



REPUBLIKA HRVATSKA

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu
Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu

KLASA: 342-27/18-01/40

URBROJ: 699-05/3-20-174

Zagreb, 3. travnja 2020.

ZAVRŠNO IZVJEŠĆE

O VRLO OZBIJNOJ POMORSKOJ NESREĆI broda „Fidelity“

Raški zaljev, 22. lipnja 2018. godine



OBJAVA ZAVRŠNOG IZVJEŠĆA I ZAŠTITA AUTORSKIH PRAVA

Ovo izvješće izradila je i objavila Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu na temelju članka 6. stavka 1. i 3. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu („Narodne novine“, broj 54/13, 96/18), članka 7. stavka 1. i 3. Statuta Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, odredaba Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda („Narodne novine“, broj 122/15), Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa), odredaba IMO Rezolucije MSC.255(84) – kodeks međunarodnih standarda i preporučene prakse o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, drugih IMO rezolucija, IMO cirkularnih pisama i smjernica iz područja sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda te na temelju smjernica Europske agencije za sigurnost pomorskog prometa (EMSA).

Nitko ne smije proizvoditi, reproducirati ili prenositi u bilo kojem obliku ili na bilo koji način ovo izvješće ili bilo koji njegov dio, bez izričitog pisanog dopuštenja Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Ovo izvješće može se slobodno koristiti isključivo u obrazovne svrhe.

Za sve dodatne informacije kontaktirajte Agenciju za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

Cilj sigurnosnih istraga ni u kojem slučaju nije utvrđivanje odgovornosti ili podjela krivnje.

Istrage su neovisne i odvojene od sudskih ili upravnih postupaka i ne smiju dovesti u pitanje utvrđivanje odgovornosti ili podjelu krivnje pojedinaca.

Završno izvješće ne može biti korišteno kao dokaz u sudskom postupku koji ima za cilj utvrđivanje građanskopravne, upravnoopravne ili kaznenopravne odgovornosti pojedinca.



PREDGOVOR

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: Agencija ili AIN) osnovana je Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu („Narodne novine“, broj 54/13, 96/18) kao pravna osoba s javnim ovlastima.

Osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava obavlja Vlada Republike Hrvatske.

Agencija je funkcionalno i organizacijski neovisna od svih tijela nadležnih za zračni, pomorski i željeznički promet te od svih pravnih i fizičkih osoba.

Na način obavljanja poslova Agencije primjenjuju se posebni propisi, odnosno zakoni kojima se uređuje zračni promet, pomorstvo te sigurnost i interoperabilnost željezničkog prometa, odnosno propisi doneseni za njihovu provedbu.

Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu je samostalna i neovisna ustrojstvena jedinica Agencije, koja na temelju javne ovlasti obavlja stručne poslove koji se odnose na pokretanje i provođenje sigurnosnih istraga u svrhu utvrđivanja uzroka pomorskih nesreća i nezgoda, objavu rezultata provedenih sigurnosnih istraga i predlaganje mjera radi sprječavanja pomorskih nesreća i nezgoda u budućnosti, unaprjeđenje sigurnosti plovidbe i smanjenje opasnosti od onečišćenja s brodova.

Sigurnosne istrage provode se neovisno o bilo kojim drugim istragama niti te istrage imaju ili mogu imati utjecaj na provođenje sigurnosnih istraga ili rezultate tih istraga.

Pokretanje i vođenje sigurnosnih istraga ne može se zabraniti, obustaviti, odgoditi ili na bilo koji način ograničiti zbog bilo kojih drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili pripisuje krivnja.

Na pokretanje i provođenje sigurnosnih istraga primjenjuje se zajednička metodologija za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, razvijena u skladu s Direktivom 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, uključujući korištenje metodologije i smjernica razvijenih od strane Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i Europske agencije za sigurnost pomorskog prometa (EMSA).

Cilj pomorske sigurnosne istrage je utvrditi moguće uzroke i odlučujuće čimbenike koji su doprinijeli pomorskoj nesreći ili nezgodi, a u svrhu unaprjeđenja sigurnosti plovidbe, sprječavanja budućih nesreća i nezgoda te smanjenja opasnosti od onečišćenja s brodova, kao i predložiti sigurnosne preporuke na temelju analiza i zaključaka istrage, a koje se mogu odnositi na izmjene i dopune propisa, unaprjeđenje radnih postupaka na brodu, način provođenja inspekcijskog nadzora, upravljanje brodom, zdravlje i zaštitu na radu, način održavanja i popravke, uvježbavanje posade, postupke pomoći s obale, spremnosti za nuždu i sl.

Sigurnosna istraga ne stvara pretpostavke odgovornosti ili krivnje te Završno izvješće nije sadržajno ni stilski namijenjeno za upotrebu u pravnim postupcima. Međutim, glavni istražitelj i istražitelji koji vode



ili sudjeluju u sigurnosnim istragama, ne smiju se suzdržati od potpunog i istinitog izvještavanja o uzrocima pomorske nesreće ili nezgode, pa ni onda kada bi se iz rezultata provedene sigurnosne istrage mogla zaključiti nečija krivnja ili odgovornost.

Sigurnosne preporuke namijenjene su onima koji su izravno uključeni i imaju mogućnost primjene preporuka, i to ponajprije vlasnicima brodova, brodarskim kompanijama, priznatim organizacijama, pomorskim vlastima, VTS službi, jedinicama za djelovanje u izvanrednim okolnostima i/ili Europskoj komisiji.

Sigurnosne preporuke ni u kojem slučaju ne određuju odgovornost niti pripisuju krivnju za pomorsku nesreću ili nezgodu.

Svaka sigurnosna istraga pomorske nesreće ili nezgode završava objavom Završnog izvješća o rezultatima provedene sigurnosne istrage sukladno Dodatku I. Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda („Narodne novine“, broj 122/15).

Završna izvješća objavljuju se u obliku koji odgovara vrsti i težini pomorske nesreće ili nezgode.



SADRŽAJ

1. POJMOVNIK OZNAKA I KRATICA	6
2. SAŽETAK.....	7
3. OBJEKTIVNI PODATCI (ČINJENICE)	8
3.1. PODATCI O BRODU	8
3.2. PODATCI O PUTOVANJU	9
3.3. PODATCI O POMORSKOJ NESREĆI	10
3.4. UKLJUČENOST OBALNE SLUŽBE I SPREMNOST ZA DJELOVANJE U NUŽDI	14
4. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE).....	16
5. ANALIZA.....	22
5.1. LJUDSKI FAKTOR	22
5.1.1. Posada broda „Fidelity“	22
5.1.2. Djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva	27
5.2. TERETNI BROD „FIDELITY“	31
5.3. DOGAĐAJI KOJI UKLJUČUJU OPASNE TVARI.....	31
5.4. VANJSKI UTJECAJI	32
5.5. OKOLIŠ	33
5.5.1. Unutarnji okoliš.....	33
5.5.2. Vanjski okoliš	33
5.5.3. „Safety“ okoliš i kultura	35
5.6. UPRAVA NA KOPNU	36
5.6.1. Uprava broda „Fidelity“.....	36
5.6.2. INA – Industrija nafte, d.d.....	37
5.6.3. Lučka uprava Rijeka.....	39
5.7. UVJETI RADA I ŽIVOTA	40
5.8. UTJECAJ ZAKONODAVSTVA	40
6. ZAKLJUČCI I PODUZETE MJERE	42
6.1. NALAZI	42
6.2. UZROCI	45
6.2.1. Kontributivni čimbenici	45
6.2.2. Neposredni uzrok.....	47
6.3. PODUZETE MJERE	47
6.3.1. Poduzete mjere Lučke uprave Rijeka	47
6.3.2. Poduzete mjere kompanije INA – Industrija nafte, d.d.....	50
7. SIGURNOSNE PREPORUKE.....	52



1. POJMOVNIK OZNAKA I KRATICA

AIN – Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

ADR – Europski sporazum o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)

CIMIS – Croatian Integrated Maritime Information System (Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav)

EMSA – European Maritime Safety Agency (Europska agencija za sigurnost pomorskog prometa)

HRB – Hrvatski registar brodova

IMO – International Maritime Organization (Međunarodna pomorska organizacija)

ISM Code – International Safety Management Code (Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću)

ISPS Code – International Ship and Port Facility Security Code (Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka)

MMSI – Maritime Mobile Service Identity (Identifikacijski broj pomorske mobilne postaje)

MRCC Rijeka – Maritime Rescue Coordination Centre Rijeka (Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci)

MUP – Ministarstvo unutarnjih poslova

P&I klub – Protection and Indemnity Club

SOPEP – Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (Brodski plan za slučaj opasnosti zagađivanja uljem)

STCW Convention – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca)

UTC – Universal Time Coordinated (koordinirano svjetsko vrijeme)

VHF – Very High Frequency (vrlo visoka frekvencija)

VTS CROATIA – Vessel Traffic Service Croatia (Hrvatski sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom)

ŽOC – Županijski operativni centar



2. SAŽETAK

Brod „Fidelity“ je dana 21. lipnja 2018. godine u 16:00 sati po lokalnom vremenu (UTC + 2) privezan za vez broj 4 terminala Bršica, u lučkom bazenu Raša Lučke uprave Rijeka. Svrha dolaska bio je ukrcaj stoke uz koju je u planu bilo ukrcati oko 320 tona brodskog ostatnog goriva (*Residual Marine Fuel*).

Kompanija INA – Industrija nafte, d.d. je kao jedan od ovlaštenika koncesije za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka (izuzev bazena Omišalj) odabrana za snabdijevanje broda „Fidelity“ gorivom.

Snabdijevanje broda gorivom iz autocisterni je započelo 21. lipnja 2018. godine oko 23:20, a bilo je obavljano od strane djelatnika tvrtki Manšped d.o.o., Gržinčić d.o.o. i Tehno-prom Rijeka d.o.o. Nakon završetka ukrcaja goriva iz prve 3 autocisterne, iduća autocisterna još nije bila dovezena u luku te su vozači prekrcah autocisterni napustili lučko područje, a članovi posade broda su napustili svoja mjesta za dežurstvo tijekom operacije ukrcaja goriva pritom ostavivši spojeno ukrcajno crijevo, otvoren ventil za ukrcaj goriva na brod te otvoren ventil tanka goriva broj 4.

Kada su četvrta i peta autocisterna dovezene na terminal, djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva su nastavili sa snabdijevanjem broda gorivom, a da o tome nisu obavijestili članove posade broda. Pri kraju prekrcaja pete autocisterne došlo je do prepunjavanja tanka goriva broj 4 i prelijevanja na palubu te s palube u more.

Kao posljedica pomorske nesreće, došlo je do onečišćenja broda te ozbiljnog onečišćenja mora i morskog okoliša Raškog zaljeva brodskim ostatnim gorivom. Onečišćenje gorivom je također zahvatilo obližnje brodice i uzgajalište školjki u blizini pomorske nesreće. Nije bilo ozlijeđenih ili smrtno stradalih članova posade broda, djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva kao ni drugih osoba.



3. OBJEKTIVNI PODATCI (ČINJENICE)

3.1. PODATCI O BRODU

Ime broda:	„Fidelity“ (slika 1.)
Bivše ime, godina i mjesec promjene imena:	„Regal“, 2016., lipanj
Zastava i luka upisa:	Libanonska Republika, Beirut
Klasifikacijsko društvo:	Hrvatski registar brodova
Pozivni znak:	ODUH
IMO broj:	7310507
HRB broj:	16070
MMSI:	450511000
Kategorija plovidbe:	1 – neograničena plovidba
Datum polaganja kobilice:	12.10.1972.
Godina i mjesto gradnje:	1973., Appledore Shipbuilders Ltd, Appledore
Vrsta broda:	brod za stoku
Brodovlasnik:	Gigi Marine Ltd
Brodar:	Mary Marine Ltd
Konstruktivski detalji:	jedan trup
Materijal gradnje trupa:	čelik
Najmanji broj članova posade:	16
Nosivost:	5579 t
Duljina između okomica:	103,46 m
Duljina preko svega:	115,3 m
Širina:	15,55 m
Visina:	10,65 m
Gaz:	6820 mm
Nadvođe:	3844 mm
Bruto tonaža:	5395
Neto tonaža:	2413
Brzina:	15,5 čv
Vrsta poriva:	motor s unutarnjim izgaranjem
Vrsta i broj porivnih strojeva:	četverotaktni dizelski, jednoradni, 1
Proizvođač stroja:	Crossley Premier Engine Pielstick
Licenca, tip i ukupna snaga:	Pielstick 12 PC 2 – 2V400, 4413 kW
Mjesto i godina gradnje stroja:	–, 1970.
Broj i vrsta vijaka:	1, sa zakretnim krilima
Broj bočnih vijaka:	–



Slika 1. Teretni brod „Fidelity“ namijenjen prijevozu stoke
(izvor: Lučka kapetanija Pula)

3.2. PODATCI O PUTOVANJU

Luke boravka: brod „Fidelity“ je dana 18. lipnja 2018. godine isplovio iz luke Al Khums (Libija) prema luci Bršica (lučki bazen Raša, Republika Hrvatska), gdje je uplovio dana 21. lipnja 2018. godine.

Vrsta putovanja: komercijalno putovanje.

Podatci o teretu: na brod „Fidelity“ je bilo potrebno ukrcati stoku za luku Derince (Kocaeli, Republika Turska).

Podatci o putnicima: 2 putnika (državljeni Arapske Republike Sirije).

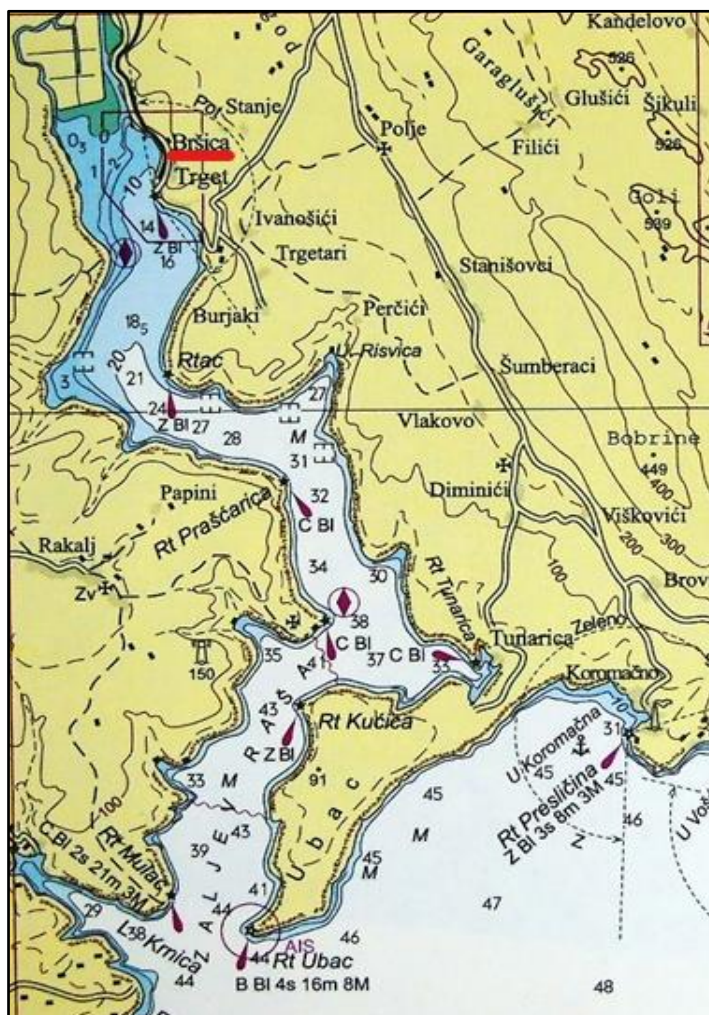
Posada: 30 članova posade (državljeni Arapske Republike Sirije).

3.3. PODATCI O POMORSKOJ NESREĆI

Vrsta pomorske nesreće ili nezgode: vrlo ozbiljna pomorska nesreća – ozbiljno onečišćenje nastalo tijekom snabdijevanja broda „Fidelity“ pogonskim gorivom.

Datum i vrijeme: 22. lipnja 2018. godine između 02:55 i 05:37 sati po lokalnom vremenu (UTC + 2).

Lokacija pomorske nesreće: brod „Fidelity“ se nalazio u Raškom zaljevu, privezan desnom stranom za vez broj 4 terminala Bršica (slika 2. i 3.). Pozicija: $\varphi = 45^{\circ} 01' 28'' N / \lambda = 014^{\circ} 03' 11'' E$.



Slika 2. Raški zaljev s označenom pozicijom luke Bršica
(izvor: Pomorska karta – Kvarner, Hrvatski hidrografski institut)



Slika 3. Bršica terminal – vez 4 za koji je brod „Fidelity“ bio privezan u vrijeme pomorske nesreće
(izvor: <https://portal.emsa.europa.eu/SEGServer/>)

Vanjski i unutarnji okoliš: slabi do umjereni sjeveroistočni vjetar (bura) brzine od 10 – 15 čv. Mirno more (stanje mora 1) visine valova u prosjeku oko 0,1 m. Oblačno uz kišu, a potom i pljuskom s grmljavinom. Temperatura zraka oko 21 °C. Vidljivost dobra (do 8 km).

Pomorska nesreća se odvijala u ranim jutarnjim satima 22. lipnja 2018. godine za vrijeme astronomske, nautičke i građanske sumraka te kratko nakon izlaska Sunca u 05:16 sati.

Operacije broda i dio putovanja: brod se nalazio u ukrcajnoj luci zbog ukrcaja žive stoke te pogonskog goriva. U noći s 21. na 22. lipnja, na brodu „Fidelity“ se obavljala operacija snabdijevanja brodskim ostatnim gorivom iz autocisterni.

Mjesto na brodu: prelijevanje iz tanka goriva broj 4 (lijeva strana broda) kroz odušnik (slika 4.) i cijev za sondiranje na palubu broda, a potom preko palube i kroz palubne izljevne (manikele) u more.



Slika 4. Onečišćenje na palubi broda i odušniku tanka goriva broj 4
(izvor: Lučka kapetanija Pula)

Podatci o ljudskim postupcima:

Brodsko ostatno gorivo iz prve tri autocisterne je dana 22. lipnja 2018. godine oko 02:05 bilo prekrvano na brod te je iste noći bilo potrebno ukrcati gorivo iz još tri autocisterne koje u tom trenutku još nisu bile dovezene u luku. Vozači prekrvanih autocisterni su napustili lučko područje, a članovi posade broda su napustili svoja mjesta za dežurstva tijekom operacije snabdijevanja broda gorivom pritom ostavivši spojeno crijevo za ukrcaj te otvoreni glavni ventil za ukrcaj goriva i ventil tanka goriva broj 4. Vozači sljedećih dviju autocisterni su pristigli u luku te su s djelatnikom zaduženim za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom započeli prekrcaj goriva bez prethodne obavijesti članovima posade broda. Član posade dežuran na brodskoj skali je primijetio novonastali poprečni nagib broda u lijevu stranu te je nakon provedene istrage na brodu, oko 05:15 sati, ustanovljeno da je došlo do prepunjavanja tanka goriva broj 4 te izlivanja goriva na palubu, a potom i u more. Posada broda je započela čišćenje broda i sprječavanje daljnjeg onečišćenja okoliša. Oko 07:30 sati, zapovjednik broda „Fidelity“ je pokušao

obavijestiti nadležna tijela o nastalom onečišćenju putem VHF uređaja, ali bezuspješno pa je telefonskim putem nazvao kompaniju, agenta i P&I klub.

Posljedice (za ljude, brod, teret, okoliš, ostalo):

Pomorska nesreća je rezultirala onečišćenjem broda „Fidelity“, mora i okoliša (slika 5.) te materijalnom štetom za vlasnike okolnih brodica (slika 6.) i za uzgajivače školjki. Nije bilo smrtno stradalih ili ozlijeđenih članova posade, djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva ni drugih osoba.



Slika 5. Onečišćenje mora u Raškom zaljevu nakon pomorske nesreće
(izvor: Lučka kapetanija Pula)



Slika 6. Onečišćenje mora, obale i brodica u Raškom zaljevu nakon pomorske nesreće
(izvor: Lučka kapetanija Pula)

3.4. UKLJUČENOST OBALNE SLUŽBE I SPREMNOST ZA DJELOVANJE U NUŽDI

Sudionici: Županijski centar 112, MRCC Rijeka, Lučka kapetanija Pula, Ispostava lučke kapetanije Pula u Raši, Županijski operativni centar Istarske županije, Javna vatrogasna postrojba Labin, Dobrovoljno vatrogasno društvo Raša, Metis d.d., djelatnici luke Trget, Jadranski ronilački servis d.o.o., Obalna straža Republike Hrvatske, Dezinsekcija d.o.o. iz Rijeke, Općine Barban i Marčana, inspektori Uprave sigurnosti plovidbe, Lučka uprava Rabac, Općina Raša, Zavod za ispitivanje kvalitete d.o.o. (ZIK), Zavod za javno zdravstvo, MUP i dr.

Korištena sredstva:

- plovila za suzbijanje i uklanjanje onečišćenja mora i morskog okoliša
- brod Obalne straže RH OB-03 „Cavtat“
- plovilo vatrogasnog društva
- ploveća dizalica „Zvonko“
- plovila Dezinsekcije d.o.o. iz Rijeke
- pomoćna plovila < 5 m



- samo-upijajuće brane
- upijajuće krpe
- kamioni za prijevoz otpada
- kontejneri za zbrinjavanje zauljenih voda
- bageri
- dostavna i ostala vozila
- agregat
- potopna pumpa
- vakuumske pumpe
- visokotlačne pumpe
- visokotlačni uređaji za pranje plovila
- autodizalice
- skimeri
- vakuum cisterne
- brod Jadranskog ronilačkog servisa d.o.o. i dr.

Brzina djelovanja i poduzete mjere: Prema dobivenim informacijama, članovi posade su nastanak onečišćenja otkrili dana 22. lipnja 2018. godine oko 05:15 sati i započeli su akciju saniranja onečišćenja na brodu te sprječavanja daljnjeg proširenja istog. Otprilike 2 sata i 15 minuta nakon otkrića onečišćenja, tj. oko 07:30 sati, zapovjednik broda je pokušao stupiti u kontakt s nadležnim tijelima kako bi ih obavijestio o onečišćenju, ali bezuspješno.

Informacija o onečišćenju je u 07:38 od drugog izvora dojavljena Županijskom centru 112 i MRCC Rijeka te je oko 07:45 sati prosljeđena djelatnicima Lučke kapetanije Pula.

Djelatnici Lučke kapetanije Pula i Ispostave u Raši su se uputili na očevid. Dolaskom na mjesto pomorske nesreće su potvrdili onečišćenje mora naftom od lučice Trget do terminala Bršica uz obalni pojas te vidljive tragove onečišćenja na okolnim brodicama i oplati broda „Fidelity“. U 10:30 je donesena odluka o aktiviranju Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Istarskoj županiji. Pozvane su osobe i strane potrebne da se pristupi akciji suzbijanja onečišćenja mora i okoliša te sprječavanju širenja onečišćenja. Također su poduzete mjere kako bi se utvrdila materijalna šteta na onečišćenim plovilima.

U 13:00 sati su započeli radovi na sanaciji onečišćenja mora i morskog okoliša.

Idućih dana se svakodnevno provodila koordinirana akcija suzbijanja onečišćenja mora i morskog okoliša prema Planu intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Istarskoj županiji uz angažman velikog broja ljudi i sredstava te se uz navedeno obavljalo pranje onečišćenih plovila.

Postignuti rezultat: u velikoj mjeri sanirano onečišćenje mora i morskog okoliša te posjeda trećih strana.



4. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE)

Četvrtak, 21. lipnja 2018. godine

Teretni brod „Fidelity“ je iz luke Al Khums (Libija) uplovio u Raški zaljev te je u 09:30 po lokalnom vremenu (UTC + 2) usidren na vanjskom sidrištu. Istog dana u 16:00 sati je desnom stranom privezan za vez 4 terminala Bršica kako bi se obavile operacije ukrcaja tereta (stoke) i oko 320 tona brodskog ostatnog goriva (*Residual Marine Fuel*), oznake F RME 180. Brod se nakon obavljenih predviđenih operacija trebao uputiti prema iskrcajnoj luci Derince (Kocaeli, Republika Turska).

Kompanija INA – Industrija nafte, d.d. je kao jedan od ovlaštenika koncesije za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka (izuzev bazena Omišalj) odabrana za snabdijevanje broda „Fidelity“ ostatnim gorivom.

Prema dogovorima brodskog agenta i djelatnika kompanije INA – Industrija nafte, d.d., brodsko ostatno gorivo je na brod trebalo biti isporučeno iz 12 autocisterni uz pomoć prijenosne pumpe i agregata. Od toga, gorivo iz 6 autocisterni u periodu između 21:00 i 07:00 sati s 21. na 22. lipnja 2018. godine, a iz ostalih 6 autocisterni iduće noći u istom vremenskom periodu.

Dana 21. lipnja 2018. godine u 19:10 sati je u lučko područje kamionom dopremljeno sijeno za potrebe broda „Fidelity“ koje je iskrcano na terminal ispred broda.

U 21:24 je u lučko područje dopremljena prva autocisterna, a uskoro nakon nje još jedna autocisterna. Gorivo su prevozili djelatnici tvrtki Gržinčić d.o.o. i Tehno-prom Rijeka d.o.o. Vozači autocisterni su bili obavješteni da pričekaju djelatnika tvrtke Manšped d.o.o. koji je jednim kombijem dopremio pumpu pa je otišao po agregat. Vratio se s drugim kombijem u kojemu je bio agregat te je ostao na terminalu sudjelujući u prekrcaju svih autocisterni i rukujući prijenosnom pumpom i agregatom.

Po njihovom dolasku, posada broda „Fidelity“ je obavila konačne pripreme radnje za ukrcaj brodskog goriva. Upravitelj stroja je ispunio i potpisao Kontrolnu listu za operaciju ukrcaja brodskog goriva.

Oko 23:00 sata na terminal ispred broda „Fidelity“ je dopremljena još jedna autocisterna.

U 23:05 članovi posade broda su prihvatili jedan kraj crijeva i spojili ga na prirubnicu. Oko 23:20 je započela operacija snabdijevanja broda gorivom iz prve autocisterne.

Upravitelj stroja se tijekom operacije ukrcaja goriva s trećim časnikom stroja nalazio na stanici za prekrcaj goriva s desne strane broda gdje su, prema njihovim izjavama, mjerili razinu goriva u tankovima s desne strane broda i računali ukrcanu količinu goriva u brod, a drugi časnik stroja je s mazačem mjerio razinu goriva u tankovima s lijeve strane broda te su oni međusobno komunicirali preko prijenosne



radio stanice na kanalu 06. Prekrcaj prve autocisterne je završio oko ponoći, a potom su na brodu ovjereni dokumenti i vozač se s autocisternom udaljio s lučkog područja.

Petak, 22. lipnja 2018. godine

Poslije ponoći je vozač druge autocisterne parkirao vozilo na poziciju za prekrcaj i znakom ruke pitao dva člana posade koja su se nalazila na palubi da li može spojiti crijevo na cisternu pa mu je jedan član posade rukom (palac prema gore) dao znak da može spojiti crijevo na cisternu. Nakon spajanja, vozač je otvorio ventil na cisterni, pokrenuta je pumpa te je započelo snabdijevanje broda gorivom iz druge autocisterne. Prekrcaj je završio oko 01:00 sat. Prema izjavi vozača, dokumentaciju vezanu za isporuku goriva je nakon početka prekrcaja goriva odnio na brod, gdje je ista ovjerena.

Odmah nakon druge, spojena je treća autocisterna te je prekrcaj započeo oko 01:10. Oko 01:45 je posada broda primijetila poprečni nagib broda u lijevu stranu. Novonastali nagib su ispravili otvaranjem preljevnog ventila koji spaja tank goriva broj 4 s tankom broj 5 na suprotnoj strani broda. U 02:05 su završili s prekrcajem treće autocisterne i zatvorili preljevni ventil. Vozač treće autocisterne je odnio dokumentaciju o isporuci goriva na brod kako bi istu ovjerio te se kraće vrijeme zadržao u razgovoru s članovima posade broda koji su se interesirali kada dolazi ostatak autocisterni na što on tvrdi da im je rekao da ih uskoro dolazi još da se dovrši cjelokupan posao i da će on dovesti jednu od njih. Zatim je krenuo prema Rijeci.

Upravitelj stroja je nakon pomorske nesreće izjavio da je od vozača dobio informaciju da će sljedeća autocisterna stići za oko 3 sata, stoga su članovi posade napustili mjesta za dežurstvo tijekom ukrcaja goriva pritom ostavivši spojeno ukrcajno crijevo, otvoren glavni ventil za ukrcaj goriva te otvoren ventil tanka goriva broj 4. Na dežurstvu su ostali kormilar na brodskoj skali, drugi časnik palube na zapovjedničkom mostu te treći časnik stroja i mazač u strojarnici.

Drugi časnik stroja i upravitelj stroja su otišli u svoje kabine na odmor. Upravitelj stroja je izjavio da je napomenuo trećem časniku stroja da ga obavijesti kada dođe sljedeća autocisterna. Treći časnik stroja je izjavio da je on nakon ukrcaja prve tri autocisterne otišao u strojarnicu obavljati svoje redovne dužnosti te da je upravitelj stroja bio zadužen za nastavak operacije ukrcaja goriva, ali da on ne zna gdje je upravitelj stroja otišao nakon ukrcaja goriva iz treće autocisterne.

Četvrta autocisterna je dopremljena na terminal u 02:55 te su djelatnici prijevoznika broskog ostatnog goriva započeli prekrcaj goriva bez da su o tome prethodno obavijestili članove posade broda. Prekrcaj je završio oko 03:54. Vozač četvrte autocisterne je otišao na brod ovjeriti dokumente, ali tvrdi da je sreo jednog člana posade koji mu je rekao da zapovjednik spava i da se budi tek oko 08:30 sati. On je tada sišao s broda i otišao u kamion odspavati do jutra.



Prema izjavi zapovjednika broda, oko 04:00 sata je od člana posade dežurnog na brodskoj skali obaviješten da je primijetio nagib broda u lijevu stranu te je on, s prvim časnikom palube, započeo izmjeru nivoa vode u tankovima na desnoj strani broda jer je pretpostavio da je do nagiba došlo zbog manjka vode u velikim visećim tankovima koji mogu imati znatan utjecaj na stabilitet broda. Zapovjednik broda tvrdi da su im stočna hrana i sijeno naslagani na terminalu pritom blokirali pogled s brodske palube na autocisterne.

U 04:23 je u luku dopremljena peta autocisterna te su djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva uskoro, ponovno bez prethodne obavijesti članovima posade broda, započeli snabdijevanje broda „Fidelity“ gorivom iz pete autocisterne.

Iz iskaza zapovjednika proizlazi da je oko 05:00 sati s prvim časnikom palube završio s izmjerom nivoa vode u tankovima na desnoj strani broda pa su započeli s lijevom stranom. Oko 05:15 sati su došli do odušnika tanka goriva broj 4 te primijetili da se kroz njega gorivo izlilo na palubu, a potom i u more. Zapovjednik broda je izjavio da je naredio prvom časniku da zove drugog časnika palube te mu kaže da oglasi alarm. Potom je brodska posada započela s čišćenjem i sprječavanjem daljnjeg onečišćenja s broda.

Iz službene zabilješke sastavljene u PP Labin povodom uvida u snimke nadzorne kamere luke Bršica proizlazi da se 5. autocisterna pomaknula s mjesta za prekrcaj u 05:37.

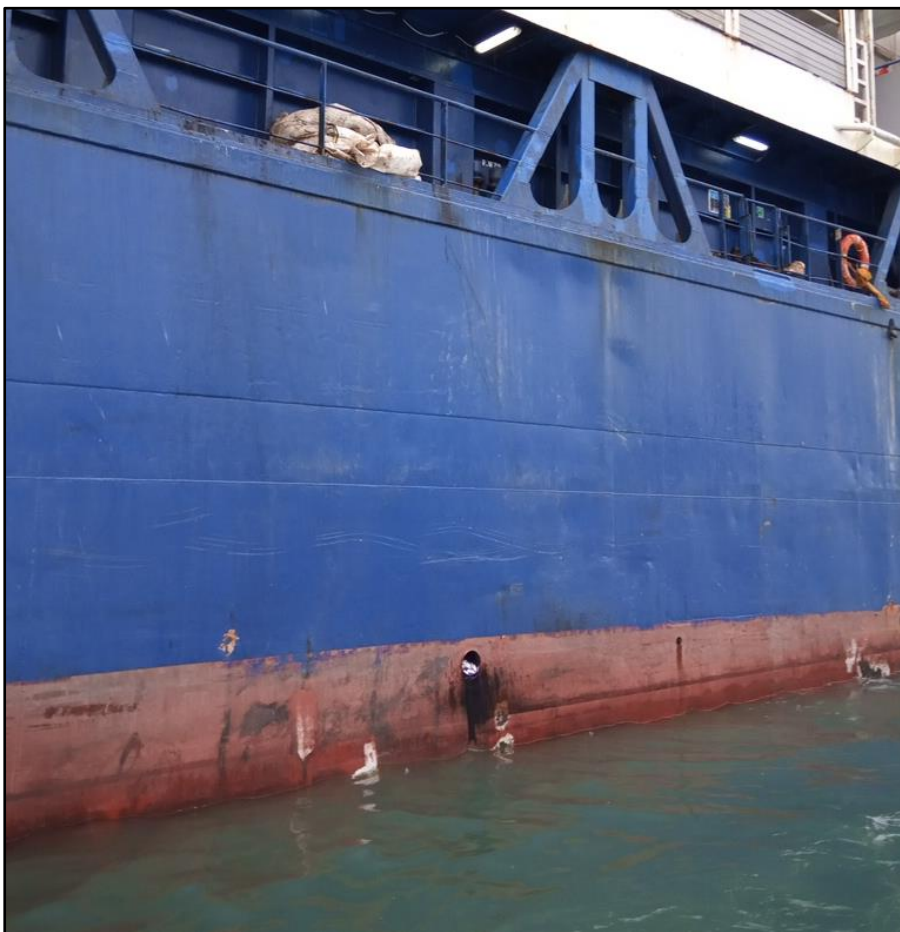
Zapovjednik broda „Prince Joy“ na vezu južnije od broda „Fidelity“ se probudio zbog jakog nevremena i otišao zatvoriti prozor, ali je pritom osjetio jak miris nafte. Nazvao je upravitelja stroja koji mu je potvrdio da je s njihovim brodom sve u redu. Sa zapovjedničkog mosta je primijetio uljnu mrlju na morskoj površini iz smjera sjeveroistoka. Pokušao je kontaktirati VTS Rijeku, ali u toj namjeri nije uspio. Također nije uspio kontaktirati brod „Fidelity“ te je stoga pretpostavio da nema signala. Odlučio je poslati poruku agentu da obavijesti nadležne službe o onečišćenju. Tvrdi da se to sve događalo oko 05:50. Pratio je daljnji razvoj situacije i primijetio je da je oko 07:00 sati onečišćenje prestalo te je u moru zamijetio bijeli prah.

Oko 07:30 sati je zapovjednik broda „Fidelity“ pokušao obavijestiti nadležna tijela putem VHF uređaja o nastalom onečišćenju, ali također bezuspješno. Oko 07:35 sati, telefonskim putem je obavijestio kompaniju, agenta i P&I klub.

U 07:38 je Županijski centar 112 od drugog izvora primio dojavu o onečišćenju mora ugljikovodicima na području Raškog zaljeva. Obaviješten je MRCC Rijeka te je u 07:45 sati informacija proslijeđena Lučkoj kapetaniji Pula koja je obavijestila djelatnika Ispostave lučke kapetanije Pula u Raši i dežurnog inspektora sigurnosti plovidbe.

Prema izjavama vozača četvrte i pete autocisterne, oko 08:00 sati su otišli na brod gdje su im ovjereni dokumenti, a o onečišćenju nisu imali nikakvih saznanja niti im je itko od članova posade spomenuo nastanak nemilog događaja.

Djelatnici Lučke kapetanije Pula i Ispostave u Raši s terena su potvrdili onečišćenje mora i morskog okoliša ugljikovodicima od lučice Trget do terminala Bršica te tragove onečišćenja na usidrenim brodicama. Također su zamijetili tragove goriva na oplati lijeve strane broda „Fidelity“ i ispod otvora palubnih izljevnicu (slika 7.).



Slika 7. Tragovi goriva ispod otvora palubnih izljevnicu na oplati broda „Fidelity“
(izvor: Lučka kapetanija Pula)

U 10:30 je zapovjednica Županijskog operativnog centra donijela odluku o aktiviranju Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Istarskoj županiji. Pozvani su članovi ŽOC-a i Dezinsekcije d.o.o. iz Rijeke da pristupe akciji suzbijanja onečišćenja mora i postavljanju brana te je u tu svrhu Obalna straža Republike Hrvatske odobrila asistenciju njihovog broda.



U 11:40, privremeno je obustavljen pomorski promet u Raškom zaljevu te je Lučkoj upravi Rabac i Općini Raša dan nalog da naprave popis plovila zatečenih u zaljevu u svrhu utvrđivanja materijalne štete. Inspektori lučkih kapetanija uputili su se u inspekcijski nadzor broda „Fidelity“.

U 13:00 sati su započeli radovi na sanaciji onečišćenja mora i morskog okoliša, a u 14:50 je Zavod za javno zdravstvo započeo s uzorkovanjem mora na plažama.

Građani su Županijskom centru 112 dojavili širenje onečišćenja na uvale Blaz i Salamušćica što je naknadno potvrđeno od strane djelatnika Ispostave lučke kapetanije Pula u Raši.

U 19:00 sati je Zavod za ispitivanje kvalitete d.o.o. započeo s uzorkovanjem ugljikovodika iz brodskih tankova za gorivo i s površine mora kako bi se sa sigurnošću utvrdilo da je izvor onečišćenja iz broda „Fidelity“, tj. iz brodskih tankova goriva broj 4 i 5. Njihovom analizom zaključeno je da su uzorci vrlo slični te da se s velikom vjerojatnošću može pretpostaviti da je ispitani uzorak ulja s površine mora porijeklom iz tankova goriva broj 4 i 5 broda „Fidelity“.

U 20:00 sati je privremeno prekinuta akcija saniranja onečišćenja.

U 21:00 sat je završen inspekcijski nadzor broda „Fidelity“ te je istome uručena zabrana isplavljenja zbog pronađenih nedostataka koji izravno utječu na sigurnost, zdravlje ili okoliš.

Zapovjednik broda „Fidelity“ je istog dana napisao protestno pismo kojim poriče odgovornost njegovog broda, brodovlasnika i brodara od šteta i gubitaka nanesenih posjedu i okolišu. Obrazložio je da je posljednja autocisterna dovezena jedan sat kasnije od prethodne, spojila crijevo bez prethodne obavijesti članovima posade broda i bez potpisivanja dokumenata, započela prekrcaj goriva te da autocisternu nije bilo moguće vidjeti jer je pogled bio zaklonjen stočnom hranom i sijenom.

Subota, 23. lipnja 2018. godine

U 08:00 sati je nastavljena koordinirana akcija suzbijanja onečišćenja mora. U akciju je angažiran dodatni broj ljudi koji su skupljali morską travu izbačenu na obalu za vrijeme oseke, a koja je upila dio onečišćujućih tvari.

Istovremeno, Dezinfekcija d.o.o. iz Rijeke je nastavila vakuumskim pumpama prikupljati onečišćenje u cisterne te je s njihovom brodicom uočeno onečišćenje na potezu od uvale Blaz do rta Škrila i u uvali Rišvica.

U suradnji s Općinama Barban i Marčana dogovoren je angažman dodatnog broja ljudi i sredstava s ciljem pojačanog čišćenja plaža u uvali Blaz. Na ušću rijeke Raša je preventivno postavljena samopijajuća brana te dodatne brane u uvali Blaz i luci Trget.



U 19:00 sati je ukinuta privremena zabrana plovidbe Raškim zaljevom, a u 20:00 sati je privremeno prekinuta akcija suzbijanja onečišćenja mora.

Nadolazeći dani

Idućih tjedana se svakodnevno provodila koordinirana akcija suzbijanja onečišćenja mora i okoliša prema Planu intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Istarskoj županiji.

24. lipnja 2018. godine je započeo postupak pranja plovila onečišćenih ugljikovodicima.

Brod „Fidelity“ je 27. lipnja 2018. godine pomaknut s veza i usidren na unutarnjem sidrištu.

Dana 28. lipnja 2018. godine obavljen je ponovni inspekcijski nadzor broda „Fidelity“ na temelju kojeg mu je ukinuta zabrana isplavljenja zbog nedostataka koji izravno utječu na sigurnost, zdravlje ili okoliš, ali je istovremeno izdano Rješenje o zabrani isplavljenja broda „Fidelity“ iz luke Raša do podmirenja troškova uklanjanja štetnih tvari iz pomorskog dobra i drugih šteta nastalih onečišćenjem do kojega je došlo istjecanjem ugljikovodika u more ili dok se ne položi odgovarajuće jamstvo za pokriće ovih šteta.

Dana 30. lipnja 2018. godine je obavljen pregled broda po ISM pravilniku tijekom kojega su utvrđena dva opažanja, sedam nesukladnosti i dvije velike nesukladnosti.

Dana 16. kolovoza 2018. godine je doneseno rješenje kojim se ukida Rješenje o zabrani isplavljenja broda „Fidelity“ od dana 28. lipnja 2018. godine. U obrazloženju je navedeno da je dana 2. kolovoza 2018. godine potpisano jamstvo (Letter of undertaking) osiguratelja Lodestar Marine Limited (London) uz kojeg je istog dana izdana punomoć društva osiguravatelja. Dana 6. kolovoza 2018. godine potpisan je Sporazum (Side Agreement) između opunomoćenika društva osiguratelja, Istarske županije i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Navedenim dokumentima je utvrđeno da su djelomično podmireni troškovi uklanjanja štetnih tvari s pomorskog dobra i drugih šteta nastalih onečišćenjem te je položeno odgovarajuće jamstvo za pokriće ostalih troškova čišćenja i drugih šteta nastalih onečišćenjem, svim oštećenicima, do visine ograničenja odgovornosti brodara broda „Fidelity“.



5. ANALIZA

5.1. LJUDSKI FAKTOR

Osobe koje su izravno sudjelovale u snabdijevanju broda „Fidelity“ gorivom su članovi posade broda „Fidelity“ te djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva.

5.1.1. Posada broda „Fidelity“

5.1.1.1. *Struktura posade broda „Fidelity“*

U trenutku pomorske nesreće, na brodu „Fidelity“ je prema popisu članova posade bilo ukrcano 30 (trideset) članova posade, državljana Arapske Republike Sirije, u svojstvu:

- zapovjednik
- prvi časnik palube
- drugi časnik palube
- upravitelj stroja
- drugi časnik stroja
- treći časnik stroja 1
- treći časnik stroja 2
- brodski električar
- mehaničar
- vođa palube
- kormilar 1
- kormilar 2
- kormilar 3
- kormilar 4
- kormilar 5
- kormilar 6
- mornar 1
- mornar 2
- mornar 3
- mornar 4
- mornar 5
- mornar 6
- mazač 1
- mazač 2
- mazač 3
- čistač 1



- čistač 2
- glavni kuhar
- konobar 1
- konobar 2.

Na brodu su se nalazila i dva (2) putnika od kojih je jedno bilo dvogodišnje dijete.

Sukladno poglavlju V., pravilu 14/2 Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija), 1974., kako je izmijenjena i dopunjena, brodu „Fidelity“ je u ime resornog ministarstva Libanonske Republike bilo izdano Uvjerenje o najmanjem broju članova posade. Brod „Fidelity“ se smatrao sigurnim za plovidbu ako je imao ukrcan broj članova posade ne manji od 16 sljedećih:

- zapovjednik (1)
- prvi časnik palube (1)
- časnik plovidbene straže (1)
- kormilar (4)
- mornar (1)
- upravitelj stroja (1)
- drugi časnik stroja (1)
- časnik stroja (1)
- mazač (3)
- ostali članovi strojarnice broda (1)
- kuhar (1).

Uvidom u svjedodžbe članova posade broda „Fidelity“ utvrđeno je da su svi članovi posade posjedovali zahtijevane svjedodžbe o osposobljenosti, stoga je i sastav i broj posade broda „Fidelity“ udovoljavao zahtjevima Uvjerenja o najmanjem broju članova posade.

Prema iskazima članova posade, tijekom snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom iz prve tri autocisterne, u operaciju su izravno bili uključeni: upravitelj stroja, drugi časnik stroja te treći časnik stroja i mazač koji su nakon završetka straže (u ponoć) bili zamijenjeni trećim časnikom i mazačem koji su obavljali sljedeću stražu. Nakon prekrcaja goriva iz treće autocisterne, a zbog tvrdnje upravitelja stroja da je dobio informaciju od vozača da će nastati pauza od oko 3 sata, upravitelj stroja i drugi časnik stroja su otišli odmoriti očekujući da će biti obaviješteni kada pristigne iduća autocisterna. Treći časnik stroja koji se s upraviteljem stroja nalazio u trenutku primitka navodne informacije je izjavio da je slušajući razgovor upravitelja stroja i vozača razumio da će iduća autocisterna stići za oko 4 sata (točnije oko 06:00 sati kada njemu završava straža).

Na temelju izjava članova posade, ustanovljeno je da su u vrijeme nastanka pomorske nesreće dežurstvo na brodu obavljali: treći časnik stroja i mazač obavljajući svoje redovne obaveze u strojarnici, drugi časnik palube ispravljajući pomorske karte na zapovjedničkom mostu i kormilar dežurajući na brodskoj skali.

Iz iskaza kormilara proizlazi da je on bio jedini dežuran na palubi. S brodske skale je imao zaklonjen pogled na mjesto gdje su autocisterne bile parkirane zbog rampe za ukrcaj stoke (slika 8.), sijena i stočne hrane naslagane na terminalu te se s mjesta dežurstva nije smio udaljavati. Može se pretpostaviti da je kiša, a potom i pljusak popraćen grmljavinom imao negativnog utjecaja na njegovo zvučno i vizualno opažanje radnji koje su se događale oko broda.



Slika 8. Prikaz zaklonjenog pogleda s brodske skale na dio terminala gdje su se nalazila vozila snabdjevača goriva (ispod i pored lučke dizalice)

(izvor: AIN)

Uvidom u Tablicu rasporeda brodskih radnih sati utvrđuje se da su u vrijeme pomorske nesreće na dužnosti trebala biti još dva mornara te jedan čistač (član plovidbene straže u strojarnici). Također, prema proceduri kompanije Operacija ukrcaja goriva su na brodu „Fidelity“ morala biti određena dva kormilara za praćenje stanja brodske privezne opreme i kontrolu te rano otkrivanje i dojavljivanje izljeva ulja u more, a isti nisu bili određeni.

Uz navedeno, članovi posade broda „Fidelity“ su prilikom boravka u luci Bršica bili dužni postupiti sukladno stupnju 1 sigurnosne zaštite. U skladu s time je člankom 20. stavkom 4. točkama 5. i 6. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka („Narodne novine“, broj 108/17) te točkama 7.2.5. i 7.2.6. dijela A ISPS pravilnika propisano da zapovjednik i članovi posade moraju osobitu pažnju posvetiti praćenju palubnih površina i područja oko broda te nadzoru rukovanja brodskim zalihama. Kasno otkrivanje dolazaka 4. i 5. autocisterne, nastavka prekrcaja goriva, nagiba broda i u konačnici



prelijevanja goriva iz tanka broj 4 na palubu pa i u more ukazuju na zaključak da zapovjednik i članovi posade broda „Fidelity“ nisu postupali u skladu s navedenim zahtjevima.

Prema dobivenim informacijama, nitko od članova posade broda „Fidelity“ nije ni nakon proteklih tri sata za dolazak iduće autocisterne (dobivenih iz izjave upravitelja stroja) došao na dežurstvo na stanicu za ukrcaj pogonskog goriva niti povremeno dolazio kako bi provjerio da li je sve u redu.

Prema dobivenim informacijama te uvidom u dnevnik lučkih zaštitara, utvrđuje se da su u vrijeme pomorske nesreće svi članovi posade i putnici bili na brodu te da na brodu nije bilo osoba koje nisu spadale pod članove posade ili putnike. Nisu dobivene informacije koje bi ukazivale na zaključak da je došlo do utjecaja ostalih članova posade ili putnika na ključne osobe koje su obavljale ili trebale obavljati svoje dužnosti u vrijeme pomorske nesreće.

Nema činjenica koje bi upućivale na mentalne probleme članova posade broda, oslabljeno zdravlje, zbog prehrane narušeno zdravlje, nesposobnost za rad, na konflikte s drugim osobama i da su se događale radnje na brodu koje bi odvratile pozornost članova posade od obavljanja dužnosti ili ih potaknule na svjesno činjenje neprimjerenih radnji.

5.1.1.2. Događaji, radnje i propusti posade broda „Fidelity“

Po dopremi prvih dviju autocisterni, pumpe i agregata, posada broda „Fidelity“ je započela s konačnim pripremnim radnjama za ukrcaj brodskog pogonskog goriva. Upravitelj stroja je ispunio Kontrolnu listu za operaciju ukrcaja brodskog goriva koja je predviđena procedurama kompanije. Njome je, između ostalog, potvrdio da su sve palubne izljevnice (manikele) začepljene, da je BRAVO zastava (crvena zastava značenja da brod ukrcava, iskrcava ili prevozi opasan teret) podignuta od izlaska do zalaska Sunca ili u suprotnom upaljeno jedno crveno svjetlo vidljivo sa svih strana, da je dovoljna količina SOPEP opreme spremna u blizini namjeravane operacije, da su uspostavljeni i dogovoreni učinkoviti načini komunikacije sa zapovjedničkim mostom i osobljem na terminalu koje ukrcava gorivo na kanalu 06, kao i da su s osobljem na terminalu dogovorene procedure za potrebe hitnog zaustavljanja prekrcaja goriva. Inspekcijskim nadzorom broda utvrđeno je da navedene radnje nisu bile provedene. Osim navedenog, prema proceduri Operacija ukrcaja goriva, istu kontrolnu listu je drugi časnik stroja bio dužan ispuniti i potpisati pa predati upravitelju stroja na provjeru i potpis. U ovom slučaju je bila potpisana i ispunjena samo od strane upravitelja stroja koji je izjavio da je poduzimanje preventivnih mjera prije početka ukrcaja goriva rutinski posao kojeg on redovito obavlja.

Iako je u kontrolnoj listi bilo drugačije navedeno, komunikacija preko prijenosne radio stanice na kanalu 06 je bila uspostavljena samo između upravitelja stroja i drugog časnika stroja koji je na suprotnoj strani broda sondirao tankove goriva. Prema izjavi člana posade koji je sudjelovao u operaciji prekrcaja goriva, upravitelj stroja se s djelatnicima prijevoznika brodskog ostatnog goriva sporazumijevao verbalnom komunikacijom bez komunikacijskih sredstava (pretpostavka je da se pritom misli na komunikaciju s voditeljem prodaje koji je na terminalu bio prije početka snabdijevanja broda gorivom jer je isti i sam



izjavio da je s nepoznatom osobom s broda razgovarao na engleskom jeziku) dok su se prema izjavama djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva za potrebe kasnijih spajanja crijeva i početke prekrcaja pojedinačnih autocisterni sporazumijevali gestikuliranjem.

Gestikuliranje i verbalna komunikacija bez komunikacijskih sredstava između broda i terminala u noćnim uvjetima, u okruženju u kojem je pogled s broda na terminal bio ograničen zbog prepreka (kao što je zapovjednik broda nakon pomorske nesreće izjavio), uzevši u obzir prethodno izdana upozorenja o neveri predmetne noći se ne može smatrati uspostavljenim učinkovitim načinom komunikacije. Osim toga, nepoznavanje engleskog jezika od strane djelatnika zaduženog za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom koji je jedini sudjelovao u prekrcaju svih autocisterni te stoga trebao komunicirati s članovima posade i vozačima autocisterni kako bi se osigurala koordinirana operacija snabdijevanja broda gorivom, nesporazum nastao oko vremena dolaska idućih autocisterna te nastavak snabdijevanja broda gorivom bez obavijesti odgovornim članovima posade ukazuju na utjecaj neučinkovite komunikacije na tijek i ishod pomorske nesreće.

Osim toga, na neučinkovitu internu komunikaciju članova posade broda „Fidelity“ ukazuju izjava vozača 4. autocisterne koji tvrdi da je otišao na brodsku skalu nakon prekrcaja goriva (oko 04:00 sata) tražeći zapovjednika da mu potpiše dokumentaciju na što mu je neki član posade (pretpostavlja se da je to kormilar koji je obavljao dežurstvo na brodskoj skali) rekao da zapovjednik spava, izjava kormilara da je na terminalu vidio 4 ili 5 autocisterni za koje nije znao da li su pune ili prazne, ali je naglasio da ukrcaj goriva nije njegova odgovornost i činjenica da je uz navedeno kormilar primijetio nagib broda, a i dalje je nazvao zapovjednika i obavijestio ga samo o nagibu broda, a ne i o ostalim događajima, na što zapovjednik potom nije s upraviteljem stroja provjerio da li je sve u redu s operacijom ukrcaja goriva nego je započeo sa sondiranjem tankova vode.

Nakon odlaska 3. autocisterne, članovi posade broda uključeni u operaciju ukrcaja goriva su napustili mjesta na kojima su obavljali svoje dužnosti misleći da će iduća autocisterna stići za oko 3 sata, a pritom su bez nadzora članova posade ostavili spojeno crijevo za ukrcaj goriva, otvoren glavni ventil za ukrcaj goriva i ventil tanka goriva broj 4. Spomenuta radnja je omogućila djelatnicima prijevoznika brodskog ostatnog goriva da nastave ukrcaj bez prethodne obavijesti posadi broda. U slučaju da je glavni ventil za ukrcaj goriva bio zatvoren, djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva ne bi mogli nastaviti prekrcaj te bi im preostalo osobno otići do broda (budući da nisu imali drugih komunikacijskih sredstava s posadom broda), zatražiti asistenciju članova posade te pričekati da ista bude pružena.

Kada su zapovjednik i prvi časnik palube otkrili da je došlo do onečišćenja, tvrde da su obavijestili drugog časnika palube da oglasi generalni alarm što je prema njegovoj izjavi on učinio oko 05:20. Posada je u slučaju oglašavanja generalnog alarma morala bez odgode proslijediti prema mjestu za okupljanje u nuždi i čekati daljnje upute od nadležnih. Unatoč navedenom, kormilar s brodske skale je izjavio da je za onečišćenje saznao tek kada je vidio cijelu posadu kako posipa materijal na palubu da upije gorivo koje je iscurilo, a treći časnik stroja koji je obavljao dežurstvo u strojarnici je izjavio da je informaciju dobio od navedenog kormilara dok je upravitelj stroja u svojem iskazu naveo da je oko 05:30 sati o



onečišćenju bio obaviješten od trećeg časnika stroja. Navedeno ukazuje na zaključak da generalni alarm na brodu nije bio oglašen. Isto potvrđuje i zapis u dnevniku lučkih zaštitara koji su bili smješteni u neposrednoj blizini broda odakle je moguće čuti brodski alarm, ali je na kraju smjene, u 07:00 sati, napisana napomena da je smjena protekla uredno, a zaštitari su izjavili da su za onečišćenje saznali tek u 08:50.

Iz službene zabilješke sastavljene u PP Labin povodom uvida u snimke nadzorne kamere luke Bršica proizlazi da se 5. autocisterna pomaknula s mjesta za prekrcaj u 05:37, a da su članovi posade prvi puta nakon prekrcaja 4. i 5. autocisterne viđeni na brodskoj skali u 06:59, a na stanici za ukrcaj goriva u 07:15. Prema izjavi zapovjednika broda, on je oko 05:30 sati dotrčao do 5. autocisterne kako bi zaustavio daljnji prekrcaj goriva, ali je tamo uvidio da je sav sadržaj autocisterne već iskrcan, crijevo za snabdijevanje gorivom odspojeno od autocisterne te da vozač kamiona spava u kabini. S obzirom na nalaze iz snimki nadzorne kamere, zapovjednikova izjava u vezi s njegovom inicijalnom reakcijom se ne može uvažiti.

Osim toga, brodski agent je izjavio da je oko 06:30 sati od zapovjednika drugog broda dobio snimke iz kojih je vidljivo da neka tekućina teče u more s broda „Fidelity“. Tvrdi da je potom on nazvao zapovjednika broda „Fidelity“ koji mu je rekao da nikakva tekućina ne curi s njegovog broda. Iz svega navedenog proizlazi zaključak da je zapovjednik po otkriću onečišćenja isto prvo pokušao zataškati te u što većoj mjeri sanirati.

Tek oko 2 sata i 15 minuta nakon što članovi posade tvrde da su otkrili onečišćenje, tj. oko 07:30 sati, zapovjednik broda je pokušao obavijestiti nadležna tijela o događaju putem VHF uređaja, iako je člankom 49.f Pomorskog zakonika, kako je izmijenjen i dopunjen, propisano da je zapovjednik pomorskog objekta koji onečisti more, zrak ili obalu ili primijeti onečišćenje dužan bez odgađanja izvijestiti Ministarstvo.

5.1.2. Djelatnici prijevoznika broskog ostatnog goriva

5.1.2.1. Djelatnici prijevoznika broskog ostatnog goriva uključeni u operaciju snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom

U operaciji snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom tijekom koje je došlo do predmetne pomorske nesreće je sudjelovalo pet vozača autocisterni od kojih je troje bilo zaposleno u tvrtki Gržinčić d.o.o., a dvoje u tvrtki Tehno-prom Rijeka d.o.o. te jedan djelatnik tvrtke Manšped d.o.o. koji je u luku dovezao i rukovao prijenosnom pumpom i agregatom tijekom snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom iz svih autocisterni. Voditelj prodaje tvrtke Manšped d.o.o. je prema dobivenoj informaciji na terminalu bio kratko vrijeme prije početka prekrcaja goriva.

Transport i prekrcaj goriva na brod „Fidelity“ su prema Deklaraciji o opasnim ili onečišćujućim tvarima, koja se prije početka rukovanja navedenim tvarima mora podnijeti lučkoj upravi na odobrenje, trebala obavljati 3 vozača (2 vozača tvrtke Gržinčić d.o.o. i 1 vozač tvrtke Tehno-prom Rijeka d.o.o.), tj. svaki



vozač po dvije autocisterne na noć. Tijekom predmetne noći su prve 3 autocisterne prevozili vozači navedeni u Deklaraciji, četvrtu autocisternu je prevezio djelatnik tvrtke Gržinčić d.o.o. koji nije bio naveden u Deklaraciji, a petu autocisternu je trebao prevoziti vozač prve autocisterne, ali su njemu u međuvremenu završili radni sati pa je autocisternu utovarao u Rafineriji nafte Rijeka te ju je oko 03:00 sata na odmorištu Vrata Jadrana preuzeo vlasnik tvrtke Tehno-prom Rijeka d.o.o. (koji također nije bio naveden u Deklaraciji) i odvezao u luku Bršica. Vlasnik tvrtke je nakon pomorske nesreće izjavio da je njemu to bio prvi takav iskrcaj goriva na brod.

Od kompanije INA, d.d. proizlazi da je voditelj prodaje tvrtke Manšped d.o.o. dana 24. srpnja 2018. godine izjavio da 6. autocisterna (koja je također trebala obaviti prekrcaj goriva predmetne noći) nije stigla u luku jer su nastali problemi oko ulaza autocisterne u Rafineriju nafte Rijeka pa je ona utovarena tek oko 08:00 sati te je upućena u luku Bršica, ali su oko 10:00 sati zaustavili njezin dolazak u luku Bršica. Nije poznato zašto je 6. autocisterna upućena u luku nakon 08:00 sati ako je prekrcaj tog dana trebao biti završen do 07:00 sati te je stopirana tek oko 10:00 sati dok je prethodno i djelatnik koji je rukovao prijenosnom pumpom i agregatom izjavio da je oko 08:00 sati od voditelja prodaje bio obavješten da se obustavlja daljnji ukrcaj goriva te da može otići iz luke.

Uvidom u potvrde o osposobljenosti vozača utvrđuje se da su svi vozači koji su sudjelovali u snabdijevanju broda „Fidelity“ gorivom posjedovali valjane ADR potvrde koje se izdaju prema Pravilniku o stručnom osposobljavanju vozača vozila za prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu („Narodne novine“, broj 96/09, 96/13).

Uvidom u obavijesne razgovore obavljene u Policijskoj postaji Labin s voditeljem prodaje tvrtke Manšped d.o.o. i djelatnicima prijevoznika broskog ostatnog goriva je utvrđeno da na upit o postojanju pravilnika kojih bi se trebali pridržavati tijekom snabdijevanja brodova gorivom osobe koje su o istome bile ispitane (voditelj prodaje i djelatnik zadužen za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom) nisu znale odgovor ili su tvrdile da takvo što ne postoji. Isto ukazuje na zaključak da nisu bile upoznate s obvezujućim pozitivnim propisima Republike Hrvatske o zaštiti, posebice protupožarnoj zaštiti, zaštiti na radu te zaštiti prirodnog i radnog okoliša, kao ni s onima koji se odnose na red u luci, rukovanje opasnim i onečišćujućim tvarima te onima koje se neposredno ili posredno odnose na obavljanje odnosno djelatnosti uključujući i interne upute i procedure.

Nema činjenica koje bi upućivale na mentalne probleme djelatnika prijevoznika broskog ostatnog goriva, oslabljeno zdravlje, nesposobnost za rad, na konflikte s drugim osobama i da su se događale radnje koje bi odvratile pozornost zaposlenika ili ih potaknule na svjesno činjenje neprimjerenih radnji.

5.1.2.2. Događaji, radnje i propusti djelatnika prijevoznika broskog ostatnog goriva

Dana 21. lipnja 2018. godine, između 20:30 i 23:00 sata u lučko područje su dopremljene 3 autocisterne te 2 kombija od kojih jedan s pumpom, a drugi s agregatom. Prema dobivenim informacijama, voditelj prodaje tvrtke Manšped d.o.o. je bio na terminalu prije početka operacije te je s članom posade na



engleskom jeziku razgovarao o nadolazećem prekrcaju goriva. Osim njega, poznato je da je i vozač 3. autocisterne, nakon završetka prekrcaja goriva iz autocisterne koju je on prevezio, verbalno komunicirao s članovima posade broda „Fidelity“ te se može pretpostaviti da su od njega članovi posade dobili navodnu izjavu da će iduća autocisterna biti dopremljena za oko 3 sata.

Od kompanije INA, d.d. proizlazi da je vozač 3. autocisterne dana 3. kolovoza 2018. godine izjavio da se on, nakon prekrcaja goriva na brod, kraće vrijeme zadržao u razgovoru s članovima posade broda koji su se interesirali kada dolazi ostatak cisterni, na što je on odgovorio da dolaze uskoro kako bi se završio cjelokupan posao te da će se on vratiti s jednom od preostalih autocisterni. Navedeno također potvrđuje da su problemi u komunikaciji između članova posade broda i djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva utjecali na tijek i ishod pomorske nesreće.

Vrijedi spomenuti i da je djelatnik zadužen za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom 29. lipnja 2018. godine u Policijskoj postaji u Labinu izjavio da mu prije odlaska iz luke član posade na palubi nije htio odspojiti crijevo, a budući da on ne govori engleski jezik, pozvao je osobu koja je radila na prekrcaju stoke pa mu je ista pomogla u komunikaciji s članom posade. Obzirom da je djelatnik zadužen za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom izjavio da ne govori engleski jezik, a upravo je on bio karika koja je povezivala članove posade broda s vozačima autocisterni i koja je trebala komunicirati s obje strane kako bi se osigurao siguran prekrcaj, može se smatrati da isti u tom pogledu nije bio kompetentan za obavljanje posla za koji je bio zadužen.

Djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva su, između ostalog, bili dužni postupati u skladu s odredbom članka 112. stavka 7. Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, broj 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17) kako slijedi:

- *ako se brod snabdijeva pogonskim gorivom iz vozila, zapovjednik ili ovlaštene časnike na brodu i osoba koja upravlja vozilom za opskrbu broda pogonskim gorivom, dužni su poduzeti sve propisane mjere zaštite od požara, kao i mjere za sprečavanje onečišćenja okoliša.*

Na području Lučke uprave Rijeka je uobičajena praksa korištenja Sigurnosne kontrolne liste za opskrbljivanje brodova gorivom na temelju koje je ovlaštena osoba snabdjevača goriva zajedno s ovlaštenom osobom na brodu prije početka prekrcaja goriva morala dogovoriti sigurnosne detalje o operaciji i ispuniti navedenu Sigurnosnu kontrolnu listu. Njome su, između ostalog, obje strane uključene u snabdjevanje broda „Fidelity“ gorivom morale potvrditi:

- da prihvaćaju područje određeno za snabdjevanje uzimajući u obzir vremenske prilike, prognozu, morski i kopneni promet i sigurnosne mjere
- da je učinkovita straža na brodu i snabdjevaču osigurana
- da je uspostavljena učinkovita komunikacija između broda i snabdjevača i na brodu
- da su dogovoreni znakovi za opasnost i hitno zaustavljanje



- da su određene osobe za stalni nadzor operacija snabdijevanja i za hitno zaustavljanje
- da su proučene i zadovoljene odredbe svih propisa koji se odnose na sigurnost i zaštitu okoliša.

Kontrolnom listom su obje strane morale prihvatiti područje za snabdijevanje uzevši u obzir prognozu vremena što znači da su pristale na operaciju unatoč izdanom upozorenju za neveru uz snažne udare sjeveroistočnog vjetra (detaljnije u 5.5.2.2. Vremenski uvjeti). Analizom vremenskih uvjeta je ustanovljeno da je kiša započela u vrijeme prekrcaja goriva iz 5. autocisterne te je postepeno pojačavala što potvrđuje i izjava zapovjednika broda koji je bio privezan na vezu južnije od broda „Fidelity“, a kojega je oko vremena pomorske nesreće probudilo jako grmljavinsko nevrijeme.

Člankom 6. Pravilnika kojim se određuju posebne sigurnosne, zaštitne i druge mjere kod rukovanja opasnim tvarima na lučkom području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka (2005.) je propisano:

- *ovlaštenik koncesije i/ili bilo koja druga osoba koja rukuje opasnim tvarima na lučkom području, dužna je obustaviti taj rad, ako kod takvog rada nisu poduzete odgovarajuće zaštitne mjere posebno u odnosu na vrstu opasnih tvari s kojima se rukuje, sredstvima rada i meteoroloških uvjeta koji vladaju za vrijeme tog rada.*

Na temelju prethodno navedenog se može zaključiti da su nepovoljni vremenski uvjeti bili pravovremeno prognozirani, a po njihovom nastupu i neprikladni za obavljanje ovakve vrste aktivnosti, stoga se može pretpostaviti da je snabdijevanje broda „Fidelity“ iz sigurnosnih razloga u trenutku nastupanja nepovoljnih vremenskih uvjeta trebalo biti obustavljeno.

U Sigurnosnoj kontrolnoj listi za opskrbljivanje brodova gorivom je također navedeno da moraju biti proučene i zadovoljene odredbe svih propisa koji se odnose na sigurnost i zaštitu okoliša, a u prethodnom poglavlju (5.1.2.1. Djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva uključeni u operaciju snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom) je ustanovljeno da ispitani djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva nisu poznavali obvezujuće pravilnike stoga ih nisu mogli ni proučiti i zadovoljiti njihove odredbe. Također, prema prikupljenim informacijama je ustanovljeno da nisu bili dogovoreni znakovi za opasnost i hitno zaustavljanje kao što je trebalo biti prema kontrolnoj listi.

Ostali navedeni zahtjevi za provjere po Sigurnosnoj kontrolnoj listi za opskrbljivanje brodova gorivom ukazuju na važnost uključenosti, nadzora i koordiniranosti operacije snabdijevanja brodova gorivom od obje uključene strane. Djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva su nastavili prekrcaj goriva iz 4. i 5. autocisterne bez prethodne obavijesti članovima posade broda, a na taj način im je uskraćeno sudjelovanje u nastavku snabdijevanja broda gorivom za koji su odgovorni. Zaključno se može utvrditi da su djelatnici prijevoznika brodskog ostatnog goriva propustili poduzeti sve potrebne mjere za sprječavanje onečišćenja okoliša.



5.2. TERETNI BROD „FIDELITY“

Inspekcijskim nadzorom teretnog broda pod libanonskom zastavom „Fidelity“ je utvrđeno da su u vrijeme pomorske nesreće sve brodske svjedodžbe bile valjane.

Pregledom brodskih svjedodžbi i zapisa u Status listi pregleda i primjedbi HRB-a, utvrđeno je da je brod bio redovito pregledavan u skladu s rokovima i planiranim intervalima pregleda, a u Status listi nije bilo evidentiranih primjedbi.

Brodu je dana 25. travnja 2014. godine bila izdana Svjedodžba o klasi koja je vrijedila do 30. studenog 2018. Posljednji godišnji pregled (trupa i strojnog uređaja) je obavljen dana 10. rujna 2017. godine.

U Tablici 1. su navedeni datumi izdavanja i isteka ostalih svjedodžbi relevantnih za predmetni slučaj.

Tablica 1. Relevantne brodske svjedodžbe s datumima njihova izdavanja i isteka

Svjedodžba	Datum izdavanja	Datum isteka
Međunarodna svjedodžba o sprečavanju onečišćenja uljem	19. kolovoza 2016.	30. kolovoza 2018.
Svjedodžba o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem	28. listopada 2017.	28. listopada 2018.
Međunarodna svjedodžba o sigurnosnoj zaštiti broda	7. listopada 2016.	1. lipnja 2021.

(izvor: AIN)

Od posljednjeg pregleda broda nisu bile prijavljene niti otkrivene činjenice koje bi upućivale na tehničku neispravnost ili kvar nekog od ključnih brodskih uređaja.

5.3. DOGAĐAJI KOJI UKLJUČUJU OPASNE TVARI

Prije dolaska broda „Fidelity“ u luku Bršica, članovi posade broda su deklarirali te je u informacijski sustav CIMIS prijavljeno da se na brodu nalazilo:

- 99,7 tona ostatnog goriva
- 79,7 tona dizelskog goriva
- 16590 litara maziva.

Na brod je još bilo planirano ukrcati oko 320 tona broskog ostatnog goriva (*Residual Marine Fuel*) tipa F RME 180, UN broja 3082, tehničkog naziva tvari opasne po okoliš, tekućine, N.D.N. Iz Sigurnosno-



tehničkog lista¹ za brodska ostatna goriva, izdanog od strane kompanije INA, d.d. proizlazi da je navedeno gorivo štetno i da može uzrokovati rak ako se udiše, oštećenje organa tijekom produljene ili ponavljane izloženosti te da se preporuča zatražiti liječničku pomoć nakon izlaganja. Osim toga, vrlo je otrovno za vodeni okoliš, uz dugotrajne učinke.

Do otkrića pomorske nesreće je na brod bilo ukrcano gorivo iz 5 autocisterni. Iz otpremne dokumentacije proizlazi kolika je količina goriva ukrcana u brod iz svake pojedinačne autocisterne:

- 1. autocisterna – 24900 kg
- 2. autocisterna – 24920 kg
- 3. autocisterna – 25760 kg
- 4. autocisterna – 24380 kg
- 5. autocisterna – 24980 kg

Ukupan iznos brodskog ostatnog goriva koje je nakon 5. autocisterne trebalo biti ukrcano na brod je 124940 kg. Uključivši 99,7 tona ostatnog goriva s kojima je brod uplovio u luku proizlazi da je na brodu sveukupno trebalo biti 224,64 tona brodskog ostatnog goriva. Inspekcijskim nadzorom utvrđeno je da je nakon pomorske nesreće na brodu „Fidelity“ bilo 221,7 tona brodskog ostatnog goriva. Razlika između izračunate i izmjerene količine goriva iznosi 2,94 tone.

Tijekom trećeg inspekcijskog nadzora broda „Fidelity“ upravitelj stroja je izjavio da je, nakon ukrcanja 3. autocisterne, u tanku goriva broj 4 bilo 34 tone brodskog ostatnog goriva. Budući da kapacitet tanka iznosi 76,6 tona dolazi se do zaključka da je u tank bilo moguće ukrcati još 42,6 tone goriva. Nakon toga je u brod bilo ukrcano gorivo iz 4. i 5. autocisterne koje ukupno iznosi 49,36 tona. Na taj način se dolazi do izračuna da je tank goriva broj 4 prepunjen s 6,76 tona goriva.

Pri procjeni količine goriva koje je izliveno u more u obzir se uzela mogućnost odstupanja u inicijalnim podatcima o gorivu, odstupanje u mjerenjima i proračunima te činjenica da je dio goriva preostao na brodu pa se slijedom svega navedenog može pretpostaviti da je kao posljedica ove vrlo ozbiljne pomorske nesreće u more iscurilo između 3 i 5 tona goriva.

5.4. VANJSKI UTJECAJI

Prema dnevniku lučkih zaštitara, u noći s 21. na 22. lipanj 2018. godine, u luci Bršica su bili privezani brodovi „Prince Joy“ i „Fidelity“ na drvnom terminalu, a „Phoenix I“ na stočnom terminalu. Brod „Phoenix I“ je isplovio u 23:00 sata, a na stočni terminal se u 00:35 sati privezao brod „Karim Allah“. Nisu prijavljene niti otkrivene činjenice koje bi upućivale na pretpostavku ili zaključak da su u vrijeme pomorske nesreće na tijek i ishod pomorske nesreće djelovali vanjski utjecaji, pozitivni ili negativni

¹ Industrija nafte, d.d.: “Sigurnosno-tehnički list”, *Brodsko gorivo ostatna*, 28.2.2017., https://www.ina.hr/wp-content/uploads/2020/01/Brodsko_gorivo_ostatna_izdanje_5.pdf



(blizina ili radnje/propusti drugih plovila ili osoba, alarmi, utjecaj lučkih djelatnika, ukrcaj tereta ili drugi slični utjecaji).

5.5. OKOLIŠ

5.5.1. Unutarnji okoliš

Nisu prijavljene niti otkrivene činjenice koje bi upućivale na pretpostavku ili zaključak da su na tijek i ishod pomorske nesreće djelovali utjecaji unutarnjeg okoliša u brodu ili vozilima (temperatura, ventilacija, osvjetljenje, buka, vibracije i sl.).

5.5.2. Vanjski okoliš

5.5.2.1. Značajke lučkog bazena Raša

Raški zaljev je smješten na istočnoj obali poluotoka Istra, jugozapadno od grada Labina. U dnu zaljeva se nalazi ušće rijeke Raša. Raški zaljev je dugačak oko 6,5 nautičkih milja, a prosječne širine oko 0,5 nautičke milje.

Lučki bazen Raša se nalazi na sjeveroistočnoj obali Raškog zaljeva, kod ušća rijeke Raša. Osim pomorskim putem, prometno je povezan željezničkom prugom i cestovnim prometnicama.

Lučki bazen Raša je pod upravom Lučke uprave Rijeka. Sastoji se od dva specijalizirana terminala, Štalije i Bršica, koji se zajedno protežu od ušća rijeke Raša do rta Trget.

Terminal Bršica je prvobitno izgrađen za iskrcaj ugljena, a danas ima mogućnosti za prekrcaj generalnog tereta i drva te infrastrukturu i opremu za prihvat i otpremu do 1000 grla krupne stoke. Dubina mora na terminalu Bršica je oko 9 metara, ali su dubine u Raškom zaljevu podložne promjenama zbog mogućih taloženja nanosa rijeke Raše.

Nisu prijavljene niti otkrivene činjenice koje upućuju na pretpostavku ili zaključak da su na tijek i ishod pomorske nesreće utjecale tehničko-tehnološke ili druge značajke terminala Bršica.

5.5.2.2. Vremenski uvjeti

Prema meteorološkom izvješću Državnog hidrometeorološkog zavoda – Pomorske meteorološke službe – Pomorskog meteorološkog centra Split, upozorenje izdano dana 21. lipnja 2018. godine u 12:00 sati je bilo kako slijedi:



- poslijepodne ponegdje uz obalu neverin. U drugom dijelu noći i jutro na sjevernom i dijelu srednjeg Jadrana mjestimice nevere. Ujutro na sjevernom Jadranu mjestimice udari NE vjetrova 35 – 45 čv.

Također, prognoza vremena za područje Jadrana u idućih 24 sata je bila kako slijedi:

- malo do umjereno oblačno, poslijepodne ponegdje uz obalu promjenjiva naoblaka uz pljusak s grmljavinom, dok se u drugom dijelu noći i jutro na sjevernom i dijelu srednjeg Jadrana očekuje jače naoblačenje s kišom te pljuskovima s grmljavinom.

Od Lučke kapetanije Pula dobiveni su podatci o meteorološkim prilikama na mjestu pomorske nesreće: slabi do umjereni sjeveroistočni vjetar (bura) brzine od 10 – 15 čv, mirno more (stanje mora 1 prema Douglasovoj skali) visine valova u prosjeku oko 0,1 m, vidljivost dobra (do 8 km) te oblačno uz kišu.

Iz službene zabilješke sastavljene u prostorijama PP Labin povodom izvršenog uvida u video snimke nadzorne kamere u luci Bršica se može potvrditi da je u vrijeme prekroja 5 autocisterne počela padati kiša.

Ubrzo je kiša prerasla u pljusak s grmljavinom. Tlak zraka je bio oko 1012 hPa, temperatura zraka oko 21 °C.

Prema izjavi zapovjednika broda koji je bio privezan na vezu južnije od broda „Fidelity“, to jutro kada je uočio onečišćenje je bilo jako nevrjeme popraćeno grmljavinom, zbog čega postoji mogućnost da je signal radioveze bio slabiji jer nije uspio uspostaviti kontakt ni s nadležnim tijelima ni s brodom „Fidelity“, a to ga je spriječilo i u namjeri da uputi mornara na brod „Fidelity“ te da ih upozori o uočenom onečišćenju.

Pomorska nesreća se odvijala u ranim jutarnjim satima dana 22. lipnja 2018. godine u vrijeme astronomskog, nautičkog i građanskog sumraka. Sunce je izašlo u 05:16, neposredno nakon što članovi posade broda tvrde da su otkrili onečišćenje. U to doba je uobičajeno manji broj članova posade broda na dužnosti, manji broj radnika u luci te je manja koncentracija i promet trećih strana u okolici broda koji bi mogli reagirati na nastale nepravilnosti u prekroju goriva, a uz to je i slabija uočljivost uljne mrlje na površini mora.

Uslijed obilnih kiša, vodostaj rijeke Raša je porastao i ubrzao njeno istjecanje u Raški zaljev što je doprinijelo ubrzanom širenju onečišćenja Raškim zaljevom. Prema podacima Hrvatskog hidrografskog instituta, sjeveroistočni vjetar u Raškom zaljevu puše niz visoke padine istočne obale zaljeva te se odbija na mnogim mjestima od zapadne obale pri čemu stvara vrtloge, a morske struje u Raškom zaljevu su ulazno/izlaznog smjera brzine do 0,3 čvora koje za vrijeme olujne bure dosegnu i do 1,5 čvor. Iz navedenog se može zaključiti da je i utjecaj sjeveroistočnog vjetrova (bure) u vrijeme i nakon pomorske nesreće doprinio ubrzanom širenju uljne mrlje.



S obzirom na navedene meteorološke uvjete, može se pretpostaviti da su isti negativno utjecali na radne performanse članova posade broda „Fidelity“ i djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva. Postoji mogućnost da su se članovi posade broda koji su uz kormilara trebali obavljati dužnosti na palubi zbog kiše i nevremena sklonili s palube kao što su se djelatnici prijevoznika goriva vjerojatno sklanjali u vozila prilikom prekrcaja goriva daljnjih autocisterni što u velikoj mjeri umanjuje vjerojatnost da kormilar na brodskoj skali ili drugi časnik palube na mostu s povećane udaljenosti i s navedenim vanjskim uvjetima uoče da je prekrcaj novih autocisterni u tijeku.

Prema svemu navedenom, može se zaključiti da su noćni uvjeti doprinijeli kasnijem otkrivanju nastanka pomorske nesreće, a nepovoljni meteorološki uvjeti su doprinijeli ubrzanom širenju onečišćenja Raškim zaljevom i otežanom saniranju onečišćenja, a može se pretpostaviti da su doprinijeli i nastanku predmetne pomorske nesreće.

5.5.3. „Safety“ okoliš i kultura

Iz dobivenih iskaza ispitanih članova posade broda „Fidelity“ je utvrđeno da veliki dio posade (osim zapovjednika i 1. časnika palube) nije znao gdje može pronaći proceduru za operaciju ukrcaja goriva unutar Sustava upravljanja sigurnošću niti koje su njihove dužnosti navedene u toj proceduri. Također se ispostavilo da su procedure bile napisane na engleskom jeziku, a većina članova posade broda (osim pojedinaca na rukovodećim pozicijama) ne zna engleski jezik pa ih stoga ne bi mogli razumjeti i koristiti ni da su znali gdje ih mogu pronaći.

Upravitelj stroja je bio upućen u postojanje Kontrolne liste za operaciju ukrcaja brodskog goriva koja se prema proceduri kompanije mora ispuniti prije početka operacije ukrcaja goriva, ali je sam izjavio da se preventivne mjere obavljaju rutinski pa je u konačnici ustanovljeno da pojedine vrlo bitne stavke za operaciju ukrcaja goriva nisu bile provedene, iako su bile označene kao da su provedene. Čak i da su svi zahtjevi iz kontrolne liste prije početka ukrcaja brodskog goriva bili provedeni, nije realno očekivati da će tijekom dugotrajne operacije prekrcaja goriva situacija na brodu ostati nepromijenjena. Stoga je potrebno da su članovi posade upoznati s procedurama kompanije te ih konstantno provode, tj. provjeravaju da li trenutni uvjeti na brodu udovoljavaju zahtjevima i uputama u procedurama i kontrolnim listama radi njihove i tuđe sigurnosti, sigurnosti broda i zaštite okoliša.

Prema prikupljenim podacima, posada broda „Fidelity“ se educirala samo tijekom rutinskih familijarizacija i vježbi u slučaju opasnosti. Posljednja vježba za slučajeve izlivanja ulja na brodu održana je 4. ožujka 2018. godine, a interval provođenja na brodu „Fidelity“ je bio svakih 6 mjeseci. Sljedeća vježba je trebala biti održana u rujnu 2018. godine. Iz popisa posade je ustanovljeno da je 18 članova posade bilo ukrcano na brod nakon održane posljednje vježbe za slučajeve izlivanja ulja, što je iznosilo 60 % ukupnog broja posade. Pretpostavka je da bi do idućeg održavanja vježbi postotak bio još veći. S obzirom na nedovoljnu svijest i pripravnost članova posade broda i spremnost odgovarajuće opreme za slučajeve izlivanja ulja tijekom operacije snabdijevanja broda pogonskim gorivom, njihovu reakciju nakon onečišćenja i učestalost provođenja vježbi se izvodi zaključak da posada broda nije bila



u potpunosti uvježbana ni upoznata s potrebnim preventivnim radnjama, procedurama, uputama i opremom koja se koristi u slučaju onečišćenja mora s brodova.

5.6. UPRAVA NA KOPNU

Uprava na kopnu je podijeljena na upravu dviju strana izravno uključenih u operaciju snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom: upravu broda „Fidelity“ i upravu kompanije INA – Industrija nafte, d.d.

Lučki bazen Raša, na čijem području se obavljalo predmetno snabdijevanje broda gorivom, je pod upravom Lučke uprave Rijeka koja je također zasebno obrađena.

Na navedene strane uključene u snabdijevanje broda „Fidelity“ gorivom se, između ostaloga, primjenjuje odredba članka 56. stavka 2. Pomorskog zakonika prema kojemu su lučke uprave, koncesionari luka posebne namjene, fizičke i pravne osobe i pomorski objekti koji koriste luku dužni pridržavati se ili udovoljavati pravilima o redu u luci, sigurnosti plovidbe, zaštiti ljudskih života i zaštiti od onečišćenja koje propisuje ministar.

5.6.1. Uprava broda „Fidelity“

Teretni brod „Fidelity“ je u vrijeme pomorske nesreće bio u vlasništvu kompanije Gigi Marine Ltd, a upravljan od kompanije Mary Marine Ltd sa sjedištem u libanonskom gradu Beirut. Brodar je posjedovao Potvrdu o usklađenosti izdanu od Libanonske Republike na temelju pregleda obavljenog 29. rujna 2016. godine, a važeću do 5. travnja 2021. godine. Brod „Fidelity“ je 7. listopada 2016. godine dobio Potvrdu upravljanja sigurnošću kojom se potvrđuje da su poduzeće i njegovo upravljanje brodom u skladu sa zahtjevima odobrenog Sustava upravljanja sigurnošću. Potvrda upravljanja sigurnošću je bila važeća do 1. lipnja 2021. godine.

Kompanija je u skladu s odredbama Međunarodnog kodeksa upravljanja sigurnošću (ISM pravilnik) unutar Sustava upravljanja sigurnošću uspostavila procedure, upute i kontrolne liste za ključne operacije na brodu koje se tiču sigurnosti osoblja, broda i zaštite okoliša. Za potrebe snabdijevanja broda pogonskim gorivom, kompanija je izradila proceduru Operacija ukrcanja goriva te pridruženu Kontrolnu listu za operaciju ukrcanja brodskog goriva koje sadrže upute za pripremu operacije ukrcanja goriva, raspodjelu dužnosti, upute primjenjive tijekom ukrcanja goriva, pred kraj punjenja tankova te nakon završetka operacije. Međutim, nakon nastanka predmetne pomorske nesreće i nakon uvida u radnje i postupke članova posade broda „Fidelity“ zaključuje se da su, u svrhu osiguravanja zaštite okoliša, procedure trebale biti još detaljnije te obuhvaćati radnje posade u slučaju privremenog prekida ukrcanja goriva (npr. obaveza zatvaranja glavnog ukrcajnog ventila, postavljanje dežurstva kako bi se spriječile neželjene radnje koje nisu pod nadzorom nadležnih članova posade broda, ponovna provjera i ispunjavanje kontrolne liste prije nastavka ukrcanja i sl.).



Osim izdavanja dokumentacije, dužnost kompanije prema ISM pravilniku je osigurati da članovi posade budu upoznati i po potrebi dodatno educirani o primjeni Sustava upravljanja sigurnošću. Razgovorom s pojedinim članovima posade (uključenim u operaciju ukrcaja goriva) utvrđeno je da isti nisu znali gdje se procedure Sustava upravljanja sigurnošću mogu pronaći, a oni koji su bili upućeni u postojanje kontrolne liste primjenjive u predmetnom slučaju ju nisu ispravno koristili. S tim u vezi, ustanovljeno je da kompanija nije provodila postupke za utvrđivanje bilo koje vrste obuke koja može biti potrebna kao pomoć Sustavu upravljanja sigurnošću i osigurala da je takva obuka pružena svim osobama kojima je potrebna kao što je zahtijevano odredbama Međunarodnog kodeksa upravljanja sigurnošću (dio A: implementacija, točka 6.5), kako je izmijenjen i dopunjen.

Nadalje, kompanija je dužna uspostaviti procedure kojima će posada dobivati relevantne informacije Sustava upravljanja sigurnošću na radnom jeziku ili drugim njima razumljivim jezicima. Na brodu „Fidelity“ su engleski i arapski jezik bili definirani kao radni jezici. Svi članovi posade su bili državljani Arapske Republike Sirije i govorili su arapski jezik stoga su oni međusobno mogli komunicirati, ali je tijekom očevida utvrđeno da većina članova posade ne razumije engleski jezik na kojemu su procedure napisane, a što je onemogućavalo njihovo detaljnije upoznavanje s njihovim dužnostima, uputama i politikom kompanije o sigurnosti i zaštiti okoliša. Time se ustanovljuje da kompanija nije utvrdila postupke kojima brodsko osoblje dobiva odgovarajuće informacije o Sustavu upravljanja sigurnošću na radnom jeziku ili drugom jeziku razumljivom posadi broda kao što je propisano u Međunarodnom kodeksu upravljanja sigurnošću (dio A: implementacija, točka 6.6), kako je izmijenjen i dopunjen.

5.6.2. INA – Industrija nafte, d.d.

Kompanija INA, d.d. je kao ovlaštenik koncesije s Lučkom upravom Rijeka dana 14. listopada 2016. godine sklopila Ugovor o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj. Koncesija je kompaniji INA, d.d. bila dodijeljena na 5 (pet) godina, zaključno s 8. srpnjem 2021. godine.

Kompanija INA, d.d. je u dokumentaciji potrebnoj za davanje koncesije dostavljenoj Lučkoj upravi Rijeka kao dokaze o raspolaganju odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije dostavila preslike prometnih dozvola vozila kojima se djelatnost trebala obavljati, a koja su bila u vlasništvu tvrtke INA, d.d. U navedenoj dokumentaciji nije bila navedena namjera angažiranja drugih prijevoznika za obavljanje djelatnosti za koju je zatražena koncesija.

Ugovorom o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj se kompanija INA, d.d. obvezala obavljati koncesijsku djelatnost u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske o zaštiti, posebice protupožarnoj zaštiti, zaštiti na radu, zaštiti prirodnog i radnog okoliša, onim propisima koji se neposredno ili posredno odnose na obavljanje odnosne djelatnosti, kao i onim propisima koji se odnose na red u luci. Osim navedenog, Ugovorom je definirano da ovlaštenik koncesije nema pravo u cijelosti niti djelomično



prenijeti koncesiju niti bilo koja druga prava iz Ugovora na treće osobe, osim u slučaju izričite suglasnosti davatelja koncesije.

U predmetnom slučaju prijevoza i ukrcaja goriva na brod „Fidelity“, kompanija INA, d.d. je bez izričite suglasnosti Lučke uprave Rijeka angažirala tvrtku Manšped d.o.o. da preveze 12 autocisterni brodskog ostatnog goriva u luku Bršica i prekrca na brod „Fidelity“. Uz tvrtku Manšped d.o.o., operaciju transporta i snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom su obavljale sestrinska tvrtka Gržinčić d.o.o. i kooperantska tvrtka Tehno-prom Rijeka d.o.o. Angažiranjem navedenih tvrtki za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva na brod „Fidelity“ (bez izričite suglasnosti Lučke uprave Rijeka) ovlaštenik koncesije nije postupao sukladno odredbama Ugovora o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj.

Nadalje, INA, d.d. je s tvrtkom Manšped d.o.o. krajem 2017. godine sklopila Ugovor o izvršavanju usluge cestovnog prijevoza crne robe. Njime je, između ostaloga, bilo regulirano da je ugovorni prijevoznik (Manšped d.o.o.) dužan uslugu prijevoza crnog goriva izvršiti samostalno, odnosno da ima pravo ustupiti izvršenje usluge samo onom podprijevozniku kojeg je naveo u svojoj ponudi, a koju je INA, d.d. prihvatila. Ukoliko se nakon sklapanja ugovora ukaže potreba za angažiranjem dodatnih podprijevoznika, prije njihova angažiranja je prijevoznik dužan od kompanije INA, d.d. ishoditi pisanu suglasnost. Iz ponude tvrtke Manšped d.o.o. proizlazi da je kao podprijevoznika angažirala tvrtku Gržinčić d.o.o., ali tvrtka Tehno-prom Rijeka d.o.o. nije bila uključena u ponudu niti je na uvid dobivena dokumentacija kojom se može potvrditi da je Manšped d.o.o. ishodio pisanu suglasnost kompanije INA, d.d. za angažman dodatnog podprijevoznika što ukazuje na zaključak da pisana suglasnost nije bila ishodena.

Prema dobivenim informacijama iz kompanije INA, d.d. proizlazi da ista provodi stručna osposobljavanja za sve vozače koji su u sustavu INA, d.d. S obzirom da tvrtka Tehno-prom Rijeka d.o.o. nije bila odobrena od kompanije INA, d.d. kao podprijevoznik, može se pretpostaviti da djelatnici navedene tvrtke nisu bili u sustavu INA, d.d. pa u skladu s time nije bilo ni osnove za stručno osposobljavanje njihovih vozača i upoznavanje s internim dokumentima kompanije INA, d.d. kao ni svim obvezujućim odredbama za obavljanje predmetne koncesijske djelatnosti.

Prema članku 26. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“, broj 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16), onaj ovlaštenik koncesije koji je dao na obavljanje sporednih djelatnosti manjeg opsega pravnoj i fizičkoj osobi (uz suglasnost tijela koje provodi prethodni postupak za davanje koncesije u cilju boljeg iskorištavanja pomorskog dobra) mora osigurati da iste ne upotrebljavaju ili gospodarski koriste pomorsko dobro suprotno uvjetima pod kojima im je dana koncesija. S obzirom da je već utvrđeno da pojedini djelatnici tvrtki kojima je bila povjerena djelatnost dostave goriva nisu bili upoznati s postojanjem pravilnika koji se odnose na obavljanje odnosne djelatnosti i na pretpostavku da pojedini vozači nisu bili u sustavu INA, d.d. pa ista nije imala nadzor nad njima niti je mogla osigurati njihovu stručnu osposobljenost za obavljanje koncesijske djelatnosti,



proizlazi da INA, d.d. ni u slučaju da je ishodila suglasnost Lučke uprave Rijeka ne bi osigurala gospodarsko korištenje pomorskog dobra sukladno zakonskim odredbama.

5.6.3. Lučka uprava Rijeka

Lučka uprava Rijeka je, osim s kompanijom INA, d.d., s još 7 ovlaštenika koncesije sklopila ugovore o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj.

Prema članku 50. stavku 1. točki 6. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“, broj 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16) jedna od djelatnosti lučkih uprava je usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području.

Lučka uprava Rijeka, između ostalog, dodjeljuje i koncesiju na pomorskom dobru u svrhu obavljanja zaštitarske djelatnosti čuvanja lučkog područja luke Rijeka. Navedena koncesija je bila dodijeljena kompaniji Securitas Hrvatska d.o.o. koji su provodili usluge tjelesno-tehničke zaštite osoba, imovine na ulazno-izlaznim punktovima i drugim radnim mjestima te nadzorne obilaskе.

Uvidom u dnevnik lučkih zaštitara, tj. evidenciju ulazaka i izlazaka vozača i autocisterni na području lučkog bazena Raša utvrđeno je da nisu bili upisani brojevi dozvola prilikom ulaska u lučko područje koje su djelatnici prijevoznika goriva i pripadna vozila trebali posjedovati slijedom čega se može zaključiti da isti nisu ni posjedovali dozvole, a što je suprotno odredbama članka 17. stavka 1. i 3. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka („Narodne novine“, broj 108/17). U skladu s navedenim odredbama, lučka uprava je obavezna izdati dozvolu u obliku kartice ili drugom obliku dozvole svim osobama, kao i cestovnim ili željezničkim vozilima koja stalno ili povremeno obavljaju određenu djelatnost ili se stalno ili povremeno zadržavaju na području luke ili lučkom operativnom području. U predmetnom slučaju, ovlaštenik koncesije nije podnio zahtjev za izdavanje dozvola djelatnicima prijevoznika broskog ostatnog goriva koji su sudjelovali u snabdijevanju broda „Fidelity“ gorivom niti za vozila kojima su upravljali. Djelatnike prijevoznika broskog ostatnog goriva i vozila su bez dozvola u lučko područje pustili djelatnici zaštitarske kompanije kojima je, kao što je prethodno navedeno, koncesija dodijeljena od Lučke uprave Rijeka.

Na taj način su u luku pušteni djelatnici i vozila tvrtki za prijevoz goriva koje nisu ovlaštenici koncesija i nemaju izričitu suglasnost Lučke uprave Rijeka. Uz navedeno, utvrđeno je da lučki zaštitari nisu provjerili ni osobnu dokumentaciju vozača koji je prevozio 5. autocisternu jer je u dnevnik lučkih zaštitara prilikom ulaska 5. autocisterne bio ponovno upisan vozač 1. autocisterne koji je prvobitno trebao prevoziti 5. autocisternu, ali je isti zbog isteka radnih sati bio zamijenjen.

Sukladno članku 49. Pravilnika o redu u luci i uvjetima korištenja luke na području pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka (osim dijela luke bazena Omišalj) prije uplovljenja broda koji prevozi opasne ili onečišćujuće tvari ili dovoza istih u luku s drugim vozilima, Lučkoj upravi Rijeka se mora podnijeti pisana



Deklaracija o opasnim ili onečišćujućim tvarima, a sukladno članku 51. je u slučaju ukrcaja goriva u brod „Fidelity“ to trebala učiniti kompanija INA, d.d. kao krcatelj goriva. Potpisom podnesene deklaracije, krcatelj potvrđuje da je sadržaj navedene pošiljke potpuno i točno opisan pravilnim tehničkim nazivom, da je ista pravilno klasificirana, upakirana, obilježena i označena te da je u svakom pogledu pogodna za prijevoz u skladu s primjenjivim međunarodnim i nacionalnim propisima. Suprotno članku 51., u slučaju snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom, Deklaraciju s prilogom u kojemu su bila navedena imena 3 vozača te 3 vučna i priključna vozila za obavljanje najavljene djelatnosti (bez naznake u kojim su tvrtkama djelatnici zaposleni ni u čijem su vlasništvu vozila) je Lučkoj upravi Rijeka podnio i potpisao brodski agent te je kao takva prihvaćena. U konačnici je utvrđeno da su podatci iz Deklaracije bili također nepotpuni jer vozač 4. autocisterne te vučno i priključno vozilo koje je prevezio i vozač 5. autocisterne nisu bili navedeni u Deklaraciji, a umjesto 3. priključnog vozila je u luku dovezeno priključno vozilo drugačijih registarskih brojeva.

5.7. UVJETI RADA I ŽIVOTA

Nema činjenica koje bi upućivale na zaključak da su uvjeti rada djelatnika prijevoznika brodskog goriva i uvjeti rada i života na brodu (odnos sati rada i odmora, uvjeti boravka, spavanja i prehrane, sanitarni uvjeti i sl.) bili ispod standarda, a što je moglo imati utjecaja na tijek i ishod pomorske nesreće.

5.8. UTJECAJ ZAKONODAVSTVA

Tijekom snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom zaštitna brana oko broda nije bila korištena jer njezino korištenje nije bilo propisano zakonskim ni podzakonskim aktima. Uzevši u obzir ekološku osjetljivost Raškog zaljeva i rizike povezane sa snabdijevanjem brodova gorivom na takvim područjima, može se smatrati da je zahtijevanje korištenja zaštitne brane oko brodova prilikom snabdijevanja gorivom moglo utjecati na ishod predmetne pomorske nesreće.

Člankom 112. Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcajanja i iskrcajanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, broj 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17) propisana je obaveza korištenja Sigurnosne kontrolne liste za snabdijevanje brodova gorivom samo u slučajevima kada se gorivo prekrca iz broda u brod. Utvrđeno je da su neke lučke uprave internim pravilnicima propisale obavezu korištenja navedene Sigurnosne kontrolne liste i u slučajevima prekrcaja goriva iz autocisterne na brod uz mogućnost da se stavke koje nisu primjenjive za autocisterne označe kao neprimjenjive (N/A – not applicable).

Nakon predmetne pomorske nesreće, uviđa se potreba za reguliranjem obaveze korištenja sigurnosne kontrolne liste namijenjene snabdijevanju brodova gorivom iz autocisterne i/ili s terminala na nacionalnoj razini. Na taj način bi se moglo doprinijeti sigurnijem snabdijevanju brodova gorivom,



olakšalo i podsjetilo sudionike o obaveznim pripremnim radnjama prije početka prekrcaja i stavkama na koje je potrebno obratiti pažnju tijekom cijele operacije prekrcaja goriva.



6. ZAKLJUČCI I PODUZETE MJERE

6.1. NALAZI

Prije početka ukrcaja goriva, upravitelj stroja je ispunio i potpisao Kontrolnu listu za operaciju ukrcaja brodskog goriva kojom je potvrdio da su sve pripremne radnje za ukrcaj goriva učinjene. Istu kontrolnu listu je drugi časnik stroja bio obavezan ispuniti i potpisati pa predati upravitelju stroja na provjeru i potpis što u predmetnom slučaju nije bilo učinjeno. Inspekcijskim nadzorom broda je utvrđeno da neke od radnji iz kontrolne liste nisu bile provedene, a analizom je utvrđeno da su iste u konačnici imale utjecaja na tijek i ishod pomorske nesreće.

Prethodno navedenom Kontrolnom listom je upravitelj stroja, između ostalog, potvrdio da je bio uspostavljen učinkovit način komunikacije na kanalu 06 sa zapovjedničkim mostom i djelatnicima prijevoznika brodskog goriva. Analizom je ustanovljeno da se u predmetnom slučaju komunikacija između broda i djelatnika prijevoznika brodskog goriva uglavnom svodila na gestikuliranje te u dva navrata na kratku verbalnu komunikaciju bez korištenja komunikacijskih sredstava. Uzevši u obzir sve uvjete koji su prevladavali u vrijeme pomorske nesreće, utvrđeno je da učinkovita komunikacija između članova posade i djelatnika prijevoznika brodskog goriva nije bila uspostavljena i da je ista imala značajan utjecaj na tijek i ishod pomorske nesreće.

U vrijeme pomorske nesreće je kormilar bio jedini dežuran na palubi (obavljao je dežurstvo na brodskoj skali). Utvrđeno je da je njegov pogled s brodske skale na mjesto gdje su autocisterne bile parkirane bio zaklonjen zbog rampe za ukrcaj stoke, sijena i stočne hrane naslagane na terminalu te se s mjesta dežurstva nije smio udaljavati. Može se pretpostaviti da je kiša, a potom i pljusak popraćen grmljavinom također imao negativnog utjecaja na njegovo zvučno i vizualno opažanje radnji koje su se događale oko broda. Prema proceduri Operacija ukrcaja goriva, na brodu su trebala biti određena još dva kormilara za praćenje stanja brodske privezne opreme i kontrolu te rano otkrivanje i dojavljivanje izljeva ulja u more. Uz navedeno, članovi posade broda „Fidelity“ su za vrijeme boravka u luci Bršica trebali postupati sukladno stupnju sigurnosne zaštite 1, tj. trebali su, između ostalog, osobitu pažnju posvetiti praćenju palubnih površina i područja oko broda te nadzoru rukovanja brodskim zalihama. Tablicom rasporeda brodskih radnih sati je u vrijeme pomorske nesreće bio predviđen rad dva dodatna mornara i jednog čistača koji su mogli biti zaduženi za neke od navedenih zadataka.

Po otkriću onečišćenja mora, zapovjednik broda tvrdi da je drugi časnik palube bio obaviješten da oglasi generalni alarm, što je prema njegovoj izjavi on odmah i učinio. Analizom izjava ostalih članova posade te izjava i podataka dobivenih od lučkih zaštitara smještenih u neposrednoj blizini broda, može se zaključiti da generalni alarm nije bio oglašen. Nakon otkrića onečišćenja, članovi posade su započeli s čišćenjem, a tek nakon 2 sata i 15 minuta je zapovjednik pokušao obavijestiti nadležna tijela o događaju, iako je njegova zakonska obaveza bez odgađanja izvijestiti Ministarstvo. Iz analize zapovjednikovih



radnji proizlazi zaključak da je zapovjednik po otkriću onečišćenja isto prvo pokušao zataškati i u što većoj mjeri sanirati.

Kompanija broda je uspostavila procedure i kontrolne liste za operaciju ukrcaja goriva, no članovi posade broda „Fidelity“ (osim zapovjednika i 1. časnika palube) nisu znali gdje se navedeni dokumenti mogu pronaći, a isti su bili napisani isključivo na engleskom jeziku iako većina članova posade broda nije razumjela engleski jezik pa procedure ne bi mogli koristiti ni da su znali gdje ih pronaći.

Nepoznavanje i nepridržavanje zahtjeva procedura kompanije od strane članova posade, neučinkovita interna komunikacija na brodu i nedovoljna familijariziranost i uvježbanost članova posade za iznenadne slučajeve izljeva ulja ukazuju na utjecaj „safety“ okoliša i kulture na tijek i ishod pomorske nesreće.

Obavijesnim razgovorom s djelatnicima prijevoznika brodskog ostatnog goriva je utvrđeno da na upit o postojanju pravilnika kojih bi se trebali pridržavati tijekom snabdijevanja brodova gorivom osobe koje su o tome bile ispitane nisu znale odgovor ili su tvrdile da takvi pravilnici ne postoje. Isto ukazuje na zaključak da nisu bile upoznate s obvezujućim pozitivnim propisima Republike Hrvatske o zaštiti, posebice protupožarnoj zaštiti, zaštiti na radu te zaštiti prirodnog i radnog okoliša, kao ni s onima koji se odnose na red u luci, rukovanje opasnim i onečišćujućim tvarima te onima koje se neposredno ili posredno odnose na obavljanje odnosne djelatnosti uključujući i interne upute i procedure.

Budući da je djelatnik zadužen za rukovanje prijenosnom pumpom i agregatom izjavio da ne govori engleski jezik, a upravo je on bio osoba koja je bila karika koja spaja članove posade broda i vozače autocisterni i koja je trebala komunicirati i surađivati s obje strane kako bi se osiguralo izvršenje sigurnog prekrcaja, može se smatrati da u tom segmentu nije bio kompetentan za obavljanje posla za koji je bio zadužen. Vrijedi napomenuti da je uz njega tijekom prekrcaja 5. autocisterne bio jedino vozač koji je (prema njegovoj izjavi) bio neiskusn u prekrcaju goriva iz autocisterni na brod.

Ovlaštena osoba snabdjevača goriva je zajedno s ovlaštenom osobom na brodu prije početka prekrcaja goriva morala dogovoriti sigurnosne detalje o operaciji i sastaviti Sigurnosnu kontrolnu listu za opskrbljivanje brodova gorivom čije korištenje je uobičajena praksa na području Lučke uprave Rijeka. Njome su obje strane trebale prihvatiti i potvrditi da su uvjeti za provođenje snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom zadovoljavajući, a analizom je utvrđeno da nisu svi uvjeti bili zadovoljavajući za sigurno snabdijevanje broda gorivom. Obaveza korištenja Sigurnosne kontrolne liste za snabdijevanje brodova gorivom je propisana u Pravilniku o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, broj 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17), ali je propisana obaveza njezinog korištenja isključivo za slučajeve snabdijevanja broda gorivom iz drugog broda. Analizom je ustanovljena potreba za reguliranjem obaveze korištenja prilagođene sigurnosne kontrolne liste za slučajeve snabdijevanja brodova gorivom iz vozila i/ili s terminala na nacionalnoj razini.



Analizom je utvrđeno da je noćni prekrcaj goriva doprinio kasnijem otkrivanju nastanka pomorske nesreće zbog manjeg broja članova posade broda na dužnosti i radnika u luci, manje gustoće prometa trećih strana u okolici broda, a i slabije uočljivosti uljne mrlje na površini mora. Nepovoljni meteorološki uvjeti su također imali utjecaja na tijek i ishod pomorske nesreće na način da su spriječili zapovjednika broda privezanog južnije od broda „Fidelity“ u namjeri da pošalje člana posade i obavijesti ih o onečišćenju, a vjerojatno i na njegovu nemogućnost kontaktiranja nadležnih službi, doprinijeli su ubrzanom širenju onečišćenja Raškim zaljevom i otežanom saniranju onečišćenja, a pretpostavlja se da su i nepovoljno utjecali na radne performanse članova posade broda „Fidelity“ i djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva koji su se vjerojatno sklanjali od kiše te time umanjili vjerojatnost da članovi posade na dužnosti primijete da je nastavak operacije u tijeku. Iz navedenih razloga se, u skladu s člankom 6. Pravilnika kojim se određuju posebne sigurnosne, zaštitne i druge mjere kod rukovanja opasnim tvarima na lučkom području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka, operacija trebala obustaviti od strane ovlaštenika koncesije i/ili bilo koje druge osobe koja rukuje opasnim tvarima na lučkom području.

Lučka uprava Rijeka je dodijelila koncesiju kompaniji INA, d.d. za obavljanje djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka (izuzev bazena Omišalj) i kompaniji Securitas Hrvatska d.o.o. za obavljanje zaštitarske djelatnosti čuvanja lučkog područja luke Rijeka. Jedna od djelatnosti lučkih uprava je usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području. Analizom je utvrđeno da su u predmetnom slučaju djelatnici zaštitarske kompanije u lučko područje pustili prijevoznike goriva koji nisu ovlaštenici koncesija i nemaju izričitu suglasnost Lučke uprave Rijeka da koriste određena prava iz koncesije i koji nisu posjedovali dozvole koje su obavezne posjedovati osobe i vozila koja stalno ili povremeno obavljaju određenu djelatnost ili se stalno ili povremeno zadržavaju na području luke ili lučkom operativnom području. Također, ustanovljeno je da zaštitari nisu provjerili ni osobnu dokumentaciju vozača 5. autocisterne jer su u dnevnik lučkih zaštitara ponovno upisali podatke vozača 1. autocisterne.

Lučkoj upravi Rijeka je kompanija INA, d.d. trebala prije dovoza opasnih ili onečišćujućih tvari u luku podnijeti Deklaraciju o opasnim ili onečišćujućim tvarima. U slučaju snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom, Deklaraciju s prilogom u kojemu su bila navedena imena 3 vozača te 3 vučna i priključna vozila za obavljanje najavljene djelatnosti (bez naznake u kojim su tvrtkama djelatnici zaposleni ni u čijem su vlasništvu vozila) je Lučkoj upravi Rijeka podnio i potpisao brodski agent te je kao takva prihvaćena. U konačnici je utvrđeno da podatci iz Deklaracije nisu u potpunosti odgovarali stvarnim podacima u vrijeme snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom.

Tijekom snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom zaštitna brana oko broda nije bila korištena jer njeno korištenje nije bilo propisano zakonskim niti podzakonskim aktima. Analizom je utvrđeno da je korištenje zaštitne brane prilikom snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom moglo umanjiti posljedice pomorske nesreće.



Ugovorom o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj koji je Lučka uprava Rijeka sklopila s kompanijom INA, d.d. je definirano da ovlaštenik koncesije nema pravo u cijelosti niti djelomično prenijeti koncesiju niti bilo koja druga prava iz Ugovora na treće osobe, osim u slučaju izričite suglasnosti davatelja koncesije. Kompanija INA, d.d. je bez izričite suglasnosti Lučke uprave Rijeka angažirala tvrtku Manšped d.o.o. za transport i ukrcaj goriva iz 12 autocisterni u brod „Fidelity“. Uz tvrtku Manšped d.o.o., gorivo su prevozile i ukrcavale sestrinska tvrtka Gržinčić d.o.o. i kooperantska tvrtka Tehno-prom Rijeka d.o.o.

INA, d.d. je s tvrtkom Manšped d.o.o. imala sklopljen Ugovor o izvršavanju usluge cestovnog prijevoza crne robe. Njime je, između ostaloga, bilo regulirano da tvrtka Manšped d.o.o. ima pravo ustupiti izvršenje usluge samo onom podprijevozniku kojeg je navela u svojoj ponudi, a koju je INA, d.d. prihvatila. Za potrebe angažiranja dodatnih podprijevoznika, prijevoznik je dužan od kompanije INA, d.d. prethodno ishoditi pisanu suglasnost. Iz ponude tvrtke Manšped d.o.o. proizlazi da je kao podprijevoznika angažirala tvrtku Gržinčić d.o.o., ali namjera angažiranja tvrtke Tehno-prom Rijeka d.o.o. tada nije bila navedena u ponudi niti je na uvid dobivena dokumentacija kojom se može potvrditi da je Manšped d.o.o. ishodio pisanu suglasnost kompanije INA, d.d. za angažman dodatnog podprijevoznika što ukazuje na zaključak da pisana suglasnost nije bila ishoda.

S tim u vezi, a i s obzirom da kompanija INA, d.d. provodi stručna osposobljavanja samo za vozače koji su u sustavu INA, d.d., može se pretpostaviti da djelatnici tvrtke Tehno-prom Rijeka d.o.o. nisu bili u sustavu INA, d.d. pa nije bilo ni osnove za stručno osposobljavanje njihovih vozača i upoznavanje s internim dokumentima kompanije INA, d.d. kao ni svim obvezujućim odredbama za obavljanje predmetne koncesijske djelatnosti.

Procijenjena količina brodskog ostatnog goriva tipa F RME 180, UN broja 3082, koje je kao posljedica predmetne pomorske nesreće iscurilo u more je između 3 i 5 tona. Iz Sigurnosno-tehničkog lista proizlazi da je vrlo otrovno za vodeni okoliš uz dugotrajne učinke, da je štetno ako se udiše, da može uzrokovati rak i oštećenje organa tijekom produljene ili ponavljane izloženosti te da se preporuča zatražiti liječničku pomoć nakon izlaganja.

6.2. UZROCI

U ovome dijelu se obrađuju čimbenici koji su doprinijeli pomorskoj nesreći (kontributivni čimbenici) te neposredni (odlučujući) uzrok pomorske nesreće.

6.2.1. Kontributivni čimbenici

Utjecaj na tijek i ishod vrlo ozbiljne pomorske nesreće broda „Fidelity“ imalo je:

- propuštanje poduzimanja potrebnih preventivnih radnji prije početka ukrcaja goriva te ispunjavanje obaveznih kontrolnih lista bez osiguravanja njihovog provođenja i pridržavanja



- ostavljen otvoren glavni ventil za ukrcaj goriva na brod, spojeno ukrcajno crijevo i otvoren ventil tanka goriva broj 4 bez uspostavljenog nadzora članova posade te bez uspostavljene učinkovite komunikacije s osobljem prijevoznika goriva
- nastavak snabdijevanja broda gorivom od strane djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva bez prethodne obavijesti odgovornim članovima posade broda i njihova odobrenja
- neprovođenje praćenja palubnih površina i područja oko broda te nadzora rukovanja brodskim zalihama, kao ni kontrolu te rano otkrivanje i dojavljivanje izljeva ulja u more od strane članova posade broda
- nepotpuna primjena i implementacija Sustava upravljanja sigurnošću, sukladno odredbama Međunarodnog kodeksa upravljanja sigurnošću
- nepoštivanje odredbi Ugovora o koncesiji za obavljanje gospodarske djelatnosti dostave goriva brodovima na lučkom području luke Rijeka, izuzev bazena Omišalj time što je angažirana tvrtka koja ne posjeduje koncesijska prava za obavljanje gospodarske djelatnosti prijevoza i ukrcaja goriva na brod „Fidelity“ te bez izričite suglasnosti Lučke uprave Rijeka
- angažiranje dodatnog podprijevoznika od strane tvrtke Manšped d.o.o. koji nije bio odobren od kompanije INA, d.d.
- nepoznavanje obvezujućih zakonskih i podzakonskih odredbi od strane ispitanih djelatnika prijevoznika brodskog ostatnog goriva
- puštanje vozila i djelatnika tvrtki koje nisu bile ovlaštenici koncesije i koje nisu imale odobrenje Lučke uprave Rijeka na lučko područje da pristupe obavljanju gospodarske djelatnosti snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom bez dozvole koju moraju posjedovati osobe i vozila koja stalno ili povremeno obavljaju određenu djelatnost ili se stalno ili povremeno zadržavaju na području luke ili lučkom operativnom području
- nedovoljan nadzor ovlaštenika koncesije od strane Lučke uprave Rijeka
- nepovoljni meteorološki uvjeti u vrijeme i nakon pomorske nesreće te noćni uvjeti u kojima se odvijala operacija snabdijevanja broda „Fidelity“ gorivom
- nepostojanje obaveze korištenja zaštitne brane oko broda prilikom snabdijevanja brodova gorivom u luci Bršica
- nepoznavanje engleskog jezika ili drugog jezika na kojemu mogu učinkovito komunicirati s posadom broda od strane ključnih sudionika u snabdijevanju broda „Fidelity“ gorivom
- nedovoljna uvježbanost članova posade broda „Fidelity“ za reakciju u slučaju iznenadnog izlijevanja ulja
- pokušaj zataškavanja onečišćenja od strane posade broda „Fidelity“ te zakašnjelo izvješćivanje nadležnih tijela.



6.2.2. Neposredni uzrok

Do izlivanja brodskog ostatnog goriva iz tanka goriva broda „Fidelity“ na palubu, a potom s palube u more dolazi zbog ljudskog faktora uzrokovanog nepažnjom i propuštanjem poznavanja i pridržavanja propisanih procedura i međunarodnih, nacionalnih ili internih propisa, a posebice u dijelu koji se odnosi na mjere predostrožnosti i uspostavljanje učinkovite komunikacije prije, za vrijeme, nakon prekida te po završetku snabdijevanja broda gorivom.

6.3. PODUZETE MJERE

6.3.1. Poduzete mjere Lučke uprave Rijeka

Prema prikupljenim informacijama, Lučka uprava Rijeka je poduzela mjere kojima bi se u budućnosti spriječio ili umanjio broj pomorskih nesreća i njihove posljedice kroz pojačani nadzor opskrbe brodova pogonskim gorivom.

Prema očitovanju Lučke uprave Rijeka, nakon predmetne pomorske nesreće je započeta izmjena internih akata Lučke uprave Rijeka.

Na 133. sjednici održanoj 5. rujna 2018. godine, Upravno vijeće Lučke uprave Rijeka donijelo je revidirani Pravilnik kojim se određuju posebne sigurnosne, zaštitne i druge mjere kod rukovanja opasnim tvarima na lučkom području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka.

Primjenom novog Pravilnika uveo se pojačan nadzor kod opskrbljivanja i rukovanja pogonskim gorivima na privezanim brodovima, posebno u luci Bršica. Među uvedenim promjenama vrijedi izdvojiti:

- **članak 7. stavak 5. i 6.** – brodovima privezanim na području Lučke uprave Rijeka zabranjuje se prebacivanje brodskih ostatnih goriva između brodskih tankova. Brodovima se iznimno dozvoljava prebacivanje goriva između tankova ukoliko je ugrožena sigurnost i plovnost broda, ali uz dodatni nadzor takvih operacija od stručne osobe koju odredi Lučka uprava Rijeka.
- **članak 10.** – Ovlaštenici koncesija za korištenje lučke infrastrukture i suprastrukture te obavljanje aktivnosti na lučkom području dužni su u roku od 6 mjeseci uskladiti, odnosno donijeti svoj akt kojim će se detaljno regulirati rukovanje opasnim tvarima kod obavljanja svojih koncesijskih djelatnosti na lučkom području. Navedeni akt mora biti u skladu s Pravilnikom kojim se određuju posebne sigurnosne, zaštitne i druge mjere kod rukovanja opasnim tvarima na lučkom području kojim upravlja Lučka uprava Rijeka, Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te načinu sprječavanja i širenja isteklih ulja u lukama i drugim važećim propisima koji reguliraju poseban način rada i mjere zaštite s opasnim



tvarima na području Republike Hrvatske. Ovlaštenici koncesije također moraju u roku od 30 dana imenovati svoju stručnu osobu za kontrolu rukovanja opasnim tvarima i o tome izvijestiti Lučku upravu Rijeka.

- **članak 12.** – Rukovanje opasnim tvarima u luci i na brodu mora se prekinuti i istodobno zatvoriti svi ventilacijski otvori:
 1. za vrijeme trajanja nepovoljnih vremenskih prilika koje mogu ugroziti sigurnost broda ili uređaja u luci
 2. za vrijeme grmljavine i atmosferskih pražnjenja
 3. kad se tankeru na kojemu se rukuje uljima približuje tegljač, dok se on ne priveže
 4. kad dođe do kvara bilo kojeg uređaja kojim se rukuje uljima, a taj kvar može prouzročiti zagađenje mora ili ugroziti ljudske živote
 5. kad dođe do požara na području luke.

- **II. RUKOVANJE POGONSKIM GORIVOM – članak 13.**
 1. Opskrba brodova/hidroaviona pogonskim gorivom može se vršiti samo na mjestima koje je odredila lučka uprava uz suglasnost kapetanije.
 2. Zapovjednik broda/hidroaviona ili po njemu ovlaštene osobe dužne su najmanje 24 sata prije početka opskrbe broda/hidroaviona pogonskim gorivom zatražiti odobrenje Lučke uprave Rijeka i dostaviti pisanu Deklaraciju o opasnim ili onečišćujućim tvarima.
 3. Opskrba broda pogonskim gorivom ne smije započeti bez odobrenja Lučke uprave Rijeka.
 4. Opskrbe brodova pogonskim gorivom u luci Bršica potrebno je obavljati za vrijeme dnevnog svijetla i uz mjere opreza koje nalažu postavljanje zaštitne brane oko broda prije početka ukrcaja pogonskog goriva.
 5. Po pravovremenom pozivu ovlaštenika koncesije za opskrbu broda pogonskim gorivom, plutajuću zaštitnu branu oko broda u luci Bršica postavlja koncesionar Lučke uprave Rijeka koji je za te poslove ishodio odobrenje.
 6. Ako se brod opskrbljuje pogonskim gorivom iz drugog broda odnosno tankera, ovlašteni časnici na brodovima dužni su prije početka opskrbe gorivom dogovoriti postupke te o tome sastaviti Sigurnosnu kontrolnu listu za opskrbu brodova gorivom, a u luci Bršica organizirati i postavljanje zaštitne plutajuće brane.
 7. Zapovjednik broda dužan je obavijestiti Kapetaniju o početku i završetku opskrbe broda pogonskim gorivom.
 8. Ako se brod snabdijeva pogonskim gorivom iz vozila, ovlaštenik koncesije za opskrbu gorivom dužan je prije samog početka opskrbe:
 - za cijelo vrijeme trajanja opskrbe broda gorivom osigurati nadzor stručne osobe ovlaštenika koncesije i/ili druge osobe koja ili za koju se obavlja taj rad, a koja posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za rad s opasnim teretima (D-27)



- osigurati nazočnost dežurnog inspektora Lučke uprave Rijeka prije početka ukrcaja goriva u brod
 - u luci Bršica osigurati postavljanje zaštitne plutajuće brane oko broda.
9. Zapovjednik ili ovlašteni časnik na brodu i stručna osoba ovlaštenika koncesije dužni su poduzeti sve propisane mjere zaštite od požara, kao i mjere za sprečavanje onečišćenja morskog okoliša te prije početka opskrbe broda gorivom, ispuniti Sigurnosnu kontrolnu listu za opskrbu brodova gorivom.
 10. Za vrijeme opskrbljivanja broda pogonskim gorivom zabranjeno je kretanje na brodu ili obali osobama čije prisustvo tu nije neophodno.
 11. Opskrba broda pogonskim gorivom mora se prekinuti za vrijeme trajanja nepovoljnih vremenskih prilika, grmljavine i atmosferskih pražnjenja.
 12. Brod koji se opskrbljuje pogonskim gorivom dužan je za vrijeme boravka u luci danju istaknuti crvenu zastavu, a noću crveno svjetlo vidljivo sa svih strana.
 13. Brodski plan u slučaju opasnosti od onečišćenja uljem (SOPEP – Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) mora biti u pripravnosti.
 14. Tijekom opskrbe gorivom hidroaviona iz vozila mora se na mjestu opskrbe osigurati prisutnost vatrogasnog vozila sa svom potrebnom opremom, a posebno opremom za gašenje požara uzrokovanim zapaljenjem avionskog goriva.
 15. Mjesta na kojima se vrši isporuka goriva moraju biti propisno označena, pristupačna interventnim vozilima i zaštitnim sredstvima za slučaj opasnosti te snabdjevena protupožarnim cjevovodima.
 16. Uporaba savitljivih cijevi za opskrbu broda gorivom može se dozvoliti samo ako se ispune sljedeći uvjeti:
 - da savitljiva cijev posjeduje atest s posljednjim datumom testiranja ne duljim od 12 mjeseci
 - da je označen maksimalni radni tlak
 - da je označena minimalna i maksimalna radna temperatura tekućine
 - da nema vidljivih mehaničkih oštećenja.
 17. Na lučkom području nije dozvoljeno ostavljanje vozila nakrcanih opasnim tvarima bez nadzora.
 18. Kapetanija može iz sigurnosnih razloga i zaštite ljudskih života i okoliša te nepridržavanja propisanih odredaba, zabraniti početak i daljnju opskrbu broda pogonskim gorivom, kao i narediti brodu, odnosno vozilu da napusti luku.
 19. Zabranjena je opskrba broda pogonskim gorivom i drugim materijalom za vrijeme rukovanja opasnim tvarima.

Lučka uprava Rijeka je u luci Bršica osigurala sufinanciranje dostupnosti plutajućih brana za opasivanje brodova i nazočnost osoba koje će postaviti branu prije početka snabdijevanja broda gorivom i skinuti po dovršetku. Dodatno, kako bi se spriječilo moguće širenje eventualnog onečišćenja, trajno je postavljena brana ispod pilona s unutrašnje strane vezova 4 i 5.



Lučka uprava Rijeka je dana 15. travnja 2019. godine donijela novi Pravilnik o izdavanju dozvola za kretanje i zadržavanje osoba i vozila na lučkom području luke Rijeka kojim se regulira izgled, namjena, sadržaj, način izdavanja, uporaba, povrat i oduzimanje dozvola (identifikacijskih iskaznica) za kretanje i zadržavanje osoba i vozila na lučkom području luke Rijeka.

Iz očitovanja Lučke uprave Rijeka također proizlazi da planira inzistirati na dosljednoj primjeni propisanih odredbi vezanih uz podnošenje Deklaracije o opasnim ili onečišćujućim tvarima u skladu s Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprečavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, broj 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17). Također, planira pozvati sve koncesionare za opskrbu brodova pogonskim gorivom da donesu svoje interne akte i izvrše edukaciju vozača u skladu s navedenim aktom, zatražiti od svih da ih dostave na uvid te pripremiti operativno uputstvo sa svim potrebnim i propisanim pravilima.

6.3.2. Poduzete mjere kompanije INA – Industrija nafte, d.d.

Prema informacijama dobivenih od kompanije INA – Industrija nafte, d.d., dana 17. prosinca 2018. je na snagu stupio interni dokument Uputa za isporuke pogonskog goriva brodovima iz autocisterni kojom se definiraju pravila procesa istovara pogonskog goriva iz autocisterne u brod, na području lučkih uprava na Jadranu i riječnih luka. Svrha Upute je osigurati opskrbu tržišta u specifičnim uvjetima isporuke autocisterna – brod na siguran način, a pri tome ispunjavajući standarde pravovremenosti isporuke u naručenoj količini i kvaliteti. Uputom su definirani koraci cjelokupnog procesa i odgovornosti svih sudionika procesa te je ista distribuirana svim ugovornim prijevoznicima kompanije INA, d.d.

Navedenim dokumentom je uvedena i obaveza ispunjavanja obrasca Odobrenje opskrbe pogonskog goriva u brod. Svrha Obrasca je da vozač i predstavnik brodarka potpisom odobre početak prekrcanja goriva iz svake pojedinačne autocisterne koje se izdaje prema redoslijedu prekrcanja te se bez njega ne smije započeti s prekrcanjem goriva. Ažurnim ispunjavanjem ovog obrasca će se ubuduće prevenirati obavljanje operacije prekrcanja goriva bez saznanja i odobrenja jedne od uključenih strana.

Propisana je i odgovornost vozača autocisterni koji, između ostalog, tijekom prekrcanja cijelo vrijeme moraju biti prisutni uz autocisternu i u kontaktu (vizualnom ili preko VHF uređaja) s primateljem. Vozač i predstavnik brodarka moraju dogovoriti način komunikacije i znakove za hitan prekid isporuke u slučaju potrebe. Također je vozač obavezan bez odgode zaustaviti proces istovara goriva i zatvoriti sve ventile ako dođe do prekida komunikacije između vozača i primatelja, ako nastupe vremenski uvjeti koji bi mogli ugroziti sigurnost isporuke te za vrijeme grmljavine i atmosferskih pražnjenja.

U skladu s dokumentom Uputa za isporuke pogonskog goriva brodovima iz autocisterni, objavljen je dokument Kratke upute za vozače – Isporuka pogonskog goriva brodovima iz autocisterni. Dokument sadrži kratke smjernice vozačima za sigurno snabdijevanje brodova gorivom.



Osim navedenog, određene su stručne osobe koje posjeduju Svjedodžbu o osposobljenosti za rad s opasnim teretima, a koje će sudjelovati u prekrcaju goriva iz svih autocisterni u brodove.

Nakon nastanka predmetne pomorske nesreće, INA, d.d. je u sadržaj redovnih osposobljavanja vozača koje provodi uključila i specifičnosti postupanja pri isporukama pogonskog goriva u brodove. Također je provedeno formalno osposobljavanje menadžera logistike prema proceduri Sustav izvješćivanja i istraživanja incidenta iz područja zaštite zdravlja, sigurnosti, okoliša i požara.

Iz očitovanja kompanije INA, d.d. proizlazi da kao poduzetu mjeru također provodi tehničko pojednostavljenje procesa isporuke pogonskog goriva brodovima. Do predmetne pomorske nesreće se snabdijevanje brodova gorivom najčešće obavljao koristeći prijenosne pumpe. U 2019. godini je približno 50 % autocisterni za prijevoz crne robe opremljeno fiksnom pumpom koja je smještena na samoj autocisterni što čini operaciju iskrcaja goriva iz autocisterne tehnički jednostavnijom i sigurnijom (manje spojeva, tj. direktan spoj autocisterne – brod).



7. SIGURNOSNE PREPORUKE

U predmetnom slučaju, Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu izdala je sljedeće sigurnosne preporuke:

AIN05-SR-1/2020: Kompaniji Mary Marine Ltd preporuča se osigurati da sve informacije u vezi sa Sustavom upravljanja sigurnošću budu dostupne brodskoj posadi na radnom ili drugom njima razumljivom jeziku.

AIN05-SR-2/2020: Kompaniji Mary Marine Ltd preporuča se uspostaviti i održavati edukaciju ili druge načine upoznavanja članova posade broda sa Sustavom upravljanja sigurnošću, njegovom implementacijom i primjenom u svakodnevnim aktivnostima.

AIN05-SR-3/2020: Kompaniji Mary Marine Ltd preporuča se proceduru Operacija ukrcaja goriva upotpuniti s uputama o postupanju u slučaju privremene obustave snabdijevanja broda gorivom.

AIN05-SR-4/2020: Kompaniji Mary Marine Ltd preporuča se regulirati uvježbavanje posade za slučajeve izlivanja ulja u intervalima ne duljim od 3 mjeseca te obavezu da se prije svakog planiranog snabdijevanja broda gorivom provodi obuka i upoznavanje s detaljima operacije i dužnostima svih članova posade uključenih u nadolazeću operaciju.

AIN05-SR-5/2020: Kompaniji INA – Industrija nafte, d.d. preporuča se na djelatvoran način osigurati dosljednu provedbu zakonskih, podzakonskih i koncesijskih odredbi s naglaskom na procedure u slučaju eventualnog prenošenja koncesije ili bilo kojih drugih prava iz koncesije na treće osobe i osiguravanje pridržavanja navedenih odredbi od strane trećih osoba na koje su koncesija ili prava iz koncesije prenesena.

AIN05-SR-6/2020: Kompaniji INA – Industrija nafte, d.d. preporuča se tijekom cijele operacije snabdijevanja brodova gorivom iz vozila osigurati prisustvo kompetentne stručne osobe koja mora poznavati engleski jezik ili drugi jezik na kojemu može učinkovito komunicirati s članovima posade broda.

AIN05-SR-7/2020: Lučkoj upravi Rijeka preporuča se provoditi pojačan nadzor rada ovlaštenika koncesija koji rukuju opasnim ili onečišćujućim tvarima te ovlaštenika koncesija koji pružaju zaštitarske djelatnosti čuvanja, a u svrhu osiguravanja korištenja koncesijskih djelatnosti u skladu s obvezujućim zakonskim, podzakonskim i koncesijskim odredbama.

AIN05-SR-8/2020: Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture preporuča se u sklopu izmjena i dopuna Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu



sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama regulirati obavezu korištenja sigurnosne kontrolne liste prilagođene operaciji snabdijevanja brodova gorivom iz vozila i s terminala (poput Sigurnosne kontrolne liste za snabdijevanje brodova gorivom iz Priloga 4. čija se obaveza korištenja regulira člankom 112. stavkom 6. samo u slučajevima kada se brod snabdijeva pogonskim gorivom iz drugog broda).