

Griješe li ljudi ili brodovi?

Razgovor s dr Josipom Lovrićem, predsjednikom Tehničke komisije Poslovne zajednice pomorskih brodara Jugoslavije i višim znanstvenim suradnikom Fakulteta strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu, prigodom zadnjeg sastanaka ove Komisije održanog u Splitu.

Iza udesa posade i broda »Dunav« ostao je lebdjeti čitav niz osjetljivih pitanja i odgovora o sigurnosti plovidbe na moru. Žele ih i očekuju pomorci, ali i naša javnost. I zbog goleme vrijednosti izgubljenih osnovnih sredstava, i zbog izuzetne tradicije naših brodara i pomoraca, ali iznad svega — zbog izgubljenih života.

Imamo li, družo Lovriću, razloga da u ovim povremenim tužnim vijestima s mora tugujemo više od drugih zemalja za izgubljenim ljudskim životima i brodovima?

Zaista je teško u odgovoru na ovo pitanje isključiti emocije. No, želimo li doći do odgovora, valjat će ipak posegnuti za šturim statističkim podacima. Izgubljena tonaža našeg brodovlja od 1968. godine do 1978. godine bila je niža od svjetskog prosjeka, a u pojedinim godinama čak i do 10 posto. U prethodnoj godini ona je bila na samoj granici tog prosjeka, ali ipak nešto ispod njega. Za prošlu godinu još nemamo obrađene podatke.

Da li je riječ o podacima za tonažu ili za brodove?

Oni se odnose na tonažu, a ne vode računa o broju izgubljenih brodova. To znači da je podatak potpuno isti radilo se o gubitku jednog broda od, recimo, 20.000 tona ili od dva broda po 10.000 tona. Naravno, to donekle zamagljuje sliku. Međutim, ako se ima na umu da su svjetskim prosjekom obuhvaćeni i manji brodovi, posebno ribarska oceanska flota kod koje su gubici češći, a koju naša zemlja praktički i ne posjeduje, onda se može zaključiti da smo i po broju izgubljenih brodova bili bolji od svjetskog prosjeka. Nažalost, u onim najdragocjenijim, u izgubljenim ljudskim životima, bili smo iznad svjetskog prosjeka, i to najviše boli i zabrinjava.

Čitava povijest brodogradnje i brodarstva ukazuje na konfrontaciju između dvaju faktora na brodovima — tereta i čovjeka. Borba

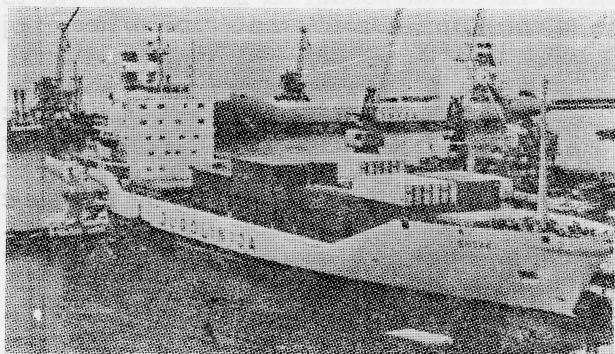
za humanističke ciljeve tek je u novije vrijeme izborena, ali ne i sasvim. Brodovi s raznovrsnom namjenom i dalje se grade, pri čemu često u borbi između komercijalnih interesa i čovjeka, obično stradava — čovjek.

U interesu je zajednice, a posebno onih siromašnijih, da se smanje prijevozni troškovi. Tome nastoje udovoljiti i znanost i tehnika. Zbog toga su se tipovi brodova razgranali i razgraničili, pa jedni, na primjer, prevoze samo ukapljeni zemni plin, drugi samo kemijske tekućine, treći opet samo teške i glomazne terete... Uzelo bi nam dosta prostora kada bismo navodili sve tipove brodova koji se danas grade za posebnu namjenu. Izložilo bi nas to čak i riziku da se, dok ih nabrajamo, ne pojavi još neki neimenovani tip. U tom mnoštvu tipova pojavili su se, jasno i brodovi dvostruke i trostruke namjene, i — logično — »mnogonamjenski« brod (multipurpose)...

Nešto slično starom teretnjaku?

Da, to nije ništa drugo nego naš dobri stari »teretni« brod u suvremenom ruhu. Za sve to, međutim, ne možemo okriviti samo komercijalne interese, već jednostavno — napredak!

A uvjeti života?



»SUŠAK« (Jugolinija) u riječkoj luci pod ukrcajem/iskrcajem kontenera

Dok su se uvjeti života na svakom od ovih brodova, bez obzira kojeg je tipa i namjene, znatno poboljšali, rizici su se na nekima od njih povećali, a uvjeti življenja pomoraca su otežali. Jasno je, naime, da pomorac koji plovi na brodu za prijevoz ukapljenog zemnog plina izlaže više svoj život pogibelji nego da plovi na brodu za kontenere. Ono što, možda, nije toliko jasno, to je razlika između uvjeta života i uvjeta življenja. Nastambe pomoraca na suvremenim trgovačkim brodovima ne mogu se po komforu ni usporediti s onim što je bilo prije dvadesetak godina: toliki je to napredak.

Pa, brodovi se manje i zadržavaju u lukama?

Svakako. Nekadašnji su »teretnjaci« stajali u lukama petnaest, mjesec pa i više dana, vršeći ukrcaj ili iskrcaj tereta. Pomorci su se znali osjećati već i građanima tog lučkog grada, živjeti s njima, pa su čak i naučili jezik. Međutim, boravak današnjih trgovačkih brodova u lukama, uz koje vrlo često ni nema grada, mjeri se ne u danima nego u satima.

povećava sigurnost plovidbe. I to vrijedi ne samo za nove brodove već i za one starije, na kojima je ova oprema naknadno postavljena. Rast svjetske trgovačke flote je naprosto vrtoč, i po broju i po veličini brodova. A to mnoštvo, kao i svako drugo, slijedi zakon velikih brojeva. Pa, ikao se relativni broj gubitaka u odnosu na broj brodova u svijetu smanjuje, broj izgubljenih brodova i ljudskih života, nažalost, može biti veći. Uz to, i javnost je danas, zahvaljujući suvremenim sredstvima javnog informiranja, obavještena o svakoj pomorskoj katastrofi, bez obzira o čijoj se zastavi radi, pa sve to zajedno stvara utisak o ugroženoj sigurnosti.

Ipak, izgubljeni ljudski život na moru izaziva nekako naročito duboku bol. A uz zračni promet ni jedan oblik prijevoza nije »opasan« s tako sveobuhvatnim sistemom sigurnosnih uređaja i propisa kao što je pomorski prevoz. Zato je i logično pitanje griješe li onda uređaji i propisi, ili ljudi?

Vaše pitanje implicira da je svaka pomorska katastrofa posljedica nekakve ili nečije pogreške. Postoji, međutim, u pomorskoj

Nakon gubitka posade i broda »Dunav« Radna organizacija »JUGOLINIJA«, Rijeka, osnovala je

Fond solidarnosti M/B „DUNAV“

Preporuča se čitateljstvu da se svojim prilogom uključi u ovu plemenitu akciju. Sredstva se uplaćuju na žiro račun broj 33800-678-21072, Fond solidarnosti m/b »Dunav«.

Dogodi se da za cijelog godišnjeg boravka na brodu poneki pomorac i ne ugazi na kopno. Uz vrlo dobre uvjete života, dakle, uvjeti življenja na brodu postali su zaista teški. No to je cijena koja se plaća modernoj prijevoznoj tehnologiji.

Ipak, brodovi se sve više prilagođavaju barem po opremi — ljudima. Izgrađuje se čitav niz sigurnosnih sistema i na brodovima i na kopnu kako bi se, i radni ljudi, brodova i tereta, sigurnost podigla na što viši stupanj. Otkuda onda toliko tužnih vijesti sa svjetskih mora?

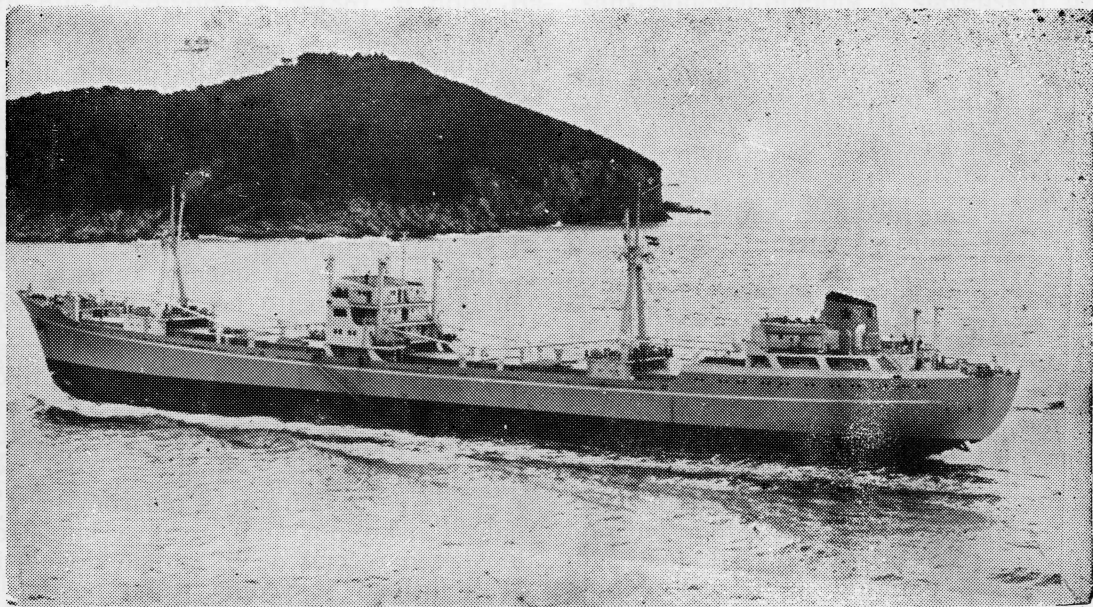
Za suvremene trgovačke brodove može se zaista reći da posjeduju obilje elektroničke opreme za orijentaciju, motrenje i komunikaciju, koja im uveliko olakšava navigaciju i

terminologiji još i pojam »više sile« i »pomorskog poduhvata«. Oba su ova pojma u redovnoj uporabi, a upućuju na to da se u plovidbi morima susreću i nepredvidive okolnosti i opasnosti. Ipak, na temelju onog što znamo iz razjašnjenih slučajeva, možemo zaključiti da su greške uzrokom ili povodom dobrog dijela pomorskih nezgoda. Greške ljudi i greške uređaja. Propisi se uglavnom nikad ne okrivljuju, oni se samo poboljšavaju.

Jugoslavenska flota sa svojom prosječnom starošću od preko 13 godina gubi tlo u svojoj konkurentnosti i u komercijalnim i pomoračkim interesima. Polovica flote tek što nije »uplovila« u treću deceniju života. Lučke vlasti u mnogim zemljama već su crvenim svjetlima zaustavile uplovljenje tako starih brodova u svoje luke.

Prosječna starost brodovlja jedne trgovačke mornarice prvenstveno je indikacija nje-ne tehnološke (ne)prilagođenosti suvremenom načinu prijevoza. Ili, drugim riječima, njene konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Vi ste obrazložili što za našu trgovačku flotu znači prosječna starost od 13 godina. Luke nekih zemalja danas više ne prihvaćaju brodove starije od 15 godina. To su luke koje kronično pate od zakrčenosti brodovima i prometne kljenuti zbog velike prometne gravitacije prema njima i nedovoljnih prekrajnih kapaciteta. One na taj način nastoje eliminirati brodove sa zastarjelom tehnologijom koji su vrlo spori u manipulaciji s teretom, pa im situaciju još više otežavaju.

Crveno svjetlo je, međutim, već odavno upaljeno i nad sigurnošću plovidbe na tim starim brodovima?



Ne, ne bih se složio s time. Teorijska je postavka da redovno održavani tehnički sustavi nikada ne stare. Drugo je pitanje koliku cijenu valja platiti da bi se ova teorijska postavka u praksi održala. Ta cijena, nakon izvjesnog broja godina, počinje naglo rasti. Naša flota je svojim prosjekom već upala u to područje. I mi tu veliku cijenu zaista plaćamo, smanjujući još više našu konkurentsku sposobnost i našu akumulativnost. No, tvrdim, da sigurnost naših brodova nije okrnjena. U prilog tome govori i činjenica da se gubici i katastrofe u proteklim godinama, kako u nas tako i svijetu, većim dijelom odnose na relativno »nove« brodove.

Žmire li pokatkad okom klasifikacijski zavodi, i u svijetu i kod nas, i nisu li — možda — isuviše dugi rokovi od pet ili četiri godine za temeljite preglede u obnavljanju klase broda?

Nikakvo uvjerenje, svjedodžba ili bilo koji drugim službenim pečatom predviđen papir ne može osloboditi brodersku radnu organizaciju ni brodsko osoblje od odgovornosti za sigurnost broda i plovidbe. Intervencije klasifikacijskog zavoda i upravnih organa valja shvatiti kao pomoć, stručnu i moralnu, kojom se olakšava briga i podržava i priznaje napor onih koji su za održavanje sigurnosti broda i plovidbe odgovorni.

Ovakvi vremenski razmaci u pregledima nemaju, dakle, bitnog utjecaja na sigurnost plovidbe?

Pri ovakovom shvaćanju i ponašanju pitanje vremenskog razmaka između dva temeljna pregleda, složiti ćete se, nije jako bitno. Osim toga, i tehnologija održavanja već se razvila u znanost, koja pomalo krči sebi

put i u brodarstvo i u brodogradnju. A kada se održavanje jednom osovi na znanstvene temelje onda ono postaje proces koji valja slijediti u cilju optimalne iskoristivosti. Tada će i sigurnost postati vidljivim komercijalnim interesom, što možda danas kod nekih još nije slučaj.

Ipak, ne čini li Vam se nedopustivim da brodovi ponekad isplovljavaju i bez najnužnijeg sastava posade, ili pak da se kompletiraju na usputnim pristaništima? Zar lučki organi ne bi u tim slučajevima mogli okrenuti leđa komercijalnim interesima?

Za svaku kategoriju brodova postoji zakonom i konvencijom propisani minimalni broj posade koji jamči sigurnu plovidbu. S druge pak strane svaka broderska radna organizacija utvrđuje svojim samoupravnim sporazumom o sistematizaciji radnih mjesta najčešće jedan drugi broj posade koji je uvijek veći. To povećanje posade iznad zako-

nom propisanog broja ima za svrhu da poboljša procese prijevoza i održavanja brodskih strojeva i uređaja. Čini se da se ova dvoznačnost često podvodi pod jednoznačnost, što i dovodi do nesporazuma koji se ogleda u Vašem pitanju.

Slučajevi isplavljanja bez kompletne posade su ipak zabilježeni. Čuli smo ih iz ustiju kadrovika u pomorstvu.

Meni doista nije poznato da je neki naš brod isplovio iz bilo koje luke svijeta s posadom manjom od zakonom propisane, a ne vjerujem da bi mu ijedna lučka vlast to i dopustila. Istina, naši brodovi ponekad isplove s posadom manje brojnom nego što je to sistematizacijom radnih mjesta predviđeno, ali to sa sigurnošću broda i plovidbe nema nikakove veze.

Imamo zaista svijetlu tradiciju naših pomoraca, imamo bogat prsten školovanja ljudi za izazove mora i za brodove. Imamo li, međutim pravi sistem uvađanja tih školovanih kadrova na brodove i u delikatne i veoma složene poslove na njima?

Sudjelovao sam nedavno kao predstavnik naše zemlje na seminaru Ujedinjenih nacija u švedskom gradu Malmo-u, koji je za temu imao »Uvođenje globalnih standarda u pomorsko obrazovanje radi unapređenja sigurnosti i spriječavanja onečišćenja mora«. Svoje sam nazore iznio u prošlom broju časopisa »NAŠE MORE«. Ne bih zato o tim svojim nazorima govorio, ali bih želio iznijeti nešto drugo. Vidio sam, naime, pomorsku akademiju u Malmo-u, upoznao se s njenim programom i metodama odgoja, obrazovanja i uvježbavanja pomoraca. I — iskreno rečeno — duboko sam se snuždio. Naš pomorac je u usporedbi s tim metodama u neravnopravnom položaju. I nemam više nikakvih sumnji: odgoj i obrazovanje naših pomoraca nisu prilagođeni ni potrebama pomoraca, a ni brodarstva. Ono zahtijeva korjenite promjene u pristupu. Uostalom, pomorci u našim radnim organizacijama su to dobro osjetili.

Mogu li se očekivati neke mjere?

Uskoro će se u Zadru održati Savjetovanje o sistemu obrazovanja kadrova za potre-

be brodara na kojem će sudjelovati predstavnici svih naših brodarskih radnih organizacija. Očekuje se da će se utvrditi prijedlog odgoja i obrazovanja pomoraca onako kako ga udruženi rad želi i zamišlja. A što se tradicije tiče, ona je u našem pomorstvu uvijek značila nastojanje da se bude među prvima. Ne vidim razloga da takvom i ne ostane.

I — naposljetku — Jadranski pomorski putovi bit će uskoro zakrčeni velikim plovilima s teretima za jugoslavenski naftovod i za terminal na Krku. Samo jedan krivi potez značio bi pravu katastrofu zbog izljeva nafte. Možemo li ipak spokojno očekivati najezdu tog tereta.

Zaštita Jadrana je zaista životno pitanje i za našu zemlju i za naše najbliže susjede. Krčki terminal za jugoslavenski naftovod i za petrokemijsku industriju nije jedini razlog prisutnosti supertankera na Jadranu. Uz naše bezbrižne oni već odavno brazdaju ovo naše malo more, hitajući prema postojećim rafinerijama i petrokemijskim kombinatima na drugoj obali. No, nisu baš svi bezbrižni, ekolozi — naročito. Jer koliko je meni poznato, nema ni jednoj ni na drugoj obali niti jedan specijalizirani brod znatnijeg kapaciteta koji bi se mogao uhvatiti u koštac s naftom ako se ona razlije. A u slučaju katastrofe supertankera, jedan očito ne bi bio dovoljan.

Može li se, barem približno, nazrijeti što bi to značilo za ekologiju Jadrana?

Nije moje da se miješam u ekologiju i druge njoj pridružene znanosti, ali — čini mi se — da se u Jadranu, s obzirom na njegovu malu i usku površinu, ovakva katastrofa jednostavno rečeno ne bi smjela dogoditi. Takvu sigurnosti je veoma teško postići, ali se moguće njoj približiti. Postoji, na primjer, mogućnost potpunog odvajanja prometa, tako da brodovi pri ulasku u Jadran plove uz jednu obalu, a pri izlasku uz drugu. To je pitanje dogovora između jadranskih zemalja i donošenja odgovarajućih propisa. No, poprečna križanja se ipak neće moći izbjeći, pa tim ni opasnost od sudara.

Ima li izgleda da se brodovi usmjeravaju u ovako uskom moru suvremenim, elektroničkim uređajima?

Postoje sustavi navođenja brodova pomoću elektroničkih uređaja, ali to je već pitanje investicija. Nije mi poznato što se i koliko u tom pogledu učinilo. No, jedno se mora imati na umu: nitko razborit nije protiv napretka, ali tom napretku valja prilaziti i s naprednim razmišljanjima i ponašanjem.

Razgovor vodio: ZDRAVKO GRACIN

