



REPUBLIKA HRVATSKA  
AGENCIJA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U  
ZRAČNOM, POMORSKOM I  
ŽELJEZNIČKOM PROMETU  
Odjel za istrage nesreća u pomorskom  
prometu

KLASA: 342-27/17-01/201  
URBROJ: 699-05/1-22-172  
Zagreb, 30. kolovoza 2022.

Na temelju članka 36. stavka 2. Statuta Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu i članka 13. stavka 2. točke 1. Pravilnika o sistematizaciji radnih mjesta i koeficijentata složenosti poslova u Agenciji za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (u daljnjem tekstu: Agencija), glavni istražitelj pomorskih nesreća Agencije donosi sljedeću

**ODLUKU**  
**o zatvaranju sigurnosne istrage**

**I.**

Zatvara se sigurnosna istraga vrlo ozbiljne pomorske nesreće koja se dogodila dana 13. studenog 2017. godine, u vremenskom periodu otprilike između 09:12 i 09:20 sati po lokalnom vremenu (UTC + 1), na prostoru tvrtke Uljanik Brodogradilište d.d. u Puli, a potom i gatu Molo Carbone Slobodne zone luke Pula (koja graniči s brodogradilištem), prilikom koje je došlo do otrgnuća privezane novogradnje samopodizhuće („jack-up“) platforme „Uljanik 520“ (budući „Apollo“), njezinog nekontroliranog kretanja niz vjetar te sudara s privezanim servisnim brodom za opskrbu platformi i prijevoz osoblja „Silni“. Nakon sudara, platforma je prvo svojim pramčanim dijelom udarila u spomenuti gat, potom krmenim lijevim dijelom udarila u obalu brodogradilišta te se tako zaustavila na mjestu udara. Za predmetnu vrlo ozbiljnu pomorsku nesreću neće se više provoditi istražne radnje niti ostali propisani postupci.

**II.**

Podatci o događaju:

- |  |  |                    |
|--|--|--------------------|
| 1) ime broda:                                | „Uljanik 520“ (u gradnji)  | „Silni“            |
| 2) zastava broda:                            | Republika Hrvatska (u gradnji)   | Republika Hrvatska |
| 3) IMO broj broda:                           | 9769764  | 9424584            |
| 4) datum pomorske nesreće ili nezgode:       | 13. studenog 2017. godine  |                    |
| 5) vrsta pomorske nesreće ili nezgode:       | vrlo ozbiljna pomorska nesreća   |                    |
| 6) kratki opis pomorske nesreće ili nezgode: | dana 13. studenog 2017. godine, u vremenskom periodu otprilike između 09:12 i 09:20 sati po lokalnom vremenu (UTC + 1), na prostoru tvrtke Uljanik Brodogradilište d.d. u Puli, a potom i gatu Molo Carbone Slobodne zone luke Pula (koja graniči s brodogradilištem), dogodila se vrlo ozbiljna pomorska nesreća, u kojoj je došlo do otrgnuća privezane novogradnje samopodizhuće („jack-up“) platforme „Uljanik 520“ (budući „Apollo“), njezinog nekontroliranog kretanja niz vjetar te sudara s privezanim servisnim brodom za opskrbu platformi i prijevoz osoblja „Silni“. Nakon sudara, platforma je prvo svojim pramčanim dijelom udarila u spomenuti gat, potom krmenim lijevim dijelom udarila u obalu brodogradilišta te se tako zaustavila na mjestu udara. Nastala su oštećenja na obali brodogradilišta s koje je platforma „Uljanik 520“ otrgnuta te gatu slobodne zone i obali brodogradilišta u koje je platforma kasnije udarila. Platforma je oštećena na desnoj bočnoj |                    |

strani (posljedica otrgnuća), pramčanom dijelu (posljedica sudara i udara) te krmenom lijevom dijelu (posljedica udara). Došlo je i do oštećenja dijela opreme koja se na platformi nalazila. Nije uočeno onečišćenje mora ni morskog okoliša s platforme. Uslijed sudara brod „Silni“ se, pritiješnjen između gata i platforme, nagnuo prema gatu te ga pritom manje oštetio, a sam je pretrpio značajna strukturna oštećenja zbog kojih je kasnije potonuo na vezu. Došlo je do oštećenja tereta koji se na brodu nalazio. Krutim tvarima s palube onečišćeno je more u blizini broda, dok su gorivo i ulja s broda nošeni vjetrom i strujama onečistili more, gat slobodne zone, obližnje obale, brodice i cestovna vozila. Zbog vlastite sigurnosti, neposredno prije sudara svi su se djelatnici i kooperanti brodogradilišta na platformi sklonili u prostor nadgrađa, dok su sve osobe s broda „Silni“ žurno napustile isti prelaskom na obalu gata te stoga u predmetnoj pomorskoj nesreći nije bilo ozlijeđenih ili smrtno stradalih osoba.

- 7) pozicija pomorske nesreće ili nezgode, geografska širina i dužina: morski prostor Uljanik Brodogradilišta d.d. od Obale VIII do gata Molo Carbone Slobodne zone luke Pula (koja graniči s brodogradilištem), na približnoj poziciji sudara:  $\varphi = 44^{\circ} 51' 52''$  N,  $\lambda = 013^{\circ} 49' 55''$  E
- 8) razlog i obrazloženje zatvaranja sigurnosne istrage:

Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu je tijekom provođenja sigurnosne istrage utvrdio odlučujući čimbenik koji je izravno utjecao na tijek i ishod predmetne pomorske nesreće, kako slijedi u nastavku. Unatoč činjenici da se tijekom provođenja sigurnosne istrage nije utvrdila prekidna čvrstoća konopa u trenutku nastanka pomorske nesreće pa se stoga nije moglo zaključiti da li je njihov broj i raspored bio odgovarajući (s obzirom na dimenzije platforme, razmještaj priveznih točaka na platformi i obali te najavljenju nepovoljnu vremensku prognozu i upozorenje na vjetar, tj. na smjer i jakost istoga), ustanovljeno je da u brodogradilištu nije postojao raspored pregleda i utvrđivanja istrošenosti, tj. eventualnih oštećenja konopa niti su formalno bili utvrđeni kriteriji za stavljanje konopa izvan uporabe. Kako konopi u uporabi nisu ni na koji način bili obilježeni (da bi ih se moglo identificirati, povezati s certifikatima pojedinačnih konopa, pratiti njihovo korištenje i sl.), nije se moglo utvrditi koliko su predmetni konopi stari, koliko dugo su bili u uporabi, kako su i gdje bili korišteni i sl. Brodogradilište je takve konope koristilo za privez platforme te prilikom nadolaska (prognozirano) nevremena za pojačanje priveza, ali je unatoč pojačanom privezu došlo do odvajanja platforme „Uljanik 520“ od obale te lančanog pucanja svih za privez korištenih konopa kojima je platforma bila privezana uz otpremnu Obalu VIII brodogradilišta, tj. otrgnuća platforme od obale. Slijedom navedenog, zaključeno je da je odlučujući uzrok u predmetnoj pomorskoj nesreći neadekvatan vez platforme „Uljanik 520“ uz otpremnu Obalu VIII brodogradilišta.

Identificirani su i kontributivni čimbenici, odnosno čimbenici koji su pridonijeli tijeku i ishodu pomorske nesreće, kako slijedi u nastavku:

- a) Otkinuću platforme, a kasnije i njezinu nekontroliranu kretanju, je u znatnoj mjeri doprinio smjer i silina vjetera na sam dan pomorske nesreće. Osim spomenutog, vjetar je uz kišu na dan pomorske nesreće te jednim dijelom sljedećeg dana ograničio mogućnosti djelovanja interventnih timova na sprječavanju/ograničavanju onečišćenja mora i morskog okoliša te rad na sanaciji od onečišćenja istih.
- b) Premještanje platforme na drugi vez 2 dana prije nesreće, unatoč prognoziranom nepovoljnim vremenskim uvjetima, dok je prva kontrola priveza obavljena na sam dan pomorske nesreće, kada je uslijed pogoršanja vremena privezana platforma već pronađena pomaknuta za oko 1 m.
- c) Djelatnici brodogradilišta koji osiguravaju siguran privez novogradnji, kao i posada tegljača brodogradilišta, preko tjedna su izvan redovnog radnog vremena brodogradilišta nedostupni, također i vikendima te drugim neradnim danima (osim kada se njihovo prisustvo ranije dogovori i osigura). Unatoč najavljenoj nepovoljnoj vremenskoj prognozi, prisustvo spomenutih djelatnika i posade izvan redovnog radnog vremena nije bilo dogovoreno i osigurano.
- d) Kasnije uočen problem s pomaknutom privezanim platformom rezultirao je i kasnijem pristupanju njegova rješavanja.
- e) U brodogradilištu se nalazio nedovoljan broj mornara.
- f) Brodogradilištu je na raspolaganju bio samo jedan tegljač, nedovoljne sile potega.
- g) Unatoč najavljenoj nepovoljnoj vremenskoj prognozi, prisustvo dodatnog/dodatnih tegljača tvrtke JPS d.d. nije na vrijeme zatraženo.
- h) Platforma je bila u fazi opremanja te nije posjedovala vlastiti pogon i kormilarenje, vlastito električno i druga napajanja te je u potpunosti ovisila o vanjskim izvorima napajanja, o vanjskim uređajima i opremi. Pritezna vitla na krmi platforme (2) i sidreno-pritezno vitlo na pramcu su bila ugrađena, ali još nisu bila u funkciji, tj. nisu se mogla koristiti za privez platforme te rukovanje

sidrom na pramcu. Za pritezanje svih konopa platforme na pramcu koristilo se jedno privremeno montirano pritezno vitlo, dok se za pritezanje svih konopa na krmi koristila na palubi platforme privremeno postavljena jedna autodizalica.

- i) Nekoliko mjeseci prije nastupa pomorske nesreće, u brodogradilištu se upozoravalo na neadekvatnu mogućnost priveza (posebice novogradnje „Uljanik 520“) te tražila kupnja privremenih priteznih vitala i nabava dodatnih, adekvatnih užadi za privez. Platforma se od pomicanja nije unaprijed dodatno osigurala uporabom čeličnih sajli, a prema potrebi i lancima.
- j) Zbog blizine, tj. udaljenost između Obale VIII i gata Molo Carbone, raspoloživo vrijeme da brod „Silni“ sigurno isplovi prije nastupa pomorske nesreće bilo je kratko. Zbog siline i smjera iz kojeg je puhao, vjetar je snažno potiskivao brod „Silni“ uz obalu te tako otežavao njegovo eventualno isplavljenje.
- k) Nitko od osoba koje su bile upoznate s nepovoljnim razvojem situacije oko platforme nije upozoravao na pogibeljnu opasnost obližnje (niz vjetar) privezane brodove „Silni“ i „Junak“. Pukom srećom se kuhar broda „Silni“ (rutinski obavljajući posao odlaganja smeća) našao na otvorenoj palubi broda baš u pravo vrijeme te su time sve osobe na brodu „Silni“ spašene od teških posljedica za život pogibeljne situacije.

Uz navedene odlučujuće i kontributivne čimbenike, tijekom analize predmetne pomorske nesreće utvrđeno je prisustvo drugih čimbenika koji, prema prikupljenim podacima, nisu pridonijeli tijeku i ishodu predmetne pomorske nesreće, ali su mogli negativno utjecati na sigurnost plovidbe, ljudskih života, imovine i/ili predstavljati opasnost od onečišćenja s brodova, kako slijedi u nastavku:

- a) Nedostatak mornara u brodogradilištu (namijenjenih obavljanju lučkih aktivnosti priveza/odveza novogradnji), posljedično i potreba za privremenom preraspodjelom istih s plovne dizalice „Divić“, dovode do teže organizacije rada i povećanog rizika, pogotovo onog izvan redovnog radnog vremena, vikendima i drugim neradnim danima.
- b) Na privezanom brodu „Silni“ (u nepovoljnim vremenskim uvjetima u vrijeme nastupa pomorske nesreće) svi su se članovi posade broda nalazili/radili u unutarnjim prostorijama broda te nitko nije konstantno vizualno motrio što se događa oko broda.
- c) Nije postojao formalni i sustavni pregled stanja privremenih vitla i konopa za privez, a shodno tome ni zapisi o pregledima.
- d) Formalne, pisane organizacijske procedure ili upute koje bi se odnosile na privez novogradnji, odvez, premještaj i sl. nisu postojale. Za izvanredne situacije, kao što je pucanje konopa, pomicanje i odvajanje broda od obale i sl., također nisu postojale pisane organizacijske procedure. Nisu postojale pisane organizacijske procedure za redovne preglede priveza novogradnji (vrsta pregleda, način pregleda, periodi obavljanja pregleda i sl.).
- e) Potrebna, a nedostajuća, pomorska oprema potrebna za porinuća, priveze ili premještaje novogradnji međusobno se ustupala (ovisno o raspoloživosti) između brodogradilišta u Puli i brodogradilišta u Rijeci.

Na temelju svih saznanja do kojih se došlo u dosadašnjoj fazi istrage te u ovom tekstu prezentiranih zaključaka, odnosno odlučujućih, kontributivnih i drugih čimbenika, utvrđeno je da se daljnjom sigurnosnom istragom ne bi došlo do novih spoznaja te da bi sve sigurnosne preporuke, kreirane u cilju sprječavanja sličnih pomorskih nesreća u budućnosti, unaprjeđenja sigurnosti plovidbe ili smanjenja opasnosti od onečišćenja s brodova, bile namijenjene tvrtki Uljanik d.d. Međutim, kako je spomenuta tvrtka od svibnja 2019. godine u stečaju (također i njezin sastavni dio, tvrtka Uljanik Brodogradilište d.d.), sigurnosne se preporuke nemaju kome uputiti, a time se ne može očekivati ni njihovo prihvaćanje i implementacija.

9) evidentiranje događaja u nacionalnoj bazi podataka (CMCIP): da

10) izvješćivanje EMSA-e: razlog zatvaranja sigurnosne istrage naveden je pod EMCIP brojem 4421/2017

11) evidentiranje nesreće ili nezgode u europskoj bazi podataka: pod EMCIP brojem 4421/2017.

### III.

Ova odluka stupa na snagu danom donošenja.

## Obrazloženje:

Glavni istražitelj pomorskih nesreća organizira, vodi i neposredno je odgovoran za stručni i administrativni rad Odjela za istrage nesreća u pomorskom prometu na način da je dužan osigurati pravovremeno, učinkovito i stručno obavljanje svih poslova i javnih ovlasti iz djelokruga rada Odjela, sukladno općim aktima Agencije, pozitivnim zakonskim propisima i pravilima struke.

Sukladno članku 4. točki 12. i točki 13. Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda („Narodne novine“, broj 122/15), Agencija provodi sigurnosnu istragu pomorske nesreće ili nezgode tijekom koje se prikupljaju i analiziraju podatci, utvrđuju uzroci i uzročni čimbenici pomorskih nesreća i nezgoda te prema potrebi izrađuju sigurnosne preporuke radi sprječavanja pomorskih nesreća i nezgoda u budućnosti, unaprjeđenja sigurnosti plovidbe i smanjenja opasnosti od onečišćenja s brodova.

Tijekom provođenja pomorske sigurnosne istrage predmetne nesreće, identificirani su čimbenici koji su izravno utjecali na tijek i ishod pomorske nesreće, čimbenici koji su pridonijeli tijeku i ishodu pomorske nesreće te čimbenici koji, prema prikupljenim podacima, nisu pridonijeli tijeku i ishodu predmetne pomorske nesreće, ali su mogli negativno utjecati na sigurnost plovidbe, ljudskih života, imovine i/ili predstavljati opasnost od onečišćenja s brodova.

Slijedom analize predmetne pomorske nesreće, sve sigurnosne preporuke Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu bile bi namijenjene tvrtki Uljanik d.d. No, kako je spomenuta tvrtka od svibnja 2019. godine u stečaju (također i njezin sastavni dio, tvrtka Uljanik Brodogradilište d.d.), sigurnosne se preporuke nemaju kome uputiti, a time se ne može očekivati ni njihovo prihvaćanje i implementacija te se stoga donosi ova Odluka.

  
**Glavni istražitelj pomorskih nesreća**  
**Dejan Bujan**

Dostaviti:

1) Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu, ovdje