

Sigurnost brodova u domaćoj plovidbi

Nikša Tomaseo

Situacija nastala poslije Drugog svjetskog rata imala je kao posljedicu nesrazmjerno uvećan prevoz robe i putnika, u odnosu na raspoloživi brodski prostor. Ovakovo stanje se je naročito jako ispoljilo u našoj zemlji čija je trgovačka flota u međunarodnoj kao i ona u domaćoj plovidbi za vrijeme rata pretrpila ogromne gubitke. Kritično stanje raspoloživog brodskeg prostora naših brodova u dugoj plovidbi nismo u ono vrijeme, što se samog odvijanja transporta tiče, tako izravno osjetili jer se je uvoz robe u našu zemlju podržavao koliko našim brodovima toliko i brodovima stranih zastava te je roba pravilno stizala u naše luke u količinama koje su bile predviđene međunarodnim ugovorima i sporazumima. Za vrijeme ovog perioda izgrađuje se međutim nova flota naših trgovačkih brodova duge plovidbe koja će ne samo s vremenom potpuno udovoljiti potrebama našeg pomorskog transporta nego i u većoj mjeri učestvovali na svjetskom tržištu. Ovi brodovi će uz ostale uvjete morati odgovarati i međunarodnim propisima o sigurnosti. I stvarno svi brodovi duge i velike obalne plovidbe koji su nakon oslobođenja postavljeni u gradnju savremeno su opremljeni u smislu novih međunarodnih propisa, koji su ratifikacijom Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru 1948. god. stupili na snagu u svim zemljama koje su prihvatile pomenutu konvenciju. Ratifikacija ove konvencije uslijedila je 6. februara 1951. i Jugoslavija danas posjeduje velike i savremene trgovačke brodove duge plovidbe, koji u potpunosti odgovaraju principima sigurnosti.

Mnogo smo jače i neposredno osjetili pomanjkanje brodskeg prostora kod brodova u domaćoj plovidbi, koji su odmah poslije Drugog svjetskog rata kroz nekoliko godina u znatno smanjenom broju i tonaži trebali da održavaju pojačani razvoj robe iz naših glavnih luka u manje luke na obali i otocima. Pored navedenog poslijeratne privredne prilike imale su za posledicu i pojačani unutrašnji promet robe i putnika, kojeg je trebalo bezuslovno omogućiti te zadovoljiti vezu između primorja i unutrašnjosti.

Namjera je ovog članka da prikaže što je učinjeno i što je još potrebno učiniti da se zadovolji pitanje sigurnosti putnika, tereta i broda i to u odnosu na brodove koji vrše promet u domaćoj plovidbi smatrajući ovo pitanje riješenim kod brodova duge plovidbe.

Nije dugo od vremena u kojem smo osjećali pomanjkanje parobrodarskih putničkih i teretnih veza i svima su nam poznata neudobna i duga putovanja duž naše obale. Promet na longitudinalnim linijama Rijeka-Kotor održavan je sa brodovima koji su prije rata bili predviđeni za lokalne pruge, dok je održavanje lokalnih pruga bilo povjereno manjim brodovima i motornim je-

drenjacima koji su ranije vršili isključivo manje prevoze tereta duž obale. Brodova koji bi vršili isključivo prevoz putnika nije bilo i ovi su brodovi istodobno prevozili pored velikog broja putnika i velike količine tereta. Motorni jedrenjaci koji su na najjednostavniji i primitivni način preuređeni za prevoz putnika time što su u ranijem skladištu za teret sada ugrađena sjedišta, na grotlima postavljeni svjetlici i stepenice za silaz putnika ispod palube, održavali su lokalne pruge dok su putnici s obzirom na njihov veliki broj bili prisiljeni vrlo često da sjede na teretu kojeg su ovi brodovi prevozili.

U ovom periodu pomorsko upravni organi vršili su doduše nadzor nad krcaanjem tereta i putnika na brodovima. Pri ovome je međutim trebalo voditi računa koliko o sigurnosti broda i putnika još i o potrebama primorskog stanovništva. Osaženih propisa u ovom pogledu nije bilo osim što se određivao maksimalno dozvoljeni broj putnika na osnovi praktičnih iskustava bazirajući se na raspoloživi prostor na brodu nemajući pri tome tehničke podatke o stabilitetu brodova, tako da se danas može slobodno reći da jedino zahvaljujući uvidavnosti i iskustvu lučkih organa i ne manjem zalaganju i iskustvu zapovjednika i posada brodova nije u ovakovim prilikama bilo ozbiljnih nezgoda na moru.

Ovo stanje prirodno nije moglo niti smjelo dugo potrajati. Rješenje ovog pitanja ovisilo je o hitnoj izgradnji brodskeg prostora potrebnog za promet duž naše obale. Tek na ovako ostvareni brodski prostor biti će moguće pozitivnim propisima zahtjevati sve one sigurnosne i ostale mjere koje traži odnosno dopušta savremeno stanje brodograđevne tehnike.

Od oslobođenja dalje izrađivani su propisi pomorsko upravnih vlasti na osnovu Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru 1948. god. koju je naša Vlada namjeravala prihvatiti. Ovi propisi izrađivani su na principu preporuka dodanih pomenutoj konvenciji sa kojima se posebno preporuča »da Vlade primjenjuju načela ove konvencije na sve takove brodove, koji pripadaju njihovim zemljama, u granici do koje je to razumno i praktički provedivo«.

Prvi objelodanjeni propis u ovom smislu bila je Uredba o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu brodova trgovačke mornarice FNRJ koja je stupila na snagu 1. januara 1951. god. po kojoj brodovi trgovačke mornarice FNRJ mogu ploviti samo kad je njihova sposobnost utvrđena od nadležnih pomorsko upravnih organa. Ova sposobnost za plovidbu utvrđuje se raznim pregledima kojima su brodovi periodično podvrgnuti. Potrebno je naglasiti da je ovom Uredbom propisano obavezno podnašanje na uvid i odobrenje svih nacrtu novogradnja odnosno rekonstrukcija i većih popravaka postojećih

Pomenuta Uredba prirodno nije mogla biti provedena preko noći i bilo je potrebno da se ista postepeno i sistematski provodi u život, iz više razloga od kojih ćemo istaći one koji su tada najviše usporavali ovaj rad.

Na prvom mjestu treba istaći program izgradnje novih brodova za službu u maloj obalnoj plovidbi, koji je u tom vremenu bio tek u početku te je usljed pomanjkanja brodskog prostora, kako je ranije spomenuto, bila nemoguća nagla primjena ove Uredbe. Još jedan razlog koji je znatno otežavao primjenu Uredbe nalazimo u pomanjkanju raznih djelova opreme i sredstava, koji su potrebni za opremu brodova. Osim ovih momenata znatno je uplivilo i do tada da tako nazovemo »anarhično« stanje na brodovima koji su odmah poslije rata iskorištavani po svom kapacitetu do maksimuma a koje je stanje bilo nametnuto već napred navedenim privrednim prilikama u zemlji. Ovo stanje je ujedno išlo u prilog samog poduzeća organa upravljanja brodom a što se je još više ispoljilo u času kada su poduzeća prešla na samostalno financiranje.

Analiziramo li detaljnije spomenute uzroke koji su više ili manje opravdano spriječavali brzu provedbu Uredbe u život vidjet ćemo da oni još i danas i ako u smanjenom obimu i dalje postoje kao i da su se tokom ovog vremena pojavili novi momenti koji negativno djeluju na konačno i potpuno ostvarenje svih mjera sigurnosti na brodovima. S obzirom na izgradnju novih brodova možemo konstatirati da je na ovom polju mnogo učinjeno te naša trgovačka mornarica danas već raspolaže sa nekoliko novih i obnovljenih brodova, koji vrše prevoz putnika na longitudinalnim prugama i koji su opremljeni u svemu po propisima predviđenim za ovakove brodove. Uvođenjem ovih brodova u službu moglo se je manje brodove do tada upotrebljavane u longitudinalnim prugama prebaciti na lokalne pruge i time u velikoj mjeri isključiti motorne jedrenjake iz ovih pruga. Kad se još ima u vidu da je veliki broj putničkih brodova u završnoj fazi izgradnje možemo sa sigurnošću ustvrditi da će ovaj problem biti najskorije riješen.

Pitanje nabavke sredstava potrebnih za opremu brodova je međutim i danas još uvijek aktuelno i nije u cijelosti riješeno. Odmah ćemo kod ovog razmatranja isključiti novo sagrađene brodove i brodove koji se sada nalaze u gradnji, jer su isti od strane brodogradilišta u potpunosti opremljeni i udovoljavaju zahtjevima, koje postavljaju propisi. Poteškoća je međutim kod postojećih brodova za čiju se opremu direktno brinu poduzeća kojima su ovi brodovi povjereni na upravljanje i koja nisu u mogućnosti ili još i danas izbjegavaju da u cijelosti nabave propisanu opremu uzimajući kao opravdanje, da se ista ne proizvodi u našoj zemlji, tako da je nabavka vezana sa inostranim firmama. Problem nabavke navigacionih sredstava, brodskih svijetala i raznih signala za nuždu, samoupaljivih svijetala i slično je danas najaktuelniji i vrlo ozbiljan koji bi trebalo čim prije riješiti kod brodova u našoj domaćoj plovidbi. Potražnja za ovim sredstvima

je velika i njena posljedica je osnivanje dvaju poduzeća u našoj zemlji, koja su pristupila izradi navigacionih sredstava i brodskih svijetala. Navigaciona sredstva izrađuje poduzeće »Vlado Bagat« u Zadru, koje ulaže mnogo truda i nastojanja u svom radu. Izrada ovih instrumenata zahtjeva mnogo preciznosti i iskustva, te njegova produkcija još nije kvalitetno ostvarena. Osim ovog poduzeća zadatak za izradu brodskih svijetala preuzelo je poduzeće »Svijetlost« na Rijeci. Izrađeni prototipovi ovih svijetala pregledani su i odobreni od pomorsko upravnih organa, ali međutim poteškoće u nabavci, odnosno izradi potrebnih leća izgleda da koče masovniju produkciju. Izradevine naročito u pogledu navigacionih instrumenata, čija je izrada brža, lakša i jednostavnija kod instrumenata potrebnih u maloj obalnoj plovidbi u usporedbi sa relativno kompliciranim instrumentima za astronomsku navigaciju, kao i s obzirom da su brodovi duge plovidbe u mnogo povoljnijoj situaciji za nabavku opreme u inostranstvu, poželjno je, da poduzeća ostvare svoju produkciju u pravcu one opreme, koja je potrebna brodovima u domaćoj plovidbi. Brodarska poduzeća, a i vlasnici privatnih brodova upućeni su još uvijek na nabavke, koje se slučajno pokazuju na našem tržištu, gdje se većinom radi o zastarjelim sredstvima, te nemože biti govora o sistematskoj opremi brodova. Stanje u kojem se nalaze brodovi nakon svršetka rata, u pogledu njihove opreme nije zadovoljavalo ni najosnovnije principe sigurnosti tim više što i u predratnoj Jugoslaviji nisu postojali propisi ovih razmjera za putničke brodove, dok teretni nisu uopće bili obuhvaćeni. Primjena nove Uredbe zatekla je potpuno neopremljene brodove, a koje je sada u daleko većoj mjeri trebalo opremiti. Ovo je zahtjevalo, da se pored svladavanja teškoća u nabavci učine i veliki materijalni izdaci, koji su uporedo sa ograničenjem broja putnika i količinom dozvoljenog prevoza tereta padali na teret brodogradilnika. Pomanjkanje potrebnih sredstava i opreme služio je kao osnov brodogradilnicima za odugovlačenje provedbe postojećih propisa u život. Teškoće u ovom pravcu i otpor brodogradilnika i organa upravljanja brodom prema novim mjerama sigurnosti riješen je postepenom primjenom propisa, tako da su najprije zadovoljene potrebe u osnovnoj opremi t. j. sredstvima za spasavanje i gašenje požara na brodovima. Danas možemo naglasiti, da je u tom pravcu već mnogo postignuto. Trgovačka mreža je izbacila na tržište ekstintere, dok su razna brodogradilišta, brodarska poduzeća, pa čak i privatnici počeli izrađivati prve pojaseve i kolutove za spasavanje, čije prototipove pregledaju i odobravaju pomorsko upravni organi. Danas naši putnički i teretni brodovi u maloj obalnoj plovidbi posjeduju u glavnim crtama sva ona sredstva i opremu, koja se do sada proizvodi i može nabaviti u zemlji, tako da je princip sigurnosti i ako još nepotpuno postignut u zadovoljavajućoj mjeri.

Još uvijek međutim postoji kod naših pomoraca izvjesno nepovjerenje ili još tačnije rečeno

nerazumijevanje, budući da sva ova sredstva smatraju suvišnim, te u koliko su im povjereni brodovi sa ovim sredstvima opremljeni ne poklanjaju dovoljno pažnju njihovom održavanju i spremnosti za upotrebu. Ovakova pojava može biti u izvjesnim momentima sudbonosna i to ne samo za one, koji su je svojim nehatom prouzročili, nego još više za ostalu posadu i putnike. S druge strane opet mnogi nalaze opravdanje u navodnoj premorenosti posade zbog dugotrajnih vožnja i zauzetosti, uslijed čega se predviđena sredstva nemogu održavati u dovoljnoj mjeri i time možda unapred žele opravdati posljedice, kojih su svijesni, da bi mogle nastupiti u izvjesnom momentu.

Ovakova pojava nam nameće, da se osvrnemo detaljnije na razne primjene iz praktičnog života na moru.

Među ostalim sredstvima za gašenje požara na brodovima predviđen je za svaki brod određen broj i vrste ekstintera, koji se doduše nalaze na predviđenim mjestima, ali kad ih se tačnije pregleda nisu punjeni ili ako su punjeni (ovo je češći slučaj) njihovo je punjenje zastarjelo. Dakle u jednom i u drugom slučaju ekstinteri po-

staju balast, koji nema praktične upotrebe. Požarne stanice imaju najnužnije propisanu opremu, koja u koliko nije kompletna nemože biti efikasno upotrebljena. Oprema ovih stanica često se upotrebljava pri pranju palube i sl., te se time izlaže trošenju i eventualno gubitku pojedinih dijelova opreme. Predviđa se također na brodovima sa pogonom na tekuće gorivo na lako pristupačnom mjestu u prostoru stroja sanduk sa pijeskom, koji može da odigra vrlo važnu ulogu u početku požara i sanduci većinom postoje na brodovima, ali pijeska skoro redovno nema.

Za ilustraciju od kojeg su značenja ova sredstva u datom slučaju može se navesti kao primjer jednog motornog jedrenjaka, koji je u okolini Zadra vršio prevoz putnika i na kojem je za vrijeme vožnje izbio požar u prostoru stroja. Nemajući nikakva sredstva za gašenje požara isti se je ubrzo proširio kroz cijelu kaljužu u kojoj se je nalazila iscurena nafta iz motora. Zahvaljujući prisebnosti putnika požar je bio pogašen pomoću njihovih kaputa i odjeće. Postojanje jednog ekstintera na pjenu ili možda čak i izvjesne količine pijeska bilo bi u ovom slučaju dovoljno, da u početku odmah pogasi požar.

(nastavak u idućem broju)