



REPUBLIKA HRVATSKA

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

KLASA: 342-27/17-01/07
URBROJ: 699-05/1-17-27
Zagreb, 19. prosinca 2017.

ZAVRŠNO IZVJEŠĆE

**O OZBILJNOJ POMORSKOJ NESREĆI
putničkog motornog broda "Zlatni Žal",
otok Šćedro, 01. travnja 2017.**



OBJAVA IZVJEŠĆA I ZAŠTITA AUTORSKIH PRAVA

Ovo izvješće izradila je i objavila Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: AIN) na temelju članka 6. stavka 1. i 3. Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu ("Narodne novine", broj 54/13), članka 7. stavka 1. i 3. Statuta Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, odredaba Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda ("Narodne novine", broj 122/15), te na temelju odredaba Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda IMO.

Nitko ne smije proizvoditi, reproducirati ili prenositi u bilo kojem obliku ili na bilo koji način ovo izvješće ili bilo koji njegov dio, bez izričitog pisanog dopuštenja AIN.

Ovo izvješće može se slobodno koristiti isključivo u obrazovne svrhe.

Za sve dodatne informacije kontaktirajte AIN.

Cilj istraga koje se odnose na sigurnost, ni u kojem slučaju nije utvrđivanje krivnje ili odgovornosti.

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

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



PREDGOVOR

Cilj pomorske sigurnosne istrage je utvrditi moguće uzroke i odlučujuće čimbenike koji su doprinijeli pomorskoj nesreći, a koji se moraju ispraviti radi unaprjeđenja sigurnosti plovidbe, te sprječavanja budućih nesreća, kao i predložiti sigurnosne preporuke na temelju analiza i zaključaka nakon istrage o nesreći, koje se mogu odnositi na izmjene i dopune propisa, unaprjeđenje radnih postupaka na brodu, način provođenja inspekcijskog nadzora, upravljanje brodom, zdravlje i zaštitu na radu, način održavanja i popravke, uvježbavanje posade, postupke pomoći s obale i spremnosti za nuždu i sl. Sigurnosna istraga ne stvara pretpostavke odgovornosti ili krivnje i završno izvješće nije sadržajno ni stilski namijenjeno za upotrebu u pravnim postupcima.

Sigurnosne preporuke namijenjene su onima koji su izravno uključeni i imaju mogućnost primjene preporuka, i to ponajprije vlasnicima brodova, brodarskim kompanijama, priznatim organizacijama, pomorskim vlastima, VTS službi, jedinicama za djelovanje u izvanrednim okolnostima, Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) i/ili Europskoj komisiji, a sve u svrhu sprječavanja novih pomorskih nesreća.

Ovo izvješće pomorske sigurnosne istrage sastavljeno je sukladno s Dodatkom I. Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (dalje u tekstu Uredba).

Sukladno članku 5. stavku 3. Uredbe, provedba sigurnosne istrage mora biti neovisna o bilo kojim drugim istragama, niti te istrage mogu imati utjecaj na provođenje sigurnosnih istraga ili rezultate tih istraga.

Sukladno odredbama članka 8. stavka 1. Uredbe, odgovorni istražitelj je pri provedbi pomorske sigurnosne istrage slijedio metodologiju za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda kako je utvrđeno Uredbom Komisije (EU) br. 1286/2011 od 9. prosinca 2011. o donošenju opće metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda, razvijene u skladu s člankom 5. stavkom 4. Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 10. 12. 2011., str. 36.), uključujući korištenje smjernica i metodologija razvijenih od strane Međunarodne pomorske organizacije.



SADRŽAJ

1. POJMOVNIK OZNAKA I KRATICA	5
2. SAŽETAK	6
3. OBJEKTIVNI PODACI (ČINJENICE)	7
3.1 PODACI O BRODU	7
3.2 PODACI O PUTOVANJU	10
3.3 PODACI O POMORSKOJ NESREĆI ILI NEZGODI	10
3.4 UKLJUČENOST OBALNE SLUŽBE I SPREMNOST ZA DJELOVANJE U NUŽDI	11
4. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE)	13
5. ANALIZA	17
5.1 ZNAČAJKE PLOVIDBENOG PODRUČJA	17
5.2 VREMENSKI UVJETI.....	20
5.3 ZNAČAJKE BRODA.....	21
5.4 POSADA BRODA.....	22
5.5 ANALIZA DOGAĐAJA I POSTUPAKA ČLANOVA POSADE	23
6. ZAKLJUČAK	26
7. SIGURNOSNE PREPORUKE	27
8. DODACI	28



1. POJMOVNIK OZNAKA I KRATICA

m/b – motorni brod,

LK - Lučka kapetanija,

MRCC Rijeka – Maritime rescue coordination centre Rijeka (Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci),

HRB - Hrvatski registar brodova,

VDR – Voyage data recorder (zapisivač podataka o putovanju broda),

UTC – Coordinated universal time (Koordinirano svjetsko vrijeme),

CIMIS – Croatian integrated maritime information system (Hrvatski integrirani pomorsko informacijski sustav),

SOLAS – The International Convention for the Safety of Life at Sea (Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru),

ORP - Obalna radijska postaja,

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

MMPI - Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture,

WMO - World meteorological organization (Svjetska meteorološka organizacija),

DHMZ – Državni hidrometeorološki zavod.



2. SAŽETAK

Dana 01. travnja 2017. godine, oko 14:00 sati, na sjevernoj obali otoka Šćedro, dogodila se ozbiljna pomorska nesreća u kojoj je došlo do udara i nasukanja putničkog motornog broda "Zlatni Žal", broda pod hrvatskom zastavom, luke upisa Zadar, izgrađenog 1979. godine, duljine preko svega 33,5 m, 109 BT (bruto tona), čelične konstrukcije, jednoga trupa i kapaciteta putnika 126.

Brod je plovio Šćedrovskim kanalom, na nekomercijalnom putovanju (repozicioniranju) iz luke Zadar u luku Dubrovnik, u uvjetima umjerenog juga u jačanju, malo valovitog do umjereno valovitog mora, dobre vidljivosti, vedrog vremena i visokog tlaka zraka.

U ranim poslijepodnevним satima, putnički motorni brod je pramčanim dijelom udario i nasukao se na sjevernu obalu otoka Šćedro, u trenutku dok je njime upravljala osoba koja službeno nije bila ukrcana na brodu i bez Zapovjednika na Zapovjedničkom mostu.

Kao posljedica udara i nasukanja na obalu, trup broda pretrpio je oštećenje u svojem pramčanom dijelu, probijen je pramčani pretežni tank. Nije ustanovljen prodor mora u druge odjeljke. Oštećeno je nekoliko prozora salona na glavnoj palubi lijevo.

Brod je po vrsti putnički pa tereta na brodu i štete na istome nije bilo.

Nije bilo ni štete nanesene trećim stranama, kao ni poginulih ili ozlijeđenih trećih strana.

Na brodu su u trenutku nasukanja, uključujući Zapovjednika, bile tri osobe, putnika nije bilo. Nije bilo poginulih ili ozlijeđenih.

Na poziciji nasukanja nije uočeno onečišćenje okoliša. Na brodu je bilo oko 7 t goriva.

Brodu je predloženo da se za odsukavanje angažira komercijalna tvrtka specijalizirana za pružanje pomoći na moru.

Brod je do sljedećeg jutra ostao nasukan, nesposoban za daljnju plovidbu, uz napor i dežuranje članova posade tijekom noći da se djelomično nasukani brod ne bi pomakao, prevrnuo, da pretrpljena šteta na brodu ne bi bila veća i da se okoliš ne bi onečistio.

U jutarnjim satima, na vlastitu odgovornost, brod se uz pomoć svoje posade i snagom svojih motora djelomično odsukao, a uz pomoć drugoga broda, kojega je Zapovjednik putničkog m/b "Zlatni Žal" angažirao, i potpuno odsukao.

Također na vlastitu odgovornost, brod je vlastitim pogonom doplovio i privezao se u luci Hvar.



3. OBJEKTIVNI PODACI (ČINJENICE)

U opisu činjeničnog stanja korišteni su zapisi i dokumentacija prikupljena tijekom očevida pomorske nesreće obavljenog od strane Istražitelja pomorskih nesreća Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN), zapisi i dokumentacija prikupljena od Lučke kapetanije Split (LK Split), Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC Rijeka), Hrvatskog registra brodova (HRB), te Državnog hidrometeorološkog zavoda (DHMZ) – Pomorske meteorološke službe – Pomorskog meteorološkog centra-Split – Odjela za obradu podataka brodskih dnevnika i temperatura mora.

3.1 PODACI O BRODU



Slika 1. PUTNIČKI M/B "ZLATNI ŽAL", NA VEZU U LUCI HVAR (izvor: AIN)



Ime broda: "Zlatni Žal",
Bivše ime, godina i mjesec "Alexandros Omegas", 2002, 1.,
promjene imena:
Zastava broda / registar: Republika Hrvatska / HRB,
Luka upisa: Zadar,
Kategorija plovidbe: 6 – Nacionalna obalna plovidba,
Morsko područje plovidbe A1,
(SOLAS Pravilo IV/2):
Pozivni znak: 9A8048,
IMO broj: —
HRB broj: 15590,
Datum polaganja kobilice: 1979. godine,
Godina i mjesto gradnje: 1979. godine, Baku Shipyards, Baku,
Vrsta broda: Putnički brod,
Vlasnik: Mankul, Turističko ugostiteljski obrt,
Kompanija: Mankul, Turističko ugostiteljski obrt,
Konstrukcijski detalji: jedan trup,
Materijal gradnje trupa: čelik,
Najmanji broj članova posade: 4,
Dozvoljeni teret: —
Kapacitet putnika: 126,
Duljina između okomica (Lpp): 30,0 m,
Duljina preko svega (Loa): 33,5 m,
Širina: 5,3 m,
Visina: 2,55 m,
Gaz: 1580 mm,
Nadvođe: 970 mm,
TMC 69 Bruto tonaža, GT: 109,
TMC 69 neto tonaža, NT: 47,
Brzina (čv):
Duljina sidrenog lanca: 150 m,
Promjer karika: 17 mm,
Broj radara: 1,
Vrsta poriva: motor s unutarnjim izgaranjem,
Vrsta i broj porivnih strojeva: Diesel četverotaktni jednoradni, 2,
Proizvođač stroja: SCANIA VABIS,



Glavni stroj i snaga: SCANIA VABIS DS1401, 2 x 246 kW,
Godina gradnje: 1982.,
Broj i vrsta vijaka: 2, s nezakretnim krilima,
Broj bočnih vijaka: —
Broj i ukupna snaga generatora: 1,16 kW.

Brod nije opremljen zapisivačem podataka o putovanju broda (VDR).



3.2 PODACI O PUTOVANJU

Luke boravka: Zadar (polazna luka), Hvar (luka u koju brod pristaje nakon pomorske nesreće), Dubrovnik (odredišna luka).

Vrsta putovanja: nekomercijalna plovidba bez putnika (repozicioniranje broda).

Podaci o teretu: nema tereta (brod nije namijenjen prijevozu tereta).

Podaci o putnicima: nema putnika (nekomercijalna plovidba bez putnika).

Posada: 2 člana posade + osoba koja službeno nije bila ukrcana na brodu. Svi su hrvatski državljani.

3.3 PODACI O POMORSKOJ NESREĆI ILI NEZGODI

Vrsta pomorske nesreće ili nezgode: ozbiljna pomorska nesreća (udar i nasukanje broda koje za posljedicu ima ozbiljno oštećenje strukture broda – probijanje podvodnog dijela trupa).

Datum i vrijeme: 01. travnja 2017. godine, oko 14:00 sati po lokalnom vremenu (UTC + 2).

Lokacija pomorske nesreće ili nezgode: sjeverna obala otoka Šćedro ($\varphi = 43^{\circ} 05,8' N$; $\lambda = 016^{\circ} 42,9' E$).

Vanjski i unutarnji okoliš: južni vjetar 4 Bf (umjereni vjetar; 11 - 16 čvorova) u jačanju, stanje mora 2 – 3 (malo valovito do umjereni valovito more; 0,1 – 1,25 m), dobra vidljivost, vedro vrijeme, visoki tlak zraka, bez značajnijeg utjecaja morskih struja i struja morskih mijena.

Operacije broda i dio putovanja: nekomercijalna plovidba bez putnika, repozicioniranje broda iz Zadra u Dubrovnik, plovidbenom rutom sjeverno od otoka Šćedro.

Mjesto na brodu: pramčani podvodni dio trupa broda, prozori salona na glavnoj palubi lijevo (indirektno).

Podaci o ljudskim postupcima: Zapovjednik broda, ispred otoka Šćedro, prepušta upravljanje brodom osobi koja nije bila na popisu posade, te napušta Zapovjednički most prije udara i nasukanja broda na obalu.

Posljedice (za ljude, brod, teret, okoliš, ostalo): među posadom nije bilo smrtno stradalih ili ozlijeđenih osoba, putnika na brodu nije bilo, nije bilo smrtno stradalih ili ozlijeđenih trećih osoba, podvodni dio trupa broda pretrpio je oštećenje u svojem pramčanom dijelu, probijen je pramčani pretežni tank ali nije ustanovljen prodor mora u druge odjeljke, oštećeno je nekoliko prozora salona na glavnoj palubi lijevo, brod je po vrsti putnički pa tereta na brodu nije bilo, nije uočeno onečišćenje okoliša (mora ili obale), nije bilo štete nanosene trećim stranama.



3.4 UKLJUČENOST OBALNE SLUŽBE I SPREMNOST ZA DJELOVANJE U NUŽDI

Dana 01. travnja 2017. godine, u 14:55 sati, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC Rijeka) je zaprimila poziv od dojavitelja iz Jelse (otok Hvar), koji je obavijestio da se na sjevernoj obali otoka Šćedro nasukalo plovilo.

Istu je informaciju MRCC-u Rijeka potvrdila Obalna radijska postaja Split radio (ORP Split radio), koja je zaprimila poruku pogibli ("Mayday") putničkog motornog broda "Zlatni Žal".

Zapovjedniku je, s obzirom na veličinu broda (33,5 m duljine preko svega, 109 bruto tona), od strane MRCC-a Rijeka predloženo da se, nakon kontakta sa Lučkom kapetanijom Split (LK Split), obrati komercijalnoj tvrtki specijaliziranoj za pružanje pomoći na moru.

Na mjesto nesreće, oko 17:00 sati, stiglo je službeno plovilo LK Split. Prisutan je i djelatnik MUP-a Policijske postaje Hvar kako bi obavio alko testiranje Zapovjednika i osobe koja je upravljala brodom u trenutku nesreće.

Na brodu je bilo oko 7 tona dieselskog goriva pa je postojao rizik od onečišćenja okoliša (mora i obale).

Zapovjednik nije angažirao tvrtku specijaliziranu za pružanje pomoći na moru već m/b "Mater Anka".

Na vlastitu odgovornost, uz pomoć svoje posade i snagom svojih brodskih motora, nasukani se brod djelomično odsukao, a uz pomoć m/b "Mater Anka" i potpuno odsukao.

Tko je sudjelovao:

- dojavitelj iz Jelse (otok Hvar),
- dežurni u MRCC Rijeka,
- dežurni u ORP Split radio,
- djelatnici Lučke kapetanije Split,
- djelatnik MUP-a Policijske postaje Hvar,
- putnički motorni brod,
- motorni brod.

Korištena sredstva:

- brod Lučke kapetanije Split registarske oznake RH 1-ST,
- putnički m/b "Zlatni Žal",
- m/b "Mater Anka".

Brzina djelovanja i poduzete mjere: prema prikupljenom iskazu, pomorska se nesreća dogodila dana 01. travnja 2017. godine oko 14:00 sati.



Prva dojava o tome, od dojavitelja iz Jelse (otok Hvar), u Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC Rijeka) stiže istoga dana u 14:55 sati.

Neposredno nakon toga, pomorsku nesreću potvrđuje poziv pogibli ("Mayday") koji je Obalna radijska postaja Split radio (ORP Split radio) zaprimila i proslijedila MRCC-u Rijeka, koja potom kontaktira Zapovjednika putničkog motornog broda "Zlatni Žal" a ovaj potvrđuje da je došlo do nasukanja.

U 15:10 sati, Lučka kapetanija Split (LK Split), od MRCC-a Rijeka, zaprima obavijest o predmetnoj nesreći.

U 16:20 sati, MRCC Rijeka elektroničkom poštom obavještava Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) i Agenciju za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN).

Na mjesto nesreće, oko 17:00 sati, stiže službeno plovilo LK Split i obavlja očevid.

Članovi posade nasukanog broda preostali su dio dana i cijelu noć proveli dežurajući, postavljajući daske i bokobrane pod brod u cilju sprječavanja dodatnog većeg oštećenja broda, mogućeg prevrnuća istog, te sprječavanja onečišćenja okoliša.

Sljedećega jutra, u 06:00 sati, putnički m/b "Zlatni Žal" je, snagom vlastitih motora i uz pomoć motornog broda "Mater Anka", odsukan.

Postignuti rezultat: putnički m/b "Zlatni Žal" je, premda djelomično nasukan, tokom dana i noći sačuvan od pomicanja, prevrnuća i dodatnih većih šteta na brodu.

Okoliš (more i obala) je sačuvan od onečišćenja.

Sljedeće je jutro, na vlastitu odgovornost, bez većih dodatnih oštećenja, putnički m/b "Zlatni Žal" u cijelosti odsukan, te je vlastitim pogonom proslijedio prema luci Hvar, kao najbližoj luci gdje se brod mogao zakloniti i obaviti detaljni pregled.



4. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE)

Dana 01. travnja 2017. godine, putnički motorni brod "Zlatni Žal" isplovio je iz luke Zadar u 05:00 sati.

Na brodu nije bilo putnika, putovanje je bilo nekomercijalno, a razlog repositioniranja broda. Odredište je bila luka Dubrovnik.

Bilo je to, nakon višemjesečne stanke, prvo putovanje broda.

Na brodu su se nalazili Zapovjednik broda (koji je ujedno bio i Upravitelj stroja), član posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar), te treća osoba koja je imala svjedodžbu člana posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar) ali nije bila službeno ukrcana na brodu.

Osim kraćeg perioda nakon isplovljenja, plovilo se u uvjetima dnevnog svjetla.

Puhao je južni vjetar 4 Bf (umjereni vjetar; 11 - 16 čvorova) u jačanju, stanje mora 2 – 3 (malo valovito do umjereni valovito more; 0,1 – 1,25 m), dobra vidljivost, vedro vrijeme i visoki tlak zraka.

Zapovjednik broda i član posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar) svaka su se dva sata mijenjali za kormilom broda.

Iz iskaza proizlazi da je u poslijepodnevnim satima istoga dana, ispred otoka Šćedro, upravljanje brodom od Zapovjednika preuzela treća osoba (koja nije bila službeno ukrcana na brodu). Zapovjednik potom napušta Zapovjednički most.

Iz iskaza također proizlazi da je nedugo nakon toga, oko 14:00 sati po lokalnom vremenu, došlo do udara i nasukanja putničkog motornog broda "Zlatni Žal" na sjevernu obalu otoka Šćedro (Slika 2.).

Od siline udara u obalu, brod je svojim pramčanim dijelom izašao iz mora, te ostao nasukan na kamenitoj, nepristupačnoj i nenaseljenoj sjevernoj obali otoka Šćedro ($\varphi = 43^{\circ} 05,8' N$; $\lambda = 016^{\circ} 42,9' E$).

Iz iskaza se zaključuje da je razlog udaru i nasukanju broda bilo to što je osoba koja je u tom trenutku upravljala brodom zaspala.

Kao posljedica udara i nasukanja na obalu, trup je broda pretrpio oštećenje u svojem pramčanom dijelu, probijen je pramčani pretežni tank. Nije ustanovljen prodor mora u druge odjeljke. Oštećeno je nekoliko prozora salona na glavnoj palubi lijevo.

Među posadom nije bilo poginulih ili ozlijeđenih.

Putnika na brodu nije bilo.



Kako je brod je po vrsti putnički, tereta na brodu i štete na istome nije bilo.

Nije bilo ni štete nanesene trećim stranama, kao ni poginulih ili ozlijeđenih trećih strana.

Na brodu je bilo oko 7 t goriva. Na poziciji nasukanja nije uočeno onečišćenje okoliša.



Slika 2. PUTNIČKI M/B "ZLATNI ŽAL" NASUKAN NA SJEVERNOJ OBALI OTOKA ŠĆEDRO (izvor: LK Split)

Prva dojava da se dogodila predmetna pomorska nesreća, od dojavitelja iz Jelse (otok Hvar), u Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC Rijeka) stiže istoga dana (01. travnja 2017. godine) u 14:55 sati.

Neposredno nakon toga, pomorsku nesreću potvrđuje poziv pogibli ("Mayday") putničkog motornog broda "Zlatni Žal" koji je Obalna radijska postaja Split radio (ORP Split radio) zaprimila i prosljedila MRCC-u Rijeka, koja potom kontaktira Zapovjednika putničkog motornog broda "Zlatni Žal", a ovaj potvrđuje da je došlo do udara i nasukanja.

Zapovjedniku je, s obzirom na veličinu broda (33,5 m duljine preko svega, 109 bruto tona), od strane MRCC-a Rijeka predloženo da se, nakon kontakta sa Lučkom kapetanijom Split (LK Split), obrati komercijalnoj tvrtki specijaliziranoj za pružanje pomoći na moru.

U 15:10 sati LK Split zaprima obavijest o nasukanju putničkog m/b "Zlatni Žal".



U 16:00 sati brod L/K Split (registarske oznake RH 1-ST) isplovljava prema poziciji nasukanja.

U 16:20 sati, MRCC Rijeka elektroničkom poštom obavještava Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) i Agenciju za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN).

Službeno plovilo LK Split stiže na mjesto nesreće oko 17:00 sati.

Prisutan je i djelatnik MUP-a Policijske postaje Hvar kako bi obavio alko testiranje Zapovjednika i osobe koja je upravljala brodom u trenutku nesreće.

Prema dostupnim podacima, prikupljenim na mjestu nesreće od strane djelatnika LK Split, potvrđen je udar i nasukanje broda, oštećenje podvodnog dijela broskog trupa i oštećenje nekoliko prozora salona na glavnoj palubi lijevo. Prodora mora nije bilo. Nije bilo poginulih ili ozlijeđenih osoba. Nije uočeno onečišćenje okoliša.

Na putničkom motornom brodu "Zlatni Žal" djelatnik LK Split zatiče tri (3) osobe i to:

1. Zapovjednik broda / Upravitelj stroja,
2. član posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar),
3. osoba koja je imala svjedodžbu člana posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar) ali nije bila službeno ukrcana na brodu - nije bila na Popisu posade, čiji ukrcaj nije bio upisan u Pomorsku knjižicu, te nije bila prijavljena u CIMIS-u (Hrvatskom integriranom pomorskom informacijskom sustavu).

Putnika na brodu nije bilo.

Djelatnik LK Split provjerio je brodske i isprave članova posade, usporedio je zatečeno stanje (broj i sastav članova posade) sa onim u Uvjerenju o najmanjem broju članova posade putničkog m/b "Zlatni Žal". Na brodu zatiče uredne brodske certifikate ali ukrcana tri (3) člana posade umjesto četiri (4) koliko bi trebali imati prema Uvjerenju o najmanjem broju članova posade.

Zbog dieselskog goriva na brodu, postojao je rizik od onečišćenja okoliša.

Članovi posade nasukanog broda su, preostali dio dana i cijelu noć, proveli dežurajući, postavljajući daske i bokobrane pod djelomično nasukani brod, a u cilju sprječavanja dodatnog većeg oštećenja broda, mogućeg prevrnuća istog, kao i sprječavanja onečišćenja okoliša.

Sljedeće jutro (02. travnja 2017. godine), brod se na vlastitu odgovornost i uz pomoć svoga pogona djelomično odsukao (otprilike polovicu nasukanog dijela broda).

Iz iskaza za taj dan proizlazi da je posada putničkog m/b "Zlatni Žal" utvrdila da nema opasnih oštećenja i da se trebaju odsukati. Iz istog iskaza proizlazi da ih je cijelo vrijeme pratio Direktor luke Hvar sa svojom posadom.

Na vlastitu odgovornost, a uz pomoć m/b "Mater Anka", putnički m/b "Zlatni Žal" potpuno se odsukao oko 06:00 sati istoga jutra (02. travnja 2017. godine).



Brod je vlastitim pogonom prosljedio i privezao se u luci Hvar u 07:15 sati (02. travnja 2017. godine).

Istoga dana, u luci Hvar, na brod dolaze Inspektor sigurnosti plovidbe LK Split, Ekspert HRB-a, Zapovjednik službene brodice LK Split (registarske oznake RH 1-ST, koji je prethodnog dana obavio očevid na poziciji udara i nasukanja) i Istražitelj Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (AIN).

Inspektor sigurnosti plovidbe obavio je inspekcijski pregled broda uz stručni nadzor Eksperta HRB-a. Istražitelj AIN-a obavio je očevid pomorske nesreće u svrhu provođenja sigurnosne istrage.

Kao i neposredno nakon nesreće, na brodu zatiču uredne brodske certifikate i ukrkana tri (3) člana posade umjesto četiri (4) koliko bi trebali imati prema Uvjeranju o najmanjem broju članova posade.

Pregledan je brod i svi vodonepropusni odjeljci sa ciljem utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu - jednog nekomercijalnog putovanja do brodogradilišta radi dokovanja broda i popravaka oštećenja nastalih udarom i nasukanjem broda.

Pregledom utvrđuju oštećenje u području pramčanog pretežnog tanka (pramčanog pika), koje za posljedicu ima naplavlivanje istog do razine vodene linije broda. Ostali su brodski odjeljci pronađeni suhi i bez znakova prodora mora. Primijećeno je oštećenje nekoliko prozora salona na glavnoj palubi lijevo te nekoliko drugih nedostataka (zauljena kaljužna voda u prostoru strojarnice, neažurirani Plan protupožarne opreme i opreme za spašavanje).

Propuštanje mora u prostor pramčanog pika bilo je malo pa je zaključeno da plovnost broda nije bila ugrožena.

Uz uvjet da sastav i broj članova posade prije isplovljenja broda mora odgovarati Uvjeranju o najmanjem broju članova posade, i da se ažurira Plan protupožarne opreme i opreme za spašavanje, brodu je izdana dozvola za jedno nekomercijalno putovanje do remontnog brodogradilišta u Lamjani na otoku Ugljanu (za trajanja dnevnog svjetla, do uključivo stanja mora 3 - umjereno valovito more; do 1,25 m visine valova - po ljestvici Svjetske meteorološke organizacije - WMO i vremenskom periodu od tjedan dana), a u svrhu dokovanja broda i otklanjanja oštećenja nastalih prilikom udara i nasukanja.



5. ANALIZA

5.1 ZNAČAJKE PLOVIDBENOG PODRUČJA

Otok Šćedro smjestio se u Korčulanskom kanalu, bliže obali otoka Hvara. Od južne obale i mjesta Zavala na otoku Hvaru udaljen je nešto više od jedne nautičke milje. Otok Šćedro od otoka Hvara dijeli Šćedrovski kanal (Slike 3., 4. i 5.).



Slika 3. OTOCI HVAR I ŠĆEDRO (izvor: Hrvatski hidrografski institut, Split)

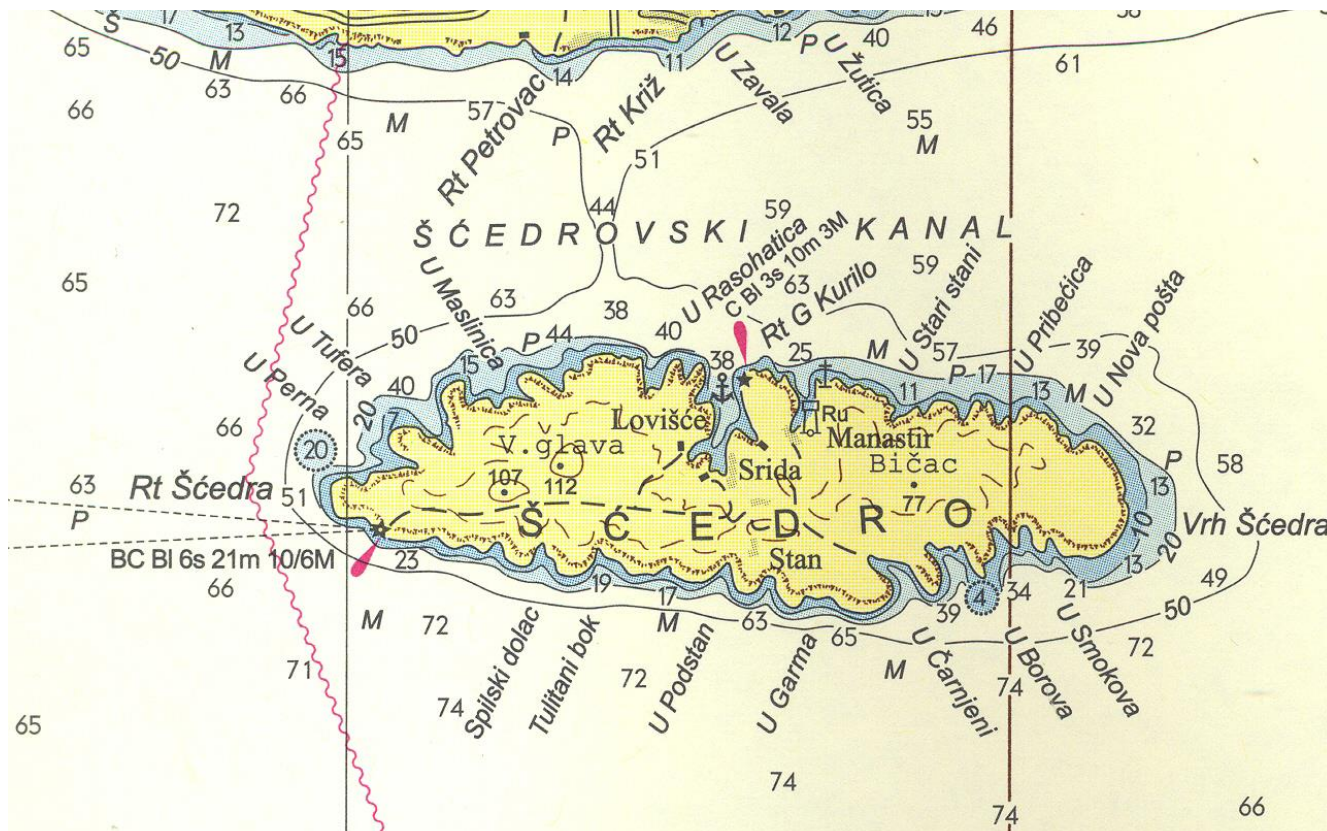
Korčulanski je kanal između otoka Hvara i otoka Korčula, povezan na zapadu s Viškim i Paklenim kanalom a na istoku s Neretvanskim i Pelješkim kanalom.

To je najkraći put iz Viškog kanala i s otvorenog mora u Neretvanski kanal, luku Ploče i rijeku Neretvu.

Dubine u kanalu svugdje su velike, bez opasnosti za plovidbu, osim oko hrđi Lukavci (zapadno od otoka Šćedro) i otočića Pločica (jugoistočno od otoka Šćedro).



Slika 4. ŠĆEDROVSKI I KORČULANSKI KANAL (izvor: Hrvatski hidrografski institut, Split)



Slika 5. OTOK ŠĆEDRO (izvor: Hrvatski hidrografski institut, Split)

Otok Šćedro čine dva zaobljena brežuljka obrasla grmljem i visoka 112 m i 77 m. Između brežuljaka je niski prijevoj.

Dobro razvedene obale s nekoliko manjih uvala pogodne su za sidrenje.

Dubine uokolo otoka svugdje su velike, osim kod istočnog ulaznog rta u uvalu Borova na južnoj obali otoka, gdje se pličina (4 m) pruža sve do 250 m od obale.

Na rtu Podšćedro (jugozapadna obala otoka) je svjetlo (BC Bl 6s 21m 10/6M) – četverokutna kamena kula na postolju.

Na sjevernoj obali, na istočnom ulaznom rtu u uvalu Lovišće je svjetlo (C Bl 3s 10m 3M) – crvena kula sa stupom i galerijom.

Bura može puhati olujnom jačinom iz Neretvanskog kanala i uzrokovati jače valovito more.

Jugo puše uzduž kanala i može uzrokovati jače valovito more.

Jaki zapadni vjetrovi mogu uzrokovati jače i jako valovito more.

Magla se u prosjeku javlja jedan dan u godini.

Prevladavaju struje morskih mijena brzine do 0,4 čvorova.

Olujno jugo, bura i zapadni vjetrovi povećavaju brzinu struje do 1,5 čvorova.



Srednje amplitude morskih mijena su od 0,2 do 0,3 m.

Dugotrajni olujni vjetrovi mogu podići razinu mora do 0,5 m (ciklonalno jugo) i sniziti do 0,3 m (anticiklonalna bura).

Analizom je utvrđeno da je putnički motorni brod "Zlatni Žal" bio opremljen jednim radarskim uređajem. Nema potvrde da se radarski uređaj i koristio. Otoka Šćedro se, zbog vremenskih prilika koje su tada vladale (umjereni vjetar, malo valovito do umjereni valovito more, dobra vidljivost, vedro vrijeme, visoki tlak zraka) i konfiguracije samog otoka (razvedena obala, dva izrazita brežuljka - 112 i 77 m), mogao lijepo vidjeti sa velike udaljenosti, ne samo prostim okom nego i radarskim uređajem.

Analizom dubina mora koje se protežu uz sjevernu stranu otoka Šćedro, i cijelog Šćedrovskog kanala, dolazi se do zaključka da su one, za statički gaz broda od otprilike 1,5 m, relativno velike do pred samu obalnu liniju. Premda je dinamički gaz broda bio nešto veći, poglavito zbog utjecaja brzine broda i stanja mora (malo valovito do umjereni valovito more), nije bio značajan, te se ne smatra bitnim za tijek i ishod pomorske nesreće. Kako su dubine mora u Šćedrovskom kanalu svuda velike, analizom se također zaključuje da ne postoje područja pličina udaljenih od sjeverne obale otoka Šćedra, u koje je brod mogao uploviti, a iz kojih se nije mogao sigurno udaljiti.

Iz iskaza se može zaključiti da članovi posade nisu bili zaslijepljeni suncem.

Po poziciji sunca neposredno prije pomorske nesreće (u smjeru juga) i smjera plovidbe broda uzduž sjeverne obale otoka Šćedro, zaključuje se da brod nije plovio direktno u smjeru sunca, te to nije doprinijelo tijeku i ishodu pomorske nesreće.

Analizom širine Šćedrovskog kanala kojim je brod plovio (koja je za putnički m/b "Zlatni Žal" relativno velika), velikih dubina mora, uočljivosti i prepoznatljivosti obala otoka Hvara i otoka Šćedra, maloga prometa plovila, dobe dana, meteoroloških prilika, utjecaja morskih struja i struja morskih mijena zaključuje se da plovidba Šćedrovskim kanalom nije plovidbeno zahtjevna, te to nije doprinijelo tijeku i ishodu pomorske nesreće.

5.2 VREMENSKI UVJETI

Prema dobivenom meteorološkom izvješću Državnog hidrometeorološkog zavoda (DHMZ) – Pomorske meteorološke službe – Pomorskog meteorološkog centra-Split – Odjela za obradu podataka brodskih dnevnika i temperatura mora, opća vremenska situacija na dan 01. travnja 2017. godine bila je kako slijedi: anticiklonalno polje nad Jadranom postupno je slabilo, očekivalo se formiranje ciklone nad srednjim Sredozemljem.

Na snazi je vladalo upozorenje da se tijekom noći i sljedećega dana očekuju udari SE (jugoistočnog) vjetra 35-45 čv (čvorova), uglavnom prema otvorenom moru.

Vremenska je prognoza najavljivala SE vjetar u jačanju na 8 – 16 čv, u drugom dijelu dana i noći na 10 -20 čv, prema otvorenom moru do 25 čv, more u jačanju na 2- 3, tijekom noći na 3 – 4, vidljivost 10 – 20 km, vedro, prema kraju dana i u noći postupno naoblačenje, temperature zraka bez veće promjene.



Isto potvrđuju vremenski uvjeti zabilježeni na brodu u vrijeme pomorske nesreće: južni vjetar 4 Bf (umjereni vjetar; 11 - 16 čvorova) u jačanju, stanje mora 2 – 3 (malo valovito do umjereno valovito more; 0,1 – 1,25 m), dobra vidljivost i vedro vrijeme (Slike 6. i 7.).

		Brzina			Visina valova	
		km/h	m/s	kt	mph	m
4 Bf	umjereni	20-28	5.5-7.9	11-16	13-18	1(1.5)
5 Bf	umjereno jaki	29-38	8.0-10.7	17-21	19-24	2(2.5)

Slika 6. BEAUFORTOVA LJESTVICA, relevantni dio (izvor: Državni hidrometeorološki zavod, Pomorski meteorološki centar Split)

Stanje more	Opis	Visina valova (m)	Izgled mora
2	malo valovito (<i>valičasto</i>)	0.1-0.5	kratki ili mali valovi; uobličeni; bregovi izgledaju staklasto
3	umjereno valovito	0.5-1.25	veći valovi; mjestimice bjeline na valnim bregovima; more stvara isprekidano šuštanje

Slika 7. DOUGLASOVA LJESTVICA, relevantni dio (izvor: Državni hidrometeorološki zavod, Pomorski meteorološki centar Split)

U takvim vremenskim uvjetima, uzimajući u obzir opću vremensku situaciju, izmjerene vrijednosti referentnih meteoroloških postaja (Zadar, Šibenik, Split, Hvar i Komiža) i pravila struke, zaključuje se da je na dan i u vrijeme pomorske nesreće (01. travnja 2017. godine) na cijelom području plovidbe (uključujući i područje otoka Šćedro) prevladavao umjereni vjetar, malo valovito more, dobra vidljivost, vedro vrijeme i visoki tlak zraka.

Vremenski su uvjeti neposredno prije nesreće bili povoljni, nisu negativno utjecali na plovidbu i na sposobnost urednog vođenja plovidbe, te nisu doprinijeli tijeku i ishodu pomorske nesreće.

5.3 ZNAČAJKE BRODA

Motorni brod "Zlatni Žal" je putnički brod upravljani i u vlasništvu privatnog turističko-ugostiteljskog obrta "Mankul" sa sjedištem u Zadru, pod hrvatskom je zastavom, luke upisa Zadar, kategorije plovidbe 6 – nacionalna obalna plovidba i HRB klasifikacijskog zavoda (Hrvatski registar brodova).

Brod je izgrađen 1979. godine, od čelika je, jednoga trupa, duljine preko svega 33,5 m, a prethodno je plovio pod imenom "Alexandros Omegas" (do 01. mjeseca 2002. godine).

Uvidom u brodske svjedodžbe utvrđena je njihova prisutnost i valjanost.



Brod je bio opremljen, redovito održavan i pregledavan od strane HRB-a, sukladno važećim Tehničkim pravilima statutorne certifikacije pomorskih objekata.

Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu: vrijedi od 31.03.2017. do 31.08.2017. godine.

Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda: vrijedi od 31.03.2017. do 31.08.2017. godine.

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

Tijekom statutarnih pregleda, utvrđeno je nekoliko primjedbi i ograničenja ali se navedeno ne smatra bitnim za tijek i ishod pomorske nesreće.

5.4 POSADA BRODA

Na mjestu nesreće, prema podacima prikupljenim od strane djelatnika LK Split, na putničkom m/b "Zlatni Žal" zatečene su tri (3) osobe i to:

1. Zapovjednik broda / Upravitelj stroja,
2. član posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar),
3. osoba koja nije bila službeno ukrkana na brodu.

Svi su hrvatski državljani.

Prema Uvjeranju o najmanjem broju članova posade putničkog m/b "Zlatni Žal", brod treba imati najmanje četiri (4) člana posade odgovarajućeg sastava.

Ova činjenica se smatra bitnom za tijek i ishod pomorske nesreće.

Osoba koja nije bila službeno ukrkana na brodu nije bila na brodskom Popisu posade, njezin ukrcaj nije bio upisan u Pomorsku knjižicu, te nije bila prijavljena u CIMIS-u (Hrvatskom integriranom pomorskom informacijskom sustavu).

Ova činjenica se smatra bitnom za tijek i ishod pomorske nesreće.

Provjerom isprava utvrđeno je da Zapovjednik broda / Upravitelj stroja i član posade koji čini dio plovidbene straže imaju važeće svjedodžbe, sukladno važećem Pravilniku o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca ("Narodne novine", broj 130/13, 45/14, 124/15 i 72/16), Pravilniku o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti ("Narodne novine", broj 63/07,76/11, 46/13, 104/15, 31/16 i 83/16) i Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskih života na moru 1974, kako je izmijenjena i dopunjena, poglavlje V. pravilo 14/2.



Osoba koja nije bila službeno ukrcana na brodu, premda je također imala važeće svjedodžbe člana posade koji čini dio plovidbene straže, neovlašteno je od Zapovjednika preuzela upravljanje brodom neposredno prije nesreće.

Na mjestu događaja, djelatnik MUP-a Policijske postaje Hvar obavio je alko testiranje Zapovjednika i osobe koja je brodom upravljala u trenutku nesreće i utvrdio njihov negativan nalaz.

5.5 ANALIZA DOGAĐAJA I POSTUPAKA ČLANOVA POSADE

Prema prikupljenim podacima, na dan pomorske nesreće (01. travnja 2017. godine), sat vremena prije isplovljenja putničkog motornog broda "Zlatni Žal", u 04:00 sati, na brod dolazi, ali se službeno ne ukrcava i ne pridružuje posadi broda, jedna osoba.

Također prema istim podacima, sat vremena kasnije, u 05:00 sati, putnički m/b "Zlatni Žal" isplovljava iz Zadra za Dubrovnik sa ukupno četiri (4) člana posade.

Bilo je to prvo putovanje broda nakon višemjesečne stanke - brod je u Zadar uplovio 27. rujna 2016. godine a isplovio 01. travnja 2017. godine.

Zapovjednik i član posade koji čini dio plovidbene straže (kormilar) izmjenjivali su se u upravljanju brodom svaka dva sata.

U otprilike 14:00 sati, u pisanim podacima se navodi da je Zapovjednik od umora na trenutak zaspao što je za posljedicu imalo udar i nasukanje broda na sjevernoj obali otoka Šćedro.

Iz prvog iskaza proizlazi da je Zapovjednik upravljao brodom u trenutku pomorske nesreće, a do udara i nasukanja broda došlo je zbog premorenosti i neopreznosti istog. Iz istoga iskaza također proizlazi da na brodu nije bilo putnika.

Iz kasnijeg iskaza proizlazi da je putnički m/b "Zlatni Žal" plovio iz Zadra za Dubrovnik sa četiri (4) člana posade ali da je ispred otoka Šćedro Zapovjednik prepustio upravljanje brodom osobi koja je toga jutra došla na brod (a nije bila službeno ukrcana), kako bi otišao na toalet na pet minuta, te da je bas tada uslijedilo nasukanje, kao posljedica neopreznosti i loše procjene osobe koja je preuzela upravljanje brodom prije same nesreće.

Iz iskaza također proizlazi da je mornaru (četvrtom članu posade), zbog puknuća stakla salona (kao posljedica udara i nasukanja broda) upalo staklo u oko, te da je napustio brod i mjesto nesreće kako bi otišao u Split.

Iz jednog drugog iskaza proizlazi da se osoba koja je toga jutra došla na brod (a nije bila službeno ukrcana na brodu) nalazila na Zapovjedničkom mostu i upravljala brodom, da je tokom plovidbe klonula od umora i da je slijedeće što se dogodilo bio udar i nasukanje na otok Šćedro.



Na mjestu nesreće, prema podacima prikupljenim od strane djelatnika LK Split, na putničkom m/b "Zlatni Žal" zatečene su samo tri (3) osobe.

Jedna od te tri osobe nije bila službeno ukrkana na brod - nije bila na Popisu posade, ukrcaj nije bio upisan u Pomorsku knjižicu, te osoba nije bila prijavljena u CIMIS-u (Hrvatskom integriranom pomorskom informacijskom sustavu).

Nema dokaza da je navedeni četvrti član posade bio na brodu prije isplovljenja i u trenutku nesreće.

Hitna služba Klinike za očne bolesti KBC-a Split, kasnijom provjerom, potvrđuje da isti nije zaprimljen i nije upisan u protokol prijema. Kasnije pribavljena izjava potvrđuje da se toga dana četvrti član posade uopće nije nalazio na putničkom m/b "Zlatni Žal".

Slijedom navedenog, vidljivo je da su zapisi i inicijalni iskazi, a u cilju prikazivanja bolje slike, bili bitno drugačiji od onih kasnije danih.

Činjenica da je upravljanje brodom prepušteno neovlaštenoj osobi, te bez Zapovjednika na Zapovjedničkom mostu, smatra se bitnom za tijek i ishod pomorske nesreće.



Slika 8. UCRTANA POZICIJA NASUKANJA PUTNIČKOG M/B "ZLATNI ŽAL" (izvor: Google)

Nema podataka, iskaza ili dokaza o tome da je korišteno brodsko kormilo, pogonski stroj, sidro, ili da je bilo što poduzeto, od strane osobe koja je upravljala brodom u trenutku nesreće, Zapovjednika ili člana posade, kako bi se, barem u zadnji čas, pokušao izbjeći udar i nasukanje, ili umanjile štetne posljedice na način da se smanji brzina broda ili odabere povoljniji smjera plovidbe neposredno pred sam udar i nasukanje.

Putnički m/b "Zlatni Žal" je, premda djelomično nasukan, zalaganjem svoje posade tokom dana i noći sačuvan od pomicanja, prevrnuća i dodatnih većih šteta na brodu. Okoliš (more i obala) je sačuvan od onečišćenja.



Zapovjednik putničkog m/b "Zlatni Žal" utvrđuje da nema opasnih oštećenja i procjenjuje da se, u interesu sigurnosti broda, ljudi na njemu i zaštite okoliša, a u uvjetima najavljenog i već prisutnog pogoršanja vremena, trebaju odsukati čim je prije moguće.

U jutro, 02. travnja 2017. godine, bez dodatnih većih oštećenja, brod se na vlastitu odgovornost i uz pomoć svoga pogona djelomično odsukao, a uz pomoć m/b "Mater Anka" potpuno odsukao oko 06:00 sati.

Brod je vlastitim pogonom proslijedio i sigurno se privezao u luci Hvar u 07:15 sati (02. travnja 2017. godine), gdje se brod zaklonio i obavio detaljni pregled.



6. ZAKLJUČAK

Brod je bio opremljen i održavan sukladno Tehničkim pravilima statutorne certifikacije pomorskih objekata HRB-a.

Također, od HRB-a redovito nadziran i sa urednim svjedodžbama.

Tijekom zadnjih statutarnih pregleda, utvrđeno je nekoliko primjedbi i ograničenja ali one nisu doprinijele udaru i nasukanju broda.

Zaključuje se da nije bilo tehničkih neispravnosti, nedostataka broda ili opreme koji bi, kao dodatni faktor, doprinijeli nastanku pomorske nesreće.

Provjerom isprava utvrđeno je da Zapovjednik broda / Upravitelj stroja, član posade koji čini dio plovidbene straže i osoba koja je neovlašteno rukovala brodom imaju važeće svjedodžbe pa to nije imalo doprinosa nastanku pomorske nesreće.

Zapovjednik i osoba koja je brodom upravljala u trenutku nesreće bili su negativni na alko testu pa se zaključuje da alkohol nije sudjelovao u nastanku predmetne nesreće.

Brod je, od prijašnjeg vlasnika, preuzeo sadašnji vlasnik i Zapovjednik broda u siječnju 2002. godine, pa se ne radi o novome brodu ili novoj kompaniji koja se tek uhodava.

Osim prvih nešto više od sat vremena po isplovljenju (noć i svitanje), plovilo se u uvjetima dnevnoga svjetla. Doba dana i meteorološki uvjeti koji su na dan i u vrijeme pomorske nesreće vladali u području plovidbe činili su povoljne uvjete za plovidbu i manevriranje, nisu utjecali na sposobnost urednog vođenja plovidbe, pa to nije doprinijelo nastanku pomorske nesreće.

Po poziciji sunca neposredno prije pomorske nesreće, i smjera plovidbe broda uzduž sjeverne obale otoka Šćedro, zaključuje se da brod nije plovio direktno u smjeru sunca, pa to nije doprinijelo nastanku pomorske nesreće.

Otoka Šćedro se, zbog povoljnih vremenskih prilika koje su tada vladale i konfiguracije samog otoka, mogao lijepo vidjeti sa velike udaljenosti, ne samo prostim okom nego i radarskim uređajem, pa to nije imalo doprinosa nastanku pomorske nesreće.

Dubine mora koje se protežu uz sjevernu stranu otoka Šćedro i cijelog Šćedrovskog kanala su relativno velike do pred samu obalnu liniju. Ne postoje područja pličina udaljenih od obale u koje je brod mogao uploviti, a iz kojih se nije mogao sigurno udaljiti. Niti navedeno nije doprinijelo udaru i nasukanju broda.

Relativno velika širina Šćedrovskog kanala kojim je brod plovio, velike dubine mora, laka uočljivost i prepoznatljivost obala otoka Hvara i otoka Šćedra, mali promet plovila, doba dana i meteorološke prilike, mali utjecaj morskih struja i struja morskih mijena ne čine plovidbu Šćedrovskim kanalom plovidbeno zahtjevnom, pa to nije doprinijelo nastanku pomorske nesreće.

Kako nije korišteno brodsko kormilo, pogonski stroj, sidro, ili je bilo što poduzeto kako bi se pokušao izbjeći udar



i nasukanje, ili umanjile štetne posljedice, odbacuje se da su moguće pogrešne reakcije posade prouzročile ili doprinijele udaru i nasukanju broda.

Analizom postupaka i prikupljenih izjava članova posade, uvidom u zapis Brodskog dnevnika, kao i pregledom kompletne prikupljene dokumentacije, utvrđeni su čimbenici koji su doprinijeli pomorskoj nesreći:

- nedovoljan broj članova posade, suprotno Uvjeranju o najmanjem broju članova posade izdanom od strane države zastave broda, što je za posljedicu imalo povećani opseg posla, povećani umor, smanjenu mogućnost aktivnog upravljanja i vođenja brodom i posadom, te stoga smanjenu sigurnost broda i posade,
- ukrcaj osobe (koja je upravljala brodom u trenutku nesreće) u ranim jutarnjim satima i nedugo nakon toga isplavljenje broda na sam dan pomorske nesreće dodatno je doprinijelo umoru svih osoba na brodu i smanjenom vremenu prilagodbe novo ukrcane osobe,
- prvo putovanje broda nakon višemjesečne stanke, brod je u Zadar uplovio 27. rujna 2016. godine a isplavio na putovanje 01. travnja 2017. godine,
- Zapovjednik i Upravitelj stroja su jedna te ista osoba, ujedno je ta osoba i vlasnik broda te onaj koji upravlja kompanijom,
- tijekom plovidbe, Zapovjednik predaje upravljanje brodom osobi koja za to nije ovlaštena,
- bez da je odgovarajuće zamijenjen, osposobljenom i ovlaštenom osobom, Zapovjednik napušta Zapovjednički most pa brodom u trenutku nesreće upravlja neovlaštena osoba, bez Zapovjednika ili člana posade koji čini dio plovidbene straže na mostu.

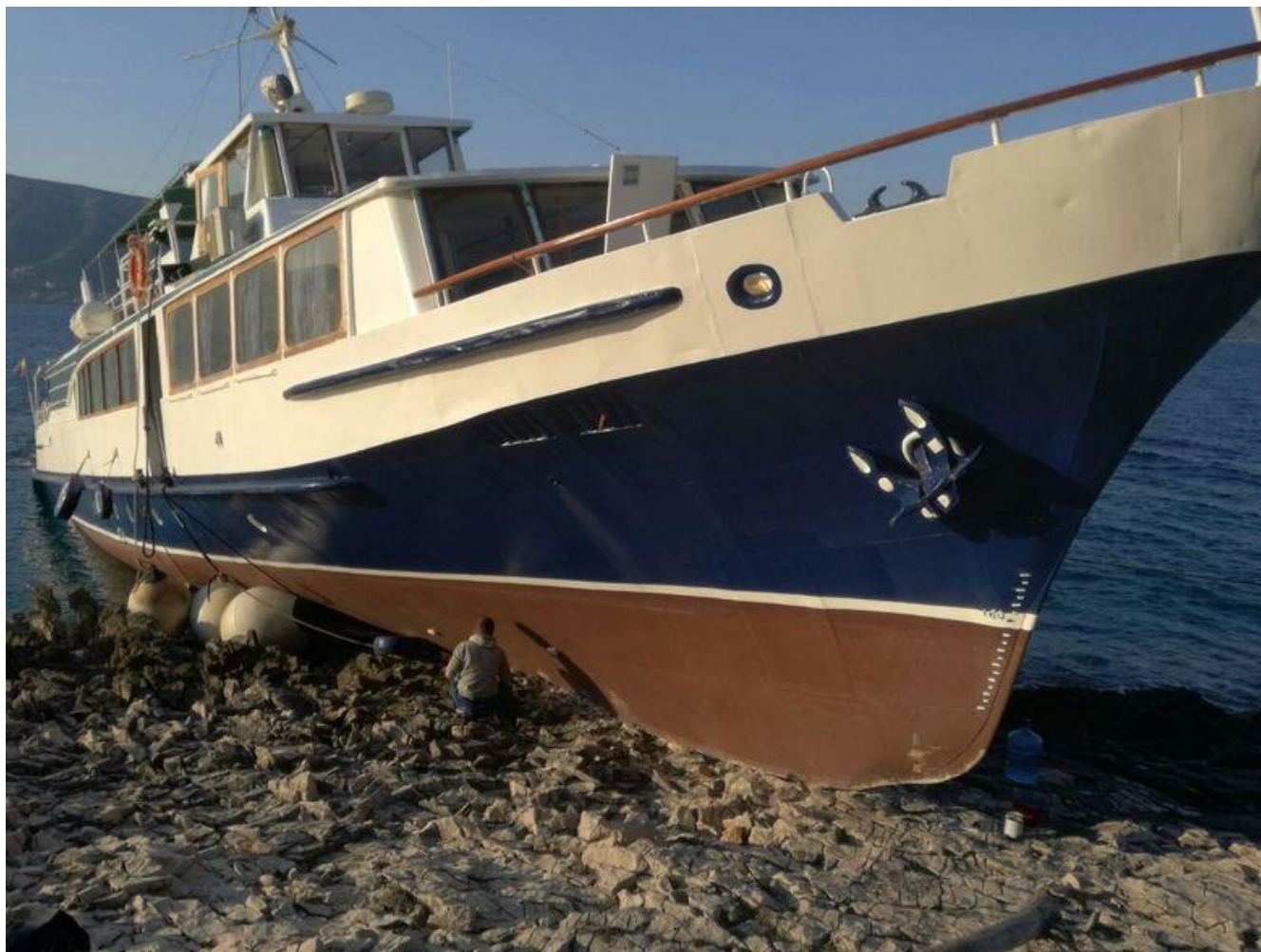
Slijedom navedenog, donosi se najvažniji zaključak da se putničkim motornim brodom "Zlatni Žal" upravljalo bez propisanog broja članova posade, da je neposredno prije nesreće, bez prisustva Zapovjednika ili člana posade koji čini dio plovidbene straže, brodom upravljala neovlaštena osoba koja nije bila na Popisu posade, te da je izravni i odlučujući čimbenik ove pomorske nesreće bio taj što je osoba koja je upravljala brodom zbog umora zaspala, a što je za posljedicu imalo udar i nasukanje putničkog motornog broda "Zlatni Žal" na sjevernu obalu otoka Šćedro.

7. SIGURNOSNE PREPORUKE

U predmetnom slučaju, Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu nema sigurnosnu preporuku.



8. DODACI



Slika 9. PUTNIČKI M/B "ZLATNI ŽAL", GLEDANO SA PRAMCA DESNO (izvor: LK Split)



Slika 10. PUTNIČKI M/B "ZLATNI ŽAL", GLEDANO SA PRAMCA LIJEVO (izvor: LK Split)



Slika 11. PUTNIČKI M/B "ZLATNI ŽAL", GLEDANO SA DESNE STRANE (izvor: LK Split)