

# Međunarodna konferencija za sigurnost života na moru

Kap. Nikša Krstelj

Katastrofa velikog putničkog parobroda »Titanic«, koja se dogodila na 14 travnja 1912 god. silno je odjeknula među svjetskom javnosti. Engleska vlada, povodom tog događaja, bila je primorana i smatrala je neophodno potrebno da sazove jednu konferenciju u Londonu, na kojoj bi se nešto učinilo za veću sigurnost plovidbe i, prema tome, zaštitu ljudskih života na moru. Ova konferencija bila je sazvana i trajala je od novembra 1913 do januara 1914 godine. Na ovoj konferenciji donešena je Konvencija sa 74 člana od kojih 53 su raspravljala o uništenju plutajućih predmeta, istraživanju ledenih santa u pokretu, meteorološkim informacijama, raditeografiji, sredstvima za spasavanje i njihovoj uporabi, protupožarnim mjerama i t. d. Ova Konvencija koja je bila potpisana 20 januara 1914, morala je najkasnije do 31 decembra iste godine biti ratificirana, što je bilo učinjeno samo od strane pet država potpisnica i to Engleske, Holandije, Norveške, Španije i Švedske.

Prvim Svjetskim ratom, koji je buknuo iste godine, nekim državama bilo je onemogućeno da ratificiraju ovu Konvenciju, pa su neke to učinile tek nakon rata (Francuska, 4 jula 1920). Ali Engleska je već u to vrijeme stala na stanovištu, da usljed velikog napredka tehnike, neki od ovih članova su već zastarjeli i da bi trebalo pristupiti njihovoj reviziji.

Nova Konferencija sastala se u Londonu tek 26 aprila 1929 i nova Konvencija bila je potpisana na 31 maja 1929. Sa ovom novom Konvencijom neki stari članovi bili su ispravljani i dopunjeni i ušli su neki potpuno novi članovi. Ovo je bio rad sa velikim pripremama koji je trajao pune tri godine i izvršen po specijalnim raznim komitetima i stručnjacima koje je imenovala britanska vlada.

Sa novom konvencijom naročito se je pazilo na četiri glavne tačke i to: konstrukcija brodova, sredstva za spasavanje, upotreba radio telegrafije i napokon sigurnost plovidbe.

U svome sadržaju ova Konvencija naročito pazi na meteorološku službu, na pronalaženje plutajućeg leda i drugih plutajućih predmeta opasnih po navigaciju, na brzinu u blizini santa leda, na signale za alarm i na proceduru za upotrebu radiogoniometrije na brodovima većim od 5.500 t i t. d. Također u julu 1930 god. na slijedećoj konferenciji koja se održala u Londonu, donešeni su ispravljani propisi o nadvođima brodova.

Drugi svjetski rat zaustavio je svaku daljnju djelatnost ove organizacije. Tek 10 juna 1948, na inicijativu engleske vlade sazvana je u Londonu nova konferencija za sigurnost života na moru.

Ovo bi bio kratki historijski prikaz najmlađe agencije Organizacije Ujedinjenih Nacija, koja sada djeluje pod imenom IMCO.

Na 17 maja ove godine sastao se je IMCO (Međuvladine Pomorske Konzultativne Organizacije) u Londonu sa svrhom da bi se ratificirala i upotpunila stara pravila i propisi ranijih Konvencija. IMCO je ušao u život 1958 god. sa sjedištem u Londonu; broji 38 članova a posebna joj je svrha, da osigura najveći stupanj sigurnosti plovidbe. Na ovogodišnjoj londonskoj konferenciji predsjedavao je Sir Gilmour Jenkins, šef engleske delegacije koji je ujedno ministar saobraćaja i civilne aviacije u Engleskoj. Za prvog potpredsjednika izabran je Vice-admiral A. C. Richmond, komandant obalske straže SAD-a, a za drugog potpredsjednika kap. A. A. Saveliev, član komiteta ministarstva Trgovačke Mornarice SSSR-a. Sekretar konferencije bio je William Graham, zamjenik generalnog sekretara IMCO-a.

Nova Konvencija sastoji se od osam poglavlja i to: 1) Generalne odredbe, 2) Gradnja brodova, 3) Sredstva za spasavanje, 4) Radio služba, 5) Sigurnost plovidbe, 6) Pri-

jevoz žitarica, 7) Opasni tereti, i 8) Sigurnost brodova na atomski pogon. Ušlo je samo jedno novo poglavlje tj. ono koje govori o brodovima na atomski pogon, a osim toga prijevoz žitarica i prijevoz opasnih tereta sada sačinjavaju posebna poglavlja.

Konferencija se podijelila u osam tehničkih komiteta, koji su držali zasebna vijećanja i svaki se ograničio na rad po jednom od prijespomenutih poglavlja nove Konvencije. Neki od ovih komiteta su se podijelili na podkomitete ili odredili specijalne grupe za rad za određene tehničke predmete. Kad je svē bilo pripremljeno, u plenarnoj sjednici Konferencije razmotrili su se radovi komiteta, podkomiteta i specijalnih grupa i doneseni su konačni zaključci.

**Generalne odredbe.** Nova Konvencija počimlje sa nekoliko članaka opće prirode, koji su u mnogočem slični drugim međunarodnim sporazumima. Na plenarnoj sjednici, diskusija je uzela velikog maha oko pitanja o povlačenju ove Konvencije u slučaju neprijateljstva ili rata. Također, male su promjene nastale u pogledu Generalnih odredaba nove Konvencije prema onoj koja je sada na snazi. Nakon duge diskusije, odlučeno je da se nove odredbe Konvencije ne odnose na ribarske brodove i male obalne teretne brodove.

**Gradnja brodova i protupožarna služba.** Nova Konvencija posvetila je veliku pažnju električnim uređajima na brodovima raznih kategorija koliko za prijevoz putnika, toliko i na onim za prijevoz tereta. U ovome su predviđene i neke specijalne norme u vezi požara prouzrokovanih od električne struje i naročito kod kratkog spoja. Na plenarnoj sjednici podneseno je nekoliko amandmana na norme kod putničkih brodova, koji se tiču električne rasvjete u slučajevima opasnosti, kao i na rad kormila na brodu. Povišeni su neki standardi koji su bili predviđeni u normama iz 1948, koji se odnose na nepromoćive pregrade, dok norme u vezi stabilnosti brodova, ostale su u glavnome iste, koje su i do sada bile u uporabi. Uvedene su tri nove norme za zaštitu od požara na brodu. Jedna se odnosi na sve brodove preko 4.000 BRT i obraduje neke mjere za brzo sprečavanje naglog širenja požara, naročito u velikim prostorijama kao što su prostorije za glavni stroj, kotlarnica i t. d. Ovdje norma predviđa drenažni uređaj koji bi gasio požar na način »kliče«. Pobojšane su također neke norme u pogledu ventilacije kontrolnih stanica za požar, kao i u pogledu raspoložive vode za gašenje požara.

**Sredstva za spasavanje.** U ovom poglavlju prvenstveno se išlo zatim, što je i postignuto, naime da se ukine zabrana na upotrebu pneumatičnih splavi kao čamaca za spasavanje. Čamci za spasavanje, bilo pneumatični (gumene splavi koje se pune zrakom), bilo oni klasični, obe vrste su prihvaćene, u koliko odgovaraju odredbama nove Konvencije. Također je određen broj čamaca za spasavanje koje mora imati svaki brod, bilo jednog ili drugog tipa. U ove brodove uključeni su i tankeri preko 1600 BRT, kao i matični brodovi za lov na kitove. Neke preinake su izvršene u vezi čamaca za spasavanje koji posjeduju motor, za sve one brodove koji podpadaju pod ovu Konvenciju. Svi ovi motorni čamci za spasavanje ljudskih života, moraju imati motore koji se mogu vrlo brzo staviti u pokret uz svake vremenske prilike i na svakom mjestu. Prema novoj Konvenciji, broj čamaca sa motor zavisi o tipu broda, a ne, kao što je bilo prema Konvenciji od 1948, da se njihov broj određuje procentualno prema broju svih čamaca za spasavanje. Nova Konvencija predviđa i broj osoba koje može uzeti svaki čamac za spasavanje. Također je predviđeno koje tipove soha za čamce moraju imati pojedine vrste brodova. Druge odredbe ovog poglavlja bave se pojasiima za spasavanje, njihovim tipovima i o njihovoj primjeni.

**Preinake kod radio uređaja.** Nova Konvencija predviđa instalaciju radio uređaja i na brodove od 300 do 500 BRT. Ranije je bilo određeno, da bi samo brodovi preko 500 BRT morali imati na sebi radio telegrafске i radio telefonske uređaje. Upotreba radio uređaja na malim plov-nim jedinicama predviđa se zbog toga, što se opaža da se i manji brodovi sve to više upotrebljavaju na velikim i udaljenim relacijama.

Jedna druga novina u ovom poglavlju je i to što nova Konvencija predviđa permanentnu službu na frekvencama za opasnost za sve teretne brodove od 300 do 1600 BRT. Konvencija iz 1948 god. nije bila predvidila satove osluškivanja za ovu kategoriju brodova. Ova revizija ne odnosi se na brodove koji moraju održavati permanentnu službu osluškivanja; svi brodovi preko 1600 BRT moraju imati instalirane radio uređaje.

Neke daljnje odredbe isključuju iz sadašnjih radiotelegrafskih odredaba brodove koji saobraćaju na Velikim Jezerima SAD, jer baš ovi brodovi se pridržavaju jednog sporazuma iz 1952 godine, u vezi radio telefonske službe. Nije se prihvatio predlog da se sigurnosna služba radiotelegrafije protegne i na ribarske brodove.

**Sigurnost plovidbe.** Norme za sigurnost plovidbe prema Konvenciji iz 1948 godine bile su pregledane. Nastale su neke manje preinake, ali nekih jačih novih odredaba nije usvojeno. Pravila u vezi patrola za led na Sjevernom Atlantiku (Ice Patrol), bolje su obrađena.

Jedna važna novost Konvencije u ovom poglavlju odnosi se na signale za spasavanje. Ove nove odredbe bolje su razrađene i protumačene što se odnosi na međunarodnu navigaciju. Ovdje su naročito istaknute norme za signale koje upotrebljavaju avioni kod traženja i pružanja pomoći utopljenicima. Jedna druga norma koja se odnosi na rute u Sjevernom Atlantiku bila je proširena. Svrha bolje razrade ove norme bila je da se nova Konvencija više približi Sporazumu za rute u Sj. Atlantiku (North Atlantic Line Routes Agreement) i da se regulira, koliko je to moguće, plovidba putničkih brodova u zonama gdje se ove rute križaju. Ovo se više može smatrati kao želja zbog mjera opreza onih prekooceanskih linija čiji brodovi plove onim morima i upotrebljavaju iste rute.

Konferencija je također ispitala »Međunarodne norme za spriječavanje sudara na moru«, iako ovo nije činilo sastavni dio ranije Konvencije. Ove nove modificirane norme čine samo prilog ovogodišnjoj Konvenciji.

Nova tumačenja u vezi sudara na moru citiraju tačno određenu normu za upotrebu radara u prilikama kada je vidljivost slabija ili potpune magle i daju tačnu uputu o upotrebi radara. Određen je također jedan generalni signal za raspoznavanje za sve ribarske brodove. Ovaj signal se sastoji od jednog obojenog svijetla povrh jednog bijelog svijetla, koji će biti izloženi na najvećem vrhu jarbola. Obojeno svijetlo je crveno za one ribarske brodove koji ribaju sa plutaćim mrežama, čiji plutci prave zapreku na površini mora, dok zeleno svijetlo je za one ribarice koje ribaju sa mrežom-vučom.

Druge preinake su izvršene kod norma koje reguliraju upotrebu navigacionih svijetala od zalaza sunca pa do zore. Nijesu se odredili nikakovi specijalni signali za navigaciju za brodove na atomski pogon i nije se odredila nikakova norma za zapovijedi kormilarima.

**Prijevoz žitarica.** Amandman je bio učinjen na Konvenciji iz 1948 koja se odnosi na prijevoz žitarica, što je sada posebno poglavlje. Nikakve norme nijesu donešene u pogledu prijevoza drugih tereta u rasutom stanju sem žitarica. Ovdje se smatralo velika raznolikost tereta koji se prevažaju rasuto i raznih tipova brodova koji vrše ove prijevoze. Konferencija je ipak proširila ograničenja raznih normi iz 1948. imajući u vidu današnja dostignuća kod prijevoza žitarica. Mnogi predlozi su bili tehničke prirode i bave se raspodielom tereta žitarica po skladištima broda, kao i stabilizeta broda u moru. Jedna nova norma opisuje prijevoz žitarica sa brodovima specijalne konstrukcije, koja ih čini osobito prikladnim za ovu vrstu prijevoza.

**Opasni tereti.** U Konvenciji od ove godine, jedno novo poglavlje se bavi isključivo sa opasnim teretima. Glavne stavke iz Konvencije iz 1948 bile su modificirane da se učvrste temeljni osnovi, prema kojima će se prevažati opasni tereti. Ovo zato da bi brodovi mogli prevažati

ovakove terete po cijelom svijetu sa sigurnošću i bez poteškoća na eventualne razne nacionalne propise i odredbe.

Norme za ove prijevoze raspravljaju o klasifikaciji opasnih tereta i njihovom pakovanju, o njihovoj konfekciji i oznakama, kao i o dokumentima koji se za ove terete traže. Nadalje, predviđene su i norme za slaganje i prijevoz eksploziva sa putničkim brodovima. Jedna iznimka priznata je, prema spomenutim normama, onim državama čiji su propisi, za pomorske prijevoze, već određeni.

**Brodovi na atomski pogon.** Jedan veliki događaj u pomorstvu uopće posljednjih godina, su brodovi na atomski pogon. Konferencija je ovu činjenicu imala u vidu i puno se pozabavila sa novim problemima koji su se pojavili na polju sigurnosti, uvajajući atomsku energiju kao pogon u trgovačkoj mornarici.

Imajući u vidu nova tehnička dostignuća na ovom polju rada, nova Konvencija predvidila je samo neke norme, kao početne, u ovom poglavlju koje se stalno širi. Dvije od ovih normi utvrđuju da se svi brodovi na atomski pogon, izuzimajući ratne brodove, moraju ravnati po novoj atomskoj Konvenciji i da se atomski brodovi ne izuzimaju od svih drugih propisa ove Konvencije.

Dvanaest normi koje se tiču ovog predmeta, utvrđuju da na pr. suglasnost ugrađivanja na brod nuklearnog pogona, snabdijevanje broda dobrim manipulativnim priborom, pitanja u vezi sa osiguranjem protiv radiacije i ostale mjere predostrožnosti spadaju pod odgovornost raznih vlada država, kojima brodovi po nacionalnosti pripadaju.

Ove norme raspravljaju o slučajevima koji mogu izazvati nesreće, o redovitim periodskim pregledima i specijalnim pregledima i o svjedožbama izvršenih pregleda.

Kao dodatak novoj Konvenciji, Konferencija je prihvatila, kao dodatke raznim poglavljima, mnoge preporuke. Ove preporuke su sada u većem broju prema preporukama koje su bile učinjene Konvenciji iz 1948 godine. U nekim slučajevima, nešto se traže detaljnija ispitivanja, ove se preporuke nebi mogle lako uvrstiti u Konvenciju.

Neke preporuke kod kojih se traži potpis, predstavljaju ipak važne savjete za sigurnost života na moru i neke su ih vlade potpuno uvažile. U mnogo slučajeva, preporuke koje su bile učinjene 1948 godine, sada su potpuno ušle u novu Konvenciju. Osim 56 glavnih preporuka, postoje još 11 koje čine odvojeni dodatak za sigurnost brodova na atomski pogon. Ove norme daju jednu uputu vladama u vezi primjenjivanja najprikladnijih normi kao i za projektiranje brodova na atomski pogon. Osim navedenog, bave se opće govoreći, o sigurnosti atomskih brodova, o zaštiti od reaktora, o štetama prouzrokovanih usljed radijacije, kao i o potrebštinama za uređaje atomske energije.

Što se tiče opasnih tereta, Konferencija je preporučila jedan unificirani međunarodni kodeks za prijevoz po moru. Nadalje, Konferencija je preporučila IMCO-u da svoje elaborate po ovom predmetu uputi »Komitetu stručniaka Organizacije Ujedinjenih Naroda« i da se ovaj pozabavi sa pomorskim, zračnim, cestovnim i željezničkim transportom.

Ovdje se Konferencija uputila na Ujedinjene Narode nešto još ne postoji nikakova kompletna zbirka međunarodnih normi, koja bi radila i dala upute o pomorskim prijevozima opasnih tereta. Kod ovog su se pojavile poteškoće sa strane izvoznika i pomorskih kompanija, koji na neki način spriječavaju svjetsku trgovinu ovakove robe.

Komiteo Stručniaka OUN bio je formiran od Ekonomsko-Socijalnog Savjeta OUN, koji obrađuje unifikaciju, klasifikaciju, nomenklaturu, označavanje i dokumentiranje za sve opasne terete.

Jedna druga preporuka sa strane Konferencije bavi se mjerama sigurnosti za prijevoz rasutih tereta morskim putem, svih osim žitarica. Ove preporuke nijesu ušle u novu Konvenciju. Konferencija je također preporučila raznim vladama država-pažnju na razne terete i slaganje u brod prilikom krcanja i pozvala je IMCO da prouči jedan međunarodni formular u ovom pogledu.

Konferencija je prihvatila 12 preporuka koje se tiču sigurnosti plovidbe, kao i daljnjih 5 odnosećih se na norme za spriječavanje sukoba na moru. Jedna detaljno izrađena preporuka preporuča instalaciju efikasnih radarskih aparata, ali upozorava istodobno na oprez i budnost kod grešaka aparata. U jednom specijalnom dodatku, Konferencija živo preporuča da se pazi na izvježbnost zapovjednika,

časnika i mornara kod uporabe raznih aparata za navigaciju, kod rukovanja čamcima i splavima za spasavanje, kod upotrebe protupožarnih instalacija i kod svih drugih instalacija koja sada posjeduju moderni brodovi. IMCO je pozvan da u suradnji sa ILO (Međunarodna Organizacija Rada) što bolje unapredi i razradi sve prije spomenute preporuke.

U vezi radio-komunikacija postavljeno je 10 preporuka tehničke prirode koje se odnose na popis pozivnih znakova za pomoć, na probleme smetanja u radu i t. d. Neke od ovih preporuka koje se odnose na radio-komunikacije zahtijevaju mnogo rada, koliko sa strane IMCO, toliko i sa strane ITU (Međunarodne Telekomunikacione Unije).

Osam preporuka učinjeno je na protupožarna postrojenja na brodovima. Jedna od ovih preporuka govori isključivo o sistematskim pregledima splavi za spasavanje. Druge preporuke se odnose na brodiće za spasavanje, kao i na najprikladnije materijale za popravak malih čamaca za spasavanje, te napokon i o tipu čamaca za spasavanje koji bi najbolje odgovarao za velike tankere.

Učinjena je jedna preporuka na oprez protiv požara koja se bavi protupožarnim platenim cijevima na brodovima i koja preporuča jedinstvene spojne prstene za platenne cijevi na svim brodovima, kao i hidrante koji bi bili svi jedne dimenzije i veličine. Tu se također govori i o tlaku u glavnim protupožarnim cijevima, o nadopunjavanju protupožarnih aparata, o specijalnim mjerama za tankere, o prenosu eksploziva i napokon o grotlima skladišta na brodovima.

Konferencija je u svojim preporukama sugerirala IMCO-u na pažnju da bi se kod gradnje brodova morao pozabaviti na standarde o nepromočivim pregradama kod

putničkih brodova, na potpunu stabilnost nekih tipova brodova, na stabilitet u slučaju havarije kod teretnih brodova i t. d.

Konferenciji su prisustvovala 54 države sa oko 600 delegata i to: Argentina, Australia, Belgija, Braziliya, Bugarska, Kamerun, Kanada, Kina, Kuba, Čehoslovačka, Danska, San Domingo, Finska, Francuska, Zapadna Njemačka, Grčka, Guinea, Mađarska, Island, Indija, Iran, Irska, Izrael, Italija, Japan, Koreja, Kuwait, Liberia, Meksiko, Holandija, Nova Zelandija, Norveška, Pakistan, Panama, Peru, Filipini, Poljska, Portugal, Španija, Švedska, Švicarska, Turska, SSSR, UAR, Engleska, SAD, Venezuela i Jugoslavija. Kao posmatračii bilo je prisutno sedam zemalja i to: Ceylon, Čile, Indonezija, Rumunija, Tajland, Južno-afrička Unija i Vietnam.

Drugi posmatračii bili su prisutni po nalogu OUN kao i od sedam specijalnih agencija i to: IAEA (Međunarodna agencija za atomsku energiju), ILO (Međunarodna Organizacija Rada), FAO (Organizacija za ishranu i zemljoradnju), ICAO (Međunarodna Organizacija civilnog vazduhoplovstva), WMO (Međunarodna meteorološka organizacija), ITU (Međunarodna Telekomunikaciona Unija).

Bili su također prisutni predstavnici IHB (Međunarodni Hidrografski Ured).

Većina ovih posmatrača prisustvovali su radu raznih Komiteta.

U izvještaju jednog podkomiteta stoji i ova izjava koja najbolje ilustrira atmosferu Konferencije, a koja glasi:

»Rad se je odvijao u jednoj prijateljskoj i konstruktivnoj suradnji, koja je stvorila najbolje moguće uvjete za promaknuće međunarodnog razumijevanja«.