećih parametara:

$$t_j + t_o + t_g + \frac{D_i}{V} + t_s < t_{ld} \text{ (u f } ^\circ\text{C mora)}$$

gdje je:

t_j (javljanja)

— vrijeme od momenta upućivanja informacije o nezgodi do njenog stizanja u nadležni organ, koji rukovodi spasavanjem;

t_o (odluke)

— vrijeme procjene situacije i odluke;

t_g (gotovosti)

— vrijeme potrebno snagama koje vrše spasavanje na moru od momenta prijema naređenja za spasavanje do momenta isplovljenja na akciju spasavanja;

Dj

— udaljenost rejona nezgode — oštećenja od polazne pozicije snaga koje vrše spasavanje na moru;

V

— brzina snaga koje vrše spasavanje na moru; t_s (spasavanja)

— vrijeme spasavanja tj. vrijeme potrebno za spasavanje ljudstva, koje zavisi od brzine ukrcavanja ljudstva na brodove za spasavanje i površine koju je potrebno pretražiti; tld (letalna doza)

— vrijeme letalne doze koje zavisi od temperature mora i fizioloških granica izdržljivosti ljudskog organizma.

Prihvatajući u svojstvu kvantitativnih indikatora slijedeće vrijednosti, veoma bliske realnim vrijednostima dobija se:

Na osnovi dobivenih podataka može se odrediti, pri fiksiranoj letalnoj dozi, granica dubine (daljine) spasavanja ljudi iz mora na kojoj se potencijalno mogu angažirati određena sredstva u organizaciji pružanja pomoći i spasavanja na moru.

tj (javljanja)	— sredstvima radio veze	2 min.
tg (gotovosti)	—	30 min.
t_s (spasavanja)	—	5 min.
V (grupe sredstava) za spasavanje):	— helikopteri	100 čv.
	— ratni brodovi i gliseri	30 čv
	— brzi čamci	20 čv
	— ribarski brodovi — ribarice	10 čv
	— čamci na vesla	3 čv



DUBINA (DALJINA) EFIKASNE INTERVENCIJE KOD SPASAVANJA POSADA BRODOVA SREDSTVIMA SLUŽBE SPASAVANJA

Red Godišnje br. doba	Sredstvo za spasavanje na moru				
	Helikopter	Gliser	Brzi čamac	Ribarica	Čamac na vesla-jedra
	Duljina (daljina) spasavanja u M				
1. Ljeto	do 100	do 100	do 50	150-180	40-50
2. Proljeće — jesen	50-100	do 100	20-50	50-80	15-20
3. Zima	50-100	15-45	10-20	5-15	1-5



Tabela ukazuje da se u organizaciji spasavanja na moru do daljine 20 M od obalnog ruba do mjesta očekivanja, odnosno lokacije nezgode — oštećenja broda, mogu praktično upotrijebiti sva raspoloživa sredstva tokom čitave godine, osim u zimskom periodu, kao i to da se u spasavanju posade brodova, podmornica i aviona na otvorenom moru kao univerzalno sredstvo helikopter i gliser čija je vrijednost nenadoknadiva, a nezamjenjivost očigledna. Orientacija dijela ovih snaga u periodima kad ratna situacija to nalaže, i to u jačini koja svojim kapacitetima osigurava potrebe za spasavanje na moru, ukazuje na novu kvalitetu koja nastaje uvođenjem ovih sredstava.

PRINCIPI NA KOJIMA BI SE ZASNIVALA SLUŽBA SPASAVANJA NA MORU

Kod razmatranja službe spasavanja na moru treba poći od slijedećih principa:

— služba spasavanja ljudskih života na moru je odvojena (u principu) od spasavanja bro-

dova i imovine; međutim, to ne znači da u izvjesnim situacijama ne bi uzeli udjela u spasavanju ljudskih života plovni objekti i kapaciteti poduzeća »Brodospas«, kao i drugih poduzeća na obali;

— služba spasavanja ljudskih života na moru ne može biti prepuštena situaciji kad se dogodi nesreća. Efikasno spasavanje ljudskih života na moru predstavlja cjelovito razvijenu organizaciju službe spasavanja i dobro opremljene stanice za spasavanje u sastavu same organizacije;

— organizirana služba veze, osmatranja i javljanja (uključena i u međunarodnu vezu spasavanja) treba da bude razvijena, funkcionalna i integrirana sa svim postojećim sistemima veze, osmatranja i javljanja duž naše obale, kako civilnih tako i vojnih, kao što su: signalne stanice, obalske radarske osmatračke stanice, stanice zračnog osmatranja, javljanja i navođenja, stanice minskog osmatranja i javljanja i svi drugi osmatrački elementi na obali i otocima, koji u okviru svojih namjenskih dužnosti vrše ujedno

i službu javljanja i obavještanja o nezgodama na moru;

— razvijen sistem svjetioničarske službe, naročito na najopasnijim mjestima predstavlja ne samo element sigurnosti plovidbe, već i elemenat za upozoravanje, obavještanje, praćenje, a ponekad i intervenciju u službi spasavanja ljudskih života na moru. On mora biti uključen u sistem rada cjelokupne tzv. sigurnosne mreže za zaštitu ljudskih života na moru;

— naseljena mjesta na obali i otocima, posebno oni objekti u njima koji okupljaju veliki broj ljudi uz obalu i na moru (kupališta, turistički i ugostiteljski objekti) ne bi trebalo samo da budu osposobljeni za pružanje pomoći u tzv. svom rejonu, već da obavještauju i pružaju obavještenja o stanju na širem području i da se po potrebi uključe u akciju spasavanja po principu efikasnosti, odnosno da se uključe u traženje za nestalima. Dakle, potreba je da budu povezani sa najbližom obalnom stanicom za spasavanje i da s njom sinhronizirano rade;

— rasprostranjenost stanica za spasavanje na obali u principu pokriva čitavo morsko područje s težištem na najugroženija područja i istovremeno udovoljava zahtjevima ugroženih ljudskih života na moru;

— stanica za spasavanje se, naročito u pogledu obavještanja i u slučajevima brze intervencije, povezuje i sa službom spasavanja u RM;

— stanice za spasavanje treba da budu povezane posredno ili neposredno s odgovarajućim prihvatilištima za pružanje prve pomoći, ambulancama, bolnicama, sanitetskim i zdravstvenim ustanovama, kako bi svaki slučaj pojedinačno mogao odmah biti pravilno tretiran i kako bi se u većem broju nesretnih slučajeva izbjegli nesporazumi i neželjene posljedice.

U iznalaženju najadekvatnijeg organizacionog oblika službe za spasavanje ljudskih života, na moru, kao jednog od elemenata civilne zaštite u sistemu općenarodne obrane, treba početi od slijedećeg:

a) pravo je i dužnost općina i republika da u skladu sa sistemom općenarodne obrane, svaka na svojoj teritoriji uređuje, organizira i rukovodi civilnom zaštitom;

b) da služba bude efikasna i ekonomična, dovoljno fleksibilna za potrebe u miru i ratu;

c) da se zasniva na razvijenoj mreži stanica i što većem broju sudionika povezanih međusobno preko središnjih stanica za pojedina uža obalska i morska područja, kao i na suradnji s odgovarajućim službama u poduzeću »Brodospas« i u RM.

Kako na naše obalno more u miru i ratu gledamo kao jednu cjelinu, to će se pitanje službe spasavanja na moru rješavati i ujednačavati dogovorom predstavnika zainteresiranih socijalističkih republika, kao i onih, koji će na saveznom nivou koordinacionog tijela imati interesa za funkcioniranje civilne zaštite u cjelini.

FAKTORI KOJI UTJEČU NA ORGANIZACIJU SLUŽBE SPASAVANJA NA MORU

Faktore koji utječu na organizaciju službe spasavanja na moru možemo razvrstati u dvije osnovne grupe. U prvu grupu faktora možemo uvrstiti:

— postojanje i veličina vlastite trgovačke mornarice (flote) i vojnopomorskih snaga, i

— vrsta i gustoća pomorskog saobraćaja, kako vlastitog tako i međunarodnog.

U drugu grupu faktora možemo uvrstiti one koji neposredno utječu na izbor načina i forme organizacije ove službe, među kojima možemo izdvojiti:

— veličina i stupanj razvedenosti obale, postojanje kanala, prolaza, tjesnaca i drugih teških navigacionih područja, te njihov utjecaj na sigurnost plovidbe i mogućnost nezgode — havarije.

— stanje i stupanj tehničke opremljenosti infrastrukture obalnog mora (navig. uređaji, svjetla, oznake i ostala sredstva za sigurnost plovidbe na plovnim putevima),

— vrsta i način kontrole na moru,

— organizacija službe veze između obale i broda,

— geografske i hidrografske osobine obale i obalnog mora,

— hidrometeorološke prilike na obali i otocima,

— vlastite pomorske tradicije,

— materijalne baze i mogućnosti zemlje.

Da bi »Služba spasavanja na moru« u potpunosti bila efikasna tj. da je u stanju odlučno i na vrijeme intervenirati u izvršavanju pred nju postavljenih zadataka, ona mora riješiti slijedeći niz problema:

— služba izviđanja — osmatranja na moru sa i bez tehničkih sredstava,

— službu javljanja (dojave) o nezgodi određenim centrima,

— organizaciju centara i stanica za spasavanje,

— operativnost službe tj. poduzimanja mjera za brzo upućivanje spasilačkih ekipa (jedinica) na mjesto nezgode,

— načini i mogućnosti pretraživanja i pronalaženja ugroženih ljudskih života ili brodova na moru,

— sprovođenje akcije neposrednog spasavanja, i

— sistematsko praćenje svih nezgoda u obalnom moru (uključujući istragu i analizu nezgode) radi usavršavanja metode i načina spasavanja, te sprečavanje nezgode.

Kod rješavanja ove problematike u našim općejugoslavenskim okvirima moramo uzimati u obzir slijedeća dva osnovna elementa:

— stvoriti takvu organizaciju službe spasavanja na moru, koja će biti uključena u sistem općenarodne obrane, kao efikasni element civilne zaštite, i

— materijalna mogućnost (baza) naše zemlje.

PRIJEDLOG ZA ORGANIZACIJU SLUŽBE SPASAVANJA NA MORU

Cijeneći elemente kriterija, te analizom organizacionih struktura i formi ove službe u nizu varijanti, u današnjim uvjetima možemo izdvojiti kao najpogodniju varijantu organizacije, i to:

— stvaranje jedinstvene organizacije koja bi obuhvatila više srodnih organizacija (poduzeća) i zainteresiranih faktora i koja bi po potrebi upotrijebila sva svoja raspoloživa sredstva, te uzajamnom suradnjom osigurala što efikasniju službu spasavanja na našoj obali.

Osnovna ideja polazi od činjenice da duž naše obale postoji veliki broj pogodnih sredstava za spasavanje na moru (dizalice, tegljači, brzi čamci itd.) te drugih subjekata našeg samoupravnog društva (općine, lučke kapetanije, službe javne sigurnosti i dr.). Uz ozbiljniju analizu stvarnog stanja na našoj obali može se usklađenom formom organizirati efikasna služba spasavanja na moru.

Kako službu spasavanja na moru i njenu organizaciju razmatramo u sklopu sistema općenarodne obrane i društvene samozaštite, to joj treba dati i odgovarajuće mjesto u dotičnom sistemu. Poznato je da se civilna zaštita organizira radi zaštite i spasavanja ljudi i materijalnih i drugih dobara i otklanjanja posljedica ratnih razaranja, elementarnih nepogoda i drugih nesreća i opasnosti u miru i ratu.

Civilna zaštita se organizira kao jedinstven sistem u općini, odnosno gradu. Sama ta činjenica govori da je i službi spasavanja na moru mjesto u sklopu jedinstvenog sistema civilne zaštite.

Poznato je da na more izlaze tri, odnosno četiri naše republike (BiH sa malim dijelom obale ne bi se mogla tretirati kao posebna za službu spasavanja na moru, već bi se to pitanje razmatralo u sklopu SR Hrvatske). Posmatrajući samo tu činjenicu izlazi da bi jadranski akvatorij mogli podijeliti na tri osnovna spasilačka područja:

— sjeverno spasilačko područje, koje bi obuhvaćalo more, obalu i otoke, a koje je u zahvatu SR Slovenije,

— srednje spasilačko područje, koje bi obuhvaćalo more, obalu i otoke, koje je u zahvatu SR Hrvatske, i

— južno spasilačko područje, koje bi obuhvatilo more, obalu i otoke, koje je u zahvatu SR Crne Gore.

RM mora imati zasebnu, specijaliziranu organizacijsku jedinicu za spasavanje, čiji bi manevarski karakter omogućavao potpunu i efikasnu angažiranost na cjelokupnoj našoj akvatoriji. No, bez obzira na specifične zadatke i potrebe koje se postavljaju pred specijaliziranu jedinicu službe spasavanja u okviru RM, istu se ne smije u potpunosti izolirati i odvojiti iz opće organizacijske sheme službe spasavanja kod nas i to iz više razloga:

— eventualni budući rat zahtijevat će da se na jednom te istom području angažiraju snage i sredstva spasavanja RM i spasilačkih područja, zbog čega je nužna tješnja suradnja,

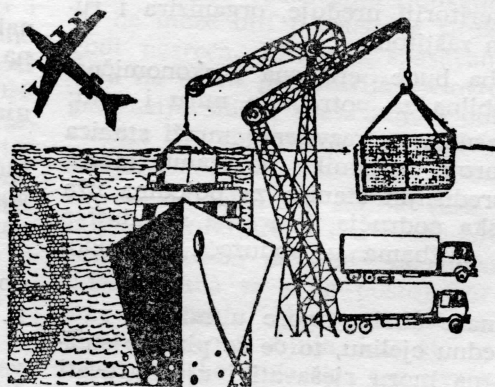
— izbjegava se dupliranje sredstava i opreme za spasavanje, što omogućava modernizaciju i primjenu svjetskih tehničkih dostignuća.

CROATIA

MARINE ASSOCIATION LTD.

DUBROVNIK

PUT MARŠALA TITA 69



ZAJEDNICA
RIZIKA OSIGURANJA
TRANSPORTA I KREDITA

OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I
AVIONSKOM TRANSPORTU, OSIGURANJE BRODOVA I
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.

SPASILAČKA PODRUČJA

Svako spasilačko područje mora adekvatnom formom organizacije osigurati osnovna dva vida spasavanja na moru:

— spasavanje ljudskih života na moru s brodova i aviona koji su pretrpjeli nezgodu — havariju, i

— spasavanje oštećenih brodova i tereta (imovine) koji prevoze.

U tom cilju, u sklopu područja treba da se formiraju odgovarajuće »Stanice za spasavanje« i to:

- obalne centralne stanice za spasavanje i
- obalne pomoćne stanice za spasavanje.

OBALNE CENTRALNE STANICE ZA SPASAVANJE

Osnovna namjena ovih stanica je spasavanje oštećenih brodova i tereta (imovine) koji prevoze. Kada se uzme u obzir činjenica da u ovim stanicama mora biti stacionirana glavina namjenskih sredstava i opreme za ovaj vid spasavanja (plovne dizalice, tegljači, čelični cilindri za dizanje i dr.), onda stvarna sadašnja lokacija ovih sredstava i opreme je takva, da se ove stanice mogu uspješno formirati i organizirati u centrima svakog pojedinog područja (u Kopru, Rijeci, Splitu i Boki Kotorskoj). Takva lokacija stanica ujedno osigurava brzu i efikasnu intervenciju u više pravaca.

Svaka centralna stanica za spasavanje treba da bude opremljena sa slijedećim sredstvima i opremom za spasavanje:

- plovne dizalice,
- čelični cilindri za dizanje,
- tegljači opskrbljeni s uređajima za gašenje požara i sl.,
- ronilačke barkase,
- mehanizacija (kompresori, agregati za varenje i rezanje),
- plovna sredstva s ukrcanim materijalom i opremom za spasavanje (maona ili adaptirani DTK ili DTM),
- radio i druga sredstva veze,
- brzi čamac i helikopter.

POMOĆNE OBALNE STANICE ZA SPASAVANJE

Osnovna namjena ovih stanica je pružanje pomoći i spasavanje ljudskih života na moru, te izborom njihovih mjesta lociranja mora osigurati potpuno pokrivanje naše obale i otoka u smislu intervencije.

Sekundarni je zadatak ovih stanica, s obzirom na postojeća namjenska sredstva i kadar u njihovom sklopu, spasavanje oštećenih brodova.

Da bi ove stanice mogle udovoljiti određenim zahtjevima, iste moraju biti opremljene i popunjene odgovarajućim namjenskim sredstvima i stručnim kadrom. Kod spasavanja ljudskih života na moru primjenjuju se manji brodovi,

helikopteri, hidroavioni, gliseri i sl., koji će biti opremljeni odgovarajućim sredstvima za efikasno pružanje prve pomoći. Svi brodovi moraju biti opskrbljeni signalnim i radio sredstvima, izvjesnom količinom hrane, vode, splavi i pojaseva za spasavanje, najvažnijim lijekovima i sanitetskim materijalom za pružanje prve pomoći.

Kratkom analizom ovakve forme uočljiva je tendencija podjele službe spasavanja u smislu izvođenja intervencije, a koju diktira konkretna akcija vida spasavanja, tako da možemo »vid službe spasavanja ugroženih ljudskih života na moru«, odvojiti od »vida službe spasavanja brodova i tereta (imovine) na moru«.

Logičnost ovakve podjele opravdana je bitnom razlikom primjene namjenskih sredstava, opreme i stručnog kadra u oba ova slučaja (vida) spasavanja. Tako se na pr. u akcijama kod spasavanja brodova i imovine zahtijeva znatno drugačija namjenska sredstva i oprema (po dimenzijama i složenosti), vremenski gledano intervencija je duža, te sasvim drukčiji profili osposobljenosti, stručnog kadra, nego što je to u akcijama spasavanja ljudskih života, gdje kratkoća vremenske intervencije predstavlja osnovni preduvjet potpunog uspjeha, u kom cilju mora biti brza i efikasna.

— Organizacija spasavanja u lukama — lučkim rajonima —

Pored naprijed iznesenog o organizaciji spasavanja na moru, potrebno je, da se u svim većim lukama, ili u blizini istih, formiraju spasilačke ekipe, koje bi samostalno intervenirale po naređenju lučkih kapetanija, a u cilju spasavanja, podjednako imovine i ljudskih života u blizini područja dotične luke. Kod ovakvih intervencija trebala bi da bude ostvarena potpuna koordinacija akcija između ovakvog manjeg stupnja spasavanja i većeg stavljenog u nadležnost naprijed navedenih stanica za spasavanje. U sastavu spasilačkih ekipa ulaze manji tegljači, koji rade na asistiranju brodovima prilikom ulaska — izlaska iz luke i drugi manji lučki plovni objekti i sredstva.

— Služba veze, osmatranja i javljanja —

Kod spasavanja je bitno da se što prije sazna za nezgodu, odnosno pravovremeno javljanje i obavještanje o nezgodi predstavljaju jedan od bitnih momenata u akcijama spasavanja. Podaci moraju biti što prije dostavljeni organizatorima (nosiocima spasavanja), a rukovodstvu je potrebna što neposrednija veza radi stalnog vida u situaciju, a sa ciljem poduzimanja konkretnih mjera koje diktira određena situacija na mjestu nezgode.

Iz toga proizlazi, da bi organizaciju službe spasavanja na moru (tri spasilačka područja), trebalo pokriti odgovarajućom mrežom osmatranja i javljanja, i povezati odgovarajućim sistemom veze.

Danas su u svakom spasilačkom području formirani, u okviru štaba civilne zaštite, operativni centri za obavještanje i uzbunjivanje, opremljeni modernim sredstvima veze, s mogućnošću rada sa svim postojećim sistemima, kako civilnog tako i vojnog sektora. Služba u operativnom centru je permanentna.

RUKOVOĐENJE SLUŽBOM SPASAVANJA NA MORU

Neposrednu odgovornost za organizaciju, pravilno funkcioniranje i rukovođenje imali bi štabovi civilne zaštite ZO Kopar, ZO Rijeka, ZO Split i primorske općine u Crnoj Gori, kojima bi bile podređene obalne centralne stanice i obalne pomoćne stanice za spasavanje na moru.

U cilju stručnog provođenja akcije spasavanja na moru, kao i za donošenje pravilne odluke, štabovi civilne zaštite trebali bi da imaju:

- predstavnika civilne zaštite,
- predstavnika RM,
- predstavnika RV,
- predstavnika službe javne sigurnosti,
- predstavnika lučke kapetanije,
- predstavnika poduzeća »Brodospas«,
- predstavnika poduzeća »Plovput«, i
- predstavnika saniteta.

Ovakvom strukturom zadovoljio bi se princip funkcionalnosti i fleksibilnosti za uspješno izvršenje svih zadataka u smislu spasavanja na moru u mirnodopskom i ratnom periodu. Osim toga, adekvatnom suradnjom s Pomorskim odredom za spasavanje, preko komande VPD i komande VPS-a, riješio bi se problem spasavanja na moru i na područjima VPS-a.

Gledajući u cjelini problem koji zadire u područje »Službe spasavanja« je integralni dio naše opće jugoslavenske pomorske djelatnosti, a koji je veoma ozbiljan i kompleksan. Upravo zbog toga, rješavanje ovog problema ne treba prepustiti pojedinom poduzeću, pojedincu ili slučaju, već to treba da bude zajednička briga organiziranog udjela svih subjekata samoupravnog društva na obali, a iz čega proizlazi i njihova

puna odgovornost za funkcioniranje ove službe na čitavom obalnom području SFRJ u miru i u ratu.

Naša zemlja i sve njene organizacije moraju biti u miru pripremljene i u ratu tako organizirane za brzu i efikasnu upotrebu. Ostvarenje te politike može se postići samo sveukupnim angažiranjem društva na jačanju svih komponenata koje uvećavaju njegovu političku, vojnu, ekonomsku i moralnu snagu.

Naš samoupravni sistem i koncepcija ONO omogućavaju da se brže i svestranije vrši osposobljavanje svih društvenih faktora i privrednih organizacija za poslove obrane u miru i u ratu. Takav kurs omogućio bi i to da se oružane snage još u miru oslobode velikog broja djelatnosti koje apsorbiraju velike snage i sredstva i otežavaju da se u potpunosti posvete pripremi za vođenje oružane borbe.

Postojanje istovremeno istovjetnih organizacija u oružanim snagama i u sistemu samouprave nije opravdano. Time se samo dupliraju poslovi i sredstva, priprema cijelog društva za ONO postaje složenija, i razumnije se, sužava se baza oružanih snaga. Zato je neophodno organizacije, među kojima i službu spasavanja na moru, razvijati na principu da ekonomski potencijal našeg društva predstavlja jedinstvenu materijalnu bazu i gdje god je moguće, vršiti integraciju djelatnosti i kapaciteta. Iz ovoga se nameće potreba i za organizacijom jedinstvene službe spasavanja na moru kao jednog od elemenata civilne zaštite u sistemu ONO, jer bilo kakav drugi pristup ne bi bio dovoljno ekonomičan, posebno sa stanovišta suvremenog rata.

LITERATURA:

1. Spasavanje ljudskih života na moru — naučne rasprave. Mornarički glasnik, Beograd, 1971.
2. Vojna enciklopedija — Spasavanje na moru.
3. Pomorska enciklopedija — Spasavanje na moru.
4. Tema 6: Spasavanje na moru, VVPA, 1962.
5. Materijalno tehničko obezbeđenje brodova za spasavanje na moru, Stevan Vulović, 1964. g.
6. Spasavanje posade potonule podmornice, Stracimir Gošović, Rijeka 1971.
7. Problematika spasavanja na moru, MT major Josip Kožur, dipl. inž. MG 4/73
8. Strategija oružane borbe 1983. g.

