

Sigurnost brodova u domaćoj plovidbi

Nikša Tomaseo

Ne manje važna možemo smatrati na brodovima i sredstva za spasavanje, koja su predviđena. Glavna sredstva su čamci, pojasevi i kolotovi za spasavanje, sa kojima u ovu svrhu treba da budu snabdjeveni brodovi, i suvišno je isticati od kolike su važnosti u slučaju potrebe. Do nedavno najnužnija količina ovih sredstava na putničkim brodovima u našoj lokalnoj plovidbi nije mogla biti zadovoljena s obzirom na pretjerani broj putnika, koje su ovi brodovi prevozili, jer je broj putnika proporcionalan i broj ovih sredstava na pojedinom brodu. Ovo naravno uvijek nije moglo biti riješeno na efikasan način, jer prostor na brodu nije dozvoljavao na primjer da pojasi za spasavanje budu u punom broju smješteni na lako pristupačnim mjestima, tako da je veliki dio morao biti pospremljen u podpalubne prostore, dakle upravo na ona mjesta iz kojih u momentu nesreće uslijed straha i panike putnici bježe odnosno koja uslijed prodora vode postaju nepristupačna. Sami čamci za spasavanje i ako se nalaze na brodu pravilno smješteni, u koliko nisu periodično sa njima vršene vježbe spuštanja u more također postaju u većini slučajeva neupotrebljivi, jer se presušuju i nakon spuštanja u more propuštaju vodu dok često puta njihovo spuštanje u more uslijed nabujalih užeta od kiše i vlage koji ne mogu proticati kroz žabe koloturika, u opće nije moguće. Posebno je pak pitanje da li su radi pomanjkanja vježbe posade brodova sposobne da sa potrebnom brzinom i spretnošću spuste čamce u more. Česti je slučaj da se ne poklanja dovoljna pažnja opremi čamaca, koja je također propisima predviđena, odnosno da se ta oprema upotrebljava kod dnevnih radova na brodu. Na izvjestan broj kotura za spasavanje predviđeno je postavljanje jednog konopa za dobacivanje koluta kao i samoupaljivo svjetlo, te se i u ovom slučaju ne vodi računa o spremnosti ovih sredstava. Dok se radi pomanjkanja opreme često tolerira nedostatak samoupaljivih svjetala, jer je nabava otežana s druge strane nedostatak konopa na kolotovima može se pripisati samo nedovoljnom osjećaju dužnosti i odgovornosti sa strane onih kojima je brod povjeren, jer nabavka konopa dužine 27.5 m. ne predstavlja problem.

Poseban pak problem sa kojim ćemo se malo duže zadržati je pitanje opreme brodova navigacionim sredstvima, sa kojima putnici i posade nemaju direktnog dodira, ali pomanjkanje kojim može za njih biti sudbonosno. Ovo pitanje mora biti razmotreno sa dvije strane. Prvo navigaciona sredstva s obzirom na njihovo postojanje, na brodu u ispravnom stanju i propisnoj količini, a drugo, ta ista sredstva s obzirom na njihovu praktičnu upotrebu pri navigaciji brodom. Postojanje propisnih navigacionih sredstava i njihovo stanje utvrđuje se prilikom svakog periodičnog pregleda na brodu i uz vrlo rijetke nedostatke, koji se

skoro redovno odmah uklone, istina na našim brodovima naročito putničkim uglavnom zadovoljavaju potrebe navigacije u našoj oblandi plovidbi. Međutim ovim nije postignuto ništa u koliko se navigaciona sredstva i pomagala pri navigaciji ne upotrebljavaju pravilno i u potrebnom obimu.

Potrebno je da se odmah naglasi, da ovaj članak nije pisan u smislu neke kritike, a naročito ne s obzirom na rukovodeći kadar na brodovima. Oni kojima su brodovi povjereni imaju ne samo potrebno znanje iz teorije navigacije, nego još i ono što je isto toliko važno, a to je dugogodišnja praksa u navigaciji i poznavanju obale. I baš ovo posljednje to jest poznavanje obale koje je nesumnjivo pozitivna strana za jednog pomorca, može da ima vrlo negativne posljedice. Ma koliko da ova tvrdnja zvuči na prvi momenat paradoksalna, ona je ipak činjenica, koju nam je praksa dokazala i koju iskusni pomorci ne će negirati. Preveliko samopouzdanje u samog sebe, zapravo u svoje praktično poznavanje obale i pomorskih svjetionika i oznaka, odbija ovakove časnike palube da se služe i koriste pomorske karte, priručnike i navigaciona sredstva. Ova pojava, koja je nakon izvjesnog vremena uzrok gubitka prakse u upotrebi ovih sredstava, u prvoj prilici koja ne odgovara normalnim uslovima navigacije (gusta kiša, magla, pogašen svjetionik, neočekivano skretanje sa uobičajene rute iz bilo kojeg razloga na jednu drugu i t. d.) izaziva osjećaj nesigurnosti i često puta s obzirom na savremene brzine brodova i razvedenost naše obale, takva lica prekasno odnosno presporo upotrebe navigaciona sredstva, odnosno pomagala. Sa današnjim normalnim brzinama od oko 13 Nm na sat, u jednoj minuti brod prevali put od 370 metara, dok u navigaciji kroz našu obalu, udaljenost plovnih ruta od kopna vrlo često ne prelazi jednu nautičku milju, što znači da je dovoljno pet minuta i brod će se naći na kraju. Kad se uzme u obzir i psihičko stanje u kojem se većina ljudi alazi u momentima neizvjesnosti i neodlučnosti, ovaj primjer dovoljno ilustrira, koliko je malo vremena potrebno da nastupi nesreća. Trebalo je međutim možda vrlo malo da do ovakove situacije uopće ne dođe. Na navigacionom stolu otvorena pomorska karta područja, u kojem brod plovi, ispravljeni popis svjetionika, spremna smjerna ploča, kontrola kursa ili udaljenosti pravovremeno učinjeno, moglo je možda da osujeti nesreću. Kod mladih časnika je ovakovo shvaćanje vrlo štetno i opasno, kada smatraju da je upotreba navigacionih sredstava i pomagala suvišna i koji u izvjesnom smislu smatraju ovakav rad dokazom svoje nesposobnosti u očima drugih. Stariji pomorci podučeni praksom i iskustvom, treba da na prikladan način kod mladih suzbiju ovako štetno shvaćanje.

Da li je potrebno posebno isticati važnosti pozicionih svjetala, kad je svakom pomorcu poznato da su ista propisana međunarodnim propisima za sve brodove bez obzira čiju zastavu oni viju. Ipak možda nije suvišno skrenuti pažnju na ispravnost ovih svjetala, s obzirom na njihov domet, sektor kojeg treba da osvijetljavaju i njihov smještaj. Naši »trabakuli« su baš najčešći prekršitelji ovih propisa. Ovdje se mora potpuno odbaciti opravdanje na osnovi poteškoća u nabavkama i slično, jer nepoštivanjem ovih propisa nisu ugroženi samo prekršitelji nego i svi ostali brodovi, koji makar i vodili propisna svjetla noću plove u njihovoj blizini. Ovakove prekršaje lučki organi treba da suzbijaju najenergičnijim mjerama.

Kako je ranije spomenuto 1951. god. objavljena je Uredba o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu brodova trgovačke mornarice FNRJ. Ova je Uredba dala samo glavne konture i uslovljavala je daljne tehničke propise u pogledu sredstava za spasavanje, sredstava za spriječavanje i gašenje požara, navigacionih sredstava, kao i propis o brodskim svjetlima. Ovi su propisi morali detaljno obraditi broj, vrstu, smještaj i t. d. odnosnih sredstava opreme, vodeći pri tome računa o vrsti i veličini broda i njegovoj namjeni. Učinjeni su nacrti ovih propisa, koji su prije službenog objavljivanja praktično primjenjeni na brodovima. Tek nakon ove praktične provjere propisi su ponovo redigovani uz učestvovanje predstavnika brodarskih poduzeća, te će uskoro biti službeno objavljeni. Pomanjkanje ovih propisa, odnosno točnije rečeno pomanjkanje osnaženih propisa, nije dozvoljavalo u periodu od 1951. g. do danas. njihovu potpunu primjenu. Potrebno je međutim istaći, da ovaj prelazni period ne smijemo smatrati izgubljenim vremenom, pošto je isti omogućio praktičnu provjeru primjene ovih propisa, dok će s druge strane naši brodovi, koji su u smislu ovih propisa većinom opremljeni, trebati još malo da saglase svoju opremu i stanje prema propisima, koji će biti službeno objavljeni. Pored navedenog za putničke brodove izvršene su predradnje i nacrti pravilnika sa kojim bi bili ustanovljeni principi po kojima će se izvršavati obračuni stabiliteta i koji će služiti kao osnova za određivanje dozvoljenog broja putnika, kojeg će ovi brodovi prevoziti. Ovi se principi već postupno primjenjuju na putničkim brodovima Jadranske linijske plovidbe i isti predstavljaju u sklopu sa ostalim mjerama značajan doprinos sigurnosti putnika na našim brodovima.

Slijedeći faktor koji i ako u sve manjoj mjeri upliviše na nepotpunu opremu brodova propisanim sredstvima, predstavljaju još uvijek teškoće u nabavci odnosno manjkajuća ili nepotpuna produkcija ovih sredstava u zemlji. Brodarska poduzeća, čiji brodovi plove u dugoj plovidbi nemaju teškoća u ovom pogledu i ako bi se potpunim rješenjem ovog pitanja mogli koristiti, jer bi time znatno smanjili svoje izdatke u deviznim dinarima. Ovaj problem može biti riješen na slijedeća dva načina:

- a) produkcijom ovih sredstava u samoj zemlji,
- b) nabavkom iz inozemstva.

Za prvi način rješenja mogu služiti kao primjer poduzeća »Vlado Bagat« i poduzeće »Svjetlost«. Njihova produkcija do danas nije došla do izražaja i istima bi trebalo pomoći u njihovom nastojanju, makar i uz relativne gubitke, jer bi ovi gubici bili kompenzirani izbjegnutom nabavkom u inostranstvu. Pored izrade navigacionih svjetala i navigacionih sredstava u zemlji, mogla bi se na isti način ostvariti i produkcija pirotehničkih sredstava (samoupaljiva svjetla, signali za nuždu i slično) čime bi ubrzo bili riješeni u ovom pogledu svi problemi brodova male obalne plovidbe. Ovdje smatram potrebnim spomenuti, da je i tvornica »Jugovinil« proizvela materijal iz polivinila, koji je u toku ispitivanja a koji bi doprinio mnogo izradi pojasa i kolutova za spasavanje i time izrada ove opreme ne bi ovisila o mnogo skupljem uvozu pluta, pored ostalih tehničkih prednosti, koje ovaj materijal obećava.

Drugi način rješenja, a koji se danas najčešće provodi od strane pojedinih brodskih poduzeća u manjem obimu mogli bi smo radije smatrati kao privremeno do definitivnog prelaza na samostalnu produkciju. Pojedinačne nabavke iz inostranstva, koja se danas vrši imaju vrlo značajan nedostatak, jer se nabavke vrše kod raznih firmi, te se na taj način brodovi snabdjevaju raznovrsnim materijalom, čija svojstva ne će uvijek odgovarati našim propisima. Da bi se izbjegle negativne posljedice ovakovog rada potrebno bi bilo da se nabavka povjeri jednom poduzeću, koje bi svoje nabavke vršilo iz inostranstva, kod firmi, koje bi odobrili pomorsko-upravni organi, te u zemlji vršilo prodaju brodarskim poduzećima. Na ovaj način bi se vjerovatno postigla niža cijena i sigurno izbjegla raznolikost opreme na našim brodovima. Trgovačko poduzeće u ovom smislu već i postoji u zemlji, te bi stručniji i potpuniji asortiman mogao riješiti barem kao privremena problem opreme brodova.

Rezimirajući na kraju sve momente, koji su izneseni u ovom letimičnom prikazu problema sigurnosti, na brodovima naše obalne plovidbe, može se donijeti zaključak, da je u ovom pogledu kroz posljednjih nekoliko godina postignut vrlo značajan uspjeh. Kad se uzme u obzir, da je naša pomorsko-upravna služba imala od ranije na raspolaganju vrlo malo pisanih propisa u ovom pogledu, a koji pogotovu prihvatom nove konvencije za zaštitu ljudskog života na moru, nisu odgovarali po svojem sadržaju savremenim traženjima, kao i novo započeta produkcija u većem dijelu, dosta kompliciranih i preciznih sredstava, potrebnih brodovima, vidimo da značaj ovog uspjeha ne smijemo omalovažiti. Do sada postignuto ne samo da treba održati nego i daljnjim zalaganjem svih mjerodavnih u ovom pogledu podignuti na stepen, koji po tradiciji našem brodarstvu i pripada. U ovom, svojim pravilnim stavom mogu najviše doprinijeti organi upravljanja i vlasnici brodova.