



P/8655390

REPUBLIKA HRVATSKA
**Ministarstvo mora,
prometa
i infrastrukture**
Uprava sigurnosti plovidbe

KLASA: 342-27/24-02/2
URBROJ: 530-04-1-24-14

IZVJEŠĆE O PROVEDENIM IZVIDIMA POMORSKIH PREKRŠAJA U PREDMETU POMORSKE NESREĆE BRODA LASTOVO

siječanj 2025. godine

SADRŽAJ

UVOD	4
1. PREGLED PODUZETIH RADNJI.....	4
2. OSNOVNE KARAKTERISTIKE BRODA, UKLJUČUJUĆI I PODATKE O IZDANIM SVJEDODŽBAMA BRODU	5
2.1. Podatci o brodu Lastovo u trenutku pomorske nesreće i linija koju je brod održavao ...	5
2.2. Svjedodžbe broda Lastovo u trenutku pomorske nesreće	5
3. SASLUŠANJE ČLANOVA POSADE BRODA LASTOVO, ZAPOSLENIKA KOMPANIJE JADROLINIJA, TE TESTIRANJE ČLANOVA POSADE BRODA NA PRISUTNOST ALKOHOLA.....	7
4. OPIS POMORSKE NESREĆE.....	7
5. NAČIN UKLJUČIVANJA/ISKLUČIVANJA RADA HIDRAULIČKE SISALJKE RAMPE, NAČIN MEHANIČKOG UČVRŠĆENJA RAMPE, TE SIMULACIJA PODIZANJA PRAMČANE RAMPE UZ GAŠENJE SUSTAVA HIDRAULIKE RAMPE DOK JE RAMPA PODIGNUTA I OSTAVLJENA U NEOSIGURANOM POLOŽAJU.....	12
5.1. Način uključivanja/isključivanja rada hidrauličke sisaljke pramčane rampe	12
5.2. Način mehaničkog učvršćenja (osiguranja) pramčane rampe u krajnjem gornjem položaju	13
5.3. Simulacija podizanja pramčane rampe uz gašenje sustava hidraulike rampe dok je rampa u podignutom i neosiguranom položaju	16
6. POSADA BRODA	17
6.1. Posada broda, osposobljenost posade broda za ukrcaj na brod te sati rada i odmora ukrcanih članova posade.....	17
6.2. Upoznavanje posade sa sustavima na brodu Lastovo i ISM sustavom kompanije i broda.....	18
6.3. Upoznavanje posade sa načinom upravljanja pramčanom rampom te odgovornosti članova posade kod upravljanja pramčanom rampom.....	21
6.4. Obveza izrade upute za podizanje/spuštanje/osiguranje pramčanih vrata i pramčane rampe na RO-RO brodovima	26
7. ODRŽAVANJE BRODA LASTOVO.....	28
7.1. Obveza uspostave sustava održavanja broda Lastovo.....	28
7.2. Podaci vezani uz održavanje pramčane rampe na brodu Lastovo.....	28
8. TEHNIČKI NADZOR BRODA LASTOVO OD STRANE HRB-a	30
8.1. Zakonska osnova za obavljanje tehničkog nadzora.....	30
8.2. Evidencija pregleda Hrvatskog registra brodova vezana uz brod Lastovo	32
8.3. Pregledi HRB-a vezani uz ISM poslovnik Jadrolinije, odnosno ISM poslovnik broda Lastovo (pregled sustava upravljanja sigurnošću).....	33
9. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODA LASTOVO.....	33
9.1. Zakonska osnova za obavljanje inspekcijskih pregleda broda.....	33
9.2. Inspekcijski pregledi broda Lastovo.....	35
10. ZAKLJUČAK	35
10.1. Prijedlog pokretanja prekršajnog postupka protiv kompanije Jadrolinija	36

10.2. Prijedlog pokretanja prekršajnog postupka protiv odgovorne osobe u kompaniji Jadrolinija.....	36
10.3. Prijedlog pokretana prekršajnog postupka protiv zapovjednika broda Lastovo.....	37
11. KRATICE KOJE SE KORISTE U TEKSTU.....	39
12. POPIS SLIKA.....	40
13. POPIS PRILOGA.....	41

UVOD

Temeljem odredbi članka 49.j stavak 1. Pomorskog zakonika („Narodne novine“, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019 – u daljnjem tekstu Pomorski zakonik) ovlaštene službenici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, odnosno službenici Uprave sigurnosti plovidbe i Lučke kapetanije Rijeka, proveli su izvide radi otkrivanja i kažnjavanja počinitelja pomorskih prekršaja koji su u vezi s događajem pomorske nesreće RO-RO putničkog broda LASTOVO, IMO br. 7010717, NIB: 14644, zastava Republika Hrvatska, luka upisa Rijeka, pozivni znak: 9A2179, podnosi se predmetni Izvješće o provedenim izvidima pomorskih prekršaja u predmetu pomorske nesreće broda Lastovo.

Izvide su proveli ovlaštene službenici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture kako slijedi:

1. Zlatko Košta, načelnik Sektora za inspekcijske poslove i tehničke standarde, Uprava sigurnosti plovidbe;
2. Vladimir Malnar, voditelj Službe sigurnosti plovidbe, Lučka kapetanija Rijeka;
3. Emil Marinov, viši kontrolor službe kontrole ispravnosti stranih brodova, Lučka kapetanija Rijeka.

1. PREGLED PODUZETIH RADNJI

Ovlaštene službenici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture proveli su slijedeće izvide:

- 1.1. Inicijalni inspekcijski pregled broda odmah nakon nastanka pomorske nesreće i donošenje rješenja o zabrani plovidbe broda;
- 1.2. Saslušanje zapovjednika i članova posade broda Lastovo kao i predstavnika Uprave kompanije¹ Jadrolinija;
- 1.3. Simulacija podizanja pramčane rampe, te otpuštanje hidrauličke sustava podizanja, u realnom vremenu, u smislu utvrđivanja događaja pomorske nesreće na brodu Lastovo, te ispravnosti hidrauličkog sustava pramčane rampe, a na način vezan uz izjave svjedoka;
- 1.4. Dodatni inspekcijski pregled broda Lastovo;
- 1.5. Provjera sustava upoznavanja posade s brodom;
- 1.6. Provjera sustava održavanja broda, uključujući i provjeru svih zapisa sustava vezanih uz održavanje sustava pramčane rampe;
- 1.7. Provjera evidencija tehničkog nadzora Hrvatskog registra brodova (u daljnjem tekstu HRB) a vezano uz tehnički pregled broda Lastovo, uključujući tehnički pregled sustava pramčane rampe;
- 1.8. Provjera inspekcijskih nadzora broda Lastovo do trenutka pomorske nesreće.

Osim navedenog Uprava sigurnosti plovidbe je od strane HRB-a zatražila dodatnu prosudbu Sustava upravljanja sigurnošću kompanije Jadrolinija te broda Lastovo, koje su obavljene 11. rujna 2024. godine (vidi **Prilog 65**), odnosno 13. rujna 2024. godine (vidi **Prilog 66**), a nalazi te prosudbe sastavni su dio ovoga izvješća.

¹ Uzevši u obzir da je Društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta „Jadrolinija“ preuzelo ovlasti i odgovornosti za upravljanje brodovima sukladno Uredbi (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog pravilnika o upravljanju sigurnošću unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/95, u ovom izvješću „Jadrolinija“ se naziva kompanijom, a sukladno članku 5. alineja 16. Pomorskog zakonika („Narodne novine“, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19)

2. OSNOVNE KARAKTERISTIKE BRODA, UKLJUČUJUĆI I PODATKE O IZDANIM SVJEDODŽBAMA BRODU

2.1. Podatci o brodu Lastovo² u trenutku pomorske nesreće i linija koju je brod održavao

Ime broda:	LASTOVO
IMO br.:	7010717
NIB:	14644
Zastava:	Republika Hrvatska
Luka upisa:	Rijeka
Pozivni znak:	9A2179
GT:	2337
Područje plovidbe:	5 - Nacionalna plovidba ³
Godina gradnje:	1969.
Materijal radnje:	Čelik
Mjesto gradnje:	Kurushima Dock Co.Ltd., Imabari, 627, Japan
Vozila:	bez vozila
Putnici:	bez putnika
Broj članova posade:	16
Položaj broda:	vez u trajektnom pristaništu Mali Lošinj, Ulica Lošinjskih brodograditelja 33, 51550 Mali Lošinj

U trenutku pomorske nesreće brod Lastovo održavao je državnu trajektnu liniju br. 401, sa redom plovidbe kako je prikazano u **Prilogu 3** („Red plovidbe na liniji br. 401“).⁴

Ovo Izvješće ne razmatra valjanost Ugovora o koncesiji za obavljanje javne usluge kako je to propisano Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu („Narodne novine“, br. 19/22) već se red plovidbe broda Lastovo razmatra isključivo u smislu vremena dolaska na vez u trajektnom pristaništu Mali Lošinj.

2.2. Svjedodžbe broda Lastovo u trenutku pomorske nesreće

U trenutku pomorske nesreće utvrđeno je kako je brod Lastovo imao je slijedeće valjane svjedodžbe:

1. Svjedodžba o klasi, izdana od strane HRB-a, br. 10-080339/194158 (vidi **Prilog 4**), od 5. ožujka 2020. godine, koja se izdaje na rok valjanosti od 5 godina, odnosno do 10. studenog 2024. godine, uz obvezu obavljanja godišnjih pregleda od kojih je zadnji obavljen 6. studenog 2023. godine;

² Podaci o brodu Lastovo preuzeti su iz „Status liste“ HRB-a (vidi **Prilog 1**) valjane u trenutku pomorske nesreće, te uspoređeni sa podacima iz Upisnog lista izdanog od strane Lučke kapetanije Rijeka (vidi **Prilog 2**)

³ Područje plovidbe 5 – Nacionalna plovidba, uključuje plovidbu unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske i vodama koje su pristupačne s mora a kako je to propisano Naredbom o kategorijama plovidbe pomorskih brodova („Narodne novine“, br. 46/06), odnosno Pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, Prilog I. točka 2.3. (vidi https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_02_15_307.html)

⁴ Izvor: web stranica tvrtke Jadrolinija, [https://www.jadrolinija.hr/hr/putovanje/zadar_gazenica - ist - olib - silba - premuda - mali losinj](https://www.jadrolinija.hr/hr/putovanje/zadar_gazenica_-_ist_-_olib_-_silba_-_premuda_-_mali_losinj)

2. Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda, izdana od strane HRB-a, br. 19-000061/194382 (vidi **Prilog 5**), od 6. studenog 2023. godine, koja se izdaje na rok valjanosti od 1 godine, odnosno do 10. studenog 2024. godine, sa pripadajućim Popisom podataka br. 19-000062/194382 (vidi **Prilog 6**);
3. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu, izdana od strane HRB-a, br. 10-080340/194158 (vidi **Prilog 7**), izdana 5. ožujka 2020. godine, koja se izdaje na rok valjanosti od 5 godina, odnosno do 10. studenog 2024. godine, uz obvezu obavljanja godišnjih pregleda od kojih je zadnji obavljen 6. studenog 2023. godine;
4. Potvrda upravljanja sigurnošću broda Lastovo, izdana od strane HRB-a, br. 09-003240/1139492 (vidi **Prilog 8**), od 28. veljače 2023. godine, koja se izdaje na rok od 5 godina, odnosno do 22. srpnja 2027. godine, uz obvezu među-pregleda između druge i treće godine valjanosti svjedodžbe a dospijeće kojega još uvijek nije nastupilo, odnosno nastupa u vremenu između 22. srpnja 2024. do 22. srpnja 2025. godine;
5. Potvrda o usklađenosti kompanije, izdana od strane HRB-a, br. 09-002909/1223216 (vidi **Prilog 9**), od 13. rujna 2021. godine, sa rokom valjanosti do 26. svibnja 2026. godine, uz obvezu obavljanja godišnjih pregleda od kojih je zadnji obavljen 12. srpnja 2024. godine;
6. Svjedodžba o baždarenju, izdana od strane HRB-a, br. 01-013845/0110306, od 10. prosinca 2019. godine, trajna svjedodžba (vidi **Prilog 10**).

Pregledom izdanih svjedodžbi utvrđeno je kako postoji neusklađenost između Svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu (vidi **Prilog 7**) i Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda (vidi **Prilog 5**). Naime, u Svjedodžbi o sposobnosti broda za plovidbu navedeno je područje plovidbe broda 5, a što ne odgovara području plovidbe D navedenom u Svjedodžbi o sigurnosti putničkog broda (vidi **Prilog 5**).

Analizom područja plovidbe utvrđeno je kako područje plovidbe broda 5, kako je ono definirano Naredbom o kategorijama plovidbe pomorskih brodova („Narodne novine“, br. 46/06) ⁵, ne odgovara području plovidbe D ⁶, kako je ono definirano Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi („Narodne novine“, br. 106/21) ⁷. Naime, područje plovidbe D odgovara području plovidbe 6 kako je ono definirano Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, dok područje plovidbe 5 odgovara području plovidbe C kako je ono definirano Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi.

Uzevši u obzir kako je u trenutku pomorske nesreće brod Lastovo plovio u području plovidbe 6 sukladno Naredbi o kategorijama plovidbe pomorskih brodova, a što odgovara području plovidbe D kako je ono definirano Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, utvrđeno je kako neusklađenost područja plovidbe u navedenim svjedodžbama nije imala utjecaja na pomorsku nesreću broda Lastovo, a o istoj treba, nakon završenih izvida, biti obavješten HRB, koji je svjedodžbe izdao, radi usklađivanja podataka u

⁵ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2006_04_46_1135.html

⁶ Vidi: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://mmpi.gov.hr/UserDocImages/dokumenti/MORE/More%2011_23/KATEGORIZACIJA%20MORSKIH%20PODRUCJA%20OU%20UNUTARNJIM%20MORSKIM%20VODAMA-TERITORIJALNOM%20MORU%20RH%20ZA%20POTREBE%20KLASIFIKACIJE%20PUTNICKIH%20BRODOVA-DIREKTIVA2009%2045%20EC-IZMJENJENA%20I%20DOPUNJENA%2021-11_23.pdf i chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://mmpi.gov.hr/UserDocImages/dokumenti/MORE/More%2011_23/101K-2023%20HHI%2024-11_23.pdf

⁷ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_01_8_167.html

svjedodžbama, uz eventualni dodatni nadzor kako bi se utvrdilo da se iste neusklađenosti ne bi ponavljale i na drugim brodovima.

3. SASLUŠANJE ČLANOVA POSADE BRODA LASTOVO, ZAPOSLENIKA KOMPANIJE JADROLINIJA, TE TESTIRANJE ČLANOVA POSADE BRODA NA PRISUTNOST ALKOHOLA

Tijekom izvida, u svojstvu osumnjičenika, u dva je navrata saslušan zapovjednik broda Lastovo, ██████████⁸, i to odmah nakon pomorske nesreće dana 12. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 11**), te naknadno dana 19. studenog 2024. godine (vidi **Prilog 12**).

Dana 11. kolovoza 2024. godine, policijski službenici obavili saslušanje svih ostalih članova posade osim članova posade koji su nakon pomorske nesreće broda Lastovo upućeni na liječenje u medicinske ustanove, a za potrebe ovog izvješća, od strane policijskih službenika Policijske postaje Mali Lošinj preuzete su bilješke o ispitivanju članova posade (██████████) (vidi **Prilog 13 i Prilog 14**). Osim navedenog, član posade ██████████ dodatno je saslušan dana 25. listopada 2024. godine (vidi **Prilog 68**).

Testiranje članova posade broda na prisutnost alkohola provedeno je od strane policijskih službenika te je kod svih ispitanih članova posade utvrđena koncentracija od 0,00 g/kg, dakle niti jedan od testiranih članova posade nije bio pod utjecajem alkohola (vidi zapisnike o testiranju **Prilog 15**).

Saslušanje prvog časnika palube ██████████, te vođe palube ██████████, nije obavljeno neposredno nakon pomorske nesreće jer su se isti u tom trenutku nalazili na liječenju u KBC Rijeka. Naknadno je, dana 30. listopada 2024. godine, obavljeno saslušanje prvog časnika palube ██████████ (vidi **Prilog 67**), dok saslušanje vođe palube do zaključenja ovog izvješća nije bilo moguće obaviti jer je isti do zaključenja ovog izvida bio nedostupan.

Nadalje, dana 16. listopada 2024. godine, saslušani su i ██████████, rukovoditelj Službe pomorske sigurnosti u Jadroliniji (vidi **Prilog 69**), ██████████, koji je u trenutku pomorske nesreće bio raspoređen na radno mjesto izvršnog direktora za tehniku i operativu Jadrolinije (vidi **Prilog 70**), te ██████████, inspektor zadužen za brod Lastovo (vidi **Prilog 71**).

Kod izrade ovog izvješća uzeta je u obzir i službena zabilješka, sačinjena od strane službenika Policijske postaje Mali Lošinj o obavljenom razgovoru sa direktorom tvrtke MAG Sistem d.o.o. odnosno ovlaštenog servisera hidrauličnog sustava koji je do sada održavao hidraulični sustav pramčane rampe na brodu Lastovo (vidi **Prilog 64**).

4. OPIS POMORSKE NESREĆE

Opis pomorske nesreće sačinjen je temeljem uvida u iskaze zapovjednika broda Lastovo (vidi **Prilog 11 i Prilog 12**), iskaze članova posade (vidi **Prilog 13, Prilog 14, Prilog 67 i Prilog 68**), zapisnik o inspeksijskom nadzoru broda Lastovo, obavljenog na sam dan pomorske

⁸ Saslušanje zapovjednika broda Lastovo u svojstvu osumnjičenika temelji se na odredbama članka 147. Pomorskog zakonika prema kojem je zapovjednik broda odgovoran za sigurnost broda i red na brodu, te članka 148. Pomorskog zakonika prema kojem se je zapovjednik broda dužan brinuti, između ostalog, o održavanju broda, o održavanju i ispravnom stanju trupa broda, strojeva, uređaja i opreme, te o sigurnosti brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, opasnog i ostalog tereta, o pravilnom ukrcavanju, slaganju, prijevozu i iskrcavanju opasnog i ostalog tereta, o pravilnom ukrcavanju, smještaju i iskrcavanju putnika i o izvršavanju svih zadataka u vezi s procesom rada na brodu.

nesreće i to neposredno nakon pomorske nesreće, 11. kolovoza 2024. godine, (vidi **Prilog 16**) te izvadak iz broskog dnevnika (vidi **Prilog 17**).

Dana 11. kolovoza 2024. godine, obavljajući plovidbu na državnoj trajektnoj liniji br. 401 „Zadar/Gaženica – Ist/Kosirača – Olib – Silba – Premuda/Krijal – Mali Lošinj“ (vidi **Prilog 3**) u 14:55 sati brod Lastovo pristao je u trajektnu luku Mali Lošinj, Ulica Lošinjskih brodograditelja 33, 51550 Mali Lošinj (vidi **Prilog 16** i **Prilog 17**), a što, vezano uz plovidbeni red na liniji (vidi **Prilog 3**) predstavlja raniji dolazak u vremenu od 15 minuta od predviđenog vremena dolaska. Nakon dolaska broda, a u svrhu iskrcaja putnika i vozila, pramčana rampa spuštена je u donji položaj, odnosno oslonjena na rivu trajektnog pristaništa, te su iskrcani svi putnici i vozila.



Slika 1. Prikaz položaja pramčane rampe u donjem položaju

Sukladno prethodnom dogovoru zapovjednika i članova posade, a koji se odvio „ranije istog dana“⁹, da će se obaviti provjera brtve pramčanih vrata („vizira“¹⁰) u svrhu utvrđivanja njenog stanja i potrebe izrade remontnog iskaza za godišnji remont broda koji bi trebao biti obavljen nakon turističke sezone (vidi **Prilog 11**, **Prilog 12**, **Prilog 13** i **Prilog 17**)¹¹, odmah po iskrcaju putnika i vozila, posada broda je započela pripremne radnje vezane uz podizanje pramčane rampe i dopreme alata potrebnog za pristupanje mjestu pramčanih vrata („pramčani vizir“) (vidi **Prilog 17**), a utvrđeno kako jedini „alat“ koji je postavljen na mjestu pregleda predstavlja dasku za pristup pramčanom dijelu broda ispod rampe (vidi **Sliku 2**).

⁹ Iz izjava i uvida u brodski dnevnik (vidi **Prilog 11**, **Prilog 13** i **Prilog 17**) nije poznato vrijeme dogovora niti koji članovi posade su sudjelovali u navedenom dogovoru;

¹⁰ Posada broda u svojim iskazima koristi naziv „vizir“ iako je službeni tehnički naziv „pramčana vrata“;

¹¹ Vezano uz navedenu aktivnost pregleda brtve pramčanih vrata za napomenuti je kako je u službenim izjavama prvog časnika palube [REDACTED] (vidi **Prilog 67**) i člana posade [REDACTED] (vidi **Prilog 14**), pregled brtve pramčanih vrata trebao se obaviti zbog prodora vode u trup broda a što nije zabilježeno u broskom dnevniku.



Slika 2. Daska za pristup pramčanom dijelu broda ispred rampe (utvrđeno nakon pomorske nesreće)

Dodatno, a vezano uz provjeru brtve pramčanih vrata, zapovjednik je, zapisom u brodskom dnevniku (vidi **Prilog 17**), naveo kako je on osobno zatražio provjeru brtve pramčanih vrata („vizira“) obzirom je on jedini upoznat sa istom, a što je potvrdio i u izjavi (vidi **Prilog 12**)¹². Da je zapovjednik broda smatrao potrebnim samostalno obaviti provjeru brtve pramčanih vrata („vizira“) potvrđuje i izjava prvog časnika palube (vidi **Prilog 67**), u kojoj se navodi kako su tu provjeru planirali obaviti zapovjednik broda i vođa stroja¹³ u trenutku kada je rampa podignuta.



Brtva pramčanih vrata (vizira) koju je posada namjeravala pregledati.

Slika 3. Prikaz brtve pramčanih vrata („vizira“) koju je posada imala namjeru pregledati

¹² Navod zabilježen u brodskom dnevniku (vidi **Prilog 17**), dovodi u pitanje razlog zbog kojega je posadi dopušten pregled brtve pramčanih vrata obzirom na pisanu izjavu zapovjednika kako „je on osobno zatražio provjeru brtve pramčanih vrata („vizira“) obzirom je on jedini upoznat sa istom“ (vidi **Prilog 12** i **Prilog 67**);

¹³ Vođa stroja nije trebao biti uključen u ovaj pregled obzirom na ISM poslovniku broda Lastovo ne predviđa sudjelovanje posade stroja u ovakvom tipu pregleda;

Slijedom navedenog, a nakon pristajanja broda Lastovo u trajektnoj luci Mali Lošinj, u vremenu između 14:55 i 15:03 sata ¹⁴, zapovjednik broda Lastovo [REDACTED], putem radio stanice, zaprima poziv prvog časnika palube [REDACTED] sa informacijom da se sada može podići rampa u svrhu pregleda brtve pramčanih vrata („vizira“), u kojem trenutku se zapovjednik broda nalazio u svojoj kabini u nadgrađu plovila ¹⁵.

Nakon poziva prvog časnika palube [REDACTED], zapovjednik broda Lastovo [REDACTED], dolazi na zapovjedni most (kormilarnicu). Po dolasku na zapovjedni most, u 15:03 sata (vidi **Prilog 17**) ¹⁶, zapovjednik broda primjećuje kako je rampa podignuta u gornji položaj (vidi **Prilog 12** i **Prilog 67**) ali nije mehanički osigurana od pada, odnosno poluge (klinovi) za mehaničko osiguranje rampe nisu u položaju u kojem bi trebali biti za mehaničko osiguranje rampe od pada (vidi **Prilog 11**, **Prilog 12** i **Prilog 17**) odnosno u donjem položaju (da je zapovjednik broda mogao vidjeti položaj klinova za mehaničko osiguranje/učvršćenje pramčane rampe pokazuje **Slika 4.**) (za više informacija o podizanju i mehaničkom osiguranju rampe u gornjem položaju vidi točku 5. ovog Izvješća).

*Poluga za mehaničko učvršćenje
(osiguranje) rampe - lijeva strana*

*Poluga za mehaničko učvršćenje
(osiguranje) rampe - desna strana*



Slika 4. Prikaz vidljivosti poluga (klinova) za mehaničko osiguranje rampe sa zapovjednog mosta (kormilarnice)

Sisaljka hidraulike za podizanje/spuštanje rampe je, u trenutku kada je zapovjednik primijetio da pramčana rampa nije mehanički osigurana od pada, bila uključena odnosno hidraulički motor za podizanje i spuštanje rampe je u tom trenutku bio u pogonu.

Kako bi naložio posadi broda da osigura rampu, zapovjednik broda [REDACTED], putem radio stanice, pokušava pozvati vođu palube [REDACTED], koji se u tom trenutku nalazi na

¹⁴ Točno vrijeme poziva prema zapovjedniku broda od strane prvog časnika palube nije moguće utvrditi stoga se ovo izvješće oslanja na zapis u brodskom dnevniku (vidi **Prilog 17**);

¹⁵ Uzevši u obzir da je operacija pristajanja broda u luci, vez te iskrcaj putnika i vozila obavljen, te činjenicu kako je do slijedećeg putovanja preostalo više od 30 minuta (vidi **Prilog 3**), nije bilo zapreke da se zapovjednik broda nalazi u svojoj kabini u trenutku poziva prvog časnika palube, pri čemu je razlog zbog kojega je zapovjednik otišao u svoju kabinu irelevantan za provođenje izvida;

¹⁶ Dolazak zapovjednika broda na zapovjednički most (kormilarnicu) po pozivu prvog časnika palube, definira se kao potreba postupanja zapovjednika broda vezano uz zapis u dnevniku broda prema kojem zapovjednik osobno želi sudjelovati u pregledu brtve pramčanih vrata („vizira“) (vidi **Prilog 17** i **Prilog 67**);

palubi vozila (garaži), međutim neuspješno (vidi **Prilog 11**). Kako hidraulična sisaljka rampe stvara buku, i misleći da ga vođa palube [REDACTED] zbog te buke ne čuje, zapovjednik broda [REDACTED] isključuje sisaljku hidrauličnog sustava pramčane rampe (vidi **Sliku 5**) sa zapovjednog mosta (kormilarnice) (vidi **Prilog 11** i **Prilog 17**)¹⁷, te nakon toga ponovno bezuspješno pokušava pozvati vođu palube [REDACTED] (vidi **Prilog 11** i **Prilog 17**).



Slika 5. Prikaz panela upravljanja hidraulikom pramčane rampe na zapovjednom mostu (kormilarnici)

Kako se vođa palube [REDACTED] nije javljao na radio stanicu, zapovjednik broda [REDACTED], putem mobilnog telefona pokušava pozvati prvog časnika palube [REDACTED], međutim i ovaj put neuspješno (vidi **Prilog 11**).

Obzirom na to da nije mogao dobiti vođu palube [REDACTED] putem radio stanice, niti prvog časnika palube [REDACTED] putem mobilnog telefona, zapovjednik broda [REDACTED] sa zapovjednog mosta (kormilarnice) silazi na palubu vozila („garažu“) gdje susreće vođu palube [REDACTED], te mu nalaže osiguranje rampe na što [REDACTED] odgovara kako „nema rampa kuda ići“, na što mu zapovjednik broda odgovara „nemojmo se zajebavati i netko to mora odmah zabraviti“ (vidi **Prilog 11** i **Prilog 17**)¹⁸. Nakon razgovora sa zapovjednikom broda [REDACTED], vođa palube [REDACTED] izlazi kroz bočna vrata, koja se nalaze na desnoj strani broda, kojom je brod Lastovo u trenutku nesreće bio oslonjen na obalu, i kojima je omogućen izlaz iz palube vozila („garaže“) na obalu (rivu).

¹⁷ Da je hidraulička sisaljka za napajanje hidrauličkog sustava podizanja/spuštanja rampe bila uključena potvrđuje izjava zapovjednika koji ju je isključio kao i zapis u brodskom dnevniku (vidi **Prilog 11** i **Prilog 17**)

¹⁸ U smislu potvrđivanja izjava u postupku izvida pomorske nesreće, a vezano uz postupanje vođe palube, potrebno je uzeti službenu izjavu vođe palube a što nije bilo moguće do zaključenja ovog izvješća jer je isti bio nedostupan;



Bočna vrata za izlazak na obalu

Slika 6. Prikaz položaja bočnih vrata u odnosu na pramac broda Lastovo

Po izlasku kroz bočna vrata vođa palube [REDACTED] upućuje se prema pramcu broda a zapovjednik broda [REDACTED] upućuje se za njim te u trenutku kada je ponovno počeo govoriti kako treba osigurati rampu, rampa je pala i u padu poklopila članove posade (vidi **Prilog 11**) koji su se nalazili ispred nje, pri čemu su smrtno stradali [REDACTED] (vođa stroja), [REDACTED] (kormilar) i [REDACTED] (kormilar), dok je teške tjelesne ozljede zadobio [REDACTED] (prvi časnik palube). Ovu izjavu zapovjednika potvrđuje i izjava prvog časnika palube (vidi **Prilog 67**) koji izjavljuje da čuo glas zapovjednika neposredno prije pada rampe.

U trenutku pada rampe ispred pramca broda nalazili su se članovi posade broda [REDACTED] (kormilar) (vidi **Prilog 13** i **Prilog 68**) i [REDACTED] (kormilar) (vidi **Prilog 14**), a s desne bočne strane broda prema pramcu zapovjednik broda [REDACTED] [REDACTED] (vođa palube) (vidi **Prilog 11** i **Prilog 67**).

Sukladno izjavi zapovjednika [REDACTED], danoj tijekom obavljanja izvida na brodu, dana 12. kolovoza 2024. godine, od trenutka kada je primijetio da rampa nije osigurana do trenutka pada rampe prošlo je oko 2 (dvije) minute (vidi **Prilog 11**), a što odgovara vremenu spuštanja sa zapovjednog mosta (kormilarnice) do desnog boka pramca broda Lastovo.

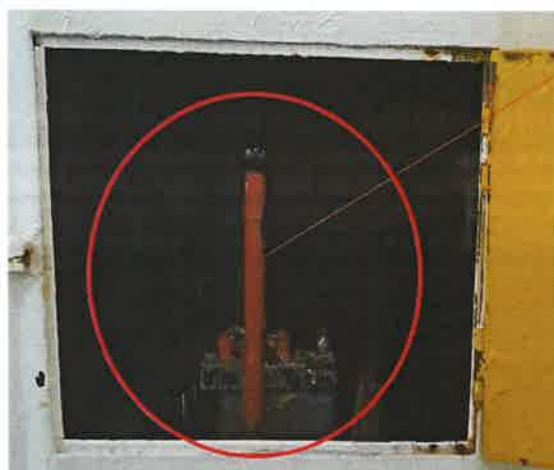
Uzevši u obzir da ISM sustav broda Lastovo, točka 10. B. C), definira kako specifikaciju radova planskog godišnjeg održavanja pripremaju zapovjednik broda i upravitelj stroja te ju dostavljaju inspektoru broda 3 (tri) mjeseca prije izvođenja radova, bez navođenja tko osim zapovjednika broda i upravitelja stroja treba biti, i na koji način, uključen u definiranje specifikacije radova planskog godišnjeg održavanja broda Lastovo (vidi **Prilog 31**), te izjavu zapovjednika da je on osobno zatražio provjeru brtve pramčanih vrata, posada u sastavu [REDACTED] (prvi časnik palube), [REDACTED] (vođa stroja), [REDACTED] (kormilar), [REDACTED] (kormilar), [REDACTED] (kormilar), te [REDACTED] (kormilar), nije se trebala nalaziti na rivi ispred pramca broda Lastovo u svrhu pregleda brtve pramčanih vrata.

5. NAČIN UKLJUČIVANJA/ISKLJUČIVANJA RADA HIDRAULIČKE SISALJKE RAMPE, NAČIN MEHANIČKOG UČVRŠĆENJA RAMPE, TE SIMULACIJA PODIZANJA PRAMČANE RAMPE UZ GAŠENJE SUSTAVA HIDRAULIKE RAMPE DOK JE RAMPA PODIGNUTA I OSTAVLJENA U NEOSIGURANOM POLOŽAJU

5.1. Način uključivanja/isključivanja rada hidrauličke sisaljke pramčane rampe

Sustav hidraulike za podizanje i spuštanje pramčane rampe pokreće se uključivanjem, odnosno isključivanjem sisaljke na panelu upravljanja hidrauličkim sustavom pramčane rampe

(vidi **Sliku 5**) postavljenim na zapovjednom mostu broda (kormilarnici). Nakon uključivanja sisaljke hidraulike pramčane rampe, rampa se, preko hidrauličkog motora, podiže ili spušta pomoću ručice postavljene na pramčanom dijelu broda na palubi vozila, i to na način da se za dizanje rampe ručica gura prema pramcu broda (natpis „vira“ na slici br. 5.) odnosno za spuštanje prema krmu broda (natpis „torna“ vidi **Sliku 7**), pri čemu se aktivira upravljački ventil koji upravlja hidrauličkim motorom odnosno njegovim smjerom okretanja (vidi **Prilog 64**).



Ručka za upravljanje dizanjem i spuštanjem pramčane rampe.

Ručka je postavljena s desne strane pramčanog dijela palube vozila.

Slika 7. Prikaz ručke za upravljanje dizanjem i spuštanjem pramčane rampe

Uključivanjem sustava rampe se, preko sustava koloturnika i sajli pomiče prema donjem ili gornjem položaju.



Slika 8. Sustav čelične užadi i koloturnika za podizanje/spuštanje pramčane rampe

5.2. Način mehaničkog učvršćenja (osiguranja) pramčane rampe u krajnjem gornjem položaju

U svrhu mehaničkog učvršćenja pramčane rampe istu je potrebno prethodno podignuti u krajnji gornji položaj.



Slika 9. Prikaz položaja rampe u krajnjem gornjem položaju

Kada se rampa nalazi u krajnjem gornjem položaju potrebno je spustiti poluge (klin) za osiguranje rampe u donji položaj. Poluge (klinovi) postavljene su obje strane pramčanog dijela broda.



Poluga za mehaničko učvršćivanje rampe - kada je poluga u gornjem položaju kao na slici tada rampa nije mehanički učvršćena (osigurana od pada)

Slika 10. Prikaz poluge (klina) za osiguranje rampe u gornjem položaju (dok je poluga (klin) u ovom položaju rampa nije osigurana)

Postavljanjem poluge (klina) u donji položaj na lijevoj i desnoj strani pramčane rampe za to predviđeni bolceni uglave se u uške zavarene na obje strane rampe te se na taj način mehanički osigurava rampa od pada.



Bolcen koji se postavi u ušku zavarenu na rampi kada je poluga za mehaničko osiguranje rampe u spuštenom položaju
Bolceni i uške su postavljeni na obje strane rampe - u ovom slučaju desna strana

Uška zavarena na rampi

Slika 11. Prikaz bolcena uglavljenog u ušku na desnoj strani pramčane rampe



Bolcen i uška na lijevoj strani rampe - u ovom slučaju rampa je osigurana

Slika 12. Prikaz bolcena uglavljenog u ušku na lijevoj strani pramčane rampe

Nakon što su bolceni uglavljeni u uške na obje strane rampe onemogućavanje pomicanja poluga (klinova) za osiguranje rampe osigurava se postavljanjem štiftova u odgovarajući položaj.

Prikaz donjeg položaja poluge za mehaničko osiguranje rampe - lijeva strana - rampa osigurana od pada

Prikaz položaja poluge za mehaničko osiguranje rampe - desna strana - rampa osigurana od pada



Slika 13. Prikaz položaja poluga (klinova) za osiguranje rampe u donjem položaju

Sukladno izjavi zapovjednika (vidi **Prilog 11** i **Prilog 12**) osiguranje rampe u gornjem položaju provodi jedan od kormilara na nalog vođe palube a uz prethodno odobrenje prvog časnika palube, a što je suprotno točki 7.14. ISM sustava broda Lastovo (vidi **Prilog 31**) "Priprema broda za plovidbu", pod-točka 6.5. „Zatvaranje i zaključavanje rampi i bočnih otvora“, a koja definira kako je isključivo zapovjednik broda odgovoran za zatvaranje i osiguranje svih otvora

na trupu uključujući i rampe, jednako kao i točki 7.20., prema kojoj je zapovjednik u obvezi osigurati bitne preduvjete za sigurno obavljanje manovre, što, između ostalog, uključuje zaduživanje članova posade palube za radnje podizanja/spuštanja brodske rampe, i to prije početka operacije. U navedenom smislu potrebno je razmotriti i činjenicu da ISM poslovnik broda Lastovo ne razmatra situacije izvan situacije „sigurne manovre“, a što je ovdje slučaj.

5.3. **Simulacija podizanja pramčane rampe uz gašenje sustava hidraulike rampe dok je rampa u podignutom i neosiguranom položaju**

Temeljem izjava svjedoka, a kako bi se utvrdila realna situacija u smislu spuštanja, podizanja i osiguranja pramčane ukrcajno/iskrcajne rampe, provedeno je testiranje podizanja i spuštanja pramčane ukrcajno/iskrcajne rampe vozila u slijedećim koracima:

- rampa je prethodno spuštена u donji položaj koji odgovara ukrcaju vozila (vidi **Sliku 1**);
- rampa je podignuta u poluotvoreni položaj bez postavljanja osiguranja rampe (vidi **Prilog 18**);
- isključen je iz rada hidraulički sustav za podizanje/spuštanje rampe, nakon čega je rampa pala slobodnim padom, u vremenu od cca. 2 minute bez ikakvih kočionih elemenata (vidi **Prilog 18**), a što odgovara izjavi zapovjednika broda [REDACTED] vezano uz pad rampe u vremenu pomorske nesreće.

Nakon pada rampe pregledom nije utvrđeno puknuće sajli niti bilo kakva druga vidljiva deformacija u sustavu.

Iz navedenog testiranja proizlazi da je hidraulički sustav, kada je uključen, u sposobnosti zadržavati pramčanu ukrcajno/iskrcajnu rampu vozila u bilo kojem položaju, međutim nakon isključenja hidrauličkog sustava rampa mora biti ili u donjem položaju (odnosno oslonjena na obalu) ili u gornjem položaju pri čemu mora biti osigurana za to predviđenim mehaničkim sredstvima, a što potvrđuje i izjava ovlaštenog servisera predstavnika tvrtke MAG SISTEM (vidi **Prilog 64**)¹⁹ prema kojoj će se dogoditi pad rampe neovisno pod kojim kutom se nalazi ukoliko nije podignuta u krajnji gornji položaj i mehanički osigurana.

Pregledom broda Lastovo obavljenim neposredno nakon pomorske nesreće (12. kolovoza 2024. godine) nije bilo moguće, osim naziva proizvođača hidrauličnog sustava „Kawasaki“, utvrditi druge detalje sustava obzirom da se na brodu nije nalazila relevantna tehnička dokumentaciju hidrauličnog sustava vezana uz upravljanje i podizanje/spuštanje pramčane rampe.

Kroz izjavu tvrtke MAG Sistem d.o.o. odnosno ovlaštenog servisera hidrauličnog sustava koji je do sada održavao hidraulični sustav pramčane rampe na brodu Lastovo (vidi **Prilog 64**) utvrđeno je kako se hidraulični sustav pramčane rampe sastoji od:

1. hidrauličke pumpe (Kawasaki-Bruninghaus) tip: BZ732x1;
2. upravljačkog ventila 4/3“ sa zadržavanjem položaja i polugicom za zaključavanje u neutralnom položaju. Kawasaki, tip: MV3V-14-12; te
3. hidrauličkog vitla rampe koji se sastoji od:
 - bubnja;
 - rudne pojasne kočnice i zupčanika za prijenos snage;

¹⁹ Tvrtka MAG SISTEM posjeduje odobrenje za obavljanje radova održavanja i popravaka hidrauličkih i pneumatskih sustava na objektima pod nadzorom HRB-a, br. 02-003098/025148, izdano od strane HRB-a dana 17. prosinca 2020. godine, sa rokom valjanosti do 27. listopada 2024. godine (vidi **Prilog 64**);

- pogonskog hidro motora Kawasaki, tip 9X508A-110V u sklopu kojega je ugrađen ventil za pridržavanje tereta (Kawasaki).

Sukladno izjavi ovlaštenog servisera, sustav podizanja i spuštanja pramčane rampe funkcionira na način da se dizanje i spuštanje rampe odrađuje od početka do kraja bez zaustavljanja, odnosno kad se rampa spusti na obalu sustav se gasi, kad se podigne mora se osigurati, a kad se osigura može se sustav ugasisi (vidi **Prilog 64**).

Osim navedenog, ovlašteni serviser navodi i kako sustav nije namijenjen da se rampa ostavi u nekoj poziciji, „recimo na pola“, niti dok pumpa radi niti kad je ugašena. Ako se u tim pozicijama moraju raditi neki radovi mora se zategnuti ručna pojasna kočnica i staviti lanci, a to potvrđuje zaključak nakon provedenog testiranja rampe (vidi **Prilog 64**).

6. POSADA BRODA

6.1. Posada broda, osposobljenost posade broda za ukrcaj na brod te sati rada i odmora ukrcanih članova posade

U trenutku pomorske nesreće na brod Lastovo bilo je ukrcano 16 članova posade a što je utvrđeno popisom članova posade prijavljenom u Hrvatskom integriranom pomorskom informacijskom sustav – CIMIS (u daljnjem tekstu sustav CIMIS)²⁰ (vidi **Prilog 19**.) te uvidom u obrazac „Popis posade“ sa broda Lastovo (vidi **Prilog 20**.)

IME I PREZIME	DATUM I GODINA ROĐENJA	UKRCAN DAN/ VRIJEME	SVOJSTVO
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	ZAPOVJEDNIK
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	PRVI ČASNIK PALUBE
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	UPRAVITELJ STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	KORMILAR
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	MAZAČ
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	KORMILAR
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	KORMILAR
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	VOĐA PALUBE
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	DRUGI ČASNIK STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	DRUGI ČASNIK STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	DRUGI ČASNIK STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	VOĐA STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	VJEŽBENIK STROJA
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	PRVI KUCHAR
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	PRVI KONOBAR
██████████	██████████	06.08.2024. / 08:00	KORMILAR

²⁰ Za više informacija o sustavu CIMIS vidjeti <https://mmpi.gov.hr/more-86/vts-hrvatska/cimis-hrvatski-integrirani-pomorski-informacijski-sustav/16553>

		06.08.2024./ 08:00	MLADIĆ SOBE
--	--	--------------------	-------------

Tablica 1. Popis članova posade

Inicijalnim inspeksijskim nadzorom te dodatnim inspeksijskim nadzorom utvrđeno je slijedeće:

- pojedinim članovima posade valjanost liječničkog pregleda nije upisana u sustav CIMIS, međutim pregledom dokumenata na brodu utvrđeno je kako su svi liječnički pregledi članova posade valjani;
- svi članovi posade posjeduju odgovarajuća zvanja za raspored na radno mjesto sukladno Pomorskom zakoniku, te Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca ("Narodne novine" br. 130/13., 45/14., 124/15., 72/16., 69/18., 77/18., 85/21, 77/24);
- broj i sastav članova posade udovoljava zahtjevima Pravilnika o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti ("Narodne novine" br. 63/07., 76/11., 46/13., 104/15., 31/16., 83/16.), odnosno Uvjeranju o najmanjem broju članova posade izdanom od Lučke kapetanije Rijeka (vidi **Prilog 21.**)
- sati rada i sati odmora članova posade usklađeni su sa Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja straže, te obavljanju drugih poslova na brodu kojim se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od onečišćenja ("Narodne novine" br. 125/05., 126/08., 34/11., 155/13., 29/16.).

6.2. **Upoznavanje posade sa sustavima na brodu Lastovo i ISM sustavom kompanije i broda**

Člankom 76. stavak 1. podstavak 2. Pomorskog zakonika propisano je kako je brod sposoban za plovidbu ukoliko, između ostalog, udovoljava odredbama u vezi sa sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda (u daljnjem tekstu ISM sustav).

Obveza primjene ISM sustava na kompaniju Jadrolinija, jednako kao i na brod Lastovo, propisana je Prilogom VI. Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi („Narodne novine“, br. 15/19) ²¹, odnosno Uredbom (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog pravilnika upravljanja sigurnošću (u daljnjem tekstu ISM Pravilnik) unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/91 ²², na koju se navedena Pravila za statutarnu certifikaciju i pozivaju.

Uzevši u obzir da su, od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, Uredbe Europskog Parlamenta i Vijeća obvezujući zakonodavni akti koji se moraju u cijelosti primjenjivati u svim državama članicama, uključujući i Republiku Hrvatsku, primjena uključuje i Uredbu (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog Pravilnika upravljanja sigurnošću ²³, odnosno obveznu primjenu ISM Pravilnika, sukladno članku 3. navedene Uredbe, na sve RO-RO putničke brodove, bez obzira na područje i kategoriju plovidbe, a što se, jednakovrijedno kao i na brodove u međunarodnoj plovidbi, odnosi i na brod Lastovo. U tom smislu analizirana je primjena ISM Pravilnika na upoznavanje/uvježbavanje posade sa brodom Lastovo, a vezano uz točku 1.4. ISM Pravilnika kojom je propisano kako svaka kompanija mora razviti, provoditi i održavati sustav upravljanja, a koji između ostalog uključuje:

²¹ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_02_15_307.html

²² Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

²³ Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

- da je zapovjednik u potpunosti upućen u ISM sustav kompanije, a što uključuje i ISM sustav broda kojim zapovijeda (kako je to propisano točkom 6.1.2. ISM Pravilnika);
- da se novo osoblje i osoblje premješteno na nove zadatke koji se odnose na sigurnost i zaštitu okoliša propisno upozna sa svojim dužnostima (kako je to propisano točkom 6.3. ISM Pravilnika);
- da se cjelokupno osoblje koje je uključeno u ISM sustav kompanije na odgovarajući način upozna s relevantnim propisima, pravilima, pravilnicima i preporukama (kako je to propisano točkom 6.4. ISM Pravilnika).

Kako bi se utvrdilo da li kompanija Jadrolinija poštuje odredbe navedene Uredbe, odnosno Uredbi priloženog ISM Pravilnika, od kompanije je zatražena dokumentacija ISM sustava kompanije, a kompanija Jadrolinija je putem elektronske pošte, dana 14. kolovoza 2024. godine, (vidi **Prilog 22**), dostavila „Poslovnik sustava upravljanja sigurnošću i zaštitom okoliša društva Jadrolinija Rijeka“ (u daljnjem tekstu „ISM poslovnik kompanije Jadrolinija“) (vidi **Prilog 23**).

Pregledom ISM poslovnika kompanije Jadrolinija utvrđeno je kako su odredbe vezane uz upoznavanje posade sa svojim dužnostima sadržane u, točkama poslovnika 6.2., točka A), pod-točke 6.1., 6.2., 6.3. i 6.4., dok su točkom 6.10. utvrđene su obveze kompanije vezane uz vremensko obavljanje upoznavanja pojedinih članova posade, uz ispunu obrazaca ISM sustava kompanije Jadrolinija koji su dani u dodacima navedene točke poslovnika.

Kako bi se utvrdilo da li je upoznavanje članova posade sa svojim dužnostima obavljeno, od kompanije Jadrolinija zatraženi su obrasci za sve članove posade, a koje je kompanija dostavila putem elektronske pošte (vidi **Prilog 24**). Uvidom u dostavljene obrasce, a vezano uz odredbe ISM poslovnika kompanije Jadrolinija, utvrđeno je kako slijedi;

1. Provjerom dostavljenih zapisa (obrazaca) (vidi **Prilog 25** i **Prilog 26**) za članove posade broda Lastovo, osim zapovjednika broda i upravitelja stroja, utvrđeno je kako obrasci ne sadržavaju podatak o zahtijevanom vremenu obavljanja upoznavanja posade s brodom a kako je to propisano ISM poslovníkom kompanije Jadrolinija; tako je;
 - Vezano uz upoznavanje vođe palube [REDACTED] s brodom ispunjen obrazac oznake PP.2.06.02-9, inačica 0.05, od 2. svibnja 2024. godine, (vidi **Prilog 26**) a koji se odnosi na novo-ukrcanog člana posade, za kojega se, sukladno točki 6.10., zahtijeva vremenski rok upoznavanja s brodom od 1 (jednog) dana, dok je u obrascu potpisanom od navedenog vođe palube, prvog časnika palube i zapovjednika broda navedeno kako je upoznavanje provedeno dana 16. srpnja 2024. godine, bez navođenja vremena upoznavanja kako je to zahtijevano u obrascu oznake PP.2.06.02-9. Osim navedenog, sukladno izjavi prvog časnika palube [REDACTED] (vidi **Prilog 66**) upoznavanje vođe palube [REDACTED] s brodom nije provodio on već drugi vođe palube. Navedeni način obavljanja upoznavanja s brodom suprotan je odredbama točke 6.1.2. b) ISM poslovnika kompanije Jadrolinija (vidi **Prilog 23**) prema kojem je za upoznavanje s brodom članova posade palube odgovoran prvi časnik palube. Za naglasiti je kako je obrazac oznake PP.2.06.02-9, inačica 0.05, od 2. svibnja 2024. godine, (vidi **Prilog 26**) potpisan od strane prvog časnika palube [REDACTED], kao zadužene osobe, iako prema vlastitoj izjavi nije provodio upoznavanje vođe palube [REDACTED].
 - Vezano uz upoznavanje prvog časnika palube [REDACTED] s brodom, pri čemu je ispunjen obrazac oznake PP.2.06.02-8, inačica 0.05, od 2. svibnja 2024. godine, (vidi **Prilog 26**) a koji se odnosi na novo-ukrcanog ili unaprijeđenog časnika palube, za kojega se, sukladno točki 6.10., zahtijeva vremenski rok upoznavanja s brodom od 1 (jednog) dana, dok je u obrascu potpisanom od navedenog prvog časnika palube i

zapovjednika navedeno kako je upoznavanje provedeno dana 14. lipnja 2024. godine, bez navođenja vremena upoznavanja kako je to zahtijevano u obrascu oznake PP.2.06.02-9. Sukladno izjavi prvog časnika palube [REDACTED] (vidi **Prilog 66**) njegovo upoznavanje s brodom Lastovo je prema izjavi „kadrovika“ trebalo trajati do prvog iskrcaja s broda otprilike 10 dana, a što ne odgovara ispunjenom obrascu.

- Vezano uz upoznavanje kormilara [REDACTED] s brodom ispunjen je obrazac oznake PP.2.06.02-9, inačica 0.03 (vidi **Prilog 25**) sa nepoznatim datumom primjene, bez navođenja datuma i vremena provedbe upoznavanja kako je to zahtijevano navedenim obrascem, i potpisano od strane „tadašnjeg“ prvog časnika palube i „tadašnjeg“ zapovjednika. Nadalje, a vezano uz vrijeme provođenja upoznavanja, korišten je obrazac oznake PP.2.06.02-9 označen kao inačica 003, a koji je u trenutku upoznavanja člana posade sa brodom zastario.
- Vezano uz upoznavanje kormilara [REDACTED] s brodom ispunjen je obrazac oznake PP.2.06.02-9, inačica 0.05 (vidi **Prilog 25**), od 2. svibnja 2024. godine, a prema kojem je član posade upoznat sa brodom dana 2. srpnja 2024. godine, u vremenu od 7:30 do 9:00 sati, potpisano od „tadašnjeg“ prvog časnika palube i „tadašnjeg“ zapovjednika i supotpisano od kormilara [REDACTED]. Iz navedenog proizlazi da kormilar [REDACTED] nije obavio upoznavanje s brodom Lastovo u skladu sa ISM poslovnikom kompanije gdje se (točka 6.10.) zahtijeva upoznavanje sa brodom novo-ukrcanog člana posade u vremenu 1 (jednog) dana, a člana posade koji nije novo-ukrcan ½ (jednu polovinu) dana.
- Vezano uz upoznavanje vođe stroja [REDACTED] s brodom, ispunjen je obrazac PP.2.06.02-11, inačica 0.01 (vidi **Prilog 25**), i potpisan od imenovanog na način iz kojeg se ne može zaključiti u kojem vremenu je navedeni upoznat sa brodom, već se samo može zaključiti da je potpisao obrazac 28. veljače 2003. godine.
- Kao poseban slučaj navodi se upoznavanje vježbenika stroja [REDACTED], koji je navodno upoznat s brodom 30. svibnja 2024. godine, bez navođenja vremena upoznavanja sukladno točki 6.10. ISM poslovnika kompanije Jadrolinija, pri čemu je isti, uz „tadašnjeg“ zapovjednika i „tadašnjeg“ upravitelja stroja, supotpisao obrazac PP.2.06.02-11, inačica 0.03, iako je od 2. svibnja 2024. godine na snazi inačica 0.05 (vidi **Prilog 27**).

Isti je slučaj i sa drugim članovima posade broda Lastovo (vidi **Prilog 25** i **Prilog 26**) kod kojih se ispunjavaju odgovarajući obrasci bez navođenja vremena upoznavanja s brodom tako da se za niti jednog člana posade ne može potvrditi da je zaista obavljeno upoznavanje s brodom na način propisan ISM poslovnikom kompanije Jadrolinija (vidi **Prilog 23**).

2. Vezano uz upoznavanje brodom Lastovo zapovjednika broda [REDACTED] utvrđeno je da su poštivani postupci upoznavanja zapovjednika sa brodom Lastovo propisani ISM poslovnikom kompanije Jadrolinija (vidi **Prilog 28** i **Prilog 29**), međutim upute zapovjedniku (vidi **Prilog 30**) koje su bili dužni dati imenovani inspektor broda i koordinator rotacije posade na obrascu OF.2.06.02-2, ne sadrže propisane elemente ISM poslovnikom kompanije Jadrolinija, odnosno: urednu primjenu postupaka ISM poslovnikom kompanije Jadrolinija, savjesno upravljanje brodom, te primjenu načela Politike upravljanja sigurnošću i zaštite okoliša kompanije Jadrolinija. Nadalje, na obrascu OF.2.06.02-2 (vidi **Prilog 30**), izdanom od strane inspektora broda, navodi se kako je zapovjednik broda upoznat sa ISM poslovnikom, dok zapovjednik u svojoj izjavi (vidi **Prilog 12**) navodi kako je sa ISM sustavom upoznat prije desetak godina kod prvog ukrcanja na brod u svojstvu vježbenika palube, a što se ne odnosi na ISM poslovnik broda Lastovo obzirom da se je na brod Lastovo po prvi puta ukrcao 2023. godine u svojstvu časnika palube. Osim navedenog, zapovjednik broda u svojoj izjavi

(vidi **Prilog 12**) navodi kako ga nitko nije upoznao sa ISM poslovnikom broda Lastovo već mu je „samo rečeno gdje se nalazi knjiga SUS-a“.

Dodatno navedenom, zapovjednik broda, prvi časnik palube i vođa stroja, u odnosu na datum unapređenja, trebaju se smatrati osobljem premještenim na nove zadatke koji se odnose na sigurnost i zaštitu okoliša, a koje se treba propisno upoznati sa svojim dužnostima (kako je to propisano točkom 6.3. ISM Pravilnika), pri čemu je potrebno uzeti u obzir i rezultate dodatne prosudbe ISM sustava broda Lastovo, provedene od strane HRB-a (vidi **Prilog 65**) u kojoj je zabilježeno kako ISM poslovnik kompanije Jadrolinija ne prepoznaje rizik istovremenog ukrcaja većeg broja novo promoviranih časnika, i gdje se preporuča poslovodstvu kompanije Jadrolinija razmotriti rizike i implementirati ih u ISM sustav kompanije Jadrolinija.

*Iz navedenog proizlazi da se upoznavanje članova posade brodom Lastovo, kao i sa ISM poslovnikom broda Lastovo, ne provodi sukladno uspostavljenom ISM poslovniku kompanije Jadrolinija, a što potvrđuju i nalazi HRB-a nakon obavljene dodatne prosudbe ISM sustava broda Lastovo (vidi **Prilog 66**).*

6.3. Upoznavanje posade sa načinom upravljanja pramčanom rampom te odgovornosti članova posade kod upravljanja pramčanom rampom

Uzevši u obzir kako svi obrasci vezani uz upućivanje članova posade palube sadrže i potvrdu kako su članovi posade upoznati sa postupkom „Podizanja/spuštanja i osiguranja brodskih rampi“ (vidi **Prilog 25** i **Prilog 26**), obavljen je uvid u ISM poslovnik kompanije Jadrolinija (vidi **Prilog 23**) kao i u „Poslovnik sustava upravljanja sigurnošću i zaštite okoliša m/t Lastovo“ (u daljnjem tekstu ISM poslovnik broda Lastovo) (vidi **Prilog 31**).

Uvidom u navedene poslovnike utvrđeno je kako nije propisan postupak (uputa o postupanju) „Podizanja/spuštanja i osiguranja brodskih rampi“. Osim navedenog, u dokumentaciji na brodu Lastovo nije pronađena niti tehnička dokumentacija proizvođača hidrauličkog sustava za podizanje/spuštanje rampi, a koja bi se mogla koristiti u svrhu upoznavanja posade sa navedenim sustavom.

Da na brodu Lastovo nije u trenutku pomorske nesreće postojala pisana uputa vezana uz podizanje/spuštanje i osiguranje rampe potvrđuju u svojim iskazima zapovjednik broda (vidi **Prilog 12**) i prvi časnik palube (vidi **Prilog 67**). Da ne postoji pisana uputa vezana uz podizanje/spuštanje i osiguranje rampe potvrđuje i nalaz HRB-a nakon obavljene dodatne prosudbe ISM sustava broda Lastovo (vidi **Prilog 66**).

Nadalje, vezano uz postojanje dokumentacije hidrauličkog sustava odgovorne osobe kompanije Jadrolinija u svojim iskazima navode slijedeće:

- rukovoditelj Službe pomorske sigurnosti navodi kako je vanjskim prosudbama utvrđeno da je serviser sustava tvrtka MAG Sistem d.o.o. od koje je DORH zatražio tehničku dokumentaciju (vidi **Prilog 69**);
- izvršni direktor za tehniku i operativu navodi kako na to pitanje ne može odgovoriti obzirom se ne radi o brodu u međunarodnoj plovidbi (vidi **Prilog 70**); dok
- inspektor broda izjavljuje kako je tehnička dokumentacija proizvođača sustava postojala u njegovom uredu (vidi **Prilog 70**).

Uzevši u obzir kako pregledom broda neposredno nakon pomorske nesreće, dana 12. kolovoza 2024. godine, nisu pronađene upute za korištenje/upravljanje/osiguranje/održavanje pramčane rampe, a vezano uz eventualno definirano postupanje kod podizanja/spuštanja i osiguranja pramčane rampe, odnosno bilo koji definirani postupak vezano uz podizanje/spuštanje pramčane rampe, provedena je analiza ISM poslovnika broda Lastovo,

vezano uz sve odredbe poslovnika koje su vezane uz postupanje sa pramčanom rampom, te utvrđeno slijedeće;

1. Točkom 7.7. ISM poslovnika broda Lastovo, pod naslovom „Ukrcaj/iskrcaj vozila“, propisano je slijedeće:

- pod-točka 5., pod naslovom: „Odgovornost“, propisuje kako je za provedbu postupka ukrcaja/iskrcaja vozila odgovoran zapovjednik a za njegovu primjenu prvi časnik palube, međutim, u daljnjem tekstu ISM poslovnika nisu definirane odgovornosti i postupci drugih članova posade vezano uz postupak ukrcaja/iskrcaja vozila;
- pod-točka 6.1., pod naslovom: „Ukrcaj standardnih cestovnih vozila čija masa ne prelazi 30 t“, propisuje kako odobrenje za početak ukrcaja izdaje zapovjednik a ukrcaj vozila može započeti nakon što je provjereno i utvrđeno slijedeće: ..., „brodska rampa sigurno i čvrsto oslonjena na obalu...“, pri čemu, osim opće odgovornosti zapovjednika i prvog časnika palube definirane u pod-točki 5., nisu definirane niti razrađene odgovornosti i postupci drugih članova posade vezano uz spuštanje i sigurno/čvrsto oslanjanje rampe na obalu;
- pod-točka 6.8. „Zatvaranje oplatnih (unutarnjih i vanjskih otvora)“ propisuje slijedeće: „Po završetku svakog ukrcaja vozila i putnika a neposredno prije isplovljenja broda zapovjednik je dužan osigurati da se svi oplatni otvori na glavnoj palubi propisno zatvore i osiguraju. Stanje oplatnih otvora mora se provjeriti na panelu za kontrolu oplatnih otvora na zapovjedničkom mostu. Zabranjeno je isplovljenje iz luke ukoliko svi oplatni otvori na glavnoj palubi nisu propisno zatvoreni i osigurani.“, međutim, brod Lastovo nije opremljen panelima na koje se odnosi ISM poslovník, jednako tako nisu definirane odgovornosti i postupci drugih članova posade vezano uz zatvaranje i osiguranje oplatnih otvora na glavnoj palubi, a što u slučaju broda Lastovo podrazumijeva i zatvaranje i osiguranje pramčane rampe.
- pod-točka 6.10. „Iskrcaj vozila“ propisuje: „Iskrcaj vozila može započeti tek kada je 1. časnik palube odgovoran za iskrcaj provjerio i osigurao slijedeće mjere sigurnosti:... brodska rampa spuštena i čvrsto oslonjena na obalu...“;

U navedenom smislu ISM poslovník broda Lastovo ne definira odgovornosti niti postupke pojedinih članova posade broda već je za cjelokupan postupak jedini izravno odgovoran prvi časnik palube, a neizravno zapovjednik broda.

2. Točkom 7.8. ISM poslovnika broda Lastovo, pod nazivom „Nadzor sigurnosti broda u luci“, propisano je slijedeće;

- pod-točka 6.1. pod naslovom „Boravak na vezu tijekom dana“, paragraf a) pod naslovom „Paluba“, propisuje kako dežurno osoblje palube broda treba, u pravilnim vremenskim razmacima, obavljati:“... nadzor i podešavanje ukrcajne rampe (ako je položena na obalu)...“; međutim, nigdje u tekstu ISM poslovnika broda Lastovo ne navodi se što se podrazumijeva pod pojmom „dežurno osoblje palube“ već se navodi kako je za iste radnje odgovoran zapovjednik broda; nadalje, temeljem navoda ove pod-točke nije definirano da rampa, kod boravka na vezu tijekom dana, smije biti i u podignutom položaju (podrazumijeva shvaćanje navoda: „ako je položena na obalu“) i koje su odgovornosti i postupci „dežurnog osoblja palube“ u tom slučaju;
- pod-točka 6.2. pod naslovom „Boravak na vezu tijekom noći“, paragraf 2), propisuje slijedeće: „Brodske rampe trebaju biti u zatvorenom položaju ...“, dok paragraf 3) propisuje kako rampe mogu biti i u otvorenom položaju kada je brod u četvero-vezu ili: „kada zapovjednik ocijeni da je jedna rampa neophodna da bude u otvorenom (spuštenom) položaju...“, međutim, navedeno ne definira odgovornosti i postupanja vezano uz spuštanje/dizanje i osiguranje rampe u zatvorenom/otvorenom položaju.

3. Točkom 7.12. ISM poslovnika broda Lastovo, pod nazivom „Provjera opće sposobnosti broda za plovidbu“, propisano je kako je za provedbu ovog postupka odgovoran zapovjednik broda (pod-točka 5.1.) te kako se provjera obavlja najmanje jednom tjedno, odnosno kod smjenskog rada najmanje jednom tijekom tekućeg mjeseca, a prema popisu provjere iz Dodatka 1. ista uključuje i provjeru zatvaranja nepropusnih vrata i otvora na palubi a što u slučaju broda Lastovo uključuje zatvaranje pramčane rampe i pramčanih vrata; međutim nigdje nije navedeno tko u ovom slučaju treba provesti postupak zatvaranja i na koji se to način provodi; niti tko je u obvezi provesti provjeru.

4. Točkom 7.14. ISM poslovnika broda Lastovo, pod nazivom „Priprema broda za plovidbu“, propisano je slijedeće;

- pod-točka 5.2. propisuje kako je za primjenu postupka pripreme broda za plovidbu prema Dodatku 1. odgovoran zapovjednik broda, pri čemu je podatke vezane uz pripremu broda za plovidbu zapovjednik broda dužan ispuniti u Dodatku 1 navedenog poglavlja (obrazac oznake P5.0.07.14-1), i to najmanje jednom dnevno prije prvog isplovljenja broda i to „minimalno 15 minuta prije početka manovre“ (kako je navedeno u pod-točki 6.1.1.), ali samo ukoliko je boravak u luci duži od 6 sati (kako je navedeno u pod-točki 6.1.2.), a što se ne odnosi na slučaj boravka broda Lastovo u Malom Lošinj, odnosno na slučajeve boravka u bilo kojoj luci u koju brod Lastovo pristaje osim u luci u kojoj brod boravi tijekom noći kad nije na liniji;
 - pod-točka 6.1.3. propisuje kako postupak pripreme broda za izvođenje manevra uključuje zatvaranje i zaključavanje rampi i bočnih otvora pri svakom isplovljenju broda, međutim ne navodi se tko je, osim zapovjednika broda, odgovoran za provedbu tih radnji te koji su članovi posade zaduženi za provedbu tih radnji;
 - pod-točkom 6.5. „Zatvaranje i zaključavanje rampi i bočnih otvora“ propisano je kako je zapovjednik dužan prije izvođenja manevriranja osigurati da su svi otvori na trupu (što uključuje i brodske rampe) uredno zatvoreni i osigurani, te ukoliko zapovjednik primi informaciju ili osobno utvrdi da postoje stanovite neispravnosti dužan je odgoditi isplovljenje sve dok se neispravnost ne otkloni te o tome obavijestiti inspektora broda, ovlaštenu osobu SUS-a i rukovoditelja linije te potom u dogovoru s inspektorom broda neizostavno i nadležnu lučku kapetaniju i klasifikacijski zavod (HRB). Za naglasiti je kako značenje pojma „stanovite neispravnosti“ ISM poslovníkom broda Lastovo nije propisano, kao niti kriteriji za definiranje „stanovite neispravnosti“.
- Slijedom navedenog, a uzevši u obzir izjavu prvog časnika palube (vidi **Prilog 67**) iz koje proizlazi da je postojalo oštećenje brtve pramčanih vrata, odnosno propuštanje mora u unutrašnjost broda, zapovjednik takvo propuštanje nije smatrao „stanovitom neispravnosti“, odnosno nije odgodio isplovljenje prema gore opisanom postupku.

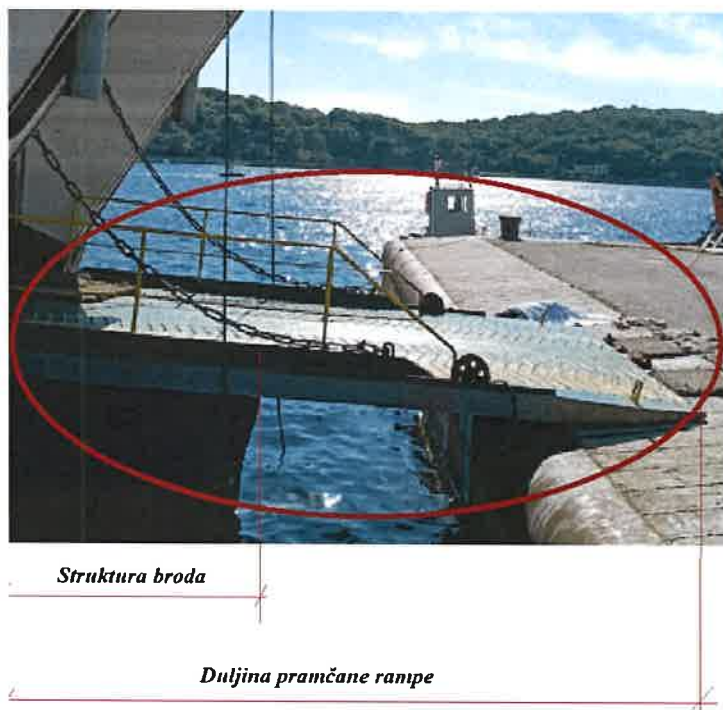
Vezano uz navedeno, navodi se kako je potrebno zatvoriti i osigurati rampe i oplatne otvore prije plovidbe, međutim nigdje u ISM poslovníku broda Lastovo ne postoji operativna uputa koja propisuje na koji se način rampa osigurava, odnosno ne postoji operativna uputa za otvaranje/zatvaranje rampi, niti kako postupati kod potrebe podizanja rampe za vrijeme boravka u luci nevezano uz pripremu broda za plovidbu, kao niti tko je odgovoran za pojedinu operaciju podizanja i mehaničkog osiguranja pramčane rampe i pramčanih vrata.

5. Točkom 7.19. ISM poslovnika broda Lastovo, od nazivom „Priprema broda za odvez, premještaj i privez“, propisano je slijedeće;

- pod-točka 6.3., pod nazivom „Pristajanje broda u luku u kojoj nema osiguranog privezivača“, između ostalog upućuje kako se „brodska rampa mora postepeno

spuštati na obalu sve do trenutka kada ona cijelom svojom dužinom ne nalegne na operativni dio pristaništa“, a što je u slučaju većine brodova, a posebno broda Lastovo nemoguće zbog strukture trupa broda, navedeno podrazumijeva da se postepeno spuštanje rampe ne treba primjenjivati u lukama u kojima postoje osigurani privezivači;

Na slijedećoj slici prikazana je pramčana rampa u donjem položaju iz koje je potpuno razvidno da pramčana rampa ne može cijelom svojom duljinom naleći na operativnu obalu.



U odnosu na strukturu trupa broda potpuno je jasno kako se pramčana rampa ne može čitavom svojom duljinom osloniti na operativnu obalu

Slika 14. Prikaz položaja rampe u donjem položaju u odnosu na strukturu trupa i mogućnost naslanjanja rampe čitavom duljinom na operativnu obalu

- pod-točka 6.5., pod nazivom „Posebna napomena glede sigurnosti broda“, propisuje kako je zapovjednik dužan „neizostavno“ odgoditi održavanje linije i odmah obavijestiti inspektora broda, između ostalog, i u slučaju oštećenja rampe ili oplatnih vrata kada takvo oštećenje dovede do gubitka svojstva vodo-nepropusnosti.

Iz navedenog, a uzevši u obzir izjavu prvog časnika palube (vidi **Prilog 67**) iz koje proizlazi da je postojalo oštećenje brtve pramčanih vrata, odnosno dolazilo je do propuštanja mora unutrašnjost broda, čime su pramčana vrata izgubila svojstvo vodo-nepropusnosti, zapovjednik broda morao je odgoditi održavanje linije i o tome obavijestiti inspektora, a što nije učinjeno (vidi **Prilog 12**).

Vezano uz prethodno navedene točke ISM poslovnika broda Lastovo, proizlazi kako pramčana rampa smije biti isključivo u „donjem“ položaju kada je ista u „cijeloj svojoj duljini“ oslonjena na obalu, odnosno u gornjem („podignutom“) položaju, kada bi trebala biti i osigurana, međutim ISM poslovnik broda Lastovo ne propisuje način na koji posada broda treba provesti postupak „osiguranja“ rampe. Iz navedenih točki ISM poslovnika broda Lastovo proizlazi da svaki pregled nedostataka na pramčanim vratima i pramčanoj rampi, ili bilo kakvi radovi na pramčanim vratima i pramčanoj rampi od strane članova posade nisu dozvoljeni. Navedeno potvrđuje i točka 10. ISM poslovnika broda Lastovo, prema kojoj je posada u odgovornosti provesti preventivno održavanje kritične opreme u koju nisu uključena pramčana vrata i pramčana vrata, uključujući i sustave njihovog

podizanja. U navedenom smislu, posada broda nije imala ovlaštenje pregleda brtve pramčanih vrata prije uspostavljenog kontakta sa inspektorom.

6. Točka 7.5. ISM poslovnika broda Lastovo, pod nazivom „Sigurnost rada i boravka na brodu“, propisuje kako je za rad sa povećanom opasnošću, što uključuje i rad na vanjskoj oplati broda odnosno u ovom slučaju provjeru brtve pramčanih vrata koja je sastavni dio vanjske oplata, potrebno ispuniti obrazac P5.0.07.05-1, a kojeg supotpisuju svi članovi posade koji će obavljati rad, i u kojem se, između ostalog traži potvrda potpisnika „Je li osoba/osobe koja će obavljati rad s povećanim opasnostima upoznata sa opasnostima koje prijete...“, a koji za ovaj slučaj nije pronađen tijekom istrage na brodu, i kojega je trebao ispuniti zapovjednik broda. Vezano uz navedeno ISM poslovnika broda Lastovo ne definira što podrazumijeva pojam „rad na vanjskoj oplati“, odnosno da li isti obuhvaća radove na brtvi pramčanih vrata čime posada može biti dovedena u zabludu, odnosno ne ispunjavati zahtjeve ISM sustava broda i kompanije.
7. Točka 7.20. ISM poslovnika broda Lastovo, pod nazivom „Mjere sigurnosti pri isplovljenju i uplovljenju broda u luku (pristanište)“, pod-točka 6.1. pod nazivom „Opća načela sigurnosti prije izvođenja manovre isplovljenja/uplovljenja broda“, propisuje kako je zapovjednik dužan osigurati bitne preduvjete za sigurno obavljanje manovre, što, između ostalog, uključuje zaduživanje članova posade palube za radnje podizanja/spuštanja brodske rampe, i to prije početka operacije, a što nije u skladu sa izjavom zapovjednika broda koji navodi kako se raspored operacija vezanih uz podizanje/spuštanje/osiguranje rampe provodi prema „dugogodišnjoj praksi“ (vidi **Prilog 12**).

Uzevši u obzir da ISM sustav broda Lastovo, osim za zapovjednika i djelomično prvog časnika palube, ne uključuje definiranje postupanja ostalih članova posade, kroz saslušanja članova posade, a vezano uz postupanje kod podizanja i spuštanja pramčane rampe, utvrđeno je kako slijedi;

- Zapovjednik broda navodi kako prvi časnik palube nema posebnu ulogu vezano uz podizanje/spuštanje rampe jer se u trenutku pristajanja/isplovljavanja broda nalazi na komandnom mostu, a vođa palube upravlja podizanjem/spuštanjem rampe (vidi **Prilog 12**), a što potvrđuje i izjava prvog časnika palube (vidi **Prilog 67**). Osim navedenog, zapovjednik navodi: „na brodu Lastovo zbog nedostatka kadra je otvaranjem i zatvaranjem rampe rukovodio vođa palube Na primopredajama dužnosti mi je rečeno da je to dugogodišnja praksa na tom brodu“. Navedeno je suprotno odredbama točke 7.7. ISM poslovnika broda Lastovo prema kojoj je prvi časnik palube izrijeком odgovoran za ukrcaj/iskrcaj vozila a što uključuje i postupak spuštanja rampe, jednako kao i točke 7.20. ISM poslovnika broda Lastovo, prema kojoj zapovjednik treba odrediti zaduženja članova posade.
- Zapovjednik broda navodi kako je osiguranje rampe uloga kormilara, te kako vođa palube zadužuje jednog od kormilara da postavi „zabrave“ (klinove za osiguranje rampe u gornjem položaju) uz prethodno odobrenje prvog časnika palube (vidi **Prilog 12**). Navedeno je u suprotnosti sa odredbama točke 7.20. ISM poslovnika broda Lastovo, prema kojoj zapovjednik treba odrediti zaduženja članova posade.
- Zapovjednik broda (vidi **Prilog 12**) i prvi časnik palube (vidi **Prilog 67**) navode kako na brodu nije postojala pisana uputa za upravljanje rampom, već se je znanje o upravljanju rampom prenosilo „usmenim“ putem.
- Vezano uz nedostatak uputa za upravljanje rampom, zapovjednik navodi (vidi **Prilog 12**) kako vođa palube, nakon njegovog naloga i kada je brod sigurno privezan uz obalu, podigne pramčana vrata i spušta rampu.

- Zapovjednik broda (vidi **Prilog 12**) i prvi časnik palube (vidi **Prilog 67**) navode kako nisu bili svjesni da rampa može pasti ukoliko nije osigurana i ukoliko se isključi pumpa hidraulike sustava podizanja rampe.

Iz navedenog proizlazi slijedeće:

- odgovorne osobe na brodu (zapovjednik i prvi časnik palube) nisu bile upoznate sa ISM poslovnikom broda Lastovo, te u tom smislu nisu bili upoznati koje aktivnosti u smislu održavanja broda je dozvoljeno provoditi i na koji način;
- posada broda nije bila na odgovarajući način upućena u sustav podizanja/spuštanja/osiguranja pramčane rampe obzirom na to da ne postoji odgovarajuća operativna uputa;
- vezano uz nepostojanje operativne upute, posada nije bila upoznata s tim da se rampu ne smije zadržavati u bilo kojem položaju osim donjeg položaja (rampa oslonjena na obalu) i gornjeg položaja u kojem rampa mora biti mehanički osigurana;
- zapovjednik broda nije poštovao odredbe ISM poslovnika broda Lastovo vezano u definiranje odgovornosti pojedinih članova posade a što mu je navedenim poslovníkom dano u nadležnost.

Nastavno na navedeno, upoznavanje posade sa ISM sustavom kompanije i broda, kao i upoznavanje posade sa samim brodom nije provedeno na odgovarajući način a što potvrđuje i postupanje svih članova posade u službi palube (vidi točke 3., 4. i 5. ovog Izvješća) koji nisu smatrali potrebnim osigurati rampu u gornjem položaju prije obavljanja radova ispod neosigurane rampe.

6.4. Obveza izrade upute za podizanje/spuštanje/osiguranje pramčanih vrata i pramčane rampe na RO-RO brodovima

Uputa za postupanje vezano uz podizanja/spuštanja/osiguranja pramčane rampe trebala je biti izrađena temeljem slijedećih zahtjeva;

Točkom 1.1.2 Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi propisano je kako se, vezano uz zahtjeve za sigurnost brodova čija je kobilica položena ili su bili u sličnoj fazi gradnje prije 19. rujna 2021. godine primjenjuju odredbe Odjeljka 1., Priloga I., Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2020/411 o izmjeni Direktive 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, u pogledu sigurnosnih zahtjeva za putničke brodove u nacionalnoj plovidbi ²⁴.

Točkom 2.1 Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi („Narodne novine“, br. 106/21) ²⁵, pod naslovom „Sigurnosni zahtjevi za nove i postojeće putničke brodove klase A, B, C i D“, pod-točka 2.1.1, propisano je kako gradnja i održavanje trupa, glavnih i pomoćnih strojeva te električnih i automatskih postrojenja svih novih i postojećih brodova klase A, B, C i D, moraju biti u skladu s normama za klasifikaciju prema pravilima priznate organizacije.

Sukladno točki 1.4.3. Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, svrstavanje brodova u pojedinu kategoriju provodi se prema područjima plovidbe pri čemu je brod Lastovo svrstan u klasu D, kako je to i navedeno u Svjedodžbi o sigurnosti putničkog broda, izdanoj od strane HRB-a, br. 19-000061/194382, 6. studenog 2023. godine.

²⁴ Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R0411>

²⁵ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_01_8_167.html

Klasa D podrazumijeva da je brod sposoban ploviti u području plovidbe D ²⁶, a koje odgovara kategoriji plovidbe 6 kako je definirana Naredbom o kategorijama plovidbe pomorskih brodova („Narodne novine“, br. 46/06) ²⁷.

Prilogom I, Odjeljak 1., Poglavlje I, točka 4. Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2020/411, propisano je kako postojeći brodovi klase C i D ne moraju ispunjavati zahtjeve pravila iz poglavlja II-1. i II-2. tog odjeljka pod uvjetom da pomorska uprava države zastave pod čijom su zastavom ti brodovi ovlašteni ploviti zajamči da su u skladu s nacionalnim propisima države zastave i da ti propisi osiguravaju jednaku razinu sigurnosti kao i oni koji se primjenjuju na nove brodove klase C i D ili postojeće brodove klase B.

Uzevši u obzir kako Republike Hrvatska nije propisala dodatne nacionalne propise/pravila vezane uz postojeće brodove klase C i D, kod ispunjavanja sigurnosnih zahtjeva za postojeće brodove klase C i D, a vezano uz izradu upute za podizanje/spuštanje i osiguranje pramčanih vrata i pramčane rampe, nužno je primjenjivati Pravilo II-1/B-2/20 Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2020/411, odnosno točku 2.1.1 Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi.

Točkom 4. Pravila II-1/B-2/20 Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2020/411 propisano je: „Upute o radnim postupcima za zatvaranje i učvršćenje svih vrata u vanjskoj oplati, vrata za ukrcaj i drugih uređaja za zatvaranje koji, ako ostanu otvoreni ili nisu ispravno učvršćeni, mogu uzrokovati naplavljivanje prostora posebne kategorije ili RO-RO prostora za teret, moraju se nalaziti na brodu i izložiti na odgovarajućem mjestu“.

Uzevši u obzir odredbe članka 77. stavak 3. Pomorskog zakonika („Narodne novine“, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19) prema kojem sposobnost za plovidbu, odnosno uporabu u odnosu na brodove hrvatske državne pripadnosti u nacionalnoj plovidbi utvrđuje Hrvatski registar brodova (u daljnjem tekstu HRB), pojam „norme za klasifikaciju prema pravilima priznate organizacije“, iz točke 2.1.1 Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova, odnosi se na Pravila za klasifikaciju HRB-a.

Pravila za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 1. „Opći zahtjevi“ (točka 4.14.1) (vidi **Prilog 46**), kao i Pravila za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 3. „Oprema trupa“ (točka 7.4.1) (vidi **Prilog 73**), u cijelosti prenose odredbe jedinstvenih zahtjeva („unified requirements“) Međunarodnog udruženja klasifikacijskih društava (IACS) br. S8 (u daljnjem tekstu UR-S8) (vidi **Prilog 33**) koja propisuje zahtjeve za pramčana vrata i rampe za ukrcaj i iskrcaj vozila na novim RO-RO putničkim brodovima građenima na i nakon 1. srpnja 1996. godine, koji plove u međunarodnoj i nacionalnoj plovidbi, a čime su ujedno poštivani zahtjevi IMO Rezolucije A.793(19) (vidi **Prilog 32**).

Naime, IMO Rezolucija A.793(19) poziva sve potpisnice Konvencije SOLAS na primjenu ne samo UR-S8 već i na primjenu jedinstvenih zahtjeva („unified requirements“) Međunarodnog udruženja klasifikacijskih društava (IACS) br. S16 (u daljnjem tekstu UR-S16) (vidi **Prilog 72**)

²⁶ Vidi: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%2011_23/KATEGORIZACIJA%20MORSKIH%20PODRUCJA%20U%20UNUTARNJIM%20MORSKIM%20VODAMA-TERITORIJALNOM%20MORU%20RH%20ZA%20POTREBE%20KLASIFIKACIJE%20PUTNICKIH%20BRODOVA-DIREKTIVA2009%2045%20EC-IZMJENJENA%20I%20DOPUNJENA%2021-11_23.pdf i chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%2011_23/101K-2023%20HHI%2024-11_23.pdf

²⁷ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2006_04_46_1135.html

koja definira način retroaktivne primjene UR-S8 na postojeće brodove odnosno brodove građene prije 30. lipnja 1996. godine, a u koju kategoriju ulazi brod Lastovo, a prema kojoj brod Lastovo treba ispuniti zahtjeve UR-S8 u odnosu na obvezu izrade Operativne procedure za zatvaranje i osiguranje pramčanih vrata i rampe.

Nadalje, točka 1.4.2. i točka 10.3. ISM Pravilnika, koji je dan u prilogu Uredbe (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog Pravilnika upravljanja sigurnošću (u daljnjem tekstu ISM Pravilnik) unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/91²⁸, propisuju: „kompanija mora razviti, provoditi i održavati sustav upravljanja sigurnošću (SMS) koji uključuje upute i postupke kojima se osigurava sigurno funkcioniranje brodova i zaštita okoliša u skladu s odgovarajućim međunarodnim zakonodavstvom i zakonodavstvom države zastave“ (točka 1.4.2.), odnosno: „Kompanija mora utvrditi postupke u SMS-u kojima se utvrđuju oprema i tehnički sustavi čiji bi iznenadni kvar mogao izazvati opasna stanja. SMS-om se moraju predvidjeti posebne mjere usmjerene ka promicanju pouzdanosti takve opreme ili sustava“ (točka 10.3.).

Da je uputa za otvaranje/zatvaranje i osiguranje pramčanih vrata i pramčane rampe trebala biti izrađena može se zaključiti iz dodatne ISM prosudbe broda Lastovo provedene od strane HRB-a (vidi **Prilog 66**).

Slijedom navedenog, brod Lastovo trebao je posjedovati operativnu uputu za otvaranje/zatvaranje i osiguranje pramčanih vrata i pramčane rampe, iz čega proizlazi da kompanija Jadrolinija, kod izrade ISM poslovnika broda Lastovo, nije poštivala zahtjeve Uredbe (EZ) br. 336/2006, kao niti zahtjeve Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, odnosno zahtjeve Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2020/411.

7. ODRŽAVANJE BRODA LASTOVO

7.1. Obveza uspostave sustava održavanja broda Lastovo

Člankom 85. Pomorskog zakonika propisano je kako kompanija ili vlasnik treba održavati stanje broda i njegove opreme tako da brod u svakom smislu ostane sposoban za plovidbu bez opasnosti za brod, osobe na brodu, teret i okoliš, dok je člankom 148. stavak 1. Pomorskog zakonika propisano je kako se je zapovjednik broda dužan brinuti o opskrbi broda, o brodskoj administraciji, o njegovu održavanju, o održavanju i ispravnom stanju trupa broda, strojeva, uređaja i opreme, pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama, o sigurnosti brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, opasnog i ostalog tereta, o pravilnom ukrcavanju, slaganju, prijevozu i iskrcavanju opasnog i ostalog tereta, o pravilnom ukrcavanju, smještaju i iskrcavanju putnika i o izvršavanju svih zadataka u vezi s procesom rada.

Člankom 76. stavak 1. podstavak 2. Pomorskog zakonika propisano je kako je brod sposoban za plovidbu ukoliko, između ostalog, udovoljava odredbama u vezi sa sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda (ISM sustav), dok je točkom 10.1. ISM Pravilnika propisano kako kompanija mora utvrditi postupke kojima se osigurava da se brod održava u skladu s odredbama odgovarajućih propisa i pravila.

7.2. Podaci vezani uz održavanje pramčane rampe na brodu Lastovo

Tijekom provođenja izvida na brodu Lastovo, dana 12. kolovoza 2024. godine, obavljena je provjera dostupne dokumentacije vezane uz održavanje hidrauličkog sustava pramčane rampe te je utvrđeno kako brod posjeduje jedino obrasce oznake OO.2.10.01-1 koji se odnose na preventivno održavanje rampi i pramčanih vrata (sustav 2) i preventivno održavanje svih

²⁸ Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

hidrauličkih sustava (sustav 39) (vidi **Prilog 34**) dok drugi zapisi nisu pronađeni. Na upit da li ste do sada imali problema sa pramčanom rampom posada, inspektor broda i tehnički direktor odgovaraju kako, prema njihovim saznanjima nikad nisu imali problema sa rampom niti hidrauličkim sustavom za podizanje/spuštanje rampe. Na upit da li posjedujete instrukcijske knjige vezano uz hidraulički motor za podizanje rampe, inspektor broda i tehnički direktor odgovaraju kako ne postoji instrukcijska knjiga proizvođača. Na upit na koji se onda način održava hidraulički sustav rampe inspektor odgovara kako ga nije potrebno održavati dok radi

²⁹

Uzevši u obzir kako, osim obrazaca oznake OO.2.10.01-1, na brodu nije pronađena druga dokumentacija vezano uz održavanje pramčane rampe i hidrauličkog sustava podizanja/spuštanja rampe od kompanije je zatražena dostava svih zapisa koji se odnose na sva oštećenja broda Lastovo, a koju je kompanija dostavila putem elektronske pošte dana 19. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 35**). Uvidom u dostavljena izvješća o oštećenju/kvaru utvrđeno je sljedeće:

- 12. rujna 2006. godine došlo do nekontroliranog pada rampe zbog nepoznatog razloga, a kada je, od strane ovlaštenog servisera MAG SISTEM d.o.o. rastavljen i očišćen hidro motor te vraćen na mjesto nakon čega se je rampa mogla ponovno spuštati/dizati (vidi **Prilog 36**);
- 9. studenog 2012. godine došlo je do nekontroliranog pada pramčane rampe uslijed puknuća hidrauličkog motora nakon čega je, 18. studenog 2012. godine, ovlašteni serviser MAG SISTEM d.o.o. prebacio hidraulički motor sa vitla krmene rampe na vitlo pramčane rampe, i pokrenut je postupak nabave novog hidrauličkog motora, koji je na vitlo krmene rampe ugrađen 17. prosinca 2012. godine (vidi **Prilog 36**).

Uzevši u obzir kako je kompanija Jadrolinija, sukladno točki 7.4.1.7.1 Pravila za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 3. „Oprema trupa“ (vidi **Prilog 73**), odnosno točki S8.8.1 UR-S8 (vidi **Prilog 33**), a vezano uz primjenu jedinstvenih zahtjeva UR-S8 na postojeće brodove, kako je propisano UR-S16 (vidi **Prilog 72**), povezano sa IMO Rezolucijom A.793(19) (vidi **Prilog 32**), bila dužna obavijestiti klasifikacijsko društvo, u ovom slučaju HRB, od HRB-a je zatražen podatak da li su navedeni kvarovi prijavljeni te je HRB putem elektronske pošte, dana 20. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 37**) naveo kako nema podataka u evidencijama HRB-a da su situacije sa padom pramčane rampe broda Lastovo prijavljene HRB-u.

Jednako tako, a vezano uz izjavu ovlaštenog servisera hidrauličkog sustava pramčane rampe (vidi **Prilog 64**), proizlazi da preventivno održavanje hidrauličkog sustava pramčane rampe, kako je isti opisan u ISM sustavu broda Lastovo, ne obuhvaća sve radnje (npr. izmjenu filtera ulja), i ne sadrži uputu proizvođača sustava a kako je to predviđeno ISM sustavom broda Lastovo.

Nadalje, od HRB-a je zatražena informacija o njihovim saznanjima vezano uz eventualno obavljene zahvate na pramčanoj rampi i hidrauličkom sustavu pramčane rampe, na što se HRB očitovao putem elektronske pošte, dana 12. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 38**) prema kojoj je tijekom prosinca 2006. godine izrađena potpuno nova pramčana rampa (vidi **Prilog 39**), a tijekom godišnjeg remonta u 2023. godini obavljena zamjena čeličnih užadi na pramčanoj rampi (vidi **Prilog 40**). Uzevši u obzir da je 2006. godine rampa produžena za 500 mm odnosno njena težina povećana je za više stotina kilograma, od HRB-a je zatražen podatak o tome da li je zbog povećane težine rampe obavljeno terećenje hidrauličkog sustava rampe (testiranje mogućnosti hidrauličkog sustava rampe u odnosu na povećanu težinu rampe). HRB putem elektronske pošte, dana 20. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 37**) naveo

²⁹ Naknadno je inspektor broda izjavio kako se instrukcijske knjige hidrauličkog sustava nalaze u njegovom uredu (vidi **Prilog 71**)

kako nema podataka u evidencijama HRB-a da je obavljeno terećenje rampe već samo postoji izvještaj prema kojem je novo ugrađena rampa testirana u radu (vidi **Prilog 41**).

Slijedom navedenog, zaključuje se kako kompanija Jadrolinija nije definirala jasne upute vezano uz operativne radnje održavanja sustava pramčane rampe, jednako kao i da kompanija Jadrolinija nije provodila održavanje broda sukladno definiranom ISM sustavu broda Lastovo.

Jednako tako, zaključuje se da se definirani sustav održavanja ne provodi na način propisan ISM poslovníkom broda Lastovo što potvrđuje i dodatna ISM prosudba broda Lastovo provedena od strane HRB-a (vidi **Prilog 66**).

8. TEHNIČKI NADZOR BRODA LASTOVO OD STRANE HRB-a

8.1. Zakonska osnova za obavljanje tehničkog nadzora

Člankom 76. stavak 1. Pomorskog zakonika propisano je kako je brod sposoban za plovidbu, odnosno uporabu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama Pomorskog zakonika, propisa donesenih na temelju Pomorskog zakonika i Tehničkim pravilima³⁰ u vezi sa:

1. sigurnošću ljudskih života, broda i imovine,
2. sustavom upravljanja sigurnošću kompanije i broda,
3. sigurnosnom zaštitom,
4. sprječavanjem onečišćavanja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i otpadom,
5. sprječavanjem onečišćavanja zraka,
6. zaštitom pomorskog okoliša od bioinvazivnih vrsta u balastnim vodama,
7. zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obrastanja trupa,
8. zaštitom na radu, smještajem posade i drugih osoba zaposlenih na brodu,
9. uvjetima za prijevoz putnika,
10. sigurnošću uređaja za rukovanje teretom.

Člankom 77. stavak 1. Pomorskog zakonika propisano je kako sposobnost za plovidbu, odnosno uporabu, prema odredbama članka 76. stavka 1. točaka 1., 2., 4., 5., 6., 7., 8., 9. i 10. Pomorskog zakonika, utvrđuje priznata organizacija³¹ obavljanjem tehničkog nadzora i posvjedočuje izdavanjem odgovarajućih brodskih isprava, zapisa i knjiga u skladu s

³⁰ Sukladno članku 5. alineja 38. Pomorskog zakonika, priznata organizacija jest organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje pregleda i izdavanje propisanih isprava. Pod posebnim propisom podrazumijeva se Pravilnik o priznatim organizacijama za nadzor, pregled i certifikaciju brodova („Narodne novine“, br. 118/11, 99/12 i 124/15) te Uredba (EZ-a) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima i normama za organizacije za inspekcijski pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009.). Trenutno su od Ministarstva ovlaštene priznate organizacije Lloyd Register, Bureau Veritas, Det Norske Veritas i Hrvatski registar brodova, dok je za statutaru certifikaciju pomorskih objekata u nacionalnoj plovidbi ovlašten isključivo Hrvatski registar brodova sukladno članku 76. stavak 1. Pomorskog zakonika.

³¹ Sukladno članku 5. alineja 54. tehnička pravila za statutaru certifikaciju pomorskih objekata su pravilnici u skladu sa zakonom kojim se uređuje sustav državne uprave, doneseni na temelju ovoga Zakonika, kojima se utvrđuju zahtjevi kojima moraju udovoljavati pomorski objekti i kompanije, kao i način obavljanja tehničkog nadzora i izdavanja isprava, zapisa i knjiga pomorskog objekta i kompanije.

odredbama Tehničkih pravila, dok je stavkom 3. istog članka propisano kako sposobnost za plovidbu, odnosno uporabu, prema odredbama članka 76. stavka 1. Pomorskog zakonika, u odnosu na brodove hrvatske državne pripadnosti u nacionalnoj plovidbi utvrđuje Hrvatski registar brodova.

Člankom 78. stavak 1. alineja 9. Pomorskog zakonika propisano je kako tehnički nadzor obuhvaća preglede, ocjene i verifikacije postojećih brodova, dok je člankom 79. Pomorskog zakonika propisano kako pregledi, ocjene i verifikacije (u daljnjem tekstu: pregled) postojećih brodova mogu biti: osnovni, redoviti i izvanredni.

Sukladno članku 80. Pomorskog zakonika, osnovni pregled je obavezan pregled kojem podliježe postojeći brod prije upisa u upisnik brodova, dok je člankom 81. Pomorskog zakonika propisano kako su redoviti pregledi obavezni pregledi kojima podliježe postojeći brod u vremenskim razmacima propisanim Tehničkim pravilima.

Obzirom na područje plovidbe i vrstu broda vremenski intervali i vrste pregleda broda Lastovo definirani su:

- Pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi („Narodne novine“, br. 15/19)³²; te
- Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi („Narodne novine“, br. 8/20)³³.

U tom smislu:

- u svrhu izdavanja Svjedodžbe o sigurnosti putničkog broda primjenjuju se odredbe točke 4.24, Priloga V Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, odnosno odredbe Priloga III Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, prema kojima se pregled broda obavlja svakih 12 mjeseci i to u obimu obnovnog pregleda, pri čemu je potrebno poštivati postupke i smjernice navedene u rezoluciji IMO-a A.997(25), kako je izmijenjena rezolucijom IMO-a A.1186(33) (vidi **Prilog 42**), ili drugi postupci namijenjeni za postizanje istog cilja.
- u svrhu izdavanja Svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu primjenjuju se odredbe točke 4.23, Priloga V Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Opći propisi, prema kojima se obavlja obnovni pregled za potrebe izdavanja nove svjedodžbe (svakih 5 godina od datuma prvog izdavanja svjedodžbe), te godišnji pregled u svrhu produljenja valjanosti svjedodžbe.

Nadalje, obuhvat obnovnog pregleda RO-RO putničkih brodova propisan je i u Pravilima za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 1. „Opći zahtjevi“, u kojima su, u Poglavlju 5., točka 4.14.1, dani dodatni zahtjevi za obavljanje pregleda RO-RO putničkih brodova koji uključuju i elemente pregleda pramčanih vrata i pramčane rampe (vidi **Prilog 46**).

Osim pregleda u svrhu izdavanja Svjedodžbe o sigurnosti putničkog broda i Svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu, HRB obavlja i prosudbe ISM sustava kompanije i broda u svrhu izdavanja Potvrde o usklađenosti kompanije i Potvrde upravljanja sigurnošću broda, a sukladno Dijelu B ISM Pravilnika koji je dan u prilogu Uredbe (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog Pravilnika upravljanja sigurnošću (u daljnjem tekstu ISM Pravilnik) unutar

³² vidi https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_02_15_307.html

³³ vidi https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2020_01_8_167.html

Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/91 ³⁴. U tom smislu HRB obavlja:

- prosudbu ISM sustava kompanije za izdavanje Potvrde o usklađenosti koja se izdaje na period od 5 godina;
- godišnju prosudbu ISM sustava kompanije u smislu održavanja valjanosti Potvrde o sukladnosti;
- prosudbu ISM sustava broda za izdavanje Potvrde upravljanja sigurnošću koja se izdaje na valjanost od 5 godina; te
- među prosudbu ISM sustava broda, koji se obavlja između druge i treće godišnjice izdavanja Potvrde upravljanja sigurnošću.

8.2. *Evidencija pregleda Hrvatskog registra brodova vezana uz brod Lastovo*

Proveden je izvid u evidencije pregleda HRB-a sa naglaskom na pregled sustava podizanja i spuštanja pramčane rampe, uključujući i evidencije koje se odnose na godišnji pregled broda obavljen u vremenu od 2. listopada do 6. studenog 2023. godine, u svrhu izdavanja Svjedodžbe o sigurnosti putničkog broda i Svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu.

Sukladno postupcima HRB-a, kod obavljanja pregleda broda koristi se ispitna lista „IL-29 SPL“, a nakon obavljenih pregleda izrađuje se dokument „Izveštaj o obavljenim pregledima“. Uvidom u izvještaj HRB-a o obavljenom pregledu broda Lastovo, obavljenog u vremenu od 2. listopada do 6. studenog 2023. godine (vidi **Prilog 43**), te ispitnu listu „IL-29 SPL“ vezanu uz obavljeni pregled (vidi **Prilog 44**) utvrđeno je kako slijedi;

Kod pregleda broda Lastovo utvrđeno je kako je inspektor HRB-a označio da je pregledao vrata na vanjskoj oplati sa uređajima za otvaranje, zatvaranje i osiguranje u zatvorenom položaju, a što uključuje provjeru: šarnira, oslonaca, hidrauličnog uređaja, užadi, koloturnika, zatvarača, sredstva za indikaciju otvorenog/zatvorenog položaja, stanje brtvi i vodonepropusnosti te stanje strukturnih elemenata vrata i okolne strukture. Prilikom pregleda nisu zabilježene primjedbe (vidi Dodatak I. u **Prilogu 44**).

Prilikom pregleda broda inspektor HRB-a nije provjeravao primjenjive stavke sukladno UR-S8 (vidi **Prilog 33**), iako se ista odnose i na brodove u nacionalnoj plovidbi, a vezano uz primjenu UR-S16 (vidi **Prilog 72**), a za što je HRB pripremio i posebnu listu br. IL-06AILL (vidi **Prilog 45**), za koju je u pregledima označeno kako nije „primjenjiva“, a što se, između ostalog odnosi i na postojanje operativne upute za upravljanje pramčanim vratima i pramčanom rampom, uz naznaku kako su primjenjive stavke UR-S8, odnosno UR-S16, definirane i Pravilima za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 1. „Opći zahtjevi“, Poglavlje 5. točka 4.14.1.1 (vidi **Prilog 46**), iako se ispitna lista „IL-29 SPL“ poziva na tu točku pravila.

Osim navedenog, a vezano uz pregled postojanja upute inspektor HRB nije poštivao odredbe vezane uz pregled RO-RO broda dane rezolucijom IMO-a A.1186(33) (vidi **Prilog 42**), čija je primjena zahtijevana Prilogom III Pravila za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, a u točki 5.1.5.5 rezolucije IMO-a A.1186(33) jasno se zahtijeva pregled postojanja operativnog postupka za zatvaranje i osiguranje vrata i rampi.

Nadalje, sukladno obavijesti HRB-a 12. kolovoza 2024. godine (vidi **Prilog 38**) u vremenu obavljanja pregleda broda izmijenjeno je čelično uže pramčane rampe a što se ne navodi u

³⁴ Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

izvještaj HRB-a o obavljenom pregledu broda Lastovo, obavljenog u vremenu od 2. listopada do 6. studenog 2023. godine (vidi **Prilog 43**).

Slijedom navedenog, utvrđeno je kako pregled HRB nije uključivao sve stavke kako je zahtijevano Pravilima za statutarnu certifikaciju putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi, odnosno rezolucijom IMO-a A.1186(33) (vidi **Prilog 42**), kao i Pravilima za klasifikaciju brodova HRB-a, Dio 1. „Opći zahtjevi“ (vidi **Prilog 46**).

8.3. Pregledi HRB-a vezani uz ISM poslovnik Jadrolinije, odnosno ISM poslovnik broda Lastovo (pregled sustava upravljanja sigurnošću)

Obavljen je i uvid dokumentacije HRB-a vezano uz ISM prosudbe kompanije i broda u svrhu izdavanja/produljenja valjanosti Potvrde o usklađenosti kompanije i Potvrde upravljanja sigurnošću broda, a kako je to zahtijevano pri čemu je utvrđeno slijedeće;

ISM prosudba broda Lastovo obavljena je u vremenu od 20. do 23. lipnja 2022. godine (vidi **Prilog 47**) a prilikom prosudbe nisu utvrđeni nedostaci ISM sustava broda.

ISM prosudba kompanije Jadrolinija obavljena je kako slijedi:

- ISM prosudba središnjeg ureda kompanije obavljena je 11. srpnja 2023. godine (vidi **Prilog 48**) i 12. srpnja 2024. godine (vidi **Prilog 49**) pri čemu nisu utvrđeni nedostaci ISM sustava kompanije,
- ISM prosudba područnog ureda Zadar obavljena je 12. srpnja 2023. godine (vidi **Prilog 50**) i 10. srpnja 2024. godine (vidi **Prilog 51**) pri čemu nisu utvrđeni nedostaci ISM sustava kompanije,
- ISM prosudba područnog ureda Split obavljena je 13. srpnja 2023. godine (vidi **Prilog 52**) i 11. srpnja 2024. godine (vidi **Prilog 53**) pri čemu nisu utvrđeni nedostaci ISM sustava kompanije.

Uzevši u obzir kako je tijekom provođenja izvida ustanovljena sumnja u postojanje nedostataka ISM sustava kompanije Jadrolinija i ISM sustava broda Lastovo, Ministarstvo je zatražilo dodane prosudbe ISM sustava kompanije Jadrolinija i ISM sustava broda Lastovo, koje su, od strane HRB-a, obavljene 11. rujna 2024. godine u kompaniji Jadrolinija (vidi **Prilog 65**), i 13. rujna 2024 na brodu Lastovo (vidi **Prilog 66**), prilikom kojih su utvrđeni nedostaci i opažanja koji nisu razlog za oduzimanje izdane Izjave o sukladnosti kompanije kao niti Svjedodžbe o sigurnosti broda, međutim navedena dodatna prosudba ukazuje kako su u prethodnim, redovitim postupcima ISM sustava kompanije Jadrolinija i ISM sustava broda Lastovo nije razmatran na odgovarajući način.

9. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODA LASTOVO

9.1. Zakonska osnova za obavljanje inspekcijskih pregleda broda

Sukladno članku 77. stavak 13. Pomorskog zakonika sposobnost broda za plovidbu provjerava se obavljanjem inspekcijskog nadzora.

Člankom 165. stavak 1. Pomorskog zakonika propisano je kako inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija, dok je člankom 166. stavak 3. Pomorskog zakonika propisano kako su način i postupci obavljanja inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe u obavljanju inspekcijskog nadzora propisani Pravilnikom o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe („Narodne novine“, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15, 29/16 i 32/20) (vidi **Prilog 54**).

Člankom 3. stavak 1. Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe propisano je kako inspekcijski nadzor, između ostalog, obuhvaća nadzor nad pomorskim objektima te nadzor nad RO-RO putničkim brodovima na redovnim linijama prema odredbama Zakona kojim se uređuje prijevoz u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu.

Člankom 12. stavak 5. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu („Narodne novine“, br. 19/22) ³⁵ propisano je kako se tehnički i sigurnosni standardi u pogledu glavnog i zamjenskog broda kojim se obavlja javni linijski i međunarodni pomorski prijevoz utvrđuju Pravilnikom o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu („Narodne novine“, br. 47/23) ³⁶.

Člankom 12. stavak 1. Pravilnika o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu propisano je kako inspektor sigurnosti plovidbe treba, prije početka obavljanja usluge javnog linijskog pomorskog prijevoza, obaviti detaljni pregled broda sukladno posebnom propisu kojim je propisano obavljanje inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, odnosno Pravilnikom o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe (vidi **Prilog 54**).

Člankom 12. stavak 2. Pravilnika o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu propisano je kako pregled broda od strane inspektora sigurnosti plovidbe, prije početka obavljanja usluge javnog linijskog prijevoza, uključuje i provjeru usklađenosti stanja na brodu u odnosu na dostavljene isprave i dokumente te provjeru broja i osposobljenosti članova posade.

Člankom 12. stavak 3. Pravilnika o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu propisano je kako, nakon obavljenog inspekcijskog pregleda prije početka obavljanja usluge javnog linijskog prijevoza, ako brod udovoljava uvjetima za obavljanje linijskog prijevoza propisanim u članku 3. Pravilnika, nadležna lučka kapetanija izdaje Odobrenje za plovidbu na liniji predviđenoj ugovorom za obavljanje usluge javnog linijskog pomorskog prijevoza.

Nadalje, člankom 12. stavak 4. Pravilnika o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu propisano je kako je, nakon pregleda prije početka obavljanja usluge javnog prijevoza, brod koji obavlja uslugu javnog linijskog pomorskog prijevoza podložan je godišnjem pregledu koji se obavlja najkasnije do datuma pregleda prije početka obavljanja usluge javnog prijevoza.

Pregled RO-RO putničkog broda obavlja se sukladno Dodacima XIX, XX i XXI Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (vidi **Prilog 54**).

Vezano uz obavljanje inspekcijskih pregleda prema odredbama članka 12. stavak 2. Pravilnika o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu, te odredbama Dodataka XIX, XX i XXI Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, a koje bi bile povezane sa provjerom pramčanih vrata i pramčane rampe, inspektor treba provjeriti sljedeće:

1. vezano uz dodatak XIX točka 6., provjeriti da li su bilo kakva oštećenja ili stalna iskrivljenja vrata na oplati broda, kao i same oplate, koja mogu utjecati na cjelovitost RO-RO putničkog broda, te oštećenja na opremi za pričvršćenje takvih vrata, odmah prijavljena priznatoj organizaciji (u ovom slučaju HRB-u) te odmah popravljena na njihovo zadovoljstvo;

³⁵ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2022_02_19_204.html

³⁶ Vidi: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2023_05_47_812.html

2. vezano uz dodatak XXI točka 3., provjeriti postupke kojima se osigurava da je brod spreman za plovidbu prije napuštanja veza, što treba uključiti obvezu izvješćivanja da su sva vodonepropusna vrata na oplati zatvorena, a što uključuje i provjeru uređaja za zatvaranje pramčanih vrata;
3. vezano uz dodatak XXI točka 5, provjeriti zapise u dnevniku kako bi se utvrdilo da postoje zapisi o zatvaranju pramčanih vrata.

9.2. *Inspekcijski pregledi broda Lastovo*

Sukladno navedenim odredbama iz točke 9.1. inspektori sigurnosti plovidbe obavili su slijedeće inspekcijske preglede i poduzeli slijedeće radnje;

Dana 21. svibnja 2019. godine, obavljen je inspekcijski pregled broda Lastovo, a prije početka obavljanja usluge javnog linijskog prijevoza na liniji 401 Zadar/Gaženica – Ist – Olib – Silba – Premuda – Mali Lošinj, temeljem kojega je, dana 17. lipnja 2019. godine, od strane Lučke kapetanije Zadar, izdano Odobrenje za plovidbu na domaćoj redovnoj liniji KLASA: UP/I-342-08/19-01/27, URBROJ: 530-04-7-2-19-11 (vidi **Prilog 74**).

U odnosu na vrijeme i datum pomorske nesreće broda Lastovo, u prethodnih 6 godina obavljeni su godišnji inspekcijski pregledi broda Lastovo u slijedećim terminima: inspekcijski pregled u luci Gaženica obavljen dana 21. svibnja 2019. godine (vidi **Prilog 55**), inspekcijski pregled u luci Gaženica obavljen dana 19. svibnja 2020. godine (vidi **Prilog 56**), inspekcijski pregled u luci Gaženica obavljen dana 30. lipnja 2021. godine (vidi **Prilog 57**), inspekcijski pregled u luci Split obavljen dana 30. lipnja 2022. godine (vidi **Prilog 58**), inspekcijski pregled u luci Split obavljen dana 26. travnja 2023. godine (vidi **Prilog 59**), te inspekcijski pregled u luci Gaženica obavljen dana 4. lipnja 2024. godine (vidi **Prilog 60**).

Tijekom svih navedenih pregleda od strane posade broda Lastovo nije prijavljen problem u radu sustava hidraulike podizanja/spuštanja pramčane rampe.

Na dan pomorske nesreće, a sukladno članku 33. stavak 1. alineja 5. Pravilnika obavljen je inspekcijski pregled broda od strane kapetana Ispostave Mali Lošinj, Lučka kapetanija Rijeka (vidi **Prilog 61**), nakon čega je donijeto Rješenje o zabrani plovidbe broda Lastovo (vidi **Prilog 62**).

Tijekom obavljanja izvida proveden je i dodatni inspekcijski nadzor (vidi **Prilog 63**).

10. ZAKLJUČAK

Temeljem provedenih izvida zaključuje se kako:

1. Sustav upravljanja sigurnošću kompanije Jadrolinija nije u cijelosti uspostavljen, održavan i provođen na način zahtijevan Uredbom (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog Pravilnika upravljanja sigurnošću unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/91³⁷.
2. Zapovjednik broda Lastovo prekršio je odredbe ISM poslovnika broda Lastovo kojima se propisuju odgovornosti pojedinih članova posade u obavljanju operativnih zadaća

³⁷

Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

vezano uz sustav pramčane rampe, a za što je nadležan sukladno ISM poslovniku broda Lastovo.

Slijedom navedenog, predlaže se pokrenuti prekršajni postupak u odnosu na kompaniju, odgovornu osobu u kompaniji i odgovornu osobu na brodu Lastovo, kako se definira u nastavku;

10.1. Prijedlog pokretanja prekršajnog postupka protiv kompanije Jadrolinija

Temeljem odredbi članka 48. stavak 2., alineja 1. i 2. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19), prema kojima su:

- vlasnik i/ili kompanija broda hrvatske državne pripadnosti dužni uspostaviti i održavati dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću ukoliko je to obvezan sukladno Tehničkim pravilima i drugim propisima;
- održavati stanje broda i njegove opreme tako da je brod dok plovi u svakom smislu sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja, bez opasnosti za brod, osobe na brodu, teret i okoliš;

Provedenim izvidima utvrđeno je da kompanija Jadrolinija nije uspostavila, ne održava i ne provodi dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću (ISM sustav) sukladno zahtjevima Uredbe (EZ) br. 336/2006 o provedbi Međunarodnog Pravilnika upravljanja sigurnošću unutar Zajednice i o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 3051/91 ³⁸.

U odnosu na uspostavu ISM sustava utvrđeni su slijedeći propusti:

- nisu definirane jasne odgovornosti članova posade vezano uz postupke upravljanja pramčanim vratima i pramčanom rampom (**vidi točku 6.3. ovog izvješća**);
- nisu definirane jasne upute vezano uz postupak podizanja/spuštanja i osiguranja pramčanih vrata i pramčane rampe (**vidi točku 6.4. ovog izvješća**);
- nisu definirane jasne upute vezano uz operativne radnje održavanja sustava pramčane rampe (**vidi točku 7.1. ovog izvješća**);

U odnosu na održavanje ISM sustava utvrđeni su slijedeći propusti:

- upoznavanje članova posade broda Lastovo ne provodi se sukladno ISM poslovniku Jadrolinije (**vidi točku 6.2. i 6.3. ovog izvješća**);
- sustav održavanja broda Lastovo ne slijedi postupke definirane ISM poslovníkom broda Lastovo (**vidi točku 7.1. ovog izvješća**).

Čime je kompanija Jadrolinija počinila prekršaj iz članka 998. stavak 1., alineja 11. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19).

10.2. Prijedlog pokretanja prekršajnog postupka protiv odgovorne osobe u kompaniji Jadrolinija

Temeljem odredbi članka 48. stavak 2., alineja 1. i 2. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19), a koje su navedene u prethodnoj točki, ukoliko neće biti pokrenut kazneni postupak, predlaže se pokretanje prekršajnog postupka

³⁸ Vidi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0336>

protiv odgovorne osobe u kompaniji Jadrolinija sukladno članku 998. stavak 2. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19), kako slijedi;

Provedenim izvidom ISM poslovnika Jadrolinije utvrđeno je kako dionici u ISM sustavu kompanije Jadrolinija, za sve zadaće i odgovornosti, odgovaraju direktno predsjedniku uprave, odnosno;

U poglavlju Uvod, točka 6.1.3.I., pod naslovom „Poslovno područje predsjednika uprave“ definirano je kako je predsjednik uprave, između ostalog, odgovoran za službu pomorske sigurnosti, opću kadrovsku službu, službu za selekciju, edukaciju i razvoj zaposlenika, službu sigurnosti na radu, službu upravljanja pomorskim kadrovima, nautičko tehnički inspektorat, službu za razvoj flote, službu operative i podrške linija i odjel vlastitog održavanja brodova.

U poglavlju Uvod, točka 6.1.5. navodi se: „Pod izravnim rukovodstvom Predsjednika Uprave djeluje Ovlaštena osoba SUS-a (DPA) i Inspektori pomorske sigurnosti“.

U poglavlju Uvod, točka 6.2. Shema 1. pod naslovom „ustroj SUSTAVA UPRAVLJANJA SIGURNOŠĆU (SUS-a) Društva Jadrolinija Rijeka, vidljivo je da su Predsjedniku uprave direktno odgovorni izvršni direktor ljudskih resursa, izvršni direktor tehničkih i operativnih poslova i ovlaštena osoba SUS-a (D.P.A.).

U poglavlju Odgovornost i ovlaštenja u SUS-u Društva, točka 3. pod-točka 6.1. pod naslovom „shema hijerarhijske odgovornosti u društvu Jadrolinija Rijeka spram sigurnog upravljanja i zaštite okoliša brodova međunarodne plovidbe, ro-ro putničkih brodova i putničkih brodova nacionalne i nacionalne obalne plovidbe“ definira kako ukupnu odgovornost za funkcioniranje ISM sustava kompanije snosi predsjednik uprave, i to na način da mu za tehničku ispravnost i upravljanje brodom odgovara izvršni direktor tehničkih i operativnih poslova, za formacijsku popunjenost i radne uvjete izvršni direktor ljudskih resursa, a ovlaštena osoba SUS-a i zapovjednik broda za sav rad (zapovjednik broda je za sav rad odgovoran Predsjedniku uprave i po odredbama točke 3. pod-točke 6.11.1. SUS-a).

Nadalje, točkom 4. , pod-točka 6.1. pod naslovom „Odgovornosti i ovlaštenja ovlaštene osobe SUS-a Društva (DPA)“ propisano je kako DPA direktno izvještava upravu društva, prati sve aspekte sigurnosti i zaštite okoliša, predlaže mjere sigurnosti i nadzire njihovu realizaciju te upravi pruža stručne savjete, dok uprava društva osigurava redovno funkcioniranje sustava, resurse i provedbu propisa. Jednako tako, navodi se kako DPA izravno odgovara predsjedniku uprave Društva za provedbu SUS-a Društva.

Točka 4.6.2. SUS-a propisuje odgovornosti i ovlaštenja inspektora pomorske sigurnosti i u njoj se navodi da je za svoj rad odgovoran ovlaštenoj osobi SUS-a i rukovoditelju službe sigurnosti, a to je sukladno točki 6.1.3.I predsjednik Uprave.

Čime je predsjednik uprave Jadrolinije, kao odgovorna osoba iz članka 988. stavak 2. Pomorskog zakonika, počinio prekršaj iz članka 998. stavak 1., alineja 11. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19).

10.3. Prijedlog pokretanja prekršajnog postupka protiv zapovjednika broda Lastovo

Temeljem odredbi članka 133. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19), zapovjednik broda mora obavljati poslove na brodu u skladu sa svojim dužnostima propisanim Pomorskim zakonikom, drugim propisima i pravilima navigacije, te drugim propisima donesenim na temelju Pomorskog zakonika iz područja sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i zaštite morskog okoliša.

Uzevši u obzir navode iz ovog izvješća zapovjednik broda propustio je obavljati svoje dužnosti/odgovornosti u smislu:

- upoznavanja sa ISM poslovníkom broda Lastovo;
- preuzimanja odgovornosti vezano uz definiranje obveza pojedinih članova posade u postupku podizanja/spuštanja/osiguranja pramčane rampe;
- zapovijedanja članovima posade u obavljanju njihovih dužnosti;
- poduzimanja odgovarajućih radnji u situacijama koje nisu definirane ISM poslovníkom broda Lastovo.

Čime je zapovjednik broda Lastovo počinio prekršaj iz članka 1002. stavak 1 Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br.181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19).

Izvešće sačinili

NAČELNIK SEKTORA ZA INSPEKCIJSKE
POSLOVE I TEHNIČKE STANDARDE

Zlatko Košta



VODITELJ SLUŽBE SIGURNOSTI PLOVIDBE
LUČKE KAPETANIJE RIJEKA

Vladimir Malnar



VIŠI KONTROLOR SLUŽBE KOTROLE STRAIH BRODOVA
LUČKA KAPETANIJA RIJEKA

Emil Marinov



11. KRATICE KOJE SE KORISTE U TEKSTU

RO-RO putnički brod -	putnički brod opremljen dodatnim palubama za vozila koja se krcaju na vlastitim kotačima preko rampi na boku/krmi/pramcu
HRB -	Hrvatski registar brodova
IACS -	Međunarodno udruženje klasifikacijskih društava (International Association of Classification Societies)
SOLAS -	Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
ISM Pravinik -	Međunarodni pravilnik o upravljanju sigurnošću

12. POPIS SLIKA

- Slika 1.** „Prikaz položaja pramčane rampe u donjem položaju“
- Slika 2.** „Daska za pristup pramčanom dijelu broda ispred rampe (utvrđeno nakon pomorske nesreće)“
- Slika 3.** „Prikaz brtve pramčanih vrata („vizira“) koju je posada imala namjeru pregledati“
- Slika 4.** „Prikaz vidljivosti poluga (klinova) za mehaničko osiguranje rampe sa zapovjednog mosta (kormilarnice)“
- Slika 5.** „Prikaz panela upravljanja hidraulikom pramčane rampe na zapovjednom mostu (kormilarnici)“
- Slika 6.** „Prikaz ručke za upravljanje dizanjem/spuštanjem pramčane rampe“
- Slika 7.** „Prikaz položaja bočnih vrata u odnosu na pramac broda Lastovo“
- Slika 8.** „Sustav čelične užadi i koloturnika za podizanje/spuštanje pramčane rampe“
- Slika 9.** „Prikaz položaja pramčane rampe u krajnjem gornjem položaju“
- Slika 10.** „Prikaz poluge (klina) za osiguranje rampe u gornjem položaju“
- Slika 11.** „Prikaz bolcena uglavljenog u ušku na desnoj strani pramčane rampe“
- Slika 12.** „Prikaz bolcena uglavljenog u ušku na lijevoj strani pramčane rampe“
- Slika 13.** „Prikaz položaja poluga (klinova) za osiguranje rampe u donjem položaju“
- Slika 14.** „Prikaz položaja rampe u donjem položaju u odnosu na strukturu trupa i mogućnost naslanjanja rampe čitavom duljinom na operativnu obalu“

13. POPIS PRILOGA

Prilog 1	„Status lista HRB-a“
Prilog 2	„Upisni list“
Prilog 3	„Red plovidbe na liniji br. 401“
Prilog 4	„Svjedodžba o klasi“
Prilog 5	„Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda“
Prilog 6	„Popis podataka uz Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda“
Prilog 7	„Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu“
Prilog 8	„Potvrda upravljanja sigurnošću broda Lastovo“
Prilog 9	„Potvrda o usklađenosti kompanije“
Prilog 10	„Svjedodžba o baždarenju“
Prilog 11	„Zapisnik o saslušanju zapovjednika broda“
Prilog 12	„Tonski zapis saslušanja zapovjednika broda“
Prilog 13	„Službena bilješka o obavijesnom razgovoru sa članom posade [REDACTED]“
Prilog 14	„Službena bilješka o obavijesnom razgovoru sa članom posade [REDACTED]“
Prilog 15	„Zapisnici o testiranju na prisutnost alkohola članova posade“
Prilog 16	„Zapisnik o obavljenom inspekcijskom nadzoru na dan nesreće broda Lastovo“
Prilog 17	„Izvadak iz brodskog dnevnika broda Lastovo“
Prilog 18	„Video zapis testiranja“
Prilog 19	„Popis posade kako je prijavljen u sustavu CIMIS“
Prilog 20	„Popis posade sa broda Lastovo“
Prilog 21	„Uvjerenje o najmanjem broju članova posade“;
Prilog 22	„Dostava ISM Poslovnika društva Jadrolinija“
Prilog 23	„Poslovnik ISM sustava kompanije Jadrolinija“
Prilog 24	„Dostava obrazaca upoznavanja članova posade s brodom“
Prilog 25	„Upoznavanje članova posade s brodom - DIO 1“
Prilog 26	„Upoznavanje članova posade s brodom - DIO 2“
Prilog 27	„Upoznavanje vježbenika stroja [REDACTED] sa brodom“
Prilog 28	„Dopis kompanije Jadrolinija zapovjedniku broda Lastovo vezano uz upoznavanje [REDACTED] sa brodom Lastovo za unapređenje u zapovjednika“
Prilog 29	„Izjava [REDACTED] o obavljenom upoznavanju sa brodom Lastovo“
Prilog 30	„Upute inspektora zapovjedniku [REDACTED]“
Prilog 31	„ISM poslovnik broda Lastovo“
Prilog 32	„IMO Rezolucija A.793(19)“
Prilog 33	„IACS Interpretation S8“
Prilog 34	„Izvešća o održavanju“
Prilog 35	„Dostava izvješća o oštećenju – kvaru na brodu Lastovo“
Prilog 36	„Izvešća o oštećenju - kvaru“
Prilog 37	„Obavijest HRB-a vezano uz pad rampe“
Prilog 38	„Obavijest HRB-a vezano uz izradu nove rampe“
Prilog 39	„Odobrenje dokumentacije za izradu nove pramčane rampe“
Prilog 40	„Potvrda za čelično uže pramčane rampe“
Prilog 41	„Izveštaj o pregledu kod izmjene pramčane rampe“
Prilog 42	„IMO Rezolucija A.1186(33)“
Prilog 43	„Izveštaj o obavljenom pregledu broda Lastovo u 2023.“
Prilog 44	„Ispitna lista vezana uz pregled broda Lastovo u 2023.“
Prilog 45	„HRB Ispitna lista IL-06AILL“
Prilog 46	„Pravila za klasifikaciju brodova – Dio I“

Prilog 47	„ISM prosudba broda Lastovo“
Prilog 48	„ISM prosudba središnjeg ureda kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 11.7.2023.“
Prilog 49	„ISM prosudba središnjeg ureda kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 12.7.2024.“
Prilog 50	„ISM prosudba područnog ureda Zadar kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 12.7.2023.“
Prilog 51	„ISM prosudba područnog ureda Zadar kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 10.7.2024.“
Prilog 52	„ISM prosudba područnog ureda Split kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 13.7.2023.“
Prilog 53	„ISM prosudba područnog ureda Split kompanije Jadrolinija, obavljena od strane HRB-a – 11.7.2024.“
Prilog 54	„Pročišćeni tekst Pravilnika o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe“
Prilog 55	„Inspekcijski zapisnik od 21.5.2019.“
Prilog 56	„Inspekcijski zapisnik od 19.5.2020.“
Prilog 57	„Inspekcijski zapisnik od 30.6.2021.“
Prilog 58	„Inspekcijski zapisnik od 22.4.2022.“
Prilog 59	„Inspekcijski zapisnik od 26.4.2023.“
Prilog 60	„Inspekcijski zapisnik od 26.4.2024.“
Prilog 61	„Inspekcijski zapisnik od 11.8.2024.“
Prilog 62	„Rješenje o zabrani plovidbe.“
Prilog 63	„Inspekcijski zapisnik od 12.8.2024.“
Prilog 64	„Izjava ovlaštenog servisera hidrauličkog sustava“
Prilog 65	„Nedostaci utvrđeni dodatnom ISM prosudbom kompanije Jadrolinija“
Prilog 66	„Nedostaci utvrđeni dodatnom ISM prosudbom broda Lastovo“
Prilog 67	„Saslušanje prvog časnika palube“
Prilog 68	„Saslušanje [REDACTED]“
Prilog 69	„Saslušanje [REDACTED]“
Prilog 70	„Saslušanje [REDACTED]“
Prilog 71	„Saslušanje [REDACTED]“
Prilog 72	„IACS Interpretation S16“
Prilog 73	„Pravila za klasifikaciju HRB-a Dio 3 – Oprema trupa“