

Radio-komunikacija kao sredstvo za zaštitu ljudskih života na moru

Osiguranje nesmetane slobodne plovidbe na moru zahtijeva određene zajedničke mjere država. Tako je još 1862. godine došlo do sporazuma između Engleske i Francuske o zajedničkom reguliranju plovidbe koji su kasnije usvojile i druge pomorske države. Na taj način nastala su jednoobrazna pravila o kretanju brodova, mimoilaženju, osvjetljavanju, sporazumijevanju putem signala, itd. Godine 1910. donesena je Briselska konvencija kojom su kodificirana sva ova pravila kao i pravila o pomoći i spasavanju na moru. U isto vrijeme većina država je usvojila engleski sistem signalizacije na moru putem zastavica — s oko 78.000 kombinacija.

Tek kasnije za sporazumijevanje između brodova te brodova i kopna uvedena je radio-telefografija. Primjena radio-telekomunikacije za spasavanje ljudskih života na moru dolazi u obzir u svim prilikama. Tako se primjenjuje u slučaju potapanja broda zbog nevremena ili potapanja za vrijeme rata; u slučaju požara na brodu; u slučaju napuštanja broda zbog sudara, požara, prodora vode, nasukavanja, pada u more člana posade ili putnika; u slučaju pada u more člana posade ili putnika nekog aviona, hidroaviona ili helikoptera prilikom udesa.¹

Tragedija putničkog broda »Titanik«² pokazala je koliko je važnost radio-telefografije radi uzajamne pomoći brodova pri opasnosti na moru. Poslije te tragedije objavljena

je nova Konvencija o spasavanju ljudskih života na moru u Londonu 1914. godine. Ova je zamijenjena Konvencijom iz 1929. godine. Tek 1948. godine zaključena je nova konvencija koja je opet izmijenjena i dopunjena Londonskom konvencijom iz 1960. godine.

Na inicijativu britanskog ministarstva trgovine, a poslije katastrofe »Titanika«,³ održana je u Londonu 1914. godine prva međunarodna konferencija za zaštitu ljudskih života na moru. Na njoj je donijeta prva Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru. Konvencija nije stupila na snagu jer nije ratificirana. Prvi svjetski rat spriječio je njenu ratifikaciju, pa i primjenu. Engleska vlada ozakonila je propise te konvencije u svom Merchant Shipping Actu iz 1914. godine.⁴ Tek 1928. godine pristupilo se obnovi Konvencije iz 1914. godine i njenoj međunarodnoj primjeni. Tako je 1929. godine sazvana nova konferencija na kojoj je

¹ Kap. fregate Ivo Buljan, Spasavanje ljudi na moru, Mornarički glasnik br. 3, Beograd 1961. str. 311.

² »Titanik« je potonuo poslije sudara s ledenom sancom 1912. godine.

³ Tom prilikom izgubljeno je 1513 ljudskih života.

⁴ C. John Colombos, Diritto internazionale marittimo, Rim, 1953. str. 222.

donijeta Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru.⁵ Možda još ne bi bilo došlo do sazivanja ove Konferencije da 1928. godine nije zadesila nesreća engleski putnički brod »Vetris« u blizini Virginia Capes. Brod je potonuo i tim prilikom stradalo je 110 osoba. Tada je upravo blizu »Vetrisa« prolazio jedan brod, a da nije saznao za nesreću jer nije imao radio-uređaja. Ova velika tragedija kao i one ranije dale su povoda da se što prije donese nova konvencija i da se pristupi njenoj ratifikaciji. Novu Konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru iz 1929. godine potpisalo je osamnaest država. Na taj način život na moru postao je sigurniji zahvaljujući radio-telegrafiji i radiofoniji.

Napretkom tehnike usavršavala su se i sredstva za spasavanje na moru, te se u vezi s tim ukazala i potreba izmjene pravnih normi. U tom cilju sazvana je konferencija 1948. godine. Nju je sazvala Engleska i održana je u Londonu.^{6/7} Konferenciji je bio cilj da donese novu konvenciju za sigurnost ljudskih života na moru koja je zamijenila onu iz 1929. godine.

Prema odredbama nove Konvencije iz 1948. godine svi putnički brodovi koji vrše međunarodna putovanja i teretni brodovi iznad 1600 BRT i dalje su obavezni da imaju radio-telegrafске uređaje, s tim što je teretnim brodovima između 300 i 1600 BRT dozvoljeno da budu opremljeni radio-telegrafskim ili radiofonskim uređajem. Što se tiče najmanje tonaže teretnih brodova koji vrše međunarodna putovanja i koji moraju imati postavljene radio-uređaje određeno je 300 BRT, umjesto dotadašnjih 1600 BRT.⁸

U smislu odredaba ove konvencije bili su dužni održavati permanentnu službu na 500 kHz svi brodovi iznad 1600 BRT za vrijeme plovidbe. Ovu službu vrši radio-telegrafista ili auto-alarmni uređaj. Permanentna služba nije bila obavezna za putničke brodove ispod 300 BRT ili teretne ispod 500 BRT, dok su teretni brodovi između 1600 i 500 BRT dužni održavati samo šest sati dnevne službe. Dok radio-telegrafista na brodovima s jednim telegrafistom ili bez auto-alarma bude zauzet na drugoj frekvenciji, služba na 500 kHz bit će održavana pomoću zvučnika. Također je bio predviđen radio-autoalarmni uređaj za odašiljanje i primanje alarmnog signala. On je bio obavezan za sve brodove opremljene radio-telegrafskom stanicom. Ovaj uređaj treba da bude uključen kada radio-telegrafista nije na brodu ili je spriječen da bude u kabini radio-stanice.

Prema odredbama Konvencije iz 1948. godine radio-goniometrijski uređaji bili su obavezni za sve brodove iznad 1600 BRT, dok su ranije bili obavezni samo za putničke brodove iznad 5000 BRT. Bio je također predviđen i veći standard djelovanja radio-stanica s povećanim minimumom normalnog dometa glavnog i pomoćnog otpremnika. Tako povećani domet radio-aparata daje bolje rezultate, a u slučaju potrebe bržu i direktnu vezu s obalnim radio-stanicama i organima sigurnosti navigacije i zaštite ljudskih života na moru.

Pošto su čamci za spasavanje na putničkom brodu opremljeni stalnom radio-stanicom, a na teretnom brodu prijenosnom stanicom, to će u slučaju spuštanja čamaca u more automatski biti emitiran alarmni signal bez obzira da li je radio-telegrafista prisutan ili ne. Čamci za spasavanje moraju biti osigurani radio-uređajem: motorni čamci u smislu pravila 13, a obični u smislu pravila 14. glave IV Konvencije iz 1948. godine. Ovi radio-aparati moraju biti osposobljeni za emitiranje i primanje u slučaju opasnosti na radio-telegrafskoj frekvenciji određenoj Radio-pravilnikom. Aparati moraju biti tako napravljeni da u nuždi i neizvježbana osoba može njime upravljati.⁹ Otpremnik mora imati automatsku spravu za otkucavanje alarmnog signala i signala opasnosti, kao i tipkač za ručnu komunikaciju (pravilo 14. IV glave). Međutim, postavljanje radio-telefonskih uređaja na brodovima koji vrše kratka putovanja u područjima svojih radio-stanica nije ograničeno, već je ostavljena puna sloboda.

S obzirom na važnost kratkih valova u cilju poboljšanja zaštite ljudskih života na moru, Konferencija iz 1948. godine je preporučila da pojedine vlade uspostave ili pojačaju uspostavljanje obalnih radiofonskih stanica i omoguću da se stalna služba osluškivanja održava u dovoljnom broju takvih stanica.¹⁰ Vlade-ugovornice sporazumjele su se da uzduž svojih obala osiguraju instalacije i održavaju navigacijska pomoćna sredstva, uključivši i radio-farove i elek-

tronska pomagala u mjeri koju, po njihovom mišljenju, iziskuje osim saobraćaja i stepen opasnosti.¹¹ Na ovaj način uspostavila bi se široka svjetska mreža obalnih radio-stanica koje bi obavljale službu sigurnosti plovidbe i života na moru.

Konferenciji iz 1948. godine prisustvovali su kao posmatrači predstavnici Međunarodnog saveza telekomunikacija. Njihov glavni zadatak bio je da upozore konferenciju u slučaju da njene odluke budu u suprotnosti s propisima Međunarodne konvencije o telekomunikacijama i pravilnika o radio-saobraćaju. Konvencija, donijeta na Konferenciji, stupila je na snagu poslije prihvatanja od 15 država od kojih 7 moraju imati brodova preko 1 milijun BRT.

Novi tehnički napredak na području pomorstva i telekomunikacija zahtijevao je i nove mjere sigurnosti za ljudske živote i imovinu u pomorskom saobraćaju. Pojava brodova na nuklearni pogon, usavršavanje radara i njegova upotreba kao pomoćnog navigacijskog sredstva, neminovno su nalagali saziv nove konferencije. Ona je zasjedala od 17. V do 17. VI 1960. godine u Londonu,¹² u cilju donošenja revizije postojeće međunarodne konvencije o sigurnosti ljudskih života na moru od 10. VI 1948. godine.¹³ Konferencija je imala zadatak da ujedno podvrgne reviziji postojeća međunarodna pravila za sprečavanje sudara na moru. Ona je sazvana na poziv Međunarodne savjetodavne pomorske organizacije UN (The Intergovernmental Maritime Consultative Organization of UN) ili skraćeno IMCO. Na njoj je donijeta nova Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru koja se sastoji od uvodnog dijela i 14 članova, 8 glava i priloga s obrascem svjedodžbi.

Za što uspješnije odvijanje rada konferenciji obrazovano je 11 komisija, a za raspravljanje problema iz oblasti radio-komunikacija osnovana je specijalna komisija. Pred konferencijom se pojavio i nov problem primjene nuklearne energije za pogon brodova. Zbog velike opasnosti koju predstavlja takav brod Konferencija je odlučila da se u tekst Konvencije o sigurnosti ljudskog života na moru unesu nove odredbe koje će se odnositi isključivo na nuklearne brodove.

Radi mjera opreznosti Konvencija određuje periodične preglede i posjedovanje raznih dokumenata o sigurnosti koje izdaju nadležne administrativne državne vlasti. Radio-uređaji, kao i druga sredstva za spasavanje na putničkim brodovima, podliježu obaveznom osnovnom i naknadnom pregledu, i to pregledu prije stavljanja broda u eksploataciju, pregledu svakih 12 mjeseci i izvanrednom pregledu ako se ukaže potreba. Prije stavljanja broda u eksploataciju mora se izvršiti detaljna inspekcija radio-uređaja, radio-telegrafskih uređaja u motornim čamcima za spasavanje, kao i primopredajnika za čamce i splavi za spasavanje. Redovni pregled mora obuhvatiti, između ostalog, radio-uređaj, radio-telegrafski uređaj u motornim čamcima za spasavanje, primopredajnik za čamce i splavi za spasavanje (Pravilo 7).

Isto tako i radio-uređaji teretnih brodova, koji su te uređaje dužni imati prema odredbama Konvencije o spasa-

⁵ C. John Colombos, Op. cit. str. 218.

⁶ Na konferenciji je bila zastupana i FNRJ.

⁷ Konvencija je ratificirana Ukazom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ br. 179. od 6. II 1951. (Sl. list FNRJ br. 4, 1951.).

⁸ C. John Colombos, Op. cit. str. 219 i 224.

⁹ Neka engleska tvrtka proizvodi džepne radio-aparate dometa 130 km koji treba da odrede položaj osoba izgubljenih u moru. Najmanji model velik je poput kutije cigareta, stavlja se u pogon povlačenjem užice. Može se pričvrstiti za pojas za spasavanje ili čamac. Emitira 48 sati signal koji treba da pokazuje put brodu ili avionu za spasavanje. Drugi model ima otpremnik i prijemnik za telefoniranje. Stavlja se u pogon kao i prvi, a omogućuje vezu avionom ili čamcem za spasavanje. Treći model pliva na vodi, a smješten je u kutiji dugoj 61 cm i promjera 10 cm. Čim dodirne vodu, kapsula se rastvara, podiže antenu i daje signal za opasnost na dvije frekvencije istovremeno. (Izbor br. 11 iz 1965.).

¹⁰ C. John Colombos, Op. cit. str. 225.

¹¹ V. Međunarodnu konvenciju za spasavanje ljudskih života na moru iz 1948. pravilo 14. glave V.

¹² Konferenciji su prisustvovali delegati iz 48 država, promatrači iz 7 država i 9 međunarodnih organizacija.

¹³ Skraćeno: SOLAS — konvencija.

vanju ljudskih života na moru iz 1960. godine, moraju se podvrgnuti obaveznom pregledu. Radio-uređaji tih brodova, kao i svaki radio-telegrafski uređaj u motornim čamcima za spasavanje ili prijenosni primopredajnik moraju biti podvrgnuti osnovnim i naknadnim pregledima kao što je predviđeno za putničke brodove (Pravilo 8 i 9).

Odredbe koje se odnose na nuklearni brod sadržane su u poglavlju VIII Konvencije i u Dodatku. One se odnose na sve nuklearne brodove, ali ni i na ratne. Pravilo 9. poglavlja I Konvencije iz 1960. godine predviđa pregled radio-električnih instalacija na nuklearnom brodu. On mora imati svjedodžbu o sigurnosti nuklearnog broda. Ta svjedodžba će se izdati putničkom nuklearnom brodu samo ako su ispunjeni svi uvjeti predviđeni u poglavljima II, III, IV i VIII Konvencije koji se odnose na radio-telegrafiju i radio-telefoniju. Svjedodžbu izdaje nadležna državna administrativna vlast ili za to ovlaštena organizacija. U svakom slučaju državna administracija snosi punu odgovornost za izdane svjedodžbe. Rok njihovih vrijednosti određen je najviše na 12 mjeseci od dana izdavanja.

Prema pravilu 3. glave IV Konvencije iz 1960. godine svi putnički brodovi bez obzira na veličinu, i teretni brodovi od 1.600 BRT ili više, moraju biti snabdjeveni radio-telegrafskom stanicom. Međutim pravilo 4. glave IV predviđa da teretni brodovi od 300 BRT, ali manji od 1.600 BRT, moraju imati radio-telefonsku stanicu u skladu s pravilima 14. i 15. glave IV, pod uvjetom da nisu opremljeni radio-stanicom predviđenom pravilom 8. i 9. glave IV i da nisu izričito od toga oslobođeni po odredbama pravila 5. glave IV.

Pravilo 5. glave IV predviđa izuzetke prema kojima pojedine uprave mogu dopustiti pojedinim putničkim ili teretnim brodovima, djelomično ili uvjetno odstupanje od odredbe pravila 3. i 4. spomenute glave. Prilikom odlučivanja o odobravanju predviđenih odstupanja pojedinim brodovima uprava je dužna podnijeti izvještaj Međunarodnoj pomorskoj štetne posljedice, koje bi eventualno mogle nastati povodom odstupanja, kako na uspješnost službe pogibelji tako i na sigurnost drugih brodova. O svim odobrenim odstupanjima uprava je dužna podnijeti izvještaj Međunarodnoj pomorskoj savjetodavnoj organizaciji odmah poslije 1. januara svake godine. U izvještaju treba da budu navedeni razlozi za odobrena odstupanja.

Svi brodovi, koji su prema odredbama pravila 3. ili 4. glave IV opremljeni radio-telegrafskom stanicom a nemaju radio-telegrafski autoalarm, i putnički brodovi, koji pored radio-stanice imaju još i autoalarm, moraju osigurati za vrijeme plovidbe neprekidnu službu slušanja na radio-telegrafskoj frekvenciji za opasnost posredstvom jednog radio-telegrafiste koji se služi slušalicama ili zvučnikom.¹⁵ To slušanje traje najmanje 8 sati na dan ako brodovi prevoze ili su ovlašteni da prevoze do 250 putnika. Na brodovima koji prevoze ili su ovlašteni da prevoze više od 250 putnika, ako njihovo putovanje između dvije uzastopne luke traje više od 16 sati, to slušanje traje ukupno najmanje 16 sati na dan. U tom slučaju odredbe predviđaju da brodovi moraju

imati najmanje dva radio-telegrafista. Ako pak takvi brodovi vrše putovanje između dvije uzastopne luke koje traje manje od 16 sati, onda slušanje traje najmanje ukupno 8 sati na dan. Što se tiče teretnih brodova, koji su u smislu pravila 3. glave IV opremljeni radio-telegrafskom stanicom i telegrafskim auto-alarmom, dužni su kada su u plovidbi, vršiti službu slušanja na odgovarajućoj radio-telegrafskoj frekvenciji posredstvom radio-telegrafiste koji se služi slušalicom ili zvučnikom najmanje ukupno 8 sati na dan. Ovakvim teretnim brodovima od 1600 ali i manje od 3500 BRT njihove uprave mogu odrediti ograničenje službe slušanja na dva sata na dan za razdoblje od 3 godine od dana stupanja na snagu Konvencije iz 1960. godine. Dok teretni brodovi od 300 i više, ali manje od 1600 BRT koji su opremljeni radio-telegrafskom stanicom, ako imaju radio-telegrafski auto-alarm, moraju, kada su u plovidbi, slušati u vrijeme koje će odrediti njihove uprave.

Brod, koji je opremljen radio-telefonskom stanicom u smislu pravila 4. glave IV, mora, dok je u plovidbi, osigurati neprekidnu službu slušanja na radio-telefonskoj frekvenciji za sigurnost. Za obavljanje ove službe mora imati najmanje jednog radio-telegrafistu ili pak tu službu može obavljati i drugi član posade ako posjeduje svjedočanstvo radio-telefoniste. Ta služba može biti prekinuta za vrijeme dok se prijemnik konisti za odvijanje saobraćaja na drugoj frekvenciji i onda kada bi vršenje službe slušanja ugrožavalo sigurnost u upravljanju brodom, što će zapovjednik ocjenjivati prema prilikama i okolnostima. Ova služba slušanja mora biti osigurana kad god je to moguće za vrijeme perioda šutnje, a ti su periodi propisani Međunarodnim pravilnikom o radio-saobraćaju.

Periodi službe slušanja, koji su predviđeni pravilom 6. IV glave, kao i oni koji su određeni od pojedinih uprava, moraju se prvenstveno održavati u vrijeme koje za radio-telegrafsku službu propisuje Međunarodni pravilnik o radio-saobraćaju. Isto tako služba slušanja mora biti osigurana za vrijeme perioda šutnje. Tokom perioda slušanja mora se ono prekinuti za vrijeme dok se održava veza na drugim frekvencijama ili dok se obavljaju druge važne dužnosti radio-službe, ali samo onda ako je slušanje slušalicom ili zvučnikom praktički nemoguće. Za vrijeme dok se ne vrši služba slušanja određena odredbama stavova b), c) ili d) pravila 6. glave IV, kao i za vrijeme radio-goniometrijskih operacija, mora biti u pogonu radio-telegrafski auto-alarm na brodovima opremljenim tim uređajem.

Radni postignuća najvećeg stupnja sigurnosti radio-telegrafska stanica mora biti postavljena na takvo mjesto gdje nikakva štetna smetnja od vanjske buke mehaničkog ili drugog porijekla ne može ometati njen rad. Radio-telegrafska kabina ne smije se koristiti u druge svrhe koje bi mogle ometati rad u njoj, a između nje i zapovjedničkog mosta ili drugog mjesta s kojeg se upravlja brodom morala bi postojati dvostruka veza: za pozivanje i razgovor, neovisno od ostale komunikacione mreže na brodu. Radio-stanica, njeni glavni i rezervni uređaji kao i kabina u kojoj je smještena, moraju ispunjavati propisane tehničke uvjete sadržane u odredbama Konvencije iz 1960. godine i Međunarodnog pravilnika o radio-saobraćaju iz 1959. dopunjenog 1963. godine.

Radio-telefonska stanica također mora biti smještena na podesnom gornjem dijelu broda daleko od svake buke koja bi mogla ometati njenu pravilnu upotrebu. Radio-telefonski uređaj sastoji se od otpremnika, prijemnika i izvora energije. Otpremnik mora biti sposoban da otprema, osim na radio-telefonskoj frekvenciji za opasnost, još i na najmanje jednoj frekvenciji u opsegu između 1605 i 2850 kHz. Normalni domet radio-telefonskog otpremnika na teretnim brodovima od 500 BRT ili više, ali manje od 1600 BRT mora biti najmanje 150 milja, dok normalni domet na teretnim brodovima od 300 ili više ali manje od 500 BRT mora imati najmanje 75 milja.

Odredbe čl. 28. Međunarodnog pravilnika o radio-saobraćaju iz 1959. godine određuju opsege i frekvencije na kojima treba da rade radio-uređaji koje upotrebljavaju stanice na sredstvima za spasavanje. Prema čl. 22. Međunarodnog pravilnika sve pomorske pokretne stanice koje normalno slušaju na frekvencijama iz odobrenih opsega između 405 i 535 kHz moraju poduzeti sve potrebne mjere da osiguraju



Nad radarskim ekranom

¹⁵ V. Pravilo 6. pod a) i b) glave IV.

budnost telegrafista sa šljemovima ili glasnogovornikom na frekvenciji za opasnost od 500 kHz dva puta na sat. Radi prezasićenosti zraka i kosmosa od legalnih ali i ilegalnih radio-stanica,¹⁶ pozivi za pomoć često se ne mogu čuti ili se slabo čuju, pa je zbog toga uveden period šutnje. Period šutnje je vrijeme kada je zabranjen svaki radio-saobraćaj osim onoga koji se odnosi na poziv radi opasnosti. Sva vremena u radio-službi ravnaju se prema srednjem vremenu Greenwicha (G. M. T.).¹⁷

Nijedna odredba Pravilnika ne može spriječiti pokretnu stanicu u opasnosti da za privlačenje pažnje, opisivanje svoga položaja i pribavljanje pomoći upotrebi sva sredstva koja joj stoje na raspolaganju. Nijedna ugovorna odredba ne može spriječiti kopnenu stanicu da u izuzetnim okolnostima pritekne u pomoć pokretnoj stanici koja je u opasnosti i svim sredstvima koja joj stoje na raspolaganju.

Poziv i poruka u opasnosti daju se samo po nalogu zapovjednika ili osobe odgovorne za brod, avion ili ma koje drugo prevozno sredstvo na kome se nalazi pokretna stanica. Na zahtjev nadležnog organa uprave (društveno-političke zajednice (za poslove informacija) sve radio-difuzne ustanove dužne su da bez naknade troškova odmah emitiraju saopćenja koja se odnose na elementarne opasnosti ili druge događaje koji su od posebnog interesa za javnost.¹⁸

U slučajevima opasnosti, hitnosti i uzbune odašiljanje u radio-telefografiji ne smije biti duže od 16 riječi u minuti, a u radio-telefoniji ono mora biti izgovoreno lagano i razgovjetno radi lakšeg razumijevanja.¹⁹

Znak opasnosti²⁰ emitira se na frekvenciji od 500 kHz za radio-telefografiju, a za radio-telefoniju na frekvenciji od 2182 kHz. U slučaju da se ne može emitirati na jednoj od navedenih frekvencija, onda se upotrebljava za taj poziv svoja normalna frekvencija. Ovaj znak znači da prijete velika i neposredna opasnost brodu i da mu treba hitno pomoći.

Znak za hitnost²¹ znači da stanica koja ga emitira ima predati vrlo hitnu ponuku, važnu za sigurnost broda, zrakoplova, nekog plovila ili neke osobe na brodu. Ovaj znak se emitira samo s dozvolom zapovjednika, a obalne stanice dozvolom nadležnih organa. Znak hitnosti uživa prvenstvo pred svim ostalim znakovima osim obavijesti o nesreći. Najveća se pažnja mora obratiti da se ne ometa emitiranje obavijesti koja će uslijediti poslije znaka za hitnost, a pokretne stanice moraju produžiti slušanje još najmanje tri minute. Ovakve obavijesti moraju se predavati otvorenim slogom, dok one koje se odnose na liječničke upite i savjete mogu biti emitirane zatvorenim slogom.

Znak uzbune²² smije se emitirati jedino kao najava da će uslijediti poziv o nesreći ili hitno upozorenje na opasnost od orkana. U posljednjem slučaju ovaj znak mogu upotrebljavati samo obalne stanice koje su službeno ovlaštene od svojih državnih vlasti.

Znak sigurnosti²³ znači da stanica počinje emitirati obavijest koja se odnosi na sigurnost plovidbe, ili važne meteorološke opomene, izvještaje o dolasku tropskih orkana, o kretanju leda, podmorskih podrtnina ili drugih neposrednih opasnosti za pomorsku plovidbu. Ovaj znak i obavijest mora se emitirati što prije, a mora se ponavljati na kraju prvog perioda slijedeće šutnje. Kada čuju ovaj znak, sve stanice moraju još dalje slušati na istoj frekvenciji sve dok se ne uvjere da obavijest za njih nije od važnosti. Također ne smiju davati emisije koje bi mogle smetati prijemu obavijesti.²⁴

Svako upravljanje oko spasavanja pripada prvenstveno brodu koji je u opasnosti, ili ako on to ne može, prepustit će to bilo kojoj obalnoj, prvenstveno pokretnoj stanici. Svaka radio-stanica u blizini pomorske pokretne stanice koja je u opasnosti može narediti ostalim stanicama, koje nisu primile signal opasnosti, da prekinu saobraćaj i prate rad. Sve stanice koje sudjeluju moraju u svoje dnevnikle unositi tok rada oko spasavanja. One stanice koje ne sudjeluju u spasavanju ne smiju upotrebljavati valove 600 m. Stanica koja je rukovodila kada je rad oko spasavanja završen objavljuje to »svima« na istom valu.

Dakle, spasavanje ljudskih života na moru treba prvenstveno izvršiti sredstvima vlastitog broda, a kad se to ne može postići, onda treba odmah radio-putem pozvati u pomoć druge brodove, obalne stanice, avione i helikoptere. Radio-komunikaciona sredstva i uređaji na putničkim brodovima, tankerima i teretnim brodovima, pogotovo onim koji vrše međunarodna putovanja, treba da budu potpuno u skladu s

odredbama važeće Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskih života na moru²⁵ i Međunarodne konvencije o telekomunikacijama²⁶ kao i Međunarodnog pravilnika o radio-saobraćaju.²⁷

Spasavanje ljudstva na ratnim brodovima normirano je posebnim propisima pojedine države. Tako, naš Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima iz 1966. godine²⁸ sadrži neke odredbe koje se odnose na ponašanje ratnih brodova u pogledu spasavanja brodova i ljudstva na moru i unutrašnjim plovnim putovima. Prema članu 11, tog Zakona jugoslavenski ratni brod ne smije se spasavati u slučaju izričite zabrane njegova zapovjednika. Državni sekretar za narodnu odbranu je ovlašten da propiše u kojim slučajevima zapovjednik ratnog broda nije dužan vršiti spasavanje u slučajevima određenim u članu 3, 5 i 6 navedenog Zakona (Vidi čl. 12.). Međutim, odredbe koje se odnose na pružanje pomoći radio-komunikacionim putem, većim dijelom su u skladu s odredbama međunarodnih konvencija.

Za vrijeme rata ili drugih neprijateljstava svaka država ugovornica Konvencije iz 1960. godine, bilo da je ona zaraćena strana ili neutralna, može obustaviti u cijelosti ili djelomično primjenu Konvencije i priloženih pravila. Država, koja to učini, mora o tome odmah obavijestiti Međunarodnu pomorsku savjetodavnu organizaciju. Druge države ugovornice zadržavaju i dalje pravo nadzora koje im pripada po ovoj Konvenciji nad brodovima države koja je obustavila primjenu ako se slučajno brodovi nađu u njihovih lukama.²⁹

Mnoge države svojim internim zakonodavstvom reguliraju službu sigurnosti na moru i u unutrašnjim vodama. To je učinila i Jugoslavija. Osnovnim zakonom o službi sigurnosti plovidbe iz 1962. godine.³⁰ Prema čl. 3. pod tehničkim i drugim stručnim poslovima službe sigurnosti plovidbe podrazumijevaju se naročito poslovi koji se odnose na održavanje plovnih putova i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima, za održavanje radio-stanica koje služe sigurnosti plovidbe i zaštiti ljudskih života na moru i unutrašnjim plovnim putovima, itd. Kasnije je donesen Zakon o spasavanju na moru i unutrašnjim plovnim putovima.³¹ Zakon sadrži odredbe o dužnostima i pravima spasavanja osoba i imovine, o nagradama za spasavanje, kaznene odredbe za krivična djela i prekršaje zbog kršenja propisa u vezi sa spasavanjem

¹⁶ V. Pavao Gabre, Piratske radio-stanice u eksteritorijalnom moru, Mornarički glasnik, br. 2., Beograd 1967. str. 297.

¹⁷ V. Dr Branko Jakaša, Pomorska enciklopedija, sv. IV, str. 483.

¹⁸ V. Čl. 19. Osnovnog zakona o radio-difuznim ustanovama (sl. l. SFRJ br. 15 iz 1965.).

¹⁹ V. Čl. 36. Međunarodnog pravilnika o radio-saobraćaju iz 1959.

²⁰ Znak opasnosti se sastoji za radio-telefografiju od tačka i crta ... — — — — — SOS, a za radio-telefoniju MAYDAY, izgovoreno kao francuski m'aider (pomoći mi).

²¹ Znak hitnosti u radio-telefografiji sastoji se od tri puta uzastopce ponovljene grupe slova iks XXX, a u radio-telefoniji od tri puta uzastopce ponovljene riječi PAN koja se izgovara kao francuska riječ panne.

²² Znak uzune se sastoji od 12 crta otpremljenih u jednoj minuti. Svaka crta traje 4 sekunde, a razmak između dvije crte jednu sekundu.

²³ Znak sigurnosti u radio-telefografiji sastoji se od tri puta uzastopno ponovljene grupe slova TTT, a u radio-telefoniji od riječi SECURITE koja se izgovara kao francuska riječ sekirite.

²⁴ V. Dr Branko Jakaša, Pomorska enciklopedija sv. 6, str. 484.

²⁵ Sada je u važnosti Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskih prava na moru, donesena u Londonu 1960.

²⁶ Sada je u važnosti Međunarodna konvencija o telekomunikacijama, donesena u Montreu 1965.

²⁷ Sada vrijedi Međunarodni pravilnik o radio-saobraćaju, donesen u Ženevi 1959, dopunjen 1963.

²⁸ Zakon je objavljen u Sl. l. SFRJ br. 11 iz 1966.

²⁹ V. Čl. VI Konvencije iz 1960.

³⁰ Zakon je objavljen u Sl. l. br. 30 iz 1962.

³¹ Zakon je objavljen u Sl. l. br. 11 iz 1966.

na moru i plovnim putovima, kao i odredbe o sukobu zakonima, itd.

Međunarodnom konvencijom o telekomunikacijama, Konvencijom o spasavanju ljudskih života na moru kao i pravilnicima određene su dužnosti brodskih radio-telegrafista. Svaka država svojim internim propisima regulira obaveze i prava radio-telegrafista svoje trgovačke mornarice koji moraju biti u skladu s međunarodnim propisima. Jugoslavija je svojim Pravilnikom o zvanjima, stručnoj spremi i ovlaštenjima članova posade brodova trgovačke mornarice iz 1966. godine³² regulirala i postavila uvjete pod kojima se stiču zvanja pomorskog radio-telefoniste, radio-telegrafiste prve i radio-telegrafiste druge klase. Kako sigurnost broda, ljudskih života i imovine na moru zavisi koliko od stručnosti i sposobnosti zapovjednika toliko i od stručnosti i sposobnosti radio-telegrafiste na brodu, to se opravdano postavlja pitanje njihove stručne spreme, praktičnog rada i polaganja ispita za stjecanje zvanja kako bi mogli uspješno voditi komplicirane prekoceanske plovidbe, gdje je potrebno i poznavanje stranih jezika a pogotovo engleskog.³³ Osim stručnog znanja i vještine, većinom pomorce odlikuju i druge vrline kao što su hrabrost, požrtvornost, drugarstvo i humanost. Kao znak priznanja pomorima, građanima i posadama brodova za pokazanu hrabrost, humanost i druge vrline, ispoljene u spasavanju ljudskih života i imovine, Redakcija »Vjesnika« ustanovila je 1966. godine trofej »Plavu vrpцу Vjesnika«. Sličan pomorski trofej ustanovljen je početkom osamnaestog stoljeća, a dodjeljivao se zapovjedniku broda koji se posebno istakao pri spasavanju drugog broda, dakle, za izrazito humano djelo na moru. Za vrijeme Austro-Ugarske postojale su dvije vrste trofeja. Prvi je ustanovljen 1850.

godine pod nazivom »merito navali« kao simbol priznanja za izvanrednu zaslugu u propagiranju pomorske trgovine ili pak za izvanrednu požrtvornost u spasavanju na moru ili uopće za izvanredno značajan pomorski pothvat, dok je drugi, pod nazivom »fontitudini navali« bio znak priznanja za hrabrost u borbi s neprijateljem.³⁴

Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1960. godine stupila je na snagu godinu dana nakon što je prihvatilo petnaest država, među kojima je sedam od njih trebalo da ima svaka najmanje milijun bruto tona brodovlja (čl. XI). Danom stupanja na snagu ove Konvencije prestala je vrijediti među državama ugovornicama Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1948. godine. Pojedine države prihvaćaju Konvenciju polaganjem ratifikacionog instrumenta³⁵ kod Međunarodne pomorske savjetodavne organizacije koja će o svakom novom prihvatu obavijestiti sve vlade koje su već prihvatile Konvenciju. Svaka vlada može otkazati Konvenciju u svako vrijeme poslije isteka razdoblja od pet godina od datuma na koji je Konvencija stupila na snagu za odnosnu vladu.

³² Pravilnik je objavljen u Sl. l. br. 30 iz 1966, a njegov ispravak u Sl. l. br. 34 iz 1966.

³³ V. H. Mir. Radio-telegrafisti traže zaštitu ustavnog suda, Vjesnik od 14. IX 1966.

³⁴ R. Z. »Plava vrpca Vjesnika«, Vjesnik od 23. V, 10. VIII i 11. IX 1966.

³⁵ Jugoslavija je ratificirala Konvenciju iz 1960. (V. Dodatak br. 5 Sl. l. SFRJ iz 1965).