

# KAPETANOV GLASNIK

br. 46



## More je naš izbor

UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

Split, studeni 2024. godine



MARITIME TRAINING AND CREWING CENTER / CENTAR ZA IZOBRAZBU I UKRCAJ POMORACA



**DIVERSO IMPEX d.o.o.**  
*Centar za izobrazbu i ukrcaj pomoraca*

+385 95 333 2002  
Velebitska 123, 21000 Split  
[www.diversoimpex.hr](http://www.diversoimpex.hr)  
[diverso@diversoimpex.hr](mailto:diverso@diversoimpex.hr)



+385 21 781 041  
Stinice 12, 21000 Split  
[www.kliper.hr](http://www.kliper.hr)  
[info@kliper.hr](mailto:info@kliper.hr)



**KLIPER**

USTANOVA ZA OBRAZOVANJE  
KADROVA U POMORSTVU



**More je naš izbor**

**UDRUGA POMORSKIH KAPETANA**  
Split

ISSN 1332-9456



# **KAPETANOV GLASNIK**



Split, studeni 2024. godine

**I Z D A V A Č I :**

Udruga pomorskih kapetana  
Split - Hrvatska  
Dražanac 3a  
Tel/faks 385 (0) 21 399 037  
IBAN HR3824070001100573397  
E-Mail: upks@upks.hr  
www.upks.hr



Pomorski fakultet  
Split - Hrvatska  
Ruđera Boškovića 37  
Tel: 385 (0) 21 380-762  
Žiro račun 2492008-1100057850  
E-mail: dekanat@pfst.hr  
www.pfst.h

**ZA IZDAVAČA**  
Kap. Sanjin Dumanić

**UREDNIČKI SAVJET:**  
Kap. Alfonso Bezmalinović

Kap. Mladen Russo

Kap. Ivo Makjanić

**GLASNIK UREĐUJE UREĐIVAČKI ODBOR:**  
Kap. Miroslav Pinterić

Kap. Fedomir Pavić

**GRAFIČKA OBRADA:**  
Kap. Miroslav Pinterić, Dalmacija papir Split

**LEKTURA I KOREKTURA:**  
Prof. Elizabeta Garber

**PRIPREMA I TISAK:**  
Dalmacija papir - Split

**NAKLADA**  
400 primjeraka

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI**  
STS operacije; foto kap. Niko Gamulin

**FOTOGRAFIJA NA STRAŽNJOJ NASLOVNICI**  
Svjetionik Palagruža; izvor PLOVPUT - Split

## CILJEVI I DJELATNOST UDRUGE

### **Shodno Članku 8. Statuta, Udruga ima sljedeće ciljeve:**

- Organizacijsko povezivanje pomorskih kapetana u članjivanjem u Udrugu, kao jedinstvenu i profesionalnu organizaciju radi zaštite profesionalnih standarda i interesa, te očuvanja ugleda i pomoračke tradicije svojih članova.
- Stručno i znanstveno usavršavanje pomorskih kapetana u brodarstvu i pomorskom gospodarstvu.
- Sudjelovanje, suradnja i doprinos u rješavanju obrazovnih i gospodarskih pitanja u pomorstvu.
- Unapređenje zaštite okoliša.

### **Shodno članku 9. Statuta, Udruga ostvaruje svoje ciljeve:**

- Stručnim usavršavanjem svojih članova organiziranjem predavanja, stručnih rasprava i anketa, seminara, tečajeva i izdavanjem povremenih publikacija.
- Praćenjem i razmatranjem tehničkih, znanstvenih i gospodarskih pitanja s područja pomorstva u suradnji s pomorskim tijelima državne uprave, te s drugim radnim i znanstvenim organizacijama čija je djelatnost povezana s pomorstvom.
- Davanjem odgovarajućih stručnih mišljenja, preporuka i prijedloga nadležnim upravnim tijelima državne uprave u rješavanju raznih pitanja iz oblasti pomorstva.
- Sudjelovanjem u pripremi nacrtu propisa iz oblasti pomorstva i prijedlozima prilikom usvajanja međunarodnih konvencija i preporuka iz ovih oblasti i njihove provedbe.
- Redovitim praćenjem, proučavanjem nastavnih planova i programa, usklađivanjem s međunarodnim standardima za osposo-

bljavanje časnika palube i ostalog osoblja trgovačke mornarice, sudjelovanjem u organizaciji i razvoju pomorskog školstva, davanjem stručnih mišljenja i prijedloga, neposrednom suradnjom s nadležnim tijelima državne uprave i gospodarstva.

- Nabavom stručnih časopisa i knjiga (domaćih i stranih izdanja), organiziranjem i održavanjem stručne knjižnice koju mogu koristiti svi članovi Udruge.
- Osiguranjem pravnih savjeta i pravne zaštite svojih članova.
- Organizacijom društvenog života.
- Stručnom suradnjom sa srodnim udrugama u zemlji i inozemstvu.

**Ured tajništva** nalazi se u Splitu, Dražanac 3/A. Uvijek ste dobrodošli u tajništvo gdje možete dobiti obavijesti koje Vas interesiraju, uplatiti članarinu, izvršiti upis u Udrugu ili nas posjetite iz bilo kojeg drugog razloga. Možete nam se javiti telefonom, napisati faks ili E-mail poruku. Uredovno vrijeme tajništva je svakog četvrtaka od 17.00 do 19.00, a za vrijeme ljetnog računanja vremena od 18.00 do 20.00 sati.

### **TIJELA UDRUGE:**

- SKUPŠTINA UDRUGE
- PREDSJEDNIK UDRUGE
- UPRAVNI ODBOR UDRUGE
- NADZORNI ODBOR
- ARBITRAŽNO VIJEĆE

Na dvanaestoj redovitoj izbornoj Skupštini Udruge  
održanoj u Splitu 2022.  
u upravna tijela Udruge izabrani su:

**PREDSJEDNIK UDRUGE**  
**Kap. Sanjin Dumanić**

**UPRAVNI ODBOR:**

**Kap. Srđan Miletić, predsjednik**  
**Oton Županović, tajnik**  
**Kap. Miroslav Pinterić, član**  
**Kap. Ivan Franičević, član**  
**Kap. Rino Bošnjak, član**  
**Časnik Zvonimir Lušić, član**  
**Kap. Zaloe Sanchez-Varela, članica**  
**Kap. Ervin Pajić, član**  
**Kap. Ivo Makjanić, član**  
**Kap. Damir Škunca, član**  
**Kap. Alfonso Bezmalinović, član**  
**Kap. Ivo Šore, član**  
**Časnik Toni Meštrović, član**  
**Kap. Josip Žižić, član**

**NADZORNI ODBOR:**

**Kap. Fedomir Pavić, predsjednik**  
**Kap. Ivica Šarić, član**  
**Kap. Krešimir Baljak, član**

**ARBITRAŽNO VIJEĆE:**

**Kap. Paško Kolombatović, predsjednik**  
**Kap. Mladen Brodarić, član**  
**Kap. Špiro Roguljić, član**

**LIKVIDATOR:**

**Kap. Ivan Franičević**

**POČASNI ČLANOVI UDRUGE**

***APOSTOLAT MORA - Split***

PODUPIRUĆI ČLANOVI UDRUGE  
ZAHVALJUJEMO NA POMOĆI PRI IZRADI ČASOPISA:



**BUREAU  
VERITAS**

*BUREAU VERITAS - Split*

**BRODOSPAS**

*BRODOSPAS d.d. Split*



*HRVATSKI REGISTAR  
BRODOVA - Split*



*HRVATSKI HIDROGRAFSKI  
INSTITUT - Split*



**Marina  
Kaštela**

*MARINA KAŠTELA  
Kaštel Gomilica*



*POMORSKI PELJAR d.o.o. Split*

**JADROPLOV**

*JADROPLOV d.d. - Split*



*DIVERSO IMPEX d.o.o.  
Split*



*PLOVPUT d.o.o. - Split*



*SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET  
POMORSKI FAKULTET  
Split*



*L.P. Pomoć jahtama d.o.o.*



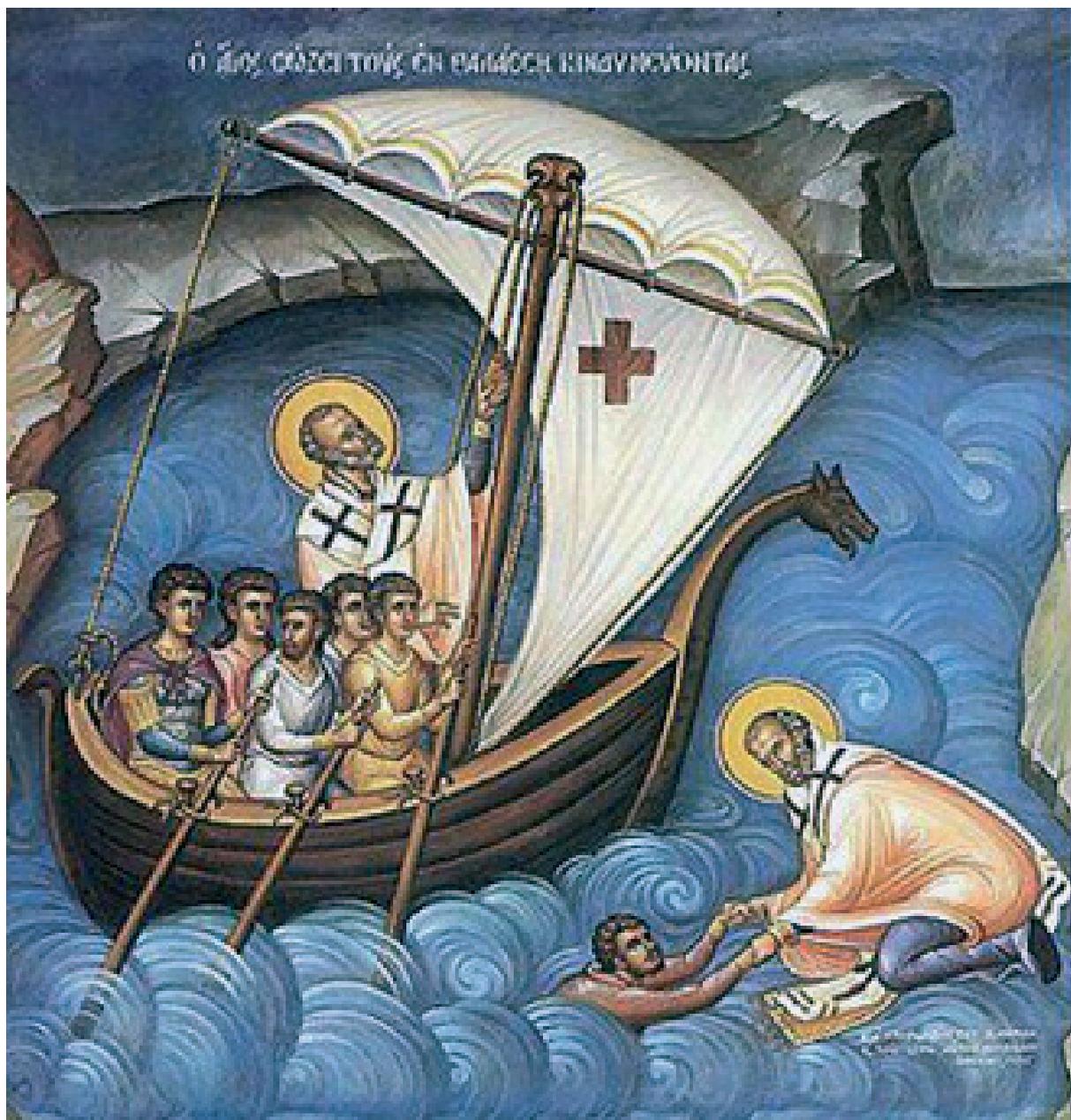
*B.S.M. CENTAR ZA POSADE Split*



**socius**  
*Trustworthy Partner*



*Svim pomorcima na moru i na kraju, te njihovim obiteljima,  
upućujemo iskrene želje i čestitke.*



*Blagoslovljen Božić i  
sretna i uspješna Nova 2025. godina*

Kap. Sanjin Dumanić,  
predsjednik Udruge pomorskih kapetana Split

## Izvještaj o radu Udruge pomorskih kapetana Split

Ljetna opuštenost još se osjeća i u našoj Udruzi: poziv na sastanak za 4. rujna, prvi poslije ljetne stanke, održali smo, nije bilo kvoruma, a glavna tema bio je kap. Bekavac, zatvoren u turskom zatvoru pod optužbom za trgovinu drogom. Razmjena mišljenja bila je konstruktivna. Kriminalizacija pomoraca opet se nameće kao tema.

Sjednica 4. listopada odgođena je za 6. studenoga. Telefonska provjera pokazala je da neće biti kvoruma. Svi smo iz upravnih tijela Udruge povezani preko WhatsAppa i većinu informacija tako razmjenjujemo.

Dana 16. rujna 2024. održano je prvo ročište za kap. Bekavca i još 9 članova posade broda „Phoenician M“. Na prvom su ročištu svi članovi posade, osim zapovjednika kap. M. Bekavca i časnika Alija Abokharija, oslobođeni, a kap. Bekavac i Ch. Officer osuđeni su svaki na 30 godina zatvora.

Svi smo ostali šokirani takvom presudom. U ponedjeljak 7. listopada dobili smo otpis presude preveden s turskog na engleski jezik. Rok za žalbu na prvostupanjsku presudu iznosi 14 dana počevši od 8. listopada.

Naš član, pok. kap. Laptalo, po zapovjednoj je odgovornosti bio osuđen na prvom ročištu na 16 godina zatvora da bi na drugom stupnju bio oslobođen. Ukupno je bio u zatvoru 16 mjeseci: svi se nadamo da će i kap. Bekavac biti oslobođen na drugostupanjskom ročištu. Na sudu nije dokazana nikakva umiješanost u šverc droge kap. Bekavca te smatramo da je osuđen po zapovjednoj odgovornosti. Odnosno, osuđen je jer je bio zapovjednik broda na kojem je pronađena droga. Čitajući izvješće o presudi, nalazimo mnogo proturječnosti. Po ranije dostupnim informacijama, droga je pronađena na brodu tijekom ukrcaja u Barranquilli, Kolumbija, oko 450 kg. Ta je droga uzeta s broda i brodu je dopušten nesmetan završetak operacije ukrcaja ugljena te isplavljenje. Ta je podatak koristio i tužitelj kada je podigao optužnice protiv zapovjednika i posade.

Kap. Marko Bekavac upozorio je vlasti kako postoji mogućnost da je još droge sakriveno na brodu. Po dolasku u Eregli, Turska, brod je pregledan, nadgrađe, strojarnica i paluba, i nikakva droga nije pronađena. Tijekom iskrcaja pronađena je droga, kokain, u skladištima 2 i 4. Ukupno 135 kg.

Po presudi od 16. listopada 2024. kap. M. Bekavac i Ch. Off. Ali Abokhari, finska putovnica, osuđeni su na po 30 godina zatvora. Sud nije prihvatio tvrdnju posade da je droga pronađena i u Kolumbiji tijekom ukrcaja, već je to smatrao namjerom da se zavara sudstvo.

U Turskoj su također pronađene na brodu i vreće, iste onakve u kakvima je bila i pronađena droga. Naravno, obrana kap. Bekavca žalila se na presudu i sada se priprema obrana. U sadašnjem stadiju bilo bi važno kada bi kap. Bekavac i njegova obrana pokazali dokument iz Kolumbije i time dokazali da zapovjednik nije lagao.

Po našem mišljenju, kap. Bekavac, protiv kojeg sud nema nikakvih dokaza, osuđen je po zapovjednoj odgovornosti. Časnik Ali Abokhari osuđen je jer je on na brodu Safety Officer, zadužen za sigurnost broda i za ukrcaj tereta, a droga je pronađena u teretu u skladištima 2 i 4.

U međuvremenu je obitelj kap. Bekavca pokrenula sakupljanje novca za vrhunski tim, njegovu obranu. **Pokrenuta je GoFundMe kompanija za splitskog kapetana, GGF Glo-**

**bal Ltd, Kemp House 152 – 160 City Road London, EC1V2NK, United Kingdom.** Ovim putem molimo sve naše članove i sve one koji se ne slažu s ovom politikom kriminalizacije kapetana, da svojim prilogom pomognu obranu kap. Bekavca.

U idućem broju donijet ćemo kompletnu presudu, napisanu na 28 stranica.

## Između dva broja

Rat se u Ukraini ne smiruje, broj ranjenih i mrtvih na obje strane premašio je 500.000 ljudi. Ukrajinci i Rusi napuštaju svoja ognjišta i bježe u Europu.

U međuvremenu je izbio novi rat između Izraela i Palestinaca. Palestinska militantna skupina Hesbolah upala je u Izrael na proslavu i otela 1400 Izraelaca te ih odvela u zarobljeništvo u Palestinu. Izrael je odgovorio krajnje brutalno i na desetke tisuća Palestinaca pobio, a srušio je i cijele gradove u Palestini i rat proširio na Libanon i Jordan. Palestina je u humanitarnoj katastrofi, bez vode i hrane, brojni su mrtvi i ranjeni, totalna blokada opskrbe... Izraelski premijer ne krije namjere da pobije što veći broj Palestinaca, pripadnika Hesbolaha.

U međuvremenu Houti, saveznici Hezbolaha iz Somalije, napadaju brodove u Crvenom moru. Meta su im tankeri, s namjerom da spriječe dotok nafte kroz Suez za Europu i Sjedinjene Države. Mnogi brodari svoje su brodove preusmjerili oko Afrike da brodovi i posade ne stradaju u ovim napadima.

Dana 8. ožujka u Marini Kaštela održana je redovna godišnja skupština ZHUPK-a, zapisnik prilažemo u ovom Glasniku.

Dana 26. ožujka, brod za prijevoz kontejnera DALI, građen 2015., kapaciteta 10.000 kontejnera, dužine 290 metara, pod zastavom Singapura, napustio je terminal u Baltimoru na putu za Šri Lanku, te je u 01:25 sati udario u most u Baltimoru. Šteta se procjenjuje između 3 i 4,5 milijardi dolara. U nesreći je stradalo 6 radnika koji su održavali most. Brod je imao *black out*, gubitak pogona, a sumnja se da je uzrok loše gorivo. Inače, više puta u tom danu imao je gubitak pogona.

Dana 25. Travnja, ZHUPK i Pomorski fakultet organizirali su na Pomorskom fakultetu predavanje vezano uz SMS. Predavači su bili dipl. ing. Marin Sobin, osnivač i vlasnik tvrtke SOCIUS, specijalizirane za implementaciju SMS-a. Preko weba uključili su se kap. Marko Sandalić, vlasnik tvrtke Kompetencija d.o.o., dugogodišnji međunarodni inspektor za sigurnost i implementaciju SMS-a na brodovima, te kap. Damir Lakoš, pilot na Sjevernom moru, koji se javio u tijeku pilotaže. Predavanje se prenosilo preko weba u splitsku i u zadarsku srednju Pomorsku školu. Zanimanje je bilo veliko i studenti su bili vrlo aktivni u diskusiji poslije izlaganja predavača.

Dana 8. lipnja obilježena je 80. obljetnica savezničkog iskrcavanja u Normandiji, u organizaciji VeDRA-e, Udruge veterana Domovinskog rata i antifašista u suradnji s Muzejom grada Splita i uz potporu Grada Splita. Dva člana splitskog Udruženja pomorskih kapetana prisustvovala su obilježavanju.

Na 9. kolovoza, s kruzera „Explorer od the Seas“ pao je u more britanski državljanin u akvatoriju otočića Jabuke. Norveško-američki kruzer građen je, uz cijenu od 500 milijuna američkih dolara, 2000. godine i riječ je o modernome brodu sa svom sigurnosnom opremom. U momentu pada u 04:30 sati jedan od članova posade bio je u osmatranju i vidio nezgodu te je odmah bacio kolut za spašavanje i obavijestio most. Zapovjednik je izdao obavijest PAN-PAN 3 puta. Poruka je primljena u obalnim postajama u Splitu i u Zadru te je prosljeđena u Centar za spašavanje u Rijeci. Zapovjednik je okrenuo brod u protukurs i odmah je počelo spašavanje, s kruzera je spuštена brza brodica, uključili su se i drugi

brodovi. Temperatura mora iznosila je 23 stupnja Celzija. Centar u Rijeci poslao je i avion za osmatranje „Pilatus“. Potraga je trajala 2 dana, ali bez uspjeha.

Dana 25. srpnja, Jadrolinijin „novi“ trajekt, nabavljen u Grčkoj prije par mjeseci, na svojoj prvoj vožnji u Jadranu, imenovan po našem preminulom pjevaču Oliveru Dragojeviću, na putu iz Splita za Korčulu doživio je havariju. Brod sa 320 putnika 5,5 sati plutao je bez pogona, bez klime – sreća da je bilo mirno more i bez vjetera, u protivnom smo mogli imati najveću katastrofu na Jadranu!

Jedanaestoga kolovoza, strašna tragedija dogodila se u Malom Lošinju. Na ro-ro brodu Jadrolinije „Lastovo“ pala je rampa i usmrtila 3 člana posade, a četvrti je zadobio teške, po život opasne ozljede.

Dana 30. kolovoza, posada LNG broda „Gaslog Salem“, pod zapovjedništvom kap. Marina Raića iz Splita, spasila je 7 pomoraca na Tihom oceanu iz splavi za spašavanje. ZHUPK je predložio kap. Raića za Plavu vrpcu. Više na stranicama ovog Glasnika.

Na 7. listopada, iz Ministarstva mora i infrastrukture, Uprave sigurnosti plovidbe, izašao je „Nacrt završnog izvješća o provedenoj upravnoj istrazi u predmetu pomorske nesreće broda Lastovo“. Izvještaj je zabrinjavajući. Jadrolinija i svi njezini brodovi imaju ISM code, kao što je obveza svih brodara i brodova koji plove unutar Europske unije. Nažalost, ova istraga pokazuje da ISM ne funkcionira – nije funkcionirao na „Lastovu“ u vrijeme nesreće – odnosno da je mrtvo slovo na papiru. Niti ga tko koristi u firmi u Rijeci, niti se to traži od brodova. Nažalost, ni HRB ni Port State Control Lučke kapetanije ne obraćaju nikakvu pažnju na to tijekom godišnjih pregleda brodova. Nesreća na „Lastovu“ s trojicom mrtvih posljedica je nepoznavanja broda odnosno nepoštovanja procedura iz ISM-a.

Za implementaciju ISM-coda odgovoran je generalni menadžer u tvrtki, a njegov nadređeni je ministar.

Dana 9. listopada Jadrolinija je na svojim internetskim stranicama u 16:26 izvijestila kako je trajektna linija u prekidu od 15:45 zbog tehničkih problema. „Prilikom pristajanja broda „Supetar“ u luku Brestova, a u redovnoj državnoj liniji Brestova – Porozina, došlo je do tehničkog problema oko hidrauličkog sustava broda. Na brodu je bilo 10 putnika i 6 automobila te su svi iskrcani u skladu s redovnom procedurom, bez ugroze sigurnosti ili materijalne štete. U tijeku je otklanjanje problema i uspostavljanje linije Porozina – Brestova“, poručili su za RTL iz Jadrolinije.

**Poštovane kolege,**  
**molimo sve naše članove koji još nisu uplatili članarinu za**  
**ovu godinu, ili su zaboravili i u prošloj, da to urade što prije.**  
**Bez vaših uplata, rad Udruge bio bi onemogućen.**

Detalji uplate:

Primatelj (naziv i adresa): UDRUGA POMORSKIH KAPETANA SPLIT

Dražanac 3a. Split

IBAN ili broj računa primatelja: HR3824070001100573397

Model: HR 00

Poziv na broj primatelja: OIB (11 znamenki)

IZNOS ČLANARINE: Za aktivne članove 33,00 €, a za umirovljene 20,00 €.

Unaprijed zahvaljujemo, kap. Sanjin Dumanić



## **ZAJEDNICA HRVATSKIH UDRUGA POMORSKIH KAPETANA**

Zapisnik s Redovne godišnje Skupštine ZAJEDNICE HRVATSKIH UDRUGA POMORSKIH KAPETANA, održane u Splitu dana 08. 03. 2024. s početkom u 11.00 sati u prostorima Marine Kaštela, Kaštel Gomilici.

Za Redovnu godišnju Skupštinu ZHUPK, Predsjedništvo je predložilo slijedeći dnevni red:

### **DNEVNI RED:**

1. Izbor radnog predsjedništva Skupštine
2. Izbor Zapisničara, i ovjervitelja  
Utvrđivanje kvoruma
3. Izvještaj o radu Predsjedništva,
4. Financijski izvještaj za 2023.
5. Izvještaj delegata u CESMA-i
6. Rasprava o izvještajima
7. Reizbor delegata u tijelima ZHUPK, ako ima
8. Razrješenje Predsjedništva ZHUPK, udruge Zadar
9. Razrješenje Likvidatora
10. Prijedlog za izbor Predsjednika Predsjedništva ZHUPK iz Udruge Split
11. Prijedlog za izbor zamjenika Predsjednika iz Udruge Split
12. Prijedlog za izbor tajnika Predsjedništva iz Udruge Split
13. Zahtjev Udruge Rijeke za istupanje iz ZHUPK
14. Udruga Rijeka, da ili ne
15. Članarine
16. Razno

### **RAD:**

Ad.1. U Radno Predsjedništvo su predloženi: Kap. Slobodan Vrdoljak, Kap. Sanjin Dumanić i Kap. Franko Marnika. Prijedlog je prihvaćen i jednoglasno usvojen.

Ad.2. Predložen je zapisničar Kap. Slobodan Vrdoljak, a za ovjervitelja zapisnika Kap. Nino Dunat i Kap. Franko Marnika, za verifikaciju zaduženo je Radno predsjedništvo. Prijedlog je prihvaćen i jednoglasno usvojen. Nakon pregledane liste delegata s potpisima utvrđeno je da Skupštini prisustvuje 15, petnaest delegata od 25, dvadeset i pet, što je dovoljno za valjan rad Godišnje Skupštine.

Ad.3. Izvještaj o radu podnio je Kap. Franko Marnika usmeno. U izvještaju je naglasak dat na aktivnosti u vezi odluke Riječke Udruge za istupanje iz članstva ZHUPK, i na-

stojanja ostalih članica ZHUPK da se ukaže Riječkoj udruzi štetnost njihove odluke na ugled zajedničko djelovanje hrvatskih kapetana u zemlji i svijetu. Istaknute su vrijedne aktivnosti ZHUPK u proteklom periodu, kao MASS predavanje u Splitu i druga predavanja, zalaganje za spas broda „Tijat“.

- Ad.4. Financijski izvještaj podnio Kap. Slobodan Vrdoljak. Izvještaj je u prilogu Zapisnika.
- Ad.5. Delegat u CESMA-i nije mogao prisustvovati sjednici i Izvještaj delegata u CESMA je dat u pismenom obliku. Izvještaj je pročitao Kap. Slobodan Vrdoljak. Izvještaj je u prilogu Zapisnika.
- Ad.6. Jednoglasno je prihvaćen Izvještaj o radu uz nadopunu da ZHUPK treba imati više raznih makar i malih konkretnih aktivnosti koje bi se prezentirale članstvu i svima zainteresiranim putem društvenih medija koji su u današnje vrijeme opće prihvaćen način komuniciranja i informiranja. Jednoglasno je prihvaćen Financijski izvještaj i Izvještaj delegata u CESMA-i.
- Ad.7. Utvrđeno je nisu prijavljene promjene delegata u tijelima ZHUPK.
- Ad.8. Ad.9. Prijedlaže se razrješenje dosadašnjeg Predsjedništva ZHUPK iz Udruge Kapetna Zadar. Prijedlog je prihvaćen i jednoglasno usvojen.
- Ad.10. Za Predsjednika Predsjedništva ZHUPK iz Udruge Kapetana Split predlaže se Kap. Sanjin Dumanić, za period od godine dana.
- Ad.11. Za zamjenika Predsjednika Predsjedništva ZHUPK iz Udruge Kapetana Split predlaže se Kap. Srđan Miletić, za period od godine dana.
- Ad.12. Za Tajnika Predsjedništva ZHUPK iz Udruge Kapetana Split predlaže se Kap. Oton Županović, za period od godine dana.  
Prijedlog imenovanja osobe za zastupanje i likvidatora donosi Predsjedništvo ZHUPK na konstituirajućoj sjednici.
- Ad.13. Delegati su upoznati da je Udruge pomorskih kapetana sjevernog Jadrana-Kraljica mora elektronskim putem dostavila presliku zapisnika sa svoje sjednice održane 21.12.2023., na kojoj je donijela odluku o prestanku sudjelovanju u radu ZHUPK.

Zaključeno je da prema saznanjima ZHUPK o broju članova Riječke udruge i broju prisutnih na sjednici postoji sumnja da na toj sjednici nije bilo kvoruma za donošenje odluka. ZHUPK nije u mogućnosti da ovo provjeri pa će o svojoj sumnji o neregularnost Riječke odluke obavijestiti nadležna tijela državne uprave u Rijeci. Skupština ZHUPK smatra da odluka Riječke udruge ne predstavlja volju većine članova Riječke udruge. Skupština ZHUPK izražava žaljenje zbog ove odluke Riječke udruge, jer je Riječka udruge jedna od osnivača ZHUPK i dolazi iz grada koji je centar Hrvatskog pomorstva. Odluka Riječke udruge je veoma štetna za ugled hrvatskog pomorstva i hrvatskih kapetana u zemlji i svijetu, o čemu je ZHUPK u više navrata apelirala i molila Riječku udruge da to ne čini. ZHUPK se nada da će jednog dana kada se promijeni rukovodstvo u Riječkoj udruzi, Riječka udruge ponovno biti članica ZHUPK na dobrobit svojih članova i cjelokupnog pomorstva Republike Hrvatske.

ZHUPK smatra da CESMA nema razloga da primi u zasebno članstvo Riječu udругu, obzirom da ZHUPK kao članica CESME već predstavlja većinu hrvatskih kapetana. Prijemom Riječke udruge u CESMU bi se samo stvorio nered u radu i odlučivanju.

Ad.14. Jednoglasno je usvojena odluka o razdruživanju Udruge kapetana „Kraljica Mora“ iz Rijeke iz članstva ZHUPK s danom 08.03.2024.

Ad. 15. Članarine. Kap. Slobodan Vrdoljak je pročitao izvještaj o uplati članarine. Uz izvještaj je dao informaciju da je Udruga iz Kostrene prošlogodišnju članarinu uplatila u ovoj godini. Izještaj je u prilogu Zapisnika.

Ad. 16. Razno

A) Mijenja se adresa u Statutu. Nova adresaje: Ulica Grgura Mrganića broj 6. Izmjena je jednoglasno prihvaćena.

B) Predlaže se Kap. Giorgio Ribarić za reizbor na dužnost Potpredsjednika CESME. Prijedlog je jednoglasno prihvaćen.

Skupština je završila s radom u 12.30 sati.

***Po završetku sjednice Skupštine, održana je konstituirajuća sjednica Predsjedništva sa slijedećim***

**Dnevnim redom:**

1. Izbor Predsjednika Predsjedništva
2. Izbor Zamjenika Predsjednika Predsjedništva
3. Izbor Tajnika Predsjedništva
4. Imenovanje osobe za zastupanje ZHUPK
5. Imenovanje Likvidatora

Ad.1. Za Predsjednika Predsjedništva imenuje se Kap. Sanjin Dumanić, za period od 08.03.2024. do 08.03.2025. godine

Ad.2. Za zamjenika Predsjednika Predsjedništva imenuje se Kap. Srđan Miletić, za period od 08.03.2025. do 08.03.2025. godine.

Ad.3. Za Tajnika Predsjedništva predlaže se Kap. Oton Županović, za period 08.03.2024. do 08.03.2025. godine.

Ad.4. Imenuje se osoba ovlaštena za zastupanje Kap.Sanjin Dumanić, za period od 08.03.2024. do 08.03.2035. godine.

Ad.5. Imenuje se likvidator Kap. Sanjin Dumanić, za period od 08.03.2024. do 08.03.2025. godine.

Sva imenovanja su jednoglasno prihvaćena.

Sjednica Predsjedništva je završila s radom u 13.00 sati.

Kap. Slobodan Vrdoljak  
**Tajnik ZHUPK**

**Kap. Slobodan Vrdoljak**  
**Zapisničar**  
Kap. Nino Dunat  
**Kap. Franko Marnika**  
**Ovjerovitelji Zapisnika**

## ITF osuđuje “nečuvene” 30-godišnje zatvorske kazne za pomorce

*Kapetan i prvi časnik osuđeni su bez dokaza koji bi ih povezali s drogom pronađenom na brodu, nakon što su godinu dana proveli u zatvoru s posadom čekajući suđenje.*

Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) osuđuje odluku o osudi dvojice pomoraca na 30 godina zatvora nakon što je u listopadu prošle godine na brodu usidrenom u crnomorskoj luci Ereğli u Turskoj pronađena droga.

Kapetan Marko Bekavac i šef Mate Ali Albokhari iz Phoenician M, koji su proveli godinu dana u istražnom zatvoru u Ankari, osuđeni su u ponedjeljak na 30 godina zatvora unatoč tome što nije bilo dokaza za kazneno djelo.

Sud nije odmah obrazložio odluku o kažnjavanju kapetana i prvog časnika, navodeći da se kazna temelji na ‘zapovjednoj odgovornosti’. Prema turskom zakonu, razloge za ovu odluku sudac mora dati u roku od mjesec dana.

Brod pod zastavom Paname prevezio je ugljen iz Kolumbije kada je policija na njemu pronašla 137 kg kokaina. Prvotno je prijavljeno da se droga nalazila na brodu u stražnjem spremniku, a zaplijenile su je vlasti u Kolumbiji.

Istraga tada nije pokrenuta i sud nije tražio nikakve informacije od kolumbijskih vlasti, unatoč protivljenju odvjetnika u Turskoj.

Kapetan je odmah obavijestio vlasnika broda o otkriću prije isplovljavanja iz luke. Međutim, po dolasku u Ereğli, turska policija pronašla je još kokaina u teretnom prostoru 2. U dosjeu također nema informacija o tome kako je policija znala da je na brodu još droge i gdje ih pronaći.

Posada je odredište broda doznala tek tri dana unaprijed, a kapetan Bekavac tvrdi da je prije ukrcaja tereta u Kolumbiji zatražio dodatne kamere i osiguranje. Tvrtka nije odgovorila na njegov zahtjev.

Ni na jednoj torbi s drogom na brodu nisu pronađeni otisci prstiju posade.

Glavni tajnik ITF-ove članice, Sindikata pomoraca Hrvatske, **Neven Melvan** izjavio je: “Ova odluka je nečuvana i pokazuje potpuno nerazumijevanje i poštovanje prema onome što pomorci rade.

“Čini se da je ovo još jedan slučaj u kojem lokalni dužnosnici, koji žele izgledati učinkoviti protiv trgovine drogom, napadaju pomorce zbog navodnih optužbi za krijumčarenje unatoč potpunom nedostatku dokaza.”

Osam drugih članova posade od 20 članova s Filipina, Poljske i Rusije također je uhićeno i provelo je godinu dana u zatvoru, prije nego što su sve optužbe protiv njih odbačene na saslušanju zbog nedostatka dokaza.

Ovo postavlja pitanja o tome zašto su ti članovi posade, od kojih neki nisu imali nikakve odgovornosti vezane uz utovar tereta, držani u zatvoru godinu dana ako nije bilo dovoljno dokaza za osudu.

Na sudu je posada govorila o svom očajništvu da se vrate kući svojim obiteljima – od kojih se mnoge oslanjaju isključivo na svoje prihode.

Predsjednik Sekcije pomoraca ITF-a i predsjednik Međunarodne unije pomoraca Sjeverne Amerike, **David Heindel**, rekao je: „Kriminalizacija pomoraca postala je uobičajena.

“Vidimo slučaj za slučajem baš kao što je ovaj: pomorci se tretiraju kao kriminalci, drže ih mjesecima bez suđenja i izriču im se nečuvane kazne za zločine koje nisu počinili – grubo kršenje njihovih ljudskih prava.

“Ovo je jedina profesija na svijetu u kojoj su ljudi krivi dok se ne dokaže da su nevini.”

ITF poziva globalnu pomorsku zajednicu da ospori ovu odluku i zauzme se za prava pomoraca.

Heindel je dodao: “Borit ćemo se protiv ove odluke do oslobađajuće presude.”

## **KRAJ**

**O ITF-u:** Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF) je demokratska federacija koju vode članice i priznata je kao vodeći svjetski autoritet u prometu. Strastveno se borimo za poboljšanje radnog života; povezujući sindikate iz više od 150 zemalja kako bi osigurali prava, jednakost i pravdu za svoje članove. Mi smo glas za gotovo 16,5 milijuna zaposlenih žena i muškaraca u transportnoj industriji diljem svijeta.

**Kontakt za medije: Rosalyn Smith** +44752 222 9623 [media@itf.org.uk](mailto:media@itf.org.uk)



Kap. Ivo Makjanić

## **OSVRT NA SITUACIJU ZATOČENOG KAPETANA BEKAVCA NAKON ODRŽANOG ROČIŠTA U LIPNJU**

Za par dana održat će se novo ročište našem zatočenom kapetanu Bekavcu. Na ranijem ročištu, održanom u lipnju, kapetanu i posadi broda nisu dokazane nezakonite radnje, ali su bez obzira na to i dalje zadržani u pritvoru. Vjerojatno je time tužilaštvo kupovalo vrijeme nauštrb zatočenih pomoraca, njihovih obitelji i prijatelja, ne bi li, eventualno, prikupili nekakve nove dokaze, kojima bi mogli inkriminirati posadu.

Na istom ročištu svi članovi posade broda izjasnili su se da nisu krivi za šverc i da nemaju veze s drogom pronađenom na brodu. Sami tužitelji nisu našli nikakve dokaze u smislu otisaka prstiju posade na paketima droge otkrivenima u skladištu tereta br. 2, niti su uspjeli dokazati umiješanost posade u predmetno krijumčarenje. Bez obzira na ove činjenice, sud nije odlučio osloboditi zatočenu posadu broda, već se sprema na novom ročištu 18. srpnja pročitati optužnicu. Zaista nije jasno na kojim činjenicama sud zasniva svoju odluku o daljnjem zadržavanju pomoraca, ni za što konkretno tereti našeg kapetana i ostalih 9 članova posade.

### **SIGURNOST NA BRODU OPĆENITO**

Zapovjednik broda odgovoran je za sigurnost broda, posade i tereta, eng. Safety and Security, s tim da je Safety uvijek ispred Securityja. Ubrzo nakon napada na Blizance u New Yorku, Međunarodan pomorska organizacija (IMO) uvela je ISPS (The International Ship and Port Facility Security Code). I prije uvođenja ISPS koda, dežurni su časnici, zajedno s dežurnim članovima posade, bili odgovorni i pazili su na sigurnost broda, ali njegovim uvođenjem određeni su standardi i, shodno tome, kompanije izrađuju planove i postupke u zaštiti broda (SSA i SSP). Sukladno brodskom planu sigurnosti (SSP), brod u regularnim uvjetima plovi na razini sigurnosti 1 (Security level 1), što je najniži stupanj sigurnosti (business as usual). Časnik direktno odgovoran za Security na brodu najčešće je 1. časnik palube, što je bio slučaj i na Phoenicianu M. On je odgovoran za provođenje plana sigurnosti i dužan je prijaviti zapovjedniku svaku povredu SSP-a ili neku potencijalno opasnu situaciju, odnosno svaki incident. Prema izjavama zatočenih pomoraca, nije bilo nikakvih sigurnosnih prijava od strane I. časnika palube. Sigurnosna situacija u kolumbijskoj luci, prema izjavama o primljenim sigurnosnim uputama prije dolaska u luku, sigurno je tražila pojačanu pažnju posade i možda uvođenje ISPS stupnja 2 i za pretpostaviti je da je straža na brodu bila udvostručena, kako je i sam zapovjednik izjavio. Stupanj 3 ne bi bio moguć, jer u takvim situacijama svaki brodski plan sigurnosti traži i prekid gotovo svih brodskih aktivnosti u luci pa time i samu manipulaciju teretom. Sjećam se situacije kad sam kao zapovjednik dolazio u luku u Venezueli i kada je kompanija od mene zatražila da uvedem stupanj sigurnosti 2, jer bez toga ne bih smio kasnije uploviti u luku SAD-a. To sam morao napraviti na način da lučke vlasti u Venezueli to ne znaju, jer je službeno određen stupanj sigurnosti za luku bio 1 i brod bi, moguće, da sam to službeno luci naznačio, imao raznih problema oko samog ulaska u luku i krcanja tereta.

Treba znati da posadu broda ne sačinjavaju profesionalni zaštitari, već, tek ovlaš, za tu svrhu, utrenirani pomorci. Puno jaču zaštitu broda trebala bi predstavljati sama luka, koja je uvijek potupno ograđena i zaštićena nadzornim kamerama. Pristup luci i ulazak u

luku strogo su kontrolirani jer luka ima 24-satnu organiziranu profesionalnu zaštitarsku službu i strogo nadzirane ulaze. Zaštitu brodu trebale bi pružati i nadležne državne službe obalne države i agencije za suzbijanje trgovine narkoticima, odgovorne sa sigurnost u toj obalnoj državi i na području luke. Pored tako velikih i organiziranih lučkih sustava, vladinih agencija i timova, teško je očekivati da bi brodska posada mogla omesti vješte krijumčare u njihovu naumu šverca ako ovi mogu izigrati mnogo jače sigurnosne postave luke, kao i nadzor, suzbijanje i prevenciju od strane državnih službi, koje usputno surađuju i sa sličnim službama drugih zainteresiranih država i time prikupljaju značajne informacije u nastojanju suzbijanja krijumčarenja.

## **GDJE JE DROGA NAĐENA**

Droga je, kako se da zaključiti iz izjava ispitanih na posljednjem ročištu, bila postavljena u ulazu u skladište br. 2, unutar samih „australskih“ skala, koje su obično spiralne s podeštima ili klasične kose s odmorištima i koje su tek zaštitnim čeličnim kavezom odvojene od prostora teretnog skladišta. Tek pri dnu skladišta nalaze se, nezaštićene, vertikalne skale. To znači da će krcani teret – u ovom slučaju rastresit teret metalurgic coke – popuniti taj prostor australskih skala od dna pa skoro sve do vrha skladišta i pokriti ranije postavljeni kokain. Sam odabir ovakvog mjesta za skrivanje droge čini se neobičan, pogotovo zbog činjenice da je drogu uočio dizaličar tijekom iskrcaja obalnim dizalicama u luci iskrcaja u Turskoj. Droga se očigledno prilikom iskrcaja „otrgla“ i našla pomiješana s teretom. Drogu je bilo moguće postaviti na toj pretpostavljenoj visini od oko 5 m iznad dna skladišta, unutar australskih skala, u početnoj fazi ukrcaja tereta, dok je teret bio samo parcijalno ukrcan u skladište i pristup australskim skalama neometan. Jasno je da završni pregled u kolumbijskoj luci od strane kolumbijskih vlasti i tima za borbu protiv narkotika nije mogao otkriti tako postavljenu drogu, jer je bila zatrpana teretom visine bar 7 metara.

## **KAKO JE DROGA MOGLA BITI UKRCANA NA BROD**

U principu lučki radnici (stivadori) nemaju potrebe ulaziti u skladište prilikom ukrcaja rastresitog tereta, iako je jedan član posade izjavio na ročištu da su obalni radnici radili lopatama u skladištu. Jedan stivador obično je postavljen na glavnoj palubi, oko grotla skladišta, gdje signalizira dizaličaru gdje ispustiti teret, kako bi skladište bilo dobro popunjeno i to samo u ranoj fazi ukrcaja, kad dizaličar nema pregled nad donjim dijelom skladišta, zbog visine broda. Časnik i posada broda uobičajeno su na palubi u blizini grotla samo prilikom početka utovara i pri završetku utovara u dotično skladište i samo povremeno tijekom utovara za provjeru da nema eventualnih šteta na brodu koje bi moglo proizročiti rukovanje grajferom i da nema eventualnih nečistoća u teretu. Razlog zašto većina časnika nije stalno na palubi, kod skladišta, i zašto neprestano ne kontrolira ukrcaj (iako to zasigurno brodarska kompanija traži kroz svoje procedure) jest taj što tu zapravo nema slaganja, brojanja i osiguravanja tereta, kao što je slučaj prilikom ukrcaja generalnog i komadnog tereta. Teret se sam „slaže“ i nije potrebna direktna fizička nazočnost člana posade. Osim toga, rastresiti tereti često su jako prašnjavi, što također „tjera“ posadu podalje od grotla skladišta u koje se krca. Krijumčari se stoga mogu relativno lako prikrasti otvoru ulaza u skladište, koje je tijekom ukrcaja uvijek otvoreno. To im je najlakše napraviti prilazom s morske strane, gdje se u trenu mogu uspeti ljestvama postavljenima s brodice, ili direktno prijeći s obale na brod, pogotovo u slučajevima gdje je dok visok, a također mogu biti prebačeni skriveni unutar samog grajfera koji se koristi za ukrcaj tereta.

Krijumčarima može biti lako izbjeći da ih posada broda uoči ako poznaju karakteristični obrazac ponašanja pomoraca u straži i to pogotovo noću. Dežurni časnik najčešće je u nadgrađu, gdje je ugodnije i pod klimom i gdje često upravlja balastom, ili priprema novu rutu za sljedeće putovanje. Dežurni je kormilar na brodskoj skali i povremeno kontrolira vez, popušta ili priteže privezne konopce, prema potrebi, i tad ga u pravilu mijenja drugi kormilar u straži, ako je straža udvostručena, ili dežurni časnik. Nekad se ide i mimo pravila i kormilar jednostavno napusti nakratko svoje mjesto na ulazu u brod, ne javljajući se časniku, kako ga ne bi „nepotrebno“ uzemiravao. Koji put će se smjena straže kormilara obaviti u blagovaonici, gdje kormilar koji dolazi u stražu sebi priprema kavu, razbuđuje se i ne žuri se na palubu. Dežurni član posade također često priprema marendu za stražu koja završava u 4 ujutro i to obično započinje oko 3:30, kada kormilar ide u blagovaonicu i napušta palubu. Tu su i povremeni odlasci na WC i odvlačenje pozornosti dežurnom u straži od strane raznih lokalnih trgovaca koji nude svoju robu.

Dio posade izjavio je da su na brodu stalno, tijekom ukrcaja, boravili određeni Kolumbijci koje je postavio lokalni agent i da je to dovelo do degradacije stanja sigurnosti na brodu. Takvi službenici mogli su pružiti krijumčarima informaciju o revnosti posade na straži i obrascu njihova ponašanja. Pretpostavka je da za unošenje oko 160 kg droge u skladište, grupi od recimo 3 do 5 ljudi, vjerojatno nije bilo potrebno više od 5 do 10 minuta.

## KAKO JE DROGA NAĐENA

Svjedok na ročištu iz lipnja, dizaličar iz luke iskrcaja i još jedan djelatnik turske luke izjavili su da su bili izviješteni o tome kako je droga postavljena na brod i da su trebali paziti ne bi li je uočili, što se na kraju i dogodilo. Ovo dovodi do zaključka da su međunarodne organizacije za borbu protiv narkotika imale informaciju o tome da je droga na brodu i gdje je postavljena! Informacija je, moguće, dobivena preko krtice u redovima krijumčara, a vjerojatnije ne preko vlastitog agenta koji je bio u dosluhu s nekim od posade broda i s kime bi dogovorio šverc, jer bi u takvom slučaju zasigurno imali točne podatke o posadi koja je umiješana u to krijumčarenje i tu informaciju podijelili sa sudom u Turskoj.

Kako sam napisao u prijašnjem članku, za ovakav način prijevoza droge krijumčari nisu imali razloga surađivati s posadom broda, jer im posada u tome i nije trebala asistirati.

Također je teško za očekivati da bi netko od posade ulazio u takvu rabotu, pogotovo što je već ranije, za boravka broda u toj kolumbijskoj luci, otkrivena droga u krmenom piku i brod je nakon toga incidenta sigurno bio pod pojačanim nadzorom sigurnosnih službi.

Iskreno se nadamo kako će naš kapetan, na osnovi gore navedenih činjenica, biti oslobođen svake sumnje i brzo stići svojoj kući i obitelji koja ga nestrpljivo očekuje.

Kap. Ivo Makjanić

## **OSVRT NA SITUACIJU U KOJOJ SE NALAZI PRITVORENI KAP. BEKAVAC**

Situacija s položajem kapetana Bekavca nije promijenjena. Na zadnjem ročištu iz srpnja, pritvor mu je produljen do sljedećeg ročišta zakazanog za 16. rujna. Nažalost, kap. Bekavac ni dalje nema svog odvjetnika i ovisi o volji kompanije da i dalje plaća P&I odvjetnika koji bi ga zastupao na sudu. Moram objasniti da je P&I odvjetniku, ipak, s obzirom na to da ga je angažirala i platila Kompanija, u najvećem fokusu obrana same Kompanije, a tek potom i posade broda. Nažalost, moglo bi se dogoditi da u nekom trenutku tijekom suđenja dođe do konfliktka interesa prilikom obrazloženja postupaka i odgovornosti posade broda, odnosno Kompanije i tu bi, svakako, obrana kompanije dobila prednost nad obranom samih zaposlenika, tj. zatočenog kapetana i članova posade broda.

### **ŠTO NAM JE DOSAD POZNATO**

1. Droga je pronađena prvi put za vrijeme ukrcaja tereta u luci Barranquilla u krmenom piku (balastnom tanku), najvjerojatnije po dojavu, jer pregled broda od strane tima za sprečavanje krijumčarenja narkoticima nije uobičajen prije samog planiranog odlaska broda iz luke. Nitko od posade broda pri tome nije pritvoren, ni optužen, droga je odnesena s broda i ukrcajne su operacije nastavljene.
2. Dopršetkom ukrcaja tereta u luci Barranquilla obavlja se pregled broda od strane kolumbijskog tima, pri čemu, ovaj put, nikakva droga nije pronađena i brod nesmetano isplovljava iz luke prema luci odredišta Erdemir u Turskoj.
3. U luci iskrcaja, u turskome Erdemiru, operateri lučkih dizalica, prethodno obaviješteni o postojanju droge u brodskom skladištu, u jednom trenutku drogu uočavaju izmiješanu s rasutim teretom metcokea. Ovo upućuje na činjenicu da su službe za sprečavanje nelegalne trgovine drogom znale za drogu na brodu i dojavile tu informaciju turskim vlastima, ali nitko od posade do danas nije direktno optužen za sudjelovanje u toj raboti. Za slučaj da je netko od posade, npr. za vrijeme izlaska u grad, došao u kontakt s policijskim službenikom koji je djelovao pod krinkom i koji mu je ponudio krijumčarenje droge, njegov identitet bio bi poznat.
4. Na sudu u Turskoj nisu izneseni dokazi da je itko od posade broda sudjelovao u krijumčarenju i usporedbom nisu nađeni otisci prstiju ijednog člana posade među otkrivenim otiscima na vrećama s drogom.
5. Luka Barranquilla operira na ISPS stupnju 1, što je najniži stupanj sigurnosti, iako je rizik od krijumčarenja droge prisutan i prepoznat od strane P&I klubova.

Na internetu mogu se pronaći sljedeća upozorenja renomiranih P&I klubova i obrazloženja u vezi s lukom Barranquilla.

U 2018. g. luka Barranquilla ocijenjena je niskim rizikom od krijumčarenja drogom.

Za sve luke u Kolumbiji treba obratiti dodatnu pažnju na mogućnost krijumčarenja droge.

Savjetuje se obaviti pregled podvodnog dijela broda prije isplovljenja uz prisustvo P&I predstavnika, osim za luku Barranquilla u kojoj to često nije moguće napraviti zbog zamućenosti vode i jakih struja, što bi moglo ugroziti angažirane ronioce. U tom slučaju, preporuka je pregled obaviti na otvorenom moru na lokaciji Cano Agua Dulce. Tada je trošak

veći, od 7000 do 12.000 američkih dolara, jer cijelo vrijeme treba biti i peljar na brodu. Taj je pregled na brodu „Phoenician M“ obavljen.

Jedan od načina krijumčarenja droge jest i njezino postavljanje unutar rasutog tereta, često da bi se prikrilo krijumčarenje velike količine.

Metode krijumčarenja, između ostalih, uključuju i sljedeće:

– Skrivanje relativno malih količina droge na određenim udaljenim lokacijama na brodu (npr. kabine, prostor dimnjaka, palube, spremišta ili strojarnica), uz suradnju lučkih radnika ili čak članova posade. U nekim slučajevima posjetitelji (sa ili bez suradnje posade) ukrcaju se na brod i brzo sakriju te pakete na određena udaljena mjesta.

– Postavljanje paketa s drogom unutar rasutih tereta. Ova metoda omogućuje krijumčarenje velikih količina ilegalnih tvari koje se mogu premjestiti u bilo kojem trenutku, obično unutar istog skladišta.

– Postavljanje kamuflirane droge unutar rasutih tereta (osobito tereta ugljena). Krijumčari droge razvili su nove metode za kamufliranje droge unutar ovih tereta, uspijevajući čak i simulirati teksturu i oblik ugljena i na taj način onemogućuju ili znatno otežavaju mogućnost primjećivanja od strane brodskih časnika i posade.

Trenutno luka Barranquilla nije među onima za koje je obavezan pregled kolumbijske mornarice pred isplavljenje, ali i za takve luke postoji preporuka da se pregled obavi.

Iako su kolumbijski terminali organizirani u skladu s ISPS standardima, preporučljivo je osigurati dodatno privatno osiguranje na brodu pod paskom P&I korespondenta. Neprekidna straža trebala bi biti postavljena u područjima gdje rade lučki radnici ili tehničari za popravke na brodu.

Pečaćenje skladišta tereta trebao bi obaviti neovisni inspektor po završetku utovara rasutog tereta.

Evo i nekoliko slučajeva otkrivenih pokušaja krijumčarenja drogom. Jedan je slučaj uključivao kontejnerski brod koji je krcao teret na riječnom vezu u Barranquilli. Osiguranje terminala primijetilo je mali brod kako ispušta dva paketa u vodu u blizini. Policija se ubrzo nakon toga ukrcala na brod i otkrila dvije vrećice kokaina ispod oštećenog poklopca otvora tanka unutar jednog od skladišta tereta. Posada je naknadno pronašla mobitel i gumene rukavice te ih predala policiji.

Slični incidenti uključuju brod koji je ukrcao ugljen u Puerto Nuevu. Brod je pretražen kada je stigao u Ujedinjeno Kraljevstvo i velika količina kokaina pronađena je u odjeljku za kormilo. Jednom drugom prilikom pretraženo je plovilo za Europu prije isplavljanja iz Puerto Drummonda i u strojarnici su pronađena tri kovčega s kokainom.

Procedura kolumbijskih vlasti kada se pronađe droga u kolumbijskoj luci, jest sljedeća: „Pronađe li se droga na brodu u nekoj kolumbijskoj luci, lokalno tužiteljstvo će gotovo sigurno pokrenuti kriminalističku istragu. Osim toga, lučka uprava može odlučiti provjeriti sigurnosne mjere plovlila kako bi utvrdila ispunjavaju li primjenjive zahtjeve Kodeksa ISPS. Plovilu neće biti dopušteno isplavljanje dok se ne završi istraga koja može potrajati nekoliko dana. Međutim, mogu se očekivati duga kašnjenja ako vlasti posumnjaju da su umiješani članovi posade“. S obzirom na to da posada broda nije bila pod istragom kolumbijskih vlasti, a ni brod nije zadržan, može se zaključiti da posada broda „Phoenician M“ nije bila uključena u krijumčarenje.

Sve nam ovo govori o velikom problemu s kojim se suočavaju pomorci i kompanije koje svoje brodove upućuju u kolumbijske luke i zbog toga nije jasno zbog čega Managing kompanija broda „Phoenician M“ nije bila spremna osigurati dodatno osiguranje broda u vidu privatnih zaštitara i nadzornih kamera, kako je to zatražio kap. Bekavac, što bi zna-

čajno, ili u potpunosti spriječilo mogući šverc drogom. Takav trošak neznatan je u odnosu na troškove koji bi mogli proizaći u slučaju pronalaska droge na brodu.

Također se u oba otkrivena slučaja šverca droge na istom brodu, na istom putovanju, radi o razmjerno malim količinama, jer obično vijesti stižu o tonama pronađenog kokaina, što dovodi do pitanja je li ovo bio samo paravan za nekakav drugi, paralelni, mnogo veći šverc, koji je ovako mogao lakše proći neprimijećen.

Na kraju izražavam nadu da će kapetan i posada broda biti oslobođeni optužbe zbog nepostojanja dokaza o sudjelovanju u krijumčarenju.

Malo zabrinjava činjenica da kap. Bekavac nije uspio osigurati svog odvjetnika, jer su mu ranije ponuđeni tražili sulude iznose za koje jednostavno nema dovoljno sredstava. Možda još nije kasno da mu netko, tko ovo čita i tko može doći do takve informacije, preporučiti određenog lokalnog odvjetnika, možda nekog mladog koji još uvijek traži afirmaciju i koji bi posao odradio pošteno, stručno i po pristojnoj tarifi.



Kap. Ivo Makjanić

## Obrana kapetana Bekavca je zakazala - Nepravедna presuda

Već je ranije prošlog tjedna objavljena vijest da je prvostupanjskom presudom kap. Bekavac dobio zatvorsku kaznu u trajanju od čak 30 godina za šverc droge, koji mu nije niti dokazan! Dakle zapovjednik broda je osuđen, bez ikakvih dokaza da je uopće umiješan u krijumčarenje droge, presudom valjda zasnovanom tek na činjenici da je droga pronađena na brodu pod njegovim zapovjedništvom.

U ranijim člancima sam pisao kako je određenom pomorcu zapravo nemoguće organizirati šverc droge poput onog kakav se odvio na brodu Phoenician M, jer bi takav pomorac u vrlo kratkom vremenu trebao stupiti u kontakt s krijumčarima u luci ukrcaja i luci iskrcaja, sve faze pomno organizirati i osigurati da nitko od lučkih radnika tijekom manipulacije teretom u obje luke ništa ne primjeti te eventualno o tome izvjesti policiju. Nekome kome je to, poput kap. Bekavcu, uopće prvi dolazak u tu luku takvo nešto bi pogotovo bilo nemoguće organizirati. Možda je u ovom slučaju ipak najvažnija činjenica da kriminalcima za šverc na način na koji je obavljen na brodu Phoenician M uopće nije potrebna suradnja ili umješnost posade broda, koja bi im ustvarila samo smetnja u vidu dodatnih svjedočanstava nezakonite radnje.

S druge strane imajući priliku čitati razne izjave o ovom slučaju, koje se mogu pronaći na internetu, stječe se krivi dojam da je kap. Bekavac znao za drogu postavljenu u brodsko skladište br. 2, što nije točno. Prema dostupnim saznanjima on je samo izvjestio luku dolaska i kompaniju o incidentu sa drogom pronađenom u ukrcajnoj luci Baranquilla, što se dogodilo tijekom ukrcaja tereta na brod u toj luci. Tom prilikom je droga, vjerojatno po nečijoj dojavi a ne zbog rutinske kontrole, pronađena u balastnom tanku krmenog pika i tada brod, suprotno uobičajenoj proceduri, nije zaustavljen!

Ono što se u ovom trenutku prema dostupnim informacijama čini ključno u mogućoj obrani našeg kapetana Bekavca od optužbi za šverc kokaina iz Kolumbije u Tursku, sada pred drugostupanjskim sudom, a što je očigledno propustio učiniti odvjetnik postavljen od kompanije prilikom prvostupanjskog postupka, krije se u izjavi lučkog radnika, preciznije dizaličara. On je prilikom rukovanja dizalicom pri istovaru tereta u jednom trenutku uočio određene bijele predmete izmješane s ugljenom, o čemu je izvjestio svog šefa smjene a ovaj policiju. Taj dizaličar je na ročištu iz lipnja 2024. g. izjavio da je prethodno bio obaviješten da bude na oprezu prilikom iskrcaja tereta. Prema izrečenom bi se moglo zaključiti da je lučkoj upravi bilo poznato da bi se krijumčarena roba mogla nalaziti u brodskim skladištima, izmješana sa teretom i da je o tome izvjestila lučke radnike zaposlene na iskrcaju tereta s broda. Ostaje pitanje tko je to dojavio iskrcajnoj luci i na temelju kakvih saznanja, odnosno ima li taj izvor odgovor na pitanje, tko je zapravo umiješan u šverc? Da postoji ikakva sumnja u sudjelovanje kapetana i prvog časnika palube u tom švercu, sigurno bi se to na sudu dosad već i izreklo i potkrijepilo dokazima, što nije slučaj! S obzirom na ove činjenice čudno je da odvjetnik, angažiran od strane same kompanije, nije uspio isposlovati oslobađanje našeg kapetana!

Za oslobađanje kap. Bekavca, koji je u zatvoru već skoropunih godinu dana u ovom trenutku je izgleda najpotrebnije osigurati sposobnijeg odvjetnika. Također ostaje nada da će kapetan u nastavku postupka protiv njega imati i svu ostalupomoć do konačne osloba-

đajuće presude. Takvu pomoć i dalje mogu pružiti sindikati pomoraca, turski u suradnji s hrvatskim, zatim turske udruge za ljudska prava i diplomacija, koja može djelovati putem svojih kanala.

Ovu, sada već samo jednu u nizu primjera kriminalizacije pomoraca, najstrože osuđuje Međunarodni sindikat transportnih radnika ITF. Njihov članak koji komentira ovu presudu može se pronaći na sljedećoj poveznici: <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-slams-outrageous-30-year-prison-sentences-seafarers>

## **PISMA UPUĆENA ODVJETNICI KAP. BEKAVCA OD STRANE ZHUPK**

### **1. MOLBA GRČKIM SUDSKIM VLASTIMA ZA FER SUĐENJE**

CROATIAN SHIPMASTERS'S ASSOCIATION  
Z A D A R    C R O A T I A  
E-mail : [udruga.kapetana@zd.t-com.hr](mailto:udruga.kapetana@zd.t-com.hr)

COURT OF PATRAS  
President of Court  
P A T R A S    G R E E C E

---

Subject: Appeal for our colleague Captain Kristo Laptalo.

Dear Sir,

Our dear colleague Captain Kristo Laptalo from Dubrovnik in July this year was found guilty of trafficking narcotics in connection of 51, 6 kg of cocaine that was found concealed into two boxes of bananas, among 27.000 boxes, discharged by Coral Sea at the port of Aegion in Greece on July 12 last year, and he was given a sentence of 14 years in prison by the court in Patras.

Captain Kriso Laptalo was sentenced because he was the commander of the ship where drugs was found, based on "command responsibility". A commander of the cargo ship has never been charged for goods found within the original packaged boxes, crates etc. It is normal and logic that the responsibility of the ship, captain and the crew is that the package is untouched, and not for the contents of untouched boxes.

We are appealing to You that Captain Kristo Laptalo is not charged and prosecuted for "command responsibility", which is according to our knowledge unusual in judicial practice, but to have a legal proceedings based on evidences and witnesses, that could eventually charge him for his personal involvement in this incriminating act.

We thank you in advance for your understanding.

Zadar, November 17, 2008

President  
Captain Nino Dunat

## 2. PISMO HRVATSKIM INSTITUCIJAMA

ZAJEDNICA HRVATSKIH UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

23000 Zadar, Poljana Pape Aleksandra III, 3

Zadar, 18.11.2008.

E-mail: [udruga.kapetana@zd.t-com.hr](mailto:udruga.kapetana@zd.t-com.hr)

Predmet: Pomoć i podrška kapetanu Kristi Laptalu u borbi za pravdu.

Poštovana gospodo,

Kao što se sigurno upoznati naš dragi kolega kapetan Kristo Laptalo iz Dubrovnika, osuđen je u srpnju ove godine, na Sudu u Patrasu, na 14 godina zatvora, zbog šverca droge, a u vezi s 51,6 kg kokaina koji je pronadjen u dvije kutije banana, koje su zajedno s ostalih 27.000 kutija banana iskrcane s broda "Coral Sea" u grčkoj luci Aegion, u srpnju prošle godine.

Drugo dvoje članova posade je oslobođeno optužbe, nakon provedenih godinu dana u zatvoru čekajući suđenje. Jasno je da je i ovo dvoje ljudi puno pretrpilo i da se suočilo s puno problema. Prvi oficir gospodin Kostantin Metelev iz Litve je nakon izlaska iz zatvora ostao na liječenju u Grčkoj, a noštromo gospodin Narciso Garcia iz Filipina, također narušenog zdravlja, zadržan je u zatvoru još deset dana nakon oslobađajuće presude navodno zbog neposjedovanja važeće vize.

Naš koleka 59-to godišnji kapetan Kristo Laptalo osuđen je jer je zapovjedao brodom na kojem je pronađena droga uz obrazloženje da "kapetan je mogao ne znati ali se smatra da je trebao znati jer on je kapetan". Zapovjednik nekog trgovačkog broda nikad nije bio terećen za nešto što bi se našlo u originalno zapakiranim i nedirnutim kutijama, sanducima i sl. Logično je i normalo da je odgovornost broda, pa tako i zapovjednika i posade broda, da je ambalaža određenih kutija, sanduka i sl., nedirnuta, a ne za sadržaj originalnih nedirnutih koleta.

Molimo Vas da se s Vaše strane zauzmete kod grčkih vlasti s molbom da se u slučaju kapetana Krista Laptala, on ne tereti i sudi na temelju "zapovjedne odgovornosti", što je prema našem saznanju potpuno neuobičajeno u sudskoj praksi, već da mu se omogući sudski proces i presuda bazirani na temelju dokaza i svjedoka, kojima bi se eventualno dokazala njegova osobna krivnja.

Molimo Vas da djelujete imajući u vidu da je ročište za podnošenje žalbe na prvostupanjku presudu zakazano u Patrasu dana 26.11.2008., da kapetan Kristo Laptalo izdržava prvostupanjku presudu od 14 godina, te da štrajka glađu iz solidarnosti s ostalim zatvorenicima zbog loših uvjeta u zatvoru.

Unaprijed se zahvaljujemo na Vašem angažiranju i potpori kapetanu Kristu Laptalu i njegovoj obitelji u borbi za pravdu.

Predsjednik  
Kapetan Nino Dunat

### 3. PRVO PISMO GRČKOM MINISTARSTVU PRAVOSUĐA

UNION OF CROATIAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

Trg Pape Aleksandra III, 3,

23000 ZADAR, CROATIA

E-mail: [udruga.kapetana@zd.t-com.hr](mailto:udruga.kapetana@zd.t-com.hr)

16<sup>th</sup> February 2009.

REPUBLIC OF GREECE

MINISTRY OF JUSTICE

96 Mesogion Str, ATHENS

GREECE

E-mail: [ministryofjustice.gr](mailto:ministryofjustice.gr)

Dear Sirs,

#### Prosecutions of seamen.

Members of Croatian Shipmasters' Associations are deeply concerned for prosecution of seamen in connection with some criminal activities in which they are not involved.

We and seamen worldwide have followed with great concern the case in Court of Patras where three seamen from MV "Coral Sea" were prosecuted for trafficking of narcotics found in the cargo of bananas. As you surely know Chief Officer Mr. Konstantin Matelev from Lithuania, and Boatswain Mr. Narciso Garcia, were acquitted in July last year after spending one year in custody. Our colleague and member of Union of Croatian Shipmasters Associations', ship's Captain Mr. Kristo Laptalo after one year in custody was given the sentence of 14 years in prison, and six months later on Appeal Court he was also acquitted. Prison has fiscally and mentally broken all three seamen, especially Mr. Konstantin Matelev who got seriously mentally ill in prison and was treated in hospital in Greece. Unfortunately he never recovered and he died in hospital in his town Klaipeda on 23<sup>rd</sup> January this year. We consider the imprisonment directly responsible for tragic death of this innocent man.

All three men were accused for trafficking of narcotics although there was no evidences, witnesses or their connections whatsoever with narcotics found concealed in cargo of bananas. Captain Mr. Laptalo was sentenced because he was the commander of the ship where drugs were found based on reasoning that "the captain could not have known but is deemed to have knowledge because he is the captain". How the captain or any other members of the crew can have knowledge or control that something is concealed in boxes with bananas packed on plantation and loaded on board directly from trucks under video surveillance? Although the prosecution did not have any valuable reason based on evidences, witnesses, or anything else what could connect these men with drug trafficking, they kept them for one year in custody before trial, and brought a lot of suffering for them and their families, unfortunately one with tragic ending.

Now we have the situation that the company Trireme Vessels from Belgium who own MV "Coral Sea", and where Captain Kristo Laptalo is employed, is after a pause re-including Greek ports in their schedule. We fear for all seamen who will under these circumstances sail for Greece, and risk to be prosecuted in connection with some criminal activity in which they are not involved.

We understand that Greek Authorities have done everything according to The Law and in the future will also do everything by The Law, but then something must be wrong in The Law when such things can happen, and maybe The Law should be changed.

There are number of cases in the world where seamen are prosecuted suspecting them for some criminal activities or for responsibility for some accident. As during years in many of these cases seamen have not been treated fair, International Maritime Organization (IMO) has brought up "Guidelines for fair treatment of seafarers after accident", to help seamen and Legislations in prosecution of seamen.

We appeal to you to implement these Guidelines into your Legislation, or make some other necessary adjustments to avoid that similar cases do not occur again.

We thank you in advance for your valuable attention.

Yours sincerely,

Captain Nino Dunat

President of Union of Croatian Shipmasters' Associations



#### 4. DRUGO PISMO GRČKOM MINISTARSTVU PRAVOSUĐA

UNION OF CROATIAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS  
Trg Pape Aleksandra III, 3  
23000 ZADAR, CROATIA  
E-mail: [udruga.kapetana@zd.t-com.hr](mailto:udruga.kapetana@zd.t-com.hr)

16<sup>th</sup> February 2009.

REPUBLIC OF GREECE  
MINISTRY OF JUSTICE  
96 Mesogion Str  
ATHENS, GREECE

Dear Sirs,

##### Prosecutions of seamen.

Members of Croatian Shipmasters' Associations are deeply concerned with a possibility that seamen, while doing their job, can be prosecuted for some criminal activities in which they are not involved.

We and seamen worldwide have followed with great concern the case in Court of Patras where three seamen from MV "Coral Sea" were prosecuted for trafficking of narcotics found in the cargo of bananas. As you surely know Chief Officer Mr. Konstantin Matelev from Lithuania, and Boatswain Mr. Narciso Garcia, were acquitted in July last year after spending one year in custody. Our colleague and member of Union of Croatian Shipmasters Associations', ship's Captain Mr. Kristo Laptalo after one year in custody was given the sentence of 14 years in prison, and six months later on Appeal Court he was also acquitted. Prison has fiscally and mentally broken all three seamen, especially Mr. Konstantin Matelev who got seriously mentally ill in prison and was treated in hospital in Greece. Unfortunately he never recovered and he died in hospital in his town Klaipeda on 23<sup>rd</sup> January this year. We consider the imprisonment directly responsible for tragic death of this innocent man.

All three men were accused for trafficking of narcotics although there was no evidences, witnesses or their connections whatsoever with narcotics found concealed in cargo of bananas. Captain Mr. Laptalo was sentenced because he was the commander of the ship where drugs were found based on reasoning that "the captain could not have known but is deemed to have knowledge because he is the captain". How the captain or any other members of the crew can have knowledge or control that something is concealed in boxes with bananas packed on plantation and loaded on board directly from trucks?

Although the prosecution did not have any valuable reason based on evidences, witnesses, or anything else what could connect these men with drug trafficking, they were held for one year in custody before trial, which is very long period of time, and also not in accordance with IMO Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of the maritime accident, IMO Resolution LEG.3 (91), adopted on 27 April 2006. The imprisonment brought them a lot of suffering, unfortunately one with tragic ending. Their families have also suffered physically and mentally with consequences on their health, and suffered also a financial loss.

- 2 -

We have the information that the company Trireme Vessels from Belgium who own MV "Coral Sea", where Captain Kristo Laptalo is employed, is after a pause re-including Greek ports in their schedule. We fear for all seamen who will under these circumstances sail for Greece, and risk to be prosecuted if similar situation occurs again.

To protect Greek State and seamen it will be good that the Greek jurisdiction and other Greek Authorities make a list of measures and minimum security requests for seamen's conduct while performing their job, in order to avoid the reasons for their prosecution.

We are also concerned that the seamen from MV "Coral Sea" and the members of their families are promptly and fully compensated for suffering, for consequences on their health, and for the financial loss. They are in a difficult position from their countries of living to conduct legal activities in Greece in this matter, considering also their condition and finances. We believe that there should be the possibility that this is done as the official duty of the Greek jurisdiction. The compensation is also in accordance with mentioned IMO Guidelines.

We thank you in advance for your valuable attention and for everything that you will do in this matter.

Yours sincerely,  
Captain Nino Dunat,  
President of Union of Croatian  
Shipmasters' Associations



## 5. PISMO VRHOVNOM SUDU KOREJE

UNION OF CROATIAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

Trg Pape Aleksandra III, 3

23000 ZADAR, CROATIA

E-mail: [udruga.kapetana@zd.t-com.hr](mailto:udruga.kapetana@zd.t-com.hr)

February 16<sup>TH</sup> 2009.

THE SUPREME COURT OF KOREA

219 Seocho-ro, Seocho-gu,

SEOUL 137-750, KOREA

Dear Sirs,

Catastrophic oil spill from MT Hebei Spirit.

All members of The Union of Croatian Shipmasters' Associations are deeply sorry for all suffering and damages caused by catastrophic oil spill from MT Hebei Spirit.

We are also strongly concerned for our colleagues Mr. Jasprit Chawla and Mr. Syam Chetan, Captain and Chief Officer of MT Hebei Spirit, and their families, and fear how the consequences of founding them guilty for oil spill would influence them and all seamen. For us it will be difficult to perform our job fearing that we can be sentenced for something that is out of our control, regardless that we have taken all precautionary measures.

We appeal to the Korean Judicial Authorities to carefully re-examine the case of Captain Mr. Jasprit Chawla and Chief Officer Mr. Syam Chetan regarding their responsibility for oil spill.

We welcome the Supreme Court decision to release on bail Mr. Chawla and Mr. Chetan.

For us is still fresh the memory of suffering of our Croatian colleague Captain Mr. Kristo Laptalo acquitted by The Appeal Court in Patras, Greece in November last year for trafficking of narcotics found aboard his MS "Coral Sea" concealed in the cargo of bananas. Earlier he was found guilty and he was given a sentence of 14 years in prison where he spent a year and a half before being acquitted. Together with him were accused Chief Officer Mr. Konstantin Metelev from Lithuania and Boatswain Mr. Narciso Garcia from Philippines, and they were acquitted after being held one year in pretrial custody. Prison has physically and mentally broken all three men, especially Mr. Konstantin Metelev who got seriously mentally ill in prison. He never recovered and he died in his home town Klaipeda on January 23<sup>rd</sup> this year.

We believe that the Korean Authorities will make effort to re-examine this case in close detail and find a positive outcome for Mr. Jasprit Chawla and Mr. Syam Chetan.

Taking such important decision would be most welcome among all seamen and seafaring industry and serve to enhance Korea's reputation worldwide.

We thank you for your valuable attention.

Yours sincerely  
Captain Nino Dunat,  
President of Union of Croatian  
Shipmasters' Associations

Kap. Ivo Makjanić

## KRIMINALIZACIJA POMORACA – SLUČAJ ZATOČENOG KAPETANA DUGE PLOVIDBE MARKA BEKAVCA

Situacija u kojoj se našao kap. Bekavac se, nažalost, prečesto događa pomorcima koji plove svjetskim morima to najčešće u slučajevima kada im se na brodu nađe ilegalni teret, kada dođe do zagađenja okoliša sa broda ili se generalno dogodi nekakva nesreća. U svakom od ovih slučajeva može se dogoditi da obalna država u kojoj se dogodio incident privede zapovjednika, zatvori ga bez pravog dokaza i kriminalno progoni. Zapovjednik je predstavnik brodaru u luci te je odgovoran i za brod i posadu i kao takav prvi na „udaru“. Pri tome se obično proces prikupljanja optužnih dokaza jako oduži što za posljedice ima da pomorac biva dugo zatočen, prije negoli bude u sudskom postupku eventualno oslobođen.

Dakle, dovoljno je da se na brodu dogodi nešto što se protivi zakonu dotične države u čijim vodama se dogodio incident i vlasti zapovjednika mogu uhapsiti i zatvoriti. Kompanija je, s druge strane, prema ISM kodu dužna upravljati svojim brodom na siguran način te bar u startu prolazi bez većih posljedica. Kompaniji je u tom trenutku najveća briga kako na najbrži način osloboditi brod kako bi nesmetano nastavio plovidbu a za koje slučajeve plaća osiguranje P&I klubu. Zatočenog pomorca se lako nadomjesti drugim pomorcem i brod nastavlja svoju plovidbu.

Desetog lipnja bi se trebalo održati prvo ročište na sudu u Turskoj i nažalost zasada nije jasno na koji će se način okrivljenik uopće moći braniti. Kompanija će na sudu biti zastupana od strane svog P&I (Protection and Indemnity) kluba i njihovog odvjetnika i za pretpostaviti je da će u sudskom procesu nastojati dokazati svoju nedužnost. Hoće li pri tome nastojati osloboditi sumnje i svoju posadu ili će možda upravo pokušati dokazati krivnju člana posade vjerojatno ovisi o nizu činjenica, odnosno procjene ide li im to u prilog ili ne.

Nažalost, kompanija uopće nema obvezu angažirati odvjetnika za obranu svojih pomoraca i najčešće je pomorac u tom trenutku prepušten sam sebi. Ono što bi kompaniju moglo u ovom slučaju odvratiti od asistencije kapetanu i posadi je navodna tvrdnja zapovjednika da je od kompanije tražio dodatnu zaštitu u luci ukrcaja, koju je ista odbila. Procjena zapovjednika je vjerojatno počivala na određenim primljenim sigurnosnim informacijama za tu luku, što se na kraju pokazalo opravdanim zahtjevom, a za zapovjednika Bekavca na poslijetku i kobnim. Ova činjenica, ukoliko je točna i dokaziva, odnosno ako postoje zapisi o tome, mogla bi se tumačiti na način da kompanija nije poduzela dovoljne mjere za sigurno upravljanje svojim brodom i zbog te činjenice bi kompanija mogla nastojati usmjeriti isključivu krivnju za događaj na zapovjednika.

Sam slučaj je, prema onome što se moglo doznati iz neslužbenih izvora, kontroverzan. Najprije je droga pronađena u luci ukrcaja od strane lučkih vlasti u brodomskom tanku tj. krmenom piku i nakon toga, od istih, odnesena sa broda. Ne znamo kako je droga pronađena. Je li to bilo nakon nečije dojave ili prilikom nekakvog preventivnog pregleda broda? Krmeni pik je najčešće napunjen slatkim vodom kako bi se povećale ukupne zalihe vode na brodu, koje gotovo uvijek nedostaje za pranje broda i slično. Znatno rjeđe može biti napunjen i morem, u tom slučaju kao balast, a tank može biti držan i prazan. Informacija o zalihama vode na brodu se prije dolaska u luku daje agentu koji je prosljeđuje lučkim vlastima, a stanje balasta se vidi na obrascu koji prikazuje sekvence ukrcaja tereta, gdje se za svaku fazu ukrcaja tereta navodi i količina balasta u balastnim tankovima. Ove

informacije idu stivadorima (lučkim radnicima, tj. Upravi luke) i lučkim vlastima, što znači da ih može vidjeti veliki broj osoba i eventualno podijeliti sa trećim, moguće kriminalnim, stranama. Iz ovoga bi se moglo zaključiti da je krmeni pik bio djelomično pun ili potpuno prazan u trenutku podvaljivanja droge. Otvor za ulaz u sami krmeni pik je najčešće u prostoru krmilo stroja do kojeg se u pravilu može doći kroz brodsku strojarnicu ili direktno s otvorene palube kroz maleno grotlo. Takvo grotlo je obično i ruta za evakuaciju u nuždi iz strojarnice, zbog čega ne smije biti osigurano lokotom s vanjske strane, pa tako ni u luci. Vještima kriminalcima nije problem zaobići brodsku stražu i prikrasti se, u ovom slučaju, otvoru tanka, pogotovo u noćnim satima kada u pravilu od posade tu nikog nema. U prilog ovoj tvrdnji idu podaci o raznim krađama i pronalaženjima slijepih putnikana brodovima u raznim dijelovima svijeta, koje posada uglavnom ne uspijeva registrirati na vrijeme kako bi spriječili nelegalnu radnju.

Ne znamo koje su dodatne mjere zaštite poduzete nakon ovog događaja pronalaženja droge odnosno jesu li uopće. Uglavnom, ukrcaj tereta je nastavljen i bez posljedica za brod, kompaniju i zapovjednika. Zapovjednik nije primio nikakav zapisnik lučkih vlasti ili državne agencije o ovom događaju. Na kraju ukrcaja brod je ponovno pregledan i dobiva dozvolu za isplovljenje. Dolaskom u luku odredišta u Turskoj započinje iskrcaj tereta ukrčanog u Kolumbiji i droga je ponovo pronađena, ovog puta u brodskom skladištu br. 2 i to unutar samog rasutog petcoke tereta. Droga se nalazila na oko 5 m visine od dna skladišta.

Zapovjedniku bi sada, na osnovu gore prezentiranog, trebalo dokazati da je prvi put radeći za ovu kompaniju prilikom svog prvog ukrcaja na dotični brod i svog prvog dolaska u kolumbijsku luku ukrcaja organizirao utovar droge u brod pod svojom komandom i to, možda, na dva različita načina! Takav poduhvat bi vjerojatno uključivao kontakt sa lokalnim kriminalcima, koji bi valjda isplanirali siguran način dopreme i skrivanja droge na brod, bili sigurni da dizaličar i stivadori u luci ukrcaja neće oštetiti drogu prilikom ukrcaja tereta u skladište u kojem je postavljena droga i isto tako da neće biti oštećena za vrijeme plovidbe i posebno prilikom iskrcaja tereta, što se radi najčešće grabilicom (grajferom). Netko bi u Turskoj valjda isto tako trebao biti angažiran na iskrcaju tereta i trebao bi isplanirati kada iskrcajati upravo taj dio skladišta u kojem se nalazi droga, valjda po noći i jako pažljivo da se ne ošteti jer se nalazi unutar rastresitog tereta i da, po mogućnosti, nitko od lučkih radnika i posade ne primijeti drogu u skladištu, kao i njeno iznošenje s broda i iz luke. Ovakva operacija se jednostavno čini malo previše komplicirano za nekog tko prvi put negdje dolazi, a postavlja se i pitanje zašto bi krijumčarima u ovakvom slučaju uopće i trebao netko od posade za suradnju. Ipak, turskim vlastima je to dovoljno za zatvaranje zapovjednika i za njegovo držanje u zatvoru punih 8 mjeseci prije čitanja same optužnice!

Obratimo pažnju na što ima pravo zapovjednik Bekavac i kolike su šanse da svoja prava i ostvari.

Pravni tretman pomoraca razlikuje se od zemlje do zemlje. Zatočeni pomorac ima pravo na:

- šutnju
- povjerljivost informacija
- mjere zaštite pomorca prilikom uhićenja i vremena provedenog u pritvoru
- pristup pravnim savjetima i zastupanju
- pošteno suđenje i postupke za izručenje
- mogućnost traženja savjeta od svog sindikata i/ili od svoje tvrtke.

Ovdje se čini najproblematičnijim pristup pravnim savjetima i mogućnosti traženja savjeta od svoje tvrtke. U ovom trenutku se čini da je sindikat preporučio zapovjedniku

određene advokate koje pak zapovjednik ne može angažirati zbog njihove previsoke cijene, a izgleda da nema kontakt sa svojom kompanijom koja se na pozive ne javlja! Isto tako nije za očekivati da će Panama, pod čijom zastavom brod plovi, zastupati pomorce u nastojanju njihovog oslobođenja. Prema ovome se čini da će kapetan trebati neovisnu pravnu pomoć i da se ne može pouzdati u podršku kompanije.

Prema IMO kodu za vršenje pomorskih istraga (Code for International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident) pravo pomorca je:

- dati svoj iskaz što je prije moguće i dobiti dopuštenje da se vrati na svoj brod ili da se vrati u domovinu što je prije moguće.
- da mora biti obaviješten na čemu se temelji istraga i o njenoj prirodi. To znači da mu mora biti dopušten pristup pravnim savjetima.
- da se ne dovodi u situaciju u kojoj sam sebe optužuje i pravo da se brani šutnjom.

Interesantno je da je pravni odbor IMO-a, prepoznavši sve veći problem kriminalizacije pomoraca, nedavno dovršio novi set smjernica kako bi osigurao da su pomorci zaštićeni od nepravednog postupanja ako su pritvoreni u stranim jurisdikcijama zbog sumnje da su počinili kazneno djelo. Smjernice se trebaju primjenjivati kada pomorci mogu biti pritvoreni u jurisdikciji koja nije ona državljanstva pomoraca zbog sumnje da su počinili kaznena djela tijekom obavljanja dužnosti na brodu. Njihov cilj je zaštititi pravo pomoraca na pravičan postupak tijekom istrage i pritvora od strane javnih tijela. Finalizirane smjernice biti će dostavljene kao temeljni dokument Zajedničkoj tripartitnoj radnoj skupini ILO/IMO za utvrđivanje i rješavanje pitanja pomoraca i ljudskog elementa (JTWG) za daljnje dorađivanje. JTWG će potom podnijeti smjernice Pravnom odboru i upravnim tijelima ILO-a na odobrenje.

Na kraju, postoje i međunarodne preporuke za provedbu pravednog tretmana pomoraca za vrijeme istrage koje nisu obvezujuće i glase:

- Pravo na odvjetnika. Zatražite ga prije odgovaranja na bilo kakva pitanja ili davanja bilo kakvih izjava, budući da bi se one mogle upotrijebiti protiv vas u bilo kojem budućem pravnom slučaju. ITF inspektor ili vaš sindikat mogu vam pomoći pronaći neovisnog odvjetnika.
- Morate biti u stanju razumjeti što je rečeno – zamolite vlasti da prekinu ispitivanje ako ne razumijete. Ako imate poteškoća zbog jezika koji se koristi, zatražite tumača.
- Vaša tvrtka ima obvezu pomoći vam – kontaktirajte svoju tvrtku i/ili sindikat za savjet i pomoć.

Interesantan je primjer pomoraca sa broda MSC Capucine R, koji su nakon 7 mjeseci prebačeni iz zatvora u hotel u kojem će čekati na suđenje. U ovom slučaju su u procesu surađivali ITF i njihova podružnica u Turskoj kao i brodar, što izgleda da nije slučaj sa našim kapetanom Bekavcom. Informaciju o zatvorenim članovima posade broda kojim je upravljao kap. Bekavac, Phoenician M ne može se pronaći na stranicama ITF-a, za razliku od MSC Capucine R čiji izvadak navodim niže a kompletan članak se može pročitati na <https://www.itfseafarers.org/en/news/turkish-authorities-seven-month-delay-ukrainian-seafarers-drug-import-case-totally>

Sindikati pomoraca iznimno su zabrinuti jer su turske vlasti u pritvoru četiri ukrajinska državljanina bez podizanja optužnice više od sedam mjeseci. Posada je zadržana zbog tvrdnji da su pomorci znali za 176 kilograma kokaina koji su službenici pronašli u transportnom kontejneru na brodu MSC-a kojim su upravljali. U srpnju 2021. dužnosnici su se

ukrcali na brod MSC Capucine R (IMO: 9210086) u Iskenderunu, na turskoj obali Sredozemnog mora. Dok su bili na brodu, vlasti su razbile carinsku plombu dotičnog kontejnera, otkrivši zalihu kokaina unutra. Vlasti su odmah uhitile zapovjednika i tri časnika palube i odveli posadu u obližnji zatvor. Zahvaljujući zalaganju sindikata i poslodavaca, optuženi pomorci su krajem kolovoza pušteni uz jamčevinu u obližnji hotel, navodno da čekaju optužbe i suđenje. U rujnu je obiteljima posade dopušteno da ih posjete. ITF blisko surađuje s braćom i sestrama u TDS-u i MTWTU-u i našim partnerima u MSC-u kako bi pomorci imali odgovarajući tretman, pristup pravdi i brzo suđenje ili puštanje na slobodu.

Na kraju se postavlja pitanje kakve će uvjete imati kap. Bekavac u nastojanju svoje obrane i može li računati na pomoć broдача, sindikata, države zastave broда, hrvatskog konzulata u Turskoj, ili pak na neku drugu pomoć, kako bi mogao osigurati kvalitetnu pravnu zaštitu.

**From:** stig.sundberg@pp1.inet.fi

**Date:** 27 September 2024 at 18:35:56 CEST

**To:** CESMA Org <info@cesma-europe.org>

**Subject:** M/S Phoenician M

Dear board of CESMA,

As I think you already know the Captain and Chief mate of the Panama-flagged vessel M/S Phoenician M has been sent to prison for 30 years after that drug were found on the vessel when she was discharging coal in the Black Sea port Ereğli in Turkey. The drugs were found in October last year and a part of the crew and the Captain and Chief mate has already spent a year in prison, and now they got a 30-year sentence. The cargo was loaded in Colombia and there was also found drugs, which the captain reported to everyone involved.

We here in Finland had not heard anything about this incident before I got a phone call from the Croatian Shipmaster`s association a week ago. It has not been in any news here in our Country, the reason why I don`t know.

The Chief mate is born in Syria but he is a Finnish citizen. I have been in contact with his wife here in Finland, and she is a little bit desperate because she doesn`t know what to do.

The court did not immediately explain the decision to punish the captain and chief mate, stating that the sentence is based on command responsibility. The reason for this decision must be provided by the judge within one month.

My opinion is that this is once again a case where seafarers are responsible for something that they cannot do anything to. The evidence against the Captain and Chief mate that they have something to do with the drugs are very poor. The smuggling of drugs from Colombia is a huge problem and the seafarers must suffer for that. Seafarers are the only profession who are guilty until proven.

We have started to contact different people here now, but due to that Finland is small country and shipping is not the strongest business here it will take time.

Is EU aware of this case because they have more power than a small country.

I will also keep you updated here what we know here in Finland, and we will also write a letter and if it could be to the attention in EU.

This is a very sad case against seafarers once again.

BeRegards  
Stig Sundberg  
Helsinki Shipmaster`s association ry  
+358 40 5944954

doc. dr. sc. Luka Vukić<sup>1</sup>

Roko Glavinović<sup>1</sup>

Hrvoje Livaja<sup>2</sup>

Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Ruđera Boškovića 37, 21000 Split<sup>1</sup>

Luka Ploče d.d. Trg kralja Tomislava 21, 20340 Ploče<sup>2</sup>

# **ULOGA I VAŽNOST LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG (I LOKALNOG) ZNAČAJA: MODEL I UPRAVLJANJA**

## **1. UVOD**

Izuzetno važan čimbenik poslovanja luka od županijskog značaja za Republiku Hrvatsku (RH) odnosi se na aspekt upravljanja, odnosno metodologiju odabira modela upravljanja, koji na svojevrsan način određuje društveno-gospodarsku perspektivu cjelokupne regije i prostornog razvoja te utjecajamorskih lukapod jurisdikcijom Županijske lučke uprave (ŽLU). Navedeno poprima još i veću važnost kada se uzme u obzir činjenica da na nacionalnoj razini, odnosno na razini Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML), nije propisana standardizacija odabira metode formiranja sustava upravljanja županijskim lukama, točnije referentnog modela i popratnih kriterija, već se dostupni modeli razmatraju individualno za svaku županiju, odnosno jedinicu područne (regionalne) samouprave (JPS). Takvim se načinom odabira modela upravljanja, temeljenog na diskutabilnim i suspektnim kriterijima, značajno narušava mogućnost iskorištavanja maksimalnog potencijala prostora, a doprinosi se sve većem politikantstvu javnog sektora čime se produbljuje nepovjerenje donositelje odluka.

## **2. OPĆENITO O LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA**

Luke županijskog (i lokalnog) značaja otvorene su za javni promet i značajno doprinose razvoju regija i lokalne zajednice, te omogućuju intenziviranje investicija u gospodarstvo, multiplicirajući inicijalni izdatak u samu lučku infrastrukturu. Uzimajući u obzir da su županijske luke pretežito locirane u centrima gradova i naselja, iste poprimaju dimenziju središnjeg dijela urbanističkog prostora ili gravitacije društvenih aktivnosti, omogućavajući razvoj urbanog središta. Javno upravljanje županijskim lukama od strane županijske lučke uprave (ŽLU) usmjereno je na privlačenje investicija u lučku infrastrukturu, dok je privatni sektor zainteresiran za povrat kapitala, jačanje konkurentnosti i mogućnost razvitka prometa robe/putnika i cjelokupne usluge. Shodno navedenom morske luke je potrebno razmatrati kao integralni dio nacionalnog gospodarstva, naspram sagledavanja istih u okviru izdvojenih samostalnih i prometnih subjekata. Razvoj luka i lučkog zaleđa trebalo bi temeljiti na sustavnom planiranju prometnih i tehnoloških zahtjeva te demografskih, gospodarskih i okolišnih uvjeta, uz racionalizaciju prilikom korištenja prostora, odnosno pomorskog dobra, artikuliranog kao najznačajnijeg resursa od iznimne važnosti za RH.

Na području RH trenutačno djeluje 65 luka otvorenih za javni promet od županijskog značaja i 369 luka od lokalnog značaja (MMPI, 2016), koje su kategorizirane sukladno

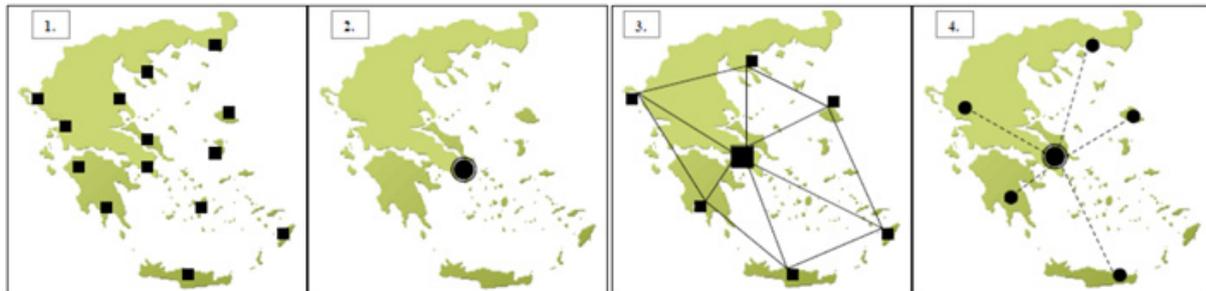
usvojenim kriterijima Uredbe o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet (MMPI, 2004). Ukratko, navedeni kriteriji odnose se na zadovoljenje propisanih parametara kao što suprosječan promet tereta ili putnika, cestovna povezanost sa zaleđem, posjedovanje adekvatnih lučkih kapaciteta (gatovi i obale) i prometna povezanostu domaćem linijsko-putničkom prometu (na mjesečnoj razini) (MMPI, 2004). Analizom navedenih kriterija razvidno je da se pored prometno-tehničkih aspekata i stanja lučke infra i suprastrukture, zanemaruje vrednovanje posebnosti koje proizlaze iz gospodarskih, prostorno-geografskih, prometno-tehnoloških, kulturno-povijesnih, društveno-razvojnih i okolišnih dimenzija, te se samim time onemogućuje prenamjena statusa luka sukladno društveno-gospodarskoj važnosti regije. Pored navedenih uvjeta za razvrstaj luka otvorenih za javni promet koji bi mogli predstavljati opći kontingent kriterija, potrebno je propisati i posebna pravila koji bi uzeli u obzir društveno-gospodarske interese županija, ali i posebnosti podneblja te potrebe lokalnog stanovništva posebice u prometnoj funkciji. Detaljnije o metodologiji razrade kriterija i potkriterija u okviru razvrstavanja luka otvorenih za javni promet može se pronaći u Nacionalnom planu razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja (MMPI, 2016).

Županijske luke geografski su raspoređene na području pojedinih županija i pod ingerencijom pripadajuće Županijske lučke uprave. Sukladno već spomenutom nedostatku propisanih kriterija i metoda formiranja sustava upravljanja županijskim lukama u članku 75. ZPDML, izrijekom se ne određuje broj ŽLU na području pojedine županije, čime se sugerira autonomnost donositelja odluka prilikom odabira postojećih modela upravljanja. Upravo je problematika selekcije metode formiranja sustava upravljanja županijskih luka razvidna u davanju ovlasti gradskom (općinskom) vijeću ili županijskoj skupštini, uzimajući u obzir da su članovi navedenih struktura ipak izabrani prema političkoj opredijeljenosti naspram stvarnih potrebitih stručnih kompetencija. Donošenje strateških odluka temeljem vlastitih prosudbi, a ne čvrstih argumenata poduprtih s empirijski potvrđenim rezultatima istraživanja, bez definiranja ključnih kriterija odabira modela upravljanja, mogu dovesti do upitne učinkovitosti odabranog modela upravljanja u određenom geografskom prostoru. Također, važno je istaći da je konačnim Prijedlogom zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2023. godine, onemogućeno osnivanje više županijskih lučkih uprava u jedinici područne (regionalne) samouprave, odnosno navedeno pravo je brisano (MMPI, 2023), te se tek očekuje elaboracija na navedenu tematiku u budućnosti.

### 3. ŽUPANIJSKE LUČKE UPRAVE KAO TIJELA KOJA UPRAVLJAJU LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG (I LOKALNOG) ZNAČAJA – MODELI UPRAVLJANJA

Pregledom aktualnih, dostupnih spoznaja na razini međunarodnih organizacija pa tako i unutar Europske unije, te važećih regulatornih odredbi, može se zaključiti da ne postoji unificirani, odnosno standardizirani model upravljanja lukama u svijetu. Općenito, trendovi u upravljanju regionalnim lukama u Europi ukazuju na četiri različita modela lučkih uprava (Slika 1.), sagledavanaprvenstveno kao poslovna središta, i to: **decentralizirani i nekoordinirani tip organizacije lučkih uprava** – odnosi se na nacionalne ili regionalne lučke uprave gdje više lučkih uprava upravlja užim okruženjem, **centralizirani tip organizacije lučkih uprava** – odnosi se na jednu lučku upravu koja putem većeg broja zaposlenika upravlja cjelokupnim lučkim područjem, **koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava** – sastavljen je od više regionalnih lučkih uprava, a po-

slove takvih lučkih uprava u pravilu vodi centralna lučka uprava, dok temelj povezanosti predstavlja zajednički informacijski sustav, te **tip organizacije lučkih uprava sastavljen od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica)** – glavno obilježje ovakve organizacije je zajednička organizacija logističkih poslova ("call centri", promocija, knjigovodstvo i sl.) smještenih u glavnoj lučkoj upravi (Jugović i sur., 2012).



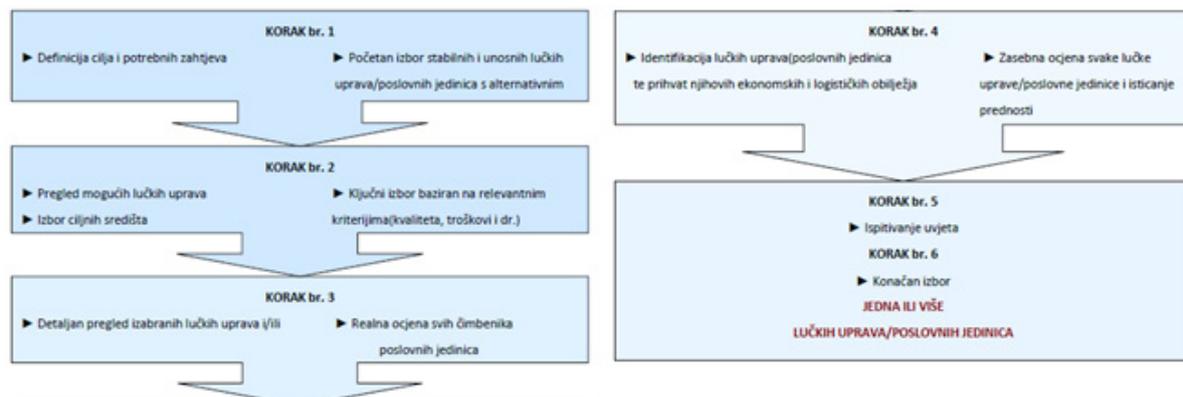
Slika 1. Modeli organizacije lučkih uprava kao poslovnih središta (Jugović i sur., 2012)

Trenutačno, u lučkom sustavu RH koji se odnosi na luke županijskog značaja primjenjuju se dva modela upravljanja: to, centralizirani i decentralizirani model, koji se prvenstveno razlikuju u osnivanju većeg broja samostalnih lučkih uprava na područjima županija. Decentralizirani sustav upravljanja županijskim morskim lukama podrazumijeva osnivanje lučkih uprava s ciljem samostalne i neovisne realizacije svih funkcija u poslovanju morskih luka i lučkih uprava, dok centralizirani način upravljanja podrazumijeva nadležnost jedne središnje županijske lučke uprave sa administrativnim sjedištem u glavnom gradu županije za sve luke županijskog značaja na području prostora te iste županije. Decentralizirani model upravljanja karakterizira veća prisutnost djelatnika (lučke uprave) u županijskim lukama, učinkovitija naplata lučkih pristojbi, reduciranje troškova putovanja zbog provedbe nadzora te efikasnijeg praćenja dinamike i strukture prometa. Nedostaci navedenog modela očituju se u neujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda te kriterija i standarda održavanja infrastrukture i suprastrukture, odnosno ovakav sustav upravljanja iziskuje veće troškove funkcioniranja. Analogno, upravljanje primjenom centraliziranog modela osiguravaju se relativno visoki prihodi, ali i rashodi, manji troškovi rada (zaposlenika), ali veći broj vanjskih usluga (MMPI, 2016; Jugović i sur., 2012). Sustavnom analizom modela upravljanja u županijskim lukama razvidno je, da je u samo tri (3) županije prisutan centralizirani model upravljanja, dok se u ostalim županijama pojavljuje upravljanje s više od jednom lučkom upravom.

#### 4. PRIKAZ METODOLOGIJE I RAZRADA KRITERIJA RELEVANTNIH ZA ODABIR OPTIMALNOG MODELA UPRAVLJANJA ŽUPANIJSKIM (I LOKALNIM) LUKAMA

Uzimajući u obzir metodološki deficit u okviru nedostatka propisivanja ključnih kriterija relevantnih za odabir optimalnog modela upravljanja županijskim lukama, a osobito pružajući mogućnost osnivanja većeg broja lučkih uprava na području jedne županije (sukladno Zakonu), ukupnost ekonomskih učinaka luka potrebno je sagledavati kroz sljedeće četiri definirane skupine kriterija: **ekonomsko-financijski kriteriji, kriteriji funkcionalnosti, kriteriji prioritizacije/nužnosti, te kriteriji uspješnosti** (MMPI, 2016). Prvi se kriterij odnosi na mogući proračunski utjecaj pojedinog sustava upravljanja na lučku upravu i javni sektor općenito, te procjenu financijske održivosti. Nadalje, kriterij

funkcionalnosti prvenstveno obuhvaća mogućnost obavljanja osnovnih djelatnosti lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka prilikom implementacija pojedinog modela upravljanja, utjecaj istog na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice, gospodarski razvoj te razvoj poduzetništva. Kriteriji prioritizacije/nužnosti reflektiraju se kroz usklađenost pojedinog modela upravljanja sa temeljnim strateškim i regulatornim dokumentima te apsorpcijsku sposobnost u smislu adekvatnog pridobivanja financijskih sredstava iz vanjskih izvora. Kriterij uspješnosti obuhvaća veličinu generirane koristi za krajnje korisnike luka te na veličinu mogućeg negativnog utjecaja na postojeće korisnike kroz implementaciju određenog modela upravljanja. Potrebno je naglasiti da je svaki pojedinačni kriterij razrađen u nekoliko skupina potkriterijau cilju vrednovanja ključnih indikatora konkurentnosti. Valja istaći da se navedeni kriteriji i potkriteriji primarno odnose na ekonomske učinke koji inkorporiraju i u konačnici vrednuju društvene te ekološke norme, neophodne za sustavnu analizu i izbor dostupnih modela upravljanja u županijskim lukama (MMPI, 2016). Primjer postupka sustavnog izbora modela organizacije lučkih uprava kojim se teži odrediti broj lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica po pojedinom modelu prikazuje Slika 2. Potrebno je naglasiti da dolje navedena metodologija uključuje ekonomsko-financijske i društveno-prirodne kriterije.



Slika 2. Postupak sustavnog izbora modela organizacije lučkih uprava (MMPI, 2016)

Predložena metodologija pretpostavlja postojeće modele upravljanja, odnosno već određeni broj lučkih uprava u primjeni na pojedinačnim prostorima županija, te se primarno predlaže analiza stanja već postojećih ŽLU, a naposljetku i razmatranje osnivanja novih lučkih uprava, odnosno poslovnih jedinica (ispostava). Tendencija provedbe analize stanja je ispitivanje stabilnosti i samoodrživosti, odnosno ekonomske opravdanosti nastavljajući se na premisu da iako neprofitne, lučke uprave trebaju težiti akumulaciji većeg prihoda. Kod analize potrebe za osnivanjem novih lučkih uprava i/ili podružnica, potrebno je ispitati ekonomska, ali i logistička obilježja područja upravljanja kako bi se osigurala opravdanost investicije uz posebnu brigu za zaštitu okoliša. Obzirom na vremensku dinamičnost ispitivanih kriterija te posljedični društveno-gospodarski utjecaj, neophodno je uspostaviti praćenje i vrednovanje ključnih podataka u svrhu redefiniranja statusa pojedinačnih luka, ali i utjecaja endogenih i egzogenih promjena koje značajno mogu mijenjati konstelacije u promatranim subjektima.

## 5. RASPRAVA I ZAKLJUČAK

Izbor metoda formiranja sustava upravljanja lukama od županijskog i lokalnog značaja kompleksan je proces koji podrazumijeva racionalizaciju odabira optimalnog modela putem određivanja ključnih kriterija relevantnih za odabir dostupnih modela upravljanja. Navedeno predstavlja krucijalnu fazu maksimiziranja potencijala, funkcionalnosti, konkurentnosti, koherentnosti, perspektive, održivosti i svih ostalih mjerila performansi koji proizlaze iz teritorijalnog obuhvata upravljanja lučke uprave na području županija. S obzirom da je jedinicama područne (regionalne) samouprave (na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća) ostavljeno pravo osnivanja više lučkih uprava na području jedne županije, prema ZPDML iz 2019. godine, postavlja se legitimno pitanje, temeljem koje metodologije (odnosno kriterija) izvršna tijela JLS i JPS donose odluku(e) o osnivanju više od jedne ŽLU na referentnom području, te predstavljaju li ti isti prijedlozi stvarnu potrebu dionika (lokalnog stanovništva, korisnika, pružatelja usluga) te cjelokupnog gospodarstva u gospodarenju promatranim prostorom ili su odluke isključivo plod diskutabilnih i suspektnih kriterija kao mehanizmu institucionalizacije i tendenciji jačanja prisutnosti i vidljivosti birokratskih struktura? Nedostatak standardiziranih kriterija vrednovanja i odabira modusa upravljanja doprinosi pomanjkanju objektivnosti, transparentnosti i vrednovanja ključnih specifičnosti prostora koji nadilaze prometno-tehničke, tehnološke i opće kriterije pojedinih luka otvorenih za javni promet razvrstanih prema važećoj Uredbi. Spoznaja da izgradnja prometne infrastrukture predstavlja preduvjet društveno-gospodarskog razvoja te činjenica da morske luke doprinose socio-ekonomskom razvoju, pozivaju na jezgrovitu analizu metoda formiranja sustava upravljanja lukama od županijskog i lokalnog značaja kako bi se društvenoj zajednici osigurala održivost, pružanje usluga od javnog interesa i poticanje poduzetništva, racionalizirao trošak upravljanja i maksimizirala korisnost, osigurala provedba ključnih investicija na lučkom području s ciljem multipliciranja učinaka u cjelokupnom lučkom zaleđu, i ostali brojni čimbenici razvoja. Provedbom analize modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka, razvidno je da se primjenom modela jedne ŽLU s više poslovnih jedinica može uravnotežiti prednosti centraliziranog i decentraliziranog upravljanja kao trenutačno važećih modela u lučkom sustavu županijskih luka u RH. Primjenom navedenog modela, smanjuje se centralizacija i opterećenost glavne uprave sa sjedištem u središtu županije, a poslovne jedinice (ispostave) dobivaju relativnu autonomiju čime se ostvaruje učinkovitija suradnja i komunikacija s korisnicima lučkih usluga i koncesionarima te naplata lučkih pristojbi. Međutim, potencijalni nedostaci sustava upravljanja putem ispostava središnje lučke uprave je udaljenost, konkurencija između poslovnih jedinica u raspodjeli resursa, povećani troškovi nadzora te složena analiza portfelja (MMPI, 2016). Također, valja naglasiti da je u Nacrtu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013. i 2014. godine, predložen model upravljanja lukama županijskog značaja, naziva luke regionalnog značaja, a kojim se predviđa osnivanje jedne županijske lučke uprave koja može imati ispostave, odnosno svojevrsna centralizacija uz mogućnost osnivanja poslovnih jedinica. Međutim nacrtom konačnog prijedloga ZPDML iz 2023. godine, navedena stavka je brisana te se iz formulacije navedene u članku 115. može zaključiti da se na području jedinice područne (regionalne) samouprave, radi obavljanja propisanih djelatnosti, osniva „županijska lučka uprava“, što upućuje na formiranje upravljanja županijskim lukama putem centraliziranog modela. Također, izrijeком nije navedena mogućnost osnivanja poslovnih jedinica, odnosno podružnica, te se tek u narednom razdoblju može očekivati tumačenje noveliranih, odnosno predloženih izmjena pred-

lagatelja. Usprkos činjenice da na razini EU ne postoji standardizirani model upravljanja morskim lukama pa tako ni u sustavu upravljanja lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja u RH, potrebno je istaknuti sustavni i analitički pristup u kvantifikaciji kriterija odabira optimalnog modela upravljanja navedenim sustavima, ali i potencijalnu unifikaciju konačne primjene modela upravljanja županijskih luka na razini županija. Upravo primjena organizacije lučkih uprava sastavljene od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica) može zadovoljiti specifičnosti zahtjeva korisnika i tržišta, ali i brojne raznolikosti koji proizlaze iz teritorijalnog obuhvata prostora individualnih županija. Dobivanje statusa luke otvorene za javni promet od županijskog značaja zavisi o zadovoljenju važećih mjerila za njihov razvrstaj, a iste otežavaju provedbu mjera i ciljeva determiniranih u strateškim i planskim dokumentima, posebice u lučkim središtima na otocima. S obzirom na nedostatak participacije predstavnika jedinice lokalne samouprave (JLS) na čijem se području ipak vrši zahvat u prostoru (izgradnja luke), valja promišljati o inkorporiranju predstavnika JLS u Upravnom vijeću ŽLU kako bi se osigurao institucionalni utjecaj istog na upravljanje.

### POPIS LITERATURE

- [1] Vrus, D.: *Decentralizacija upravljanja lukama, otvorenih za javni promet, županijskog i lokalnog značaja, na području Primorsko-goranske županije*, Pomorski zbornik, vol.39, br. 1, str. 125-135, 2001. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/54330>
- [2] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja*, 2016. Dostupno na: <https://esavjetovanja.gov.hr/Documents/Download?documentId=4173>
- [3] Jugović, A.: *Upravljanje morskom lukom*, Sveučilište u Rijeci: Rijeka, Hrvatska, 2012.
- [4] Jugović, A.; Lončar, S.; Jolić, N.: *Mogući modeli upravljanja županijskim morskim lukama u RH*, Pomorstvo, vol.26, br. 1, str. 45-62, 2012. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/83497>
- [5] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja*, 2016.
- [6] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Nacrt konačnog prijedloga zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, 2023. Dostupno na: <https://vlada.gov.hr/sjednice/233-sjednica-vlade-republike-hrvatske-38653/38653>
- [7] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama* NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16, 98/19. Dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>
- [8] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Nacrt zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, 2013.
- [9] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: *Nacrt zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, 2014.

## Traganje i Spašavanje na moru

Dana 30. kolovoza 2024,

Posada LNG broda "Gaslog Salem" pod zapovjedništvom kapetana **Marina Raića** iz Splita, sudjelovala je u akciji traganja i spašavanja na moru.

Tom prilikom, spašeno je 7 preživjelih pomoraca iz mora na Tihom Oceanu iz splavi za spašavanje.

Riječ je o 6 Indonezijskih državljana i Japanskom zapovjedniku ribarice.

Ujutro u 10:05 sati po lokalnom vremenu, brod je zaprimio distress poruku odaslanu ods trane Japanske obalne straže u vezi pogibilje ribarskog broda Japanske nacionalnosti "Koufimaru No 8" službenog broja ON2-0316.

Riječ je o ribarskom brodu nosivosti 19 tona sa 8 članova posade.

Po primitku distress poruke, zaputili smo se prema naznačenoj poziciji i uključili u akciju traganja i spašavanja kao jedini brod u blizini. Naš brod se nalazio na udaljenosti od 63 NM od pozicije ribarskog broda u pogibelji.

U 13:10 po lokalnom vremenu, uočili smo dim na horizontu na približnoj poziciji pogibelji.

Ubrzo nakon toga, pridružio nam se avion Japanske obalne straže koji je uočio preživjele ribare u splavi za spašavanje nedaleko od tonuće ribarice koja je u cijelosti zahvaćena vatrom.

Iz tonule ribarice se širio gusti crni dim.

U suradnji s avionom obalne straže i MRCC centrom 11 te regionalne službe Japanske obalne straže, uočili smo preživjele ribare u splavi za spašavanje u uzburkanom moru i uspješno ih spasili iz mora u 15:20 sati po lokalnom vremenu 30og kolovoza.

Posadi ribarice je pružena prva pomoć.

Po izjavama preživjelih, ribarski brod (tunolovac) se zaputio iz Okinawe (Japan) na ribarenje 08og kolovoza 2024.

U ranim jutarnjim satima (06:00LT) 30og kolovoza, buknuo je požar u strojarnici ribarice i upravitelj stroja je ostao zarobljen u strojarnici gaseći požar.

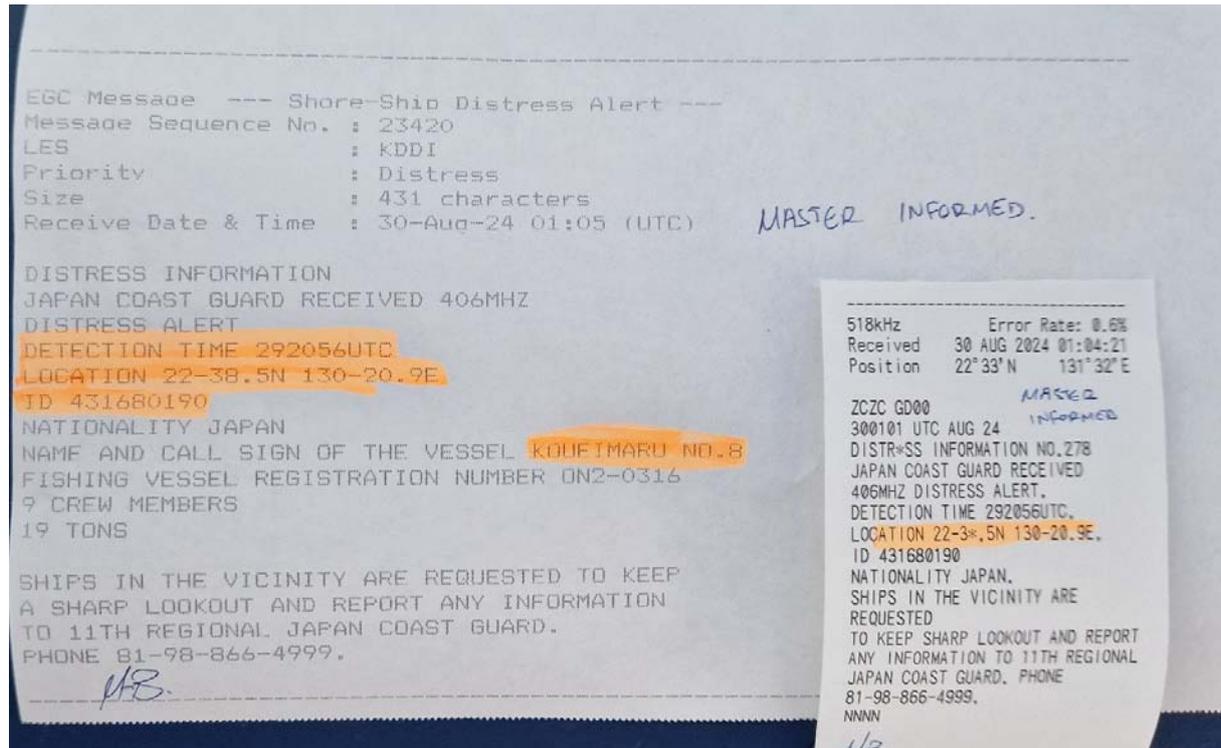
Zbog širenja vatre i nemogućnosti daljnjeg gašenja požara; posada je napustila broda upravitelj stroja Japanske nacionalnosti ostao je zarobljen u strojarnici do potonuća ribarice i nažalost nije preživio.

Japanska obalna straža, uputila je "Gaslog Salem" prema poziciji za iskrcaj preživjelih na Okinawu PSN Lat: 26 04.5 N – Lon:127 40.2 E.

U kasnim večernjim satima istog dana, kontaktirao nas je brod Japanske Obalne straže "PM35 Harimi" sa ciljem prebacivanja preživjelih ribara u njihovu skrb i daljni prijevoz spašenih pomoraca do Okinawe.

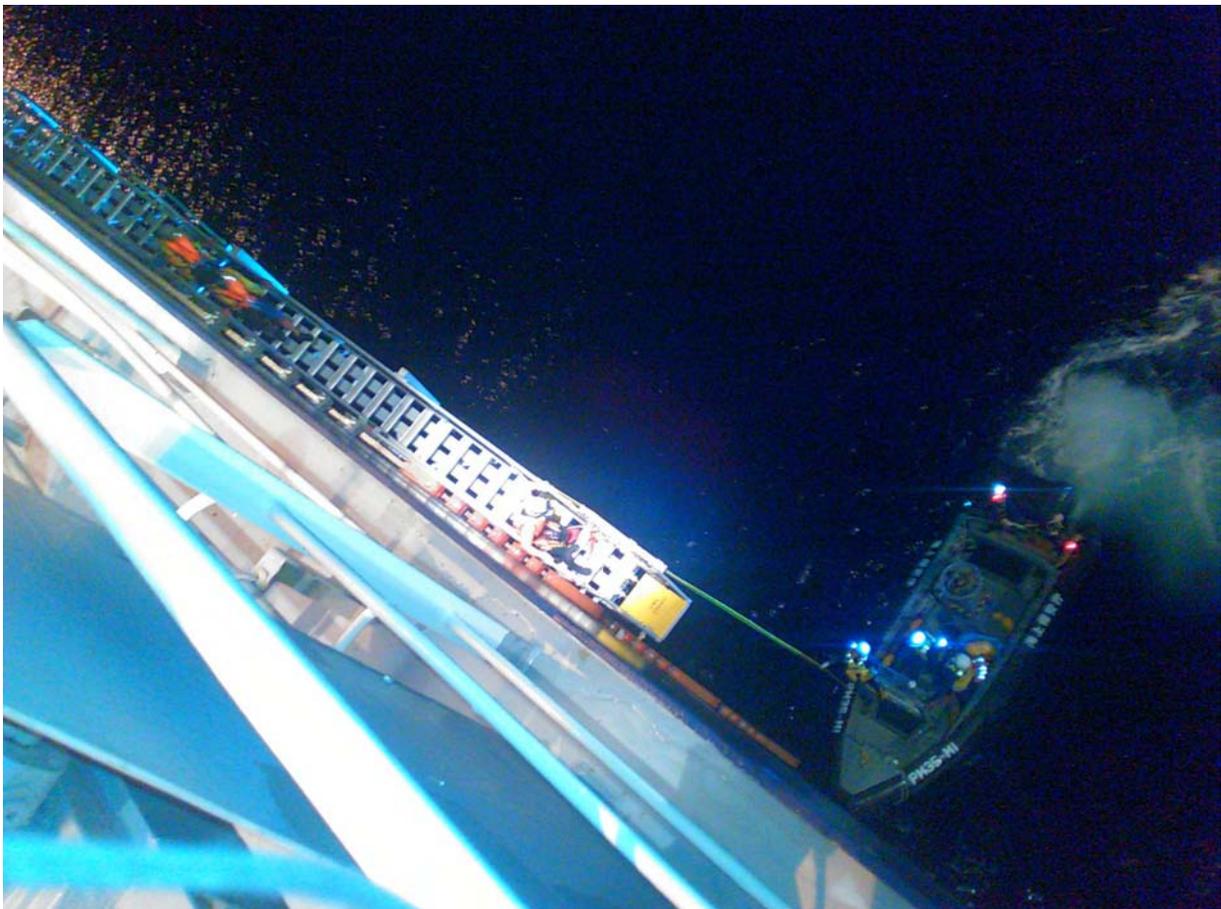
Preživjeli pomorci, prebačeni su na brod Japanske Obalne straže u ranim jutarnjim satima (01:30 LT) 31og kolovoza 2024 na moru.

Tom prilikom LNG brod "Gaslog Salem" nastavio je putovanje prema sljedećem odredištu.









On 30<sup>th</sup> of August 2024 and 10:05LT (UTC+9) The OOW received Navtex and INM-C EGC distress information notice transmitted from the Japan Coast Guard about a Fishing Vessel in distress 63NM away from our current course. Master was informed and has instructed OOW to proceed to the distress position.

At 13:10LT OOW detected Black Smoke on the horizon.

At 13:39LT Japan coast guard aircraft contacted the Vessel on vhf and instructed to proceed on scene for rescue operation

At 13:40LT VSL Engaged in Rescue operation

Survivors sighted in Lifteraft and rescue operation commenced to recover persons.

At 15:20LT - 7 survivors recovered on board

Water and first aid was provided to survivors.

At 16:14LT Vessel was instructed by Japan Coast Guard via VSAT telephone to proceed to Okinawa Island In PSN Lat: 26 04.5 N – Lon:127 40.2 E to deliver the survivors. Rescue Operation Concluded.

At 23:20 VSL had her course continuously intercepted by unknown VSL, Master informed and came on the bridge

At 23:24 Unknown VSL Communicated with our vsl via VHF ch 16 claiming to be Japanese Coast guard Vessel and instructed to stop the vessel

At 23:34 Master Confirmed via VSAT telephone from Coast guard duty Officer the nature and intentions of the Unknown VSL confirming it is Japan Coast Guard. VSL Commenced Speed Reduction.

On 31<sup>st</sup> of August 2024 00:14LT (UTC+9), Vessel Stopped, and Commenced Transfer of Survivors with Japan Coast Guard VSL “PM35” to “Harimi”

GPS Position:LAT:24 08.8 N - LONG: 128 59.3 E

At 01:30LT Japanese Coast Guard VSL “Harimi - pm35” Informed the Vessel that the transfer of Survivors has concluded, and have dismissed our vessel from location.

At 01:40LT VSL resumed her Voyage to discharge port in Japan.

GPS Position:LAT:24 07.6 N - LONG: 128 59.4 E

Below are feedback from Bermuda Flag and Japan Coast Guard;

QUOTE;

Japanese Coast Guard:

“Thank you very much for rescuing and transporting the crew of the fishing boat. Thanks to your cooperation, seven lives were saved.”

Bermuda Shipping and Maritime Authority:

“Please pass on our thanks to the Captain and the crew of Gaslog Salem. We appreciate that rescue operations at sea are never easy and it’s thanks to the professionalism of the crew that such a good outcome has been achieved.”

UNQUOTE;

Marko Ćosić, mag. ing. naut.  
Dr. sc. Zvonimir Lušić

## ANALIZA PROMETA BRODOVA GRADSKE LUKE SPLIT

### 1. UVOD

Luka Split najveća je hrvatska putnička luka, pri čemu, kad se govori o putnicima i vozilima, prije svega mislimo na bazen Gradske luke. *Sjeverna luka*, tj. Kaštelanski i Vranjičko-Solinski bazen primarno su namijenjeni prihvatu teretnih brodova. Tablica 1. prikazuje promet brodova *Gradske luke Split*, odnosno odnos dolazaka brodova u *Gradsku luku* u odnosu na ostale bazene. Prema izvješćima Lučke uprave Split u 2022. ukupan broj dolazaka brodova u luku Split iznosio je 20.187 od čega se 18.062 odnosilo na *Gradsku luku* [Lučka uprava Split, 2023].

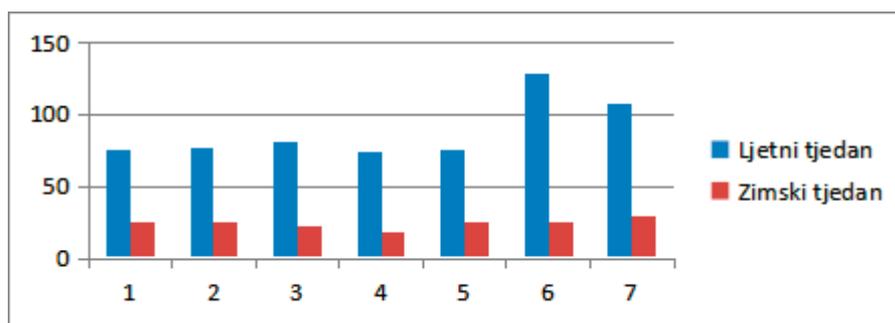
Tablica 1. Luka Split-dolasci brodova

	Gradski bazen	Ostali bazeni	Ukupno
2013.	15.107	1.115	16.222
2014.	15.604	1.100	16.704
2015.	16.856	1.086	17.942
2016.	17.721	1.474	19.195
2017.	16.439	2.107	18.546
2018.	18.237	2.145	20.382
2019.	20.187	3.657	23.844
2020.	11.558	2.353	13.911
2021.	15.468	3.341	18.809
2022.	18.062	2.757	20.819

Izvor: Lučka uprava Split, 2023

Strukturu prometa prikazuje Tablica 2. Ono što treba naglasiti, a nije vidljivo iz ovih podataka jest činjenica da ovaj promet nije ravnomjerno raspoređen tijekom godine, naime ljetni mjeseci višestruko su prometniji u odnosu na zimski period, također iznimno je velik promet manjih brodova i brodice čiji promet nije dostupan u službenim statistikama. Prema AIS (Automatic Identification System) dnevni broj dolazaka tijekom ljetnih mjeseci prolazi 130 brodova, dok je zimi prosječno oko 20 do 30 brodova [Marinetraffic.com]. Slične brojke daje i CIMIS (Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav, eng. Croatian Integrated Maritime Information System), Slika 1.

mjerno raspoređen tijekom godine, naime ljetni mjeseci višestruko su prometniji u odnosu na zimski period, također iznimno je velik promet manjih brodova i brodice čiji promet nije dostupan u službenim statistikama. Prema AIS (Automatic Identification System) dnevni broj dolazaka tijekom ljetnih mjeseci prolazi 130 brodova, dok je zimi prosječno oko 20 do 30 brodova [Marinetraffic.com]. Slične brojke daje i CIMIS (Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav, eng. Croatian Integrated Maritime Information System), Slika 1.



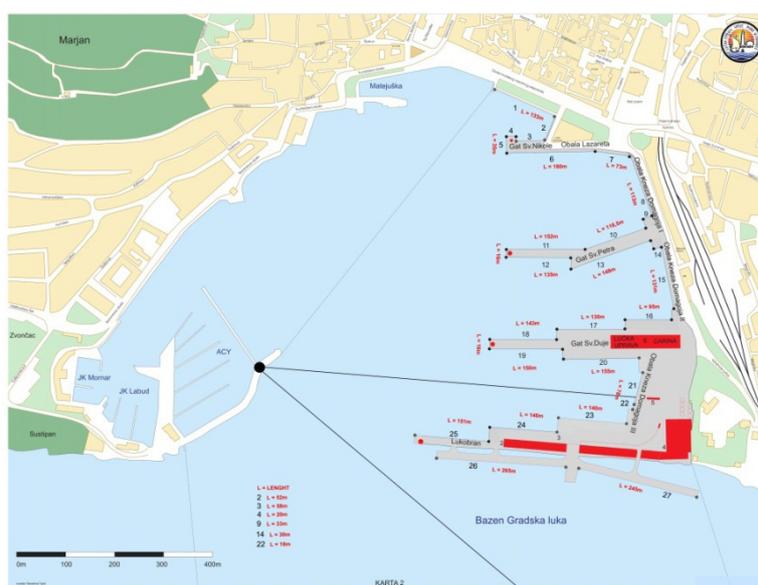
Slika 1. Usporedba dnevnog prometa (dolazaka) ljeti/zimi za odabrane tjedne (CIMIS-01-07.12.2022./17-23.07.2022.)

U nastavku će se dati rezultati prometa brodova *Gradske Luke Split* prikupljenih vizualnim promatranjem preko kamere Pomorskog Fakulteta Sveučilišta u Splitu postavljene na ulaz u luku, gat ACI marine Split. Kamera je usmjerena u približnom smjeru istok jugoistok na vanjski lukobran te pokriva cijelo područje ulaza u bazen Gradska luka. Promatranja su vršena u dva perioda: 17.-23. srpnja 2022. i 01.-07. prosinca 2023. Slika 2 prikazuje približan položaj kamere, označen crnim krugom, te približno područje promatranja između dvije ucrtane linije.

Tablica 2. Gradska luka Split – struktura prometa brodova po tipu broda

	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.
Trajektni linijski domaći	9.686	13.372	14.284	10.249	12.467	13.872
Brzobrodski linijski domaći	2.424					
Međunarodni linijski promet	258	267	238	133	166	200
Posjet turističkih plovila RH	2.610	2.984	3.215	338	1.612	2.901
Posjet jahti	110	18	52	68	67	23
Brodovi na kružnim putovanjima	234	260	282	11	105	274
Izletnički	892	1.231	2.027	518	933	591
Hidroavioni	/	/	/	/	/	/
Ribarski	/	/	/	11	24	0
Teretni	/	/	/	163	72	136
Ostali (tegljači, radni, ...)	225	105	89	70	22	62
Ukupno	16.439	18.237	20.187	11.558	15.468	18.062

Izvor: Lučka uprava Split, 2023

Slika 2. Skica pokrivenosti kamere  
Podloga: [<https://portsplit.hr>]

## 2. ANALIZA VIZUALNOG PRAĆENJA BRODOVA

U ovom dijelu daju se rezultati dvotjednog vizualnog promatranja prometa na ulazu u *Gradsku luku Split*. Zbog isključivo vizualnog prikupljanja podataka promet plovila nije bilo moguće razvrstati prema standardnoj kategorizaciji. Plovila su kategorizirana na temelju osobnog iskustva promatrača i poznavanja lokalnog prometa, u sljedeće kategorije: veliki brodovi za kružna putovanja (kruzeri), manji brodovi za kružna putovanja, jahte (približno >12 m), linijski promet (trajekti), mala plovila (približno < 12 m), natjecateljska plovila (plovila jedriličarskih klubova, jedrilice i motorni gumenjaci u pratnji).

Tablice i grafovi u nastavku prikazuju rezultate istraživanja za promatrana dva tjedna, za sate uplovljavanja/isplovljavanja i dane u tjednu prema gore navedenim kategorijama.

Tablica 3. Ukupan broj uplovljavanja u razdoblja 17.-23. srpnja 2022. po satu

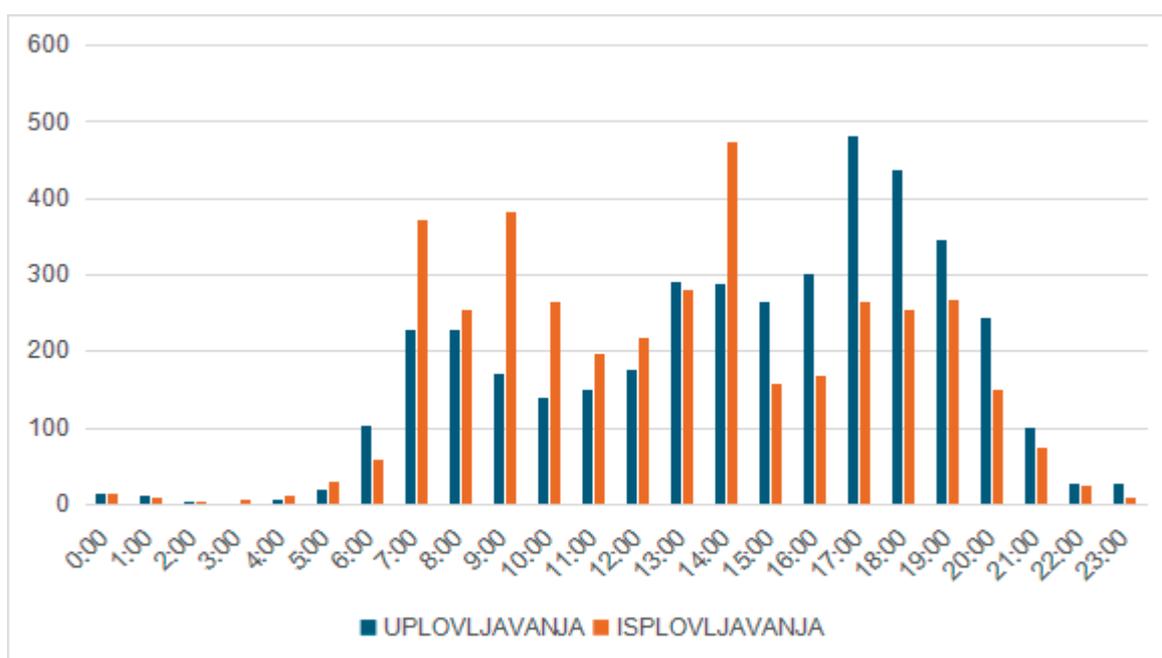
Sati	Kruzери	Obalni	Jahte	Linijski	Mala plovila	Natjecateljska plovila	Prosjeк	Ukupno
0:00	0	0	1	2	10	0	1.86	13
1:00	0	1	0	7	3	0	1.57	11
2:00	0	0	0	0	3	0	0.43	3
3:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
4:00	0	0	0	0	5	0	0.71	5
5:00	0	0	3	6	9	1	2.71	19
6:00	2	6	7	12	77	0	14.86	104
7:00	10	28	4	39	148	0	32.71	229
8:00	0	19	12	27	171	0	32.71	229
9:00	3	9	18	25	116	0	24.43	171
10:00	3	11	23	15	84	4	20.00	140
11:00	0	15	27	20	88	0	21.43	150
12:00	1	27	31	28	88	0	25.00	175
13:00	2	34	17	43	174	22	41.71	292
14:00	3	28	44	11	180	23	41.29	289
15:00	0	28	57	23	101	55	37.71	264
16:00	2	44	65	18	122	50	43.00	301
17:00	0	53	50	20	358	1	68.86	482
18:00	1	42	34	23	336	2	62.57	438
19:00	2	41	19	17	267	0	49.43	346
20:00	1	25	17	34	166	0	34.71	243
21:00	0	11	12	31	46	0	14.29	100
22:00	0	1	1	2	22	0	3.71	26
23:00	0	3	1	7	17	0	4.00	28
UKUPNO	30	426	443	410	2591	158	579.71	4058

Tablica 4. Ukupan broj isplavljanja u razdoblja 17.-23. srpnja 2022. po satu

Sati	Kruzери	Obalni	Jahte	Linijski	Mala plovila	Natjecateljska plovila	Prosjeк	Ukupno
0:00	0	0	0	7	7	0	2.00	14
1:00	0	0	0	9	1	0	1.43	10
2:00	0	0	0	0	2	0	0.29	2
3:00	0	0	0	1	5	0	0.86	6
4:00	0	1	0	4	7	0	1.71	12
5:00	0	2	0	14	14	0	4.29	30
6:00	0	12	8	14	24	0	8.29	58
7:00	1	10	4	13	344	0	53.14	372
8:00	2	12	19	21	200	0	36.29	254
9:00	3	46	27	52	249	4	54.43	381
10:00	3	28	57	23	152	2	37.86	265
11:00	0	27	35	29	97	10	28.29	198
12:00	0	46	40	12	101	18	31.00	217
13:00	1	63	25	14	119	59	40.14	281
14:00	4	43	40	22	309	56	67.71	474
15:00	2	16	35	30	75	0	22.57	158
16:00	7	18	32	33	79	0	24.14	169
17:00	2	20	38	26	177	2	37.86	265
18:00	1	13	34	24	183	0	36.43	255
19:00	6	25	24	20	192	0	38.14	267
20:00	1	12	11	16	109	0	21.29	149
21:00	0	0	2	20	52	0	10.57	74
22:00	0	0	0	3	21	0	3.43	24
23:00	0	0	1	0	7	0	1.14	8
UKUPNO	33	394	432	407	2526	151	563.29	3943

Tablica 5. Ukupan broj uplovljavanja/isplovljavanja u razdoblja 17.-23. srpnja 2022. po danu u tjednu

	Kruzeri		Obalni		Jahte		Linijski		Mala plovila		Natjecateljska plovila		Ukupno	
	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I
PON	10	12	45	26	53	43	51	53	351	322	30	30	<b>540</b>	<b>486</b>
UTO	4	6	33	12	45	32	56	54	296	290	23	22	<b>457</b>	<b>416</b>
SRI	2	2	56	59	36	40	58	58	384	374	26	26	<b>562</b>	<b>559</b>
ČET	1	1	54	51	38	36	61	61	418	418	30	30	<b>602</b>	<b>597</b>
PET	2	3	131	55	186	66	59	57	422	393	23	23	<b>823</b>	<b>597</b>
SUB	2	2	90	125	52	144	68	65	435	430	4	4	<b>651</b>	<b>770</b>
NED	9	7	17	66	33	71	57	59	285	299	22	16	<b>423</b>	<b>518</b>



Slika 3. Grafički prikaz prometa brodova u razdoblja 17.-23. srpnja 2022. po satu

Pregledom gore prikazanih podataka vidljivo je da je broj uplovljavanja i isplovljavanja u promatranom periodu poprilično ujednačen, prosječno 580 uplovljavanja i 563 isplovljavanja po danu.

Najveći dio uplovljavanja i isplovljavanja čine mali brodovi, oko 64%, dok npr. kruzeri čine samo 1 % ukupnog prometa.

Koncentracija dnevnog prometa najveća je u razdoblju od 7 do 20 sati, gdje broj isplovljavanja dominira u jutarnjem periodu, a uplovljenja dominiraju u popodnevnom periodu.

Na tjednoj bazi petak i subota najopterećeniji su dani, što je i očekivano zbog smjene gostiju.

Tablica 6. Ukupan broj uplovljavanja u razdoblja 01.-07. prosinca 2023. po satu

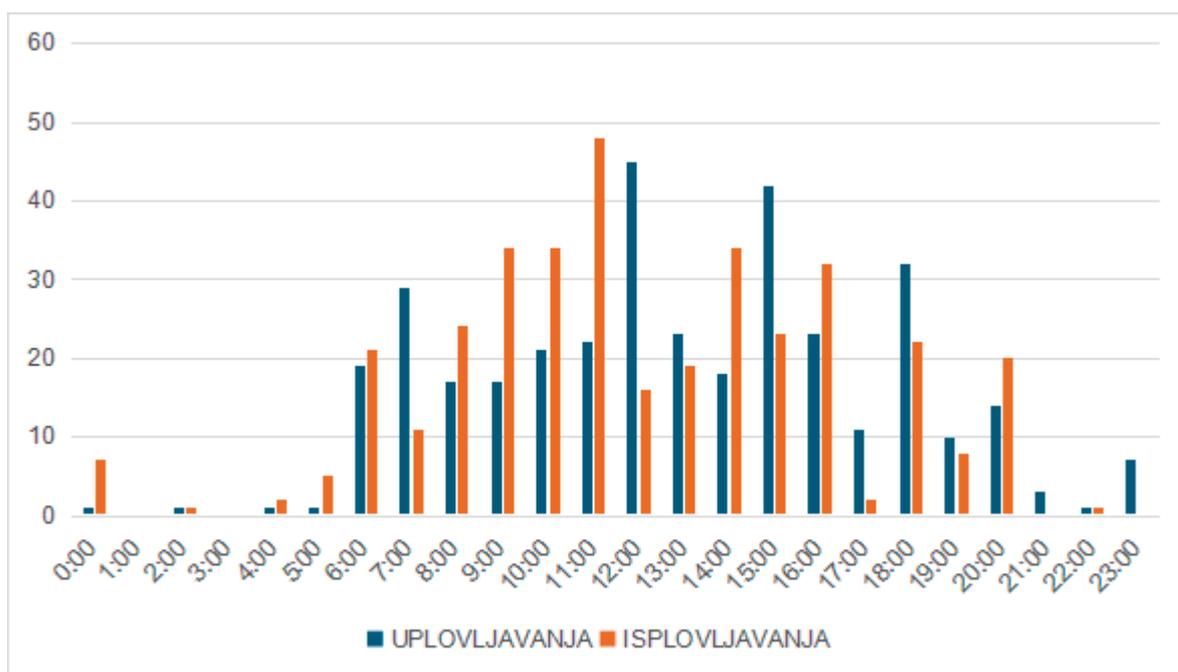
Sati	Kruzeri	Obalni	Jahte	Linijski	Mala plovila	Natjecateljska plovila	Prosjek	Ukupno
0:00	0	1	0	0	0	0	0.14	1
1:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
2:00	0	0	1	0	0	0	0.14	1
3:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
4:00	0	0	0	0	1	0	0.14	1
5:00	0	0	0	0	1	0	0.14	1
6:00	0	0	1	14	4	0	2.71	19
7:00	0	0	2	26	1	0	4.14	29
8:00	0	0	0	13	4	0	2.43	17
9:00	0	0	2	7	7	1	2.43	17
10:00	0	0	0	6	7	8	3.00	21
11:00	0	1	1	8	7	5	3.14	22
12:00	0	0	2	6	9	28	6.43	45
13:00	0	0	1	13	9	0	3.29	23
14:00	0	0	3	6	7	2	2.57	18
15:00	0	0	1	16	10	15	6.00	42
16:00	1	0	5	9	4	4	3.29	23
17:00	0	0	3	6	2	0	1.57	11
18:00	0	0	5	22	5	0	4.57	32
19:00	0	0	1	4	5	0	1.43	10
20:00	0	0	2	8	4	0	2.00	14
21:00	0	1	0	2	0	0	0.43	3
22:00	0	0	0	0	1	0	0.14	1
23:00	0	0	0	7	0	0	1.00	7
UKUPNO	1	3	30	173	88	63	51.14	358

Tablica 7. Ukupan broj isplavljanja u razdoblja 01.-07. prosinca 2023. po satu

Sati	Kruzeri	Obalni	Jahte	Linijski	Mala plovila	Natjecateljska plovila	Prosjek	Ukupno
0:00	0	0	0	7	0	0	1.00	7
1:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
2:00	0	0	0	0	1	0	0.14	1
3:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
4:00	0	0	1	0	1	0	0.29	2
5:00	0	0	0	2	3	0	0.71	5
6:00	0	0	0	14	7	0	3.00	21
7:00	0	0	0	0	11	0	1.57	11
8:00	0	0	1	10	7	6	3.43	24
9:00	0	1	14	7	8	4	4.86	34
10:00	0	1	5	6	9	13	4.86	34
11:00	0	0	0	25	6	17	6.86	48
12:00	0	0	1	6	7	2	2.29	16
13:00	0	0	5	0	10	4	2.71	19
14:00	0	0	1	24	4	5	4.86	34
15:00	0	0	3	8	8	4	3.29	23
16:00	0	0	0	20	4	8	4.57	32
17:00	0	0	0	2	0	0	0.29	2
18:00	0	0	1	18	3	0	3.14	22
19:00	0	0	0	5	3	0	1.14	8
20:00	0	0	0	20	0	0	2.86	20
21:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
22:00	0	0	1	0	0	0	0.14	1
23:00	0	0	0	0	0	0	0.00	0
UKUPNO	0	2	33	174	92	63	52.00	364

Tablica 8. Ukupan broj uplovljavanja/isplovljavanja u razdoblja 01.-07. prosinca 2023. po danu u tjednu

	Kruzeri		Obalni		Jahte		Linijski		Mala plovila		Natjecateljska plovila		Ukupno	
	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I	U	I
PON	0	0	0	0	9	10	30	29	24	26	0	0	63	67
UTO	0	0	0	0	5	0	27	24	4	5	7	7	43	36
SRI	0	0	0	0	5	4	26	28	33	34	4	4	68	70
ČET	1	0	0	0	2	2	26	25	11	11	2	2	42	40
PET	0	0	0	0	1	0	24	23	2	3	20	20	47	46
SUB	0	0	0	0	1	1	21	18	4	3	2	2	28	24
NED	0	0	0	0	8	16	19	27	10	10	28	28	67	81



Slika 4. Grafički prikaz prometa u razdoblja 01.-07. prosinca 2023. po satu

U promatranom (zimskom) tjednu prosječni dnevni broj uplovljavanja iznosio je 51, dok je isplovljavanja prosječno bilo 52, što je više od 10 puta manje u odnosu na ljetne prosjeke.

Najveći dio prometa brodova čine brodovi na linijama (trajekti), oko 48%. Promet malih plovila, koji dominiraju tijekom ljetnih mjeseci, sada je na oko 25%. Jahte, jedrilice i kruzeri su rijetkost te predstavljaju neznatan postotak u promatranom tjednu.

Najveća koncentracija dnevnog prometa je od 6 do 16 sati te u jutarnjem periodu dominiraju isplovljavanja, a u popodnevnom uplovljavanja. Odstupanja kao što su npr. viši postotak uplovljavanja u 7 sati i viši postotak isplovljavanja npr. u 14 sati može se pripisati voznom redu linijskih brodova koji čine značajan postotak zimskog prometa *Gradske Luke Split*.

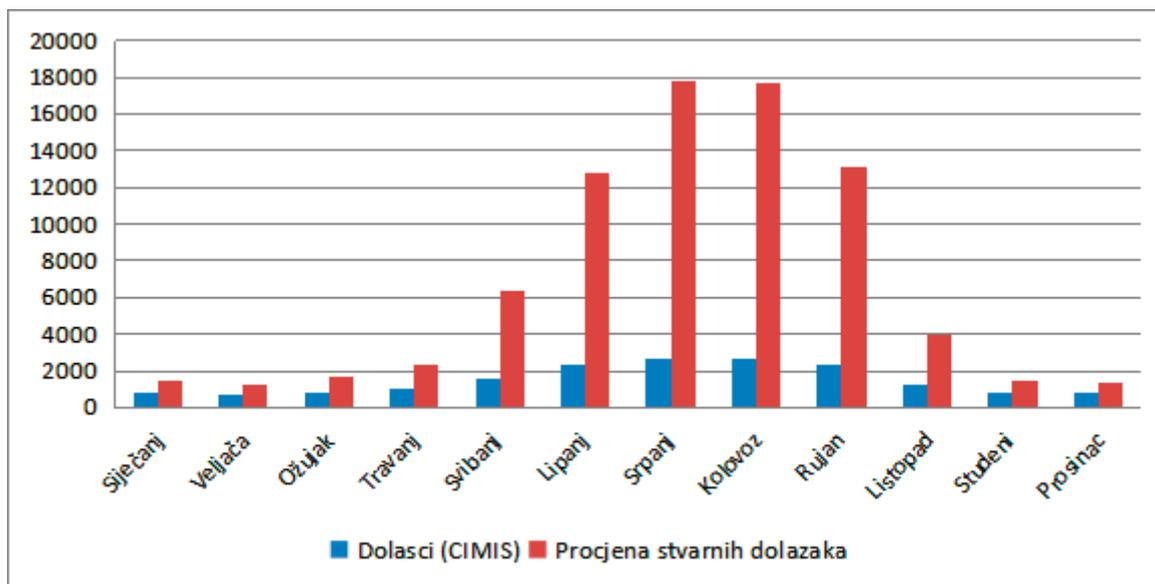
Na tjednoj bazi za primjetiti je isti ili čak smanjen promet vikendom, za razliku od ljetnih mjeseci kada je vikendom daleko veći promet brodova.

### 3. PROJEKCIJA ZABILJEŽENOG PROMETA NA GODIŠNJU RAZINU

Dobiveni podaci jasno pokazuju koliko je promet brodova *Gradske luke Split* neujednačen i sezonski. Ljetni period spada u najprometniji dio godine i broj uplovljavanja i isplovljavanja svih vrsta plovila uvelike nadmašuje uplovljavanja i isplovljavanja u zimskom periodu, prema procjenama ove analize više od 10 puta na tjednoj razini. Za samo manja plovila ovaj je odnos još i veći.

Usporedbom podataka uplovljavanja iz CIMIS-a i vizualno brojanih uplovljavanja primjećuje se značajna razlika. U razdoblju 17.-23. srpnja 2022. su izbrojana ukupno 4.058 uplovljavanja dok je CIMIS zabilježio tek 618. Od 01.-07. prosinca 2023. izbrojano je 358 uplovljavanja dok je prema AIS praćenju promet upola manji.

Pomoću ovih podataka napravila se procjena stvarnog godišnjeg prometa u *Gradskoj luci Split*. Procjena uzima u obzir razliku između opaženih i CIMIS podataka za testni ljetni tjedan promatranja. Temeljem odnosa opaženog broja plovila i CIMIS brojki za promatrani (ljetni) tjedan, izračunat je koeficijent promjene za svaki mjesec. Ovaj koeficijent, računat za svaki mjesec, predstavlja produkt odnosa između CIMIS dolazaka za pripadajući mjesec i CIMIS dolazaka za srpanj i odnosa između vizualno opaženih dolazaka i CIMIS dolazaka za promatrani tjedan. Procijenjeni promet za pripadajući mjesec uzima se kao produkt dobivenog koeficijenta i CIMIS prometa za taj mjesec. Slika 5 prikazuje odnos između CIMIS dolazaka i procijene stvarnih dolazaka. U konačnici, ova procjena daje ukupni broj dolazaka oko 81.000.



Slika 5. Usporedba dolazaka prema CIMIS i dolazaka prema procjeni stvarnog prometa za 2022.

Temeljem ove procjene stvarni broj uplovljavanja u 2022. bio bi oko 81.000 što je oko 4,5 puta više u odnosu na CIMIS statistiku ili statistiku Lučke uprave Split.

## 4. ZAKLJUČAK

Prikazana analiza jasno pokazuje koliko je promet *Gradske luke Split* opterećen prometom manjih plovila. U ljetnom periodu mjesečni promet je 10 i više puta veći od onog u zimskom periodu, također i struktura je poprilično različita. U ljetnom periodu prevladavaju manja izletnička plovila, jahte, manji obalni putnički brodovi i brodovi za kružna putovanja dok je izvan turističke sezone promet tih kategorija minimalan. U zimskom periodu prevladava linijski (trajektni) promet. To je i razlog zašto je razlika opaženog prometa i prometa iz službenih statistika daleko veća tijekom ljetnih mjeseci u odnosu na zimske. U promatranom zimskom tjednu dnevni promet (uplovljavanja) kretao se od 22 do 68 (prema AIS oko 20 do 30), dok se u ljetnom tjednu kretao od 423 do 802 (prema CIMIS 74 do 128). Temeljem ovih opažanja za očekivati je, na godišnjoj razini, ukupni promet brodova 4 do 5 puta veći od onog zabilježenog AIS uređajima ili statistici prema prijavama dolazaka.

Specifična struktura prometa brodova, vremenska distribucija dolazaka/odlazaka, izrazita sezonalnost s velikim udjelom malih plovila, te općenito velik promet u ljetnim danima značajno utječu na stanje sigurnosti plovidbe u području *Gradske luke Split*, u negativnom smislu. Prije svega to se odnosi na ometanje manevriranja velikih brodova od strane manjih, te općenito povećani rizik nastanka pomorske nesreće, primarno sudara i udara. U cilju povećanja opće sigurnosti pomorske plovidbe unutar luke, kao i na neposrednom prilazu, kao imperativ se nameće potreba uspostave odgovarajućeg sustava praćenja kretanja manjih plovila, učinkovitiji nadzor cijelog sustava praćenja brodova kao i poboljšanje postojeće regulacije prometa u i na prilazu *Gradskoj luci Split*.

## LITERATURA

- [1] Lučka uprava Split, Izvješće o radu Lučkog operativnog centra za 2022, Split, 2023.
- [2] CIMIS- Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav, izvadak iz baze podataka za 2022.
- [3] Marinetraffic, <https://www.marinetraffic.com/>, pristupljeno siječanj/prosinac 2023.
- [4] Lučka područja Luke Split, <https://portsplit.hr/luka-split/lucka-podrucja/>, pristupljeno siječanj 2024.
- [5] Kamera Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, projekt 3F.



doc.dr.sc. Lea Vojković  
Karlo Bonković, univ. bacc. ing. naut

# **PRILAGODBA KORISNIKA NA ECDIS SUSTAV S NAGLASKOM NA MOGUĆE POGREŠKE PRILIKOM KORIŠTENJA<sup>1</sup>**

## **UVOD**

Elektronički prikaz karata i informacijski sustav (ECDIS) računalni je navigacijski sustav koji pomorcima pruža pomoć u navigaciji, te daje adekvatnu zamjenu za pomorske papirnate navigacijske karte (eng. Electronic Chart Display Information System). Sustav je započeo sa primjenom 2012. godine do obvezne implementacije 2018. godine. Prikazuje kartografske podatke, poziciju broda, te pruža mnoštvo drugih informacija koje pridonose sigurnoj plovidbi i pomažu kod izrade plana putovanja i njegova nadgledanja. Osim toga, ECDIS pruža mnoge druge sofisticirane navigacijske i sigurnosne značajke, uključujući kontinuirano snimanje podataka za kasniju analizu. Ono što mu je najveća prednost je integracija sa ostalim uređajima na mostu te korištenje sigurnosnih postavki koje alarimiraju korisnika da plovidba u određenom području može donijeti rizik od nasukavanja. Osim navedenih prednosti tu su još i pristupi informacijama koji su do sada bili dostupni samo kao papirnate publikacije na mostu (tablice plime i oseke, Popis svjetala i signala za maglu itd)

Zbog svih spomenutih razloga ECDIS sustav doprinosi znatnom napretku navigacije, povećava sigurnost na moru i olakšava plovidbu časnicima na mostu.

Prijelaz s korištenja papirnatih karata na sustav ECDIS smatra se jednim od najznačajnijih promjena zabilježenih u pomorskoj navigaciji tijekom posljednjih godina [1]. Obaveza korištenja ECDISa na brzim plovilima postoji od 2008. godine, a proširena je na širi krug plovila različitih tipova i veličina, kao posljedica plana definiranog još u srpnju 2012. Pri kreiranju odgovarajućih nadopuna u konvenciji SOLAS kojima je ECDIS postao obavezan, Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization – IMO), ispunila je želje većine zemalja članica koje su glasale za usvajanje ECDISa, prepoznavši ga kao potencijal koji može značajno unaprijediti sigurnost i efikasnost pomorske navigacije.

Predviđalo se tada da će se razina sigurnosti povećati zbog utjecaja ECDIS sustava na osvještavanje korisnika o navigacijskom okruženju. To se velikim dijelom postiže integracijom s automatskim pozicioniranjem uz pomični prikaz elektroničkih karata i reduciranjem vjerojatnosti pomorskih nezgoda, što je sve sastavni dio ECDIS-a. S ciljem povećavanja efikasnosti, ECDIS bi automatizirao nekoliko navigacijskih zadataka, kao što je pomoć u planiranju putovanja i ažuriranje karata.

## **PRIJELAZ SA PAPIRNATIH KARATA NA ECDIS**

Zbog prednosti spomenutih poboljšanja, trebalo je pažljivo pripremiti uvođenje ECDISa. Informacije dobivene iz Hidrografskog ureda Velike Britanije (United Kingdom Hy-

1 Ovaj članak nastao je na temelju Završnog rada „Sigurnosne postavke ECDIS sustava“ studenta Karla Bonkovića izrađenom pod mentorstvom dr.sc. Lee Vojković

drographic Office - UKHO) jasno su ukazivale da brodarska industrija traži jednostavan i nedvosmislen vodič koji će podržavati prijelaz s korištenja papirnatih karata na ECDIS i iste takve upute kojima će se osigurati korištenje ECDISa zajedno s tradicionalnim navigacijskim tehnikama. Kao rezultat osvještavanja tih potreba, napisan je Vodič za ECDIS – Implementacija, način i procedure (Guide to ECDIS – Implementation, Policy and Procedures [1]), u kojem je definiran jasan postupak, koji treba slijediti pojedinac ili organizacija s ciljem uvođenja ECDIS sustava. Taj Vodič definira dvije faze, a prva razlikuje devet specifičnih koraka koje je identificirala UKHO s predviđenim vremenom od 12 do 18 mjeseci. Iz svega toga može se zaključiti da uvođenje i korištenje ECDIS sustava nije trivijalno i zbog toga prednosti koje nudi mogu biti potisnute nepravilnim korištenjem sustava.

Obučavanje i upoznatost s ECDISom su ključni za uspješan prijelaz s papirnatih na ECDIS navigaciju. Bez detaljnog znanja, razumijevanja i kompetencija pri korištenju ECDISa, učinci vezani za sigurnost i efikasnost koju ECDIS može osigurati, teško da će se moći realizirati. Štoviše, plovila koja ECDIS koriste bez potrebnog nivoa obučeniosti i znanja, vjerojatno doprinose rastu opasnosti okruženja. Od 2008., MAIB (Marine Accident Investigation Branch – Odjel (međunarodni) za istraživanje pomorskih nesreća) detaljno je istražio brojne slučajeve u kojima su se plovila opremljena ECDISom nasukala i u kojima su kompetencije u korištenju ECDISa doprinijele incidentima. Međunarodnim je regulativama propisano da kapetan i svi časnici palube moraju proći kroz generičku ECDIS obuku.

Načela organiziranja palube definirana su standardom IMO SOLAS u petom poglavlju, regulativom I5, koja navodi da efikasna organizacija palube i postupaka na mostu uključuje „promoviranje efektivnog i sigurnog korištenja resursa na palubi“ (regulativa I5.2). Uvođenje ECDISa predstavlja temeljnu promjenu u operativnosti na mostu i značajno mijenja dotadašnji način donošenja odluka. ECDIS se predstavlja posadi palube kao visoko fleksibilan sustav koji, ako je pravilno konfiguriran, nudi značajno povećanje svjesnosti situacijom i sigurnosti. To može doprinijeti efikasnosti posade dozvoljavajući posadi više vremena za vizualni nadzor i uvid u podatke s radara.

Operativno korištenje ECDISa na palubi treba biti podržano na odgovarajući način s jasnom strategijom tvrtke u kojoj su uključeni postupci na plovidbi u skladu s definiranim sustavom upravljanja sigurnošću (SMS) organiziranom prema postupcima definiranim pravilima ISM kodeksa (International Safety Management Code – ISM Code).

## POGREŠKE KORIŠTENJA SUSTAVA

Ključno je da se strategija upravljanja brodom definira tako da se ECDIS uključi kao ključni resurs palube i da se istovremeno kontrolira pre-pouzdanost u ECDIS. Upravo zbog toga, savjet je da se svi resursi koriste podjednako, što uključuje i ljudske i tehničke potencijale, uključujući ECDIS. Utjecaji ECDISa koji utječu na organizaciju na palubi i predložene strategije (gdje je to bilo moguće) te postupci koje tvrtka može koristiti u razvoju vlastitog sustava sigurnosti su:

- podizanje svjesnosti o situaciji tijekom plovidbe korištenjem ECDISa zajedno s drugim resursima,
- ergonomske utjecaji na palubne aktivnosti i važnosti dobrog dizajna,
- backup ECDIS-a,
- familijarizacija sa postojećim ECDIS sustavom,
- nadzor operacijskog statusa ECDISa,
- pre-oslonjenost na ECDIS (managing over-reliance),

- uspostavljanje postupka donošenja odluka u ECDIS okruženju,
- razvoj postupaka i trajnih naloga,
- komunikaciju i terminologiju.

Ljudske pogreške uzrokuju između 80% i 90% svih pomorskih nezgoda. Potpuno oslanjanje na tehnologiju dovodi do opasnosti jer može uzrokovati propuste posade. Potrebne su nove vještine i poznavanje rada na računalu. Odnosno ECDIS sistem ne leži svim korisnicima podjednako dobro. Jedan od glavnih ljudskih faktora za pomorske nezgode je *“situational awareness”* (eng. situacijska svijest). Situacijska svijest je svjesnost pojedinca o svojoj okolini. Najčešće korištena definicija situacijske svijesti je: „percepcija okolinskih elemenata u prostoru i vremenu, razumijevanje njihovog značenja te njihove projekcije u bliskoj budućnosti”. Situacijska svijest je opisana jednostavno kao sposobnost biti budan i svjestan svih okolnosti u kojima se osoba svakodnevno nalazi.

Posao časnika iziskuje potrebu za kvalitetnom situacijskom svijesti zbog neprestanih prijetnji sigurnosti broda i posade. Uz navigacijske poslove, časnici moraju izvršavati i mnoge administrativne poslove. Održavanje potrebne razine pažnje i koncentracije u tim uvjetima je dokazano vrlo teško. Nakon nekog vremena nastaju faktori koji sudjeluju u smanjivanju situacijske svijesti kao što su umor, stres i preopterećenje. Kako bi imali dobru situacijsku svijest, časnici moraju biti svjesni i obratiti pozornost na druge brodove u blizini, na dubinu i stanje mora te na vremenske uvjete. Osim toga, časnicima je potrebno poznavati karakteristike broda kao što su konstrukcija, propulzija, oprema i sustavi. U svakom trenutku časnik mora znati poziciju broda i mora ostaviti dovoljno vremena za nepredviđene događaje i situacije [8].

Korištenje ECDISa doprinosi podizanju svijesti o situaciji i sigurnosti plovila samo ako se sustav pravilno koristi. Zapravo, jedino oni dobro upoznati s „klasičnim“ pravilima planiranja plovidbe, znaju i mogu iskoristiti i prednosti ECDISa. I kod planiranja s ECDISom, greške su moguće, ali te greške biti će različitog karaktera, pa postupci provjere moraju uključiti upravo te osobine grešaka i rezultirati planom puta koji je siguran, robustan i potpun prije trenutka u kojem se počne koristiti. Zbog toga strategija tvrtke i definirane procedure kod planiranja putovanja moraju biti potpune i kompletne, ne ostavljajući ni malo dvosmislenosti za akciju koju treba poduzeti.

Ako se ne koristi ispravno, ECDIS može “doprinijeti nezgodama” umjesto da ih sprječji. Pojam koji se koristi u tim slučajevima je „ECDIS related accident” ili „ECDIS related grounding”. Sustavne pogreške ECDIS-a uključuju pogreške sigurnosnih postavki dubina i linija, zona povjerenja, GPS-a, radara i ostalih uređaja. Pogreške u postavkama sigurnosnih dubina i linija dolaze zbog unošenja krivih podataka u ECDIS. Pogreške nastaju i zbog nepreciznih podataka dostupnih u pojedinim područjima plovidbe koja su označena s CATZOC. Najčešći razlozi neispravnosti GPS-a su loše instalacije, loše pozicioniranje antene, neispravna oprema ili blizina drugih uređaja koji odašilju svoje signale, a problemi u tim uvjetima su manjak signala, signal s prekidima ili netočan signal. Radarski podatci, koji su prikazani na karti kao pozadina, stvaraju distorzijske efekte koji inače nisu vidljivi na zaslonu radara što može dovesti brod u opasnost zbog nepoznavanje vlastite stvarne pozicije i relacije prema drugim objektima. S toga se može zaključiti da pre-oslanjanje na sustav može prouzročiti dovođenje broda u nepoželjnu situaciju.

Prema studiji čiji rezultati su objavljeni u radu „Human errors in ECDIS related accidents” a koja je napravljena na temelju analize aktivnih pomoraca raznih dobrih skupina i funkcija na brodu najveći broj pogrešaka učinjenih prilikom upotrebe ECIDSa odnose se na korištenje safety parametara i postavki alarma [9].

Kao često naglašavan problem koji je ustanovljen analiziranjem pomorskih nezgoda uzrokovanim ECDISom spada tkz. „Oglušivanje na alarme“. Alarmi su integralni dio ECDIS-a i koriste za upozoravanje na približavanje obali, pličinama ili drugim brodovima, ulazak u posebne zone ili zabranjene zone plovidbe, odstupanje s rute, pogreške sustava za pozicioniranje, pogreške u normalnom funkcioniranju ECDIS-a, provjeravanje rute prije plovidbe, nedostupnost elektroničkih karata za područje i još mnogo toga.

Ako alarmi krenu prečesto zvoniti, časnik bi mogao završiti u opasnoj situaciji zvanoj „Alarm Deafness“ (oglušivanje na alarme). Ovaj fenomen dovodi do toga da časnik potvrđuje primitak alarma na uređaju bez provjere radi čega je alarm bio aktiviran. Razlog može biti silna količina alarma koji se mogu oglasiti u istom trenutku. U nekom trenutku može doći do toga da pomorac preskoči jako bitan alarm za upozorenje o približavanju ne plovnim vodama. Alarmi bi se trebali pomno birati i postavljati za trenutne uvjete plovidbe. Časnik bi trebao provjeriti svaki alarm i razlog njegovog oglašavanja iako se to ponekad korisniku čini kao gubitak vremena [5].

## ZAKLJUČAK

Činjenica je da se informacije koje generira ECDIS trebaju uvijek dodatno provjeravati i uspoređivati s drugim izvorima, pri čemu se tzv. „vizualni nadzor“ smatra najvažnijim, jer su „ljudske oči najvrjedniji alat koji pomorcu stoji na raspolaganju“. ECDIS je dragocjeno sredstvo koje pomaže u navigaciji, te tako časnicima osigura ispravniji uvid u stanje stvarnog okruženja. Studije koje se bave provjerama znanja korisnika od vremena obavezne implementacije sustava do danas pokazale su da je korištenje sustava nešto što svi korisnici ne rade ispravno i na adekvatan način te da je potrebno još raditi na edukaciji u svrhu unaprijeđenja znanja o sustavu, njegovim pogreškama i mogućnostima.. Smatra se da je edukacija vezana za sustav generalna a da bi trebala biti više specijalizirana prema potrebama korisnika te da bi sustavi trebali biti više standardizirani [6]. S obzirom na vrijeme koje je proteklo od obaveze implementacije ECDIS sustava smatra se da je prijelaz sa klasične navigacije na ECDIS prošao zadovoljavajuće ali i da ima mjesta za unaprijeđenje znanja o sustavu kako bi ga što lakše iskoristili u potpunosti za ono za što je i stvoren odnosno za povećanje sigurnosti plovidbe.

## LITERATURA

- [1]. Admiralty Guide to ECDIS – Implementation, Policy and Procedures, United Kingdom Hydrographic Office, Admiralty reference publication, NP 232 Edition 2, 2016.
- [2]. Bhuiyan Z.: ECDIS display, safety settings and alarm. Management International Association of Institutes of Navigation (IAIN) Conference; Oct 1–3; Cairo, 2012.
- [3]. Brčić, D., Žuškin, S., Barić, M.: “Observations on ECDIS education and training” Proceedings of 12th International Conference on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Gdynia, Poland, 21-23 June 2017.
- [4]. Brčić, D., Žuškin, S., Valčić, S., Rudan, I.: “ECDIS transitional period completion: analyses, observations and findings”. WMU Journal of Maritime Affairs, 2019.
- [5]. Herwadkar, N.: Pros and Cons of ECDIS Or Paperless Navigation Of Ships, 2019., URL: <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/pros-and-cons-of-ecdis-or-paperless-navigation-of-ships/>, (pristupljeno 07.06.2022.)
- [6]. <https://maritime-executive.com/article/ECDIS-Assisted-Grounding-Investigated-2014-09-12>, zadnji pregled 11.09.2023

- [7]. <https://www.nautinst.org/resources-page/200930-eedis-assisted-grounding.html>
- [8]. Jaram, H., Vidan, P., Vukša S., Pavić I.: *Situational Awareness – Key Safety Factor For The Officer Of The Watch*, 2021., (pristupljeno 04.09.2022.)
- [9]. Lušić Z., Bakota M. and Mikelić Z: Human errors in ECDIS related accidents, 7th INTERNATIONAL MARITIME SCIENCE CONFERENCE, April 20th-21st, 2017, Solin, Croatia
- [10]. Turna I. and Burak Ö.: A causative analysis on ECDIS-related grounding accidents, SHIPS AND OFFSHORE STRUCTURES, Taylor & Francis, 2019.
- [11]. <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/proper-use-of-eedis-safety-settings/>, zadnji pregled 11.09.2023.



Kap. Vedran Nikolić, mag. ing. naut.

## **ANALIZA NESREĆE "EXXON VALDEZ" S OSVRTOM NA SAZNAJNA I PREVENTIVNE MJERE**

### **UVOD**

24. ožujka, 1989. godine, oko 4 sata ujutro, dogodila se jedna od najtežih ekoloških katastrofa u povijesti čovječanstva kada je VLCC (Very Large Crude Carrier) tanker „Exxon Valdez“ udario u podvodni greben, nedaleko od obale Aljaske, te ispustio oko 42 milijuna litara sirove nafte u more [1]. Iako se ove godine od navršava 35 godina od nesreće, posljedice se osjećaju još i danas. Naime, na pojedinim plažama na Aljaski još uvijek ima između 80.000 i 120.000 litara sirove nafte u sedimentnim stijenama, a službeni podaci govore da se od 30 ugroženih životinjskih i biljnih vrsta oporavilo samo njih 10 [2]. Unatoč tome što je samo kompanija „Exxon“ potrošila oko 900 milijuna dolara kako bi očistila obalu i more od zagađenja, mnoge biljne i životinjske vrste nepovratno su nestale iz zaljeva Cook i morskog prolaza Princ William. Ribarenje, od kojeg su živjeli stanovnici tog područja, je u potpunosti stalo [1].

Stručnjaci se pitaju nisu li pokušaji čišćenja mora i obale od taloga nafte donijeli više štete nego koristi. Kažu, nafta bi se s vremenom ionako razgradila, a čišćenjem su u more i tlo unesene tona kemikalija. Pokušaji da se u to područje, u kojem su inače tri nacionalna parka prirode, vrate kormorani, kitovi ubojice i pacifička haringa, ostali su bez rezultata. U ptičji svijet vratio se bjeloglavi orao i obične blune, a u podmorje jedna vrsta lososa [3].

Danas se proizvede više od tri milijuna tona nafte godišnje i polovina se prevozi morem. Budući da su tankerske nezgode medijski najekspoziranije, one su tek mali dio onečišćenja mora naftom (12%). Neusporedivo najveći izvor naftnoga onečišćenja mora čine ona izravna ili neizravna koja dolaze s kopna (59%), a najmanji dio nafte prirodno izbije u oceane na krajevima tektonskih ploča (7,7%) [4].

Izljev nafte iz tankera Exxon-Valdez jedna je od najgorih ekoloških katastrofa ikada s iznimno velikim razmjerima materijalne i ekološke štete. Iz ovog incidenta izvučene su brojne lekcije i saznanja, stoga se nadamo da će takve katastrofe biti izbjegnute u budućnosti. Primjena tehnologije pokazala je da se takva izljevanja mogu zadržati i sanirati. Od ovog incidenta postignut je veliki napredak, a od ovog događaja dogodio se samo jedan veliki incident - izljevanje nafte iz naftne bušotine Deepwater Horizon. Znanstveni napredak i politički angažman moraju biti sinkronizirani kako bi se osigurala prevencija svakog sličnog scenarija u budućnosti i njegovo prikladno, pravovremeno i ekološki svjesno upravljanje.

### **UZROČNI ČIMBENICI NESREĆE**

VLCC tanker „Exxon Valdez“ plovio je iz grada Valdeza na Aljaski prema Kaliforniji, prevozeći oko 200.000 kubnih metara nafte. Nasukao se na grebenu Bligh, smještenom u morskome tjesnacu princa Williama. Radi se o lokaciji udaljenoj oko 12 kilometara od kopna Aljaske te samo 40-ak kilometara od luke isplavlivanja. Prema procjenama, iz tankera je isteklo između 41000 i 119000 kubnih metara nafte što je predstavljalo najveću takvu katastrofu u dotadašnjoj američkoj povijesti. Nafta iz Exxon Valdeza zahvatila je

morsku površinu od oko 28000 četvornih kilometara, a zagađeno je otprilike 2100 kilometara morske obale. Spomenuti tanker ubrzo je nakon nesreće popravljen, a umirovljen je tek 2012. godine [5].

Možemo reći kako se nesreća dogodila zbog devet čimbenika, a to su:

#### 1) Procesi

Zapovjednik je napustio most iako pravila kompanije zahtijevaju prisutnost dva časnika na mostu prilikom plovidbe u uskim područjima. Služba za praćenje brodova „zanemaruje“ izlazak „Exxona Valdeza“ iz separacijske zone te ih ne obavještava da su podosta skrenuli s rute. Loše manevriranje trećeg časnika i loša procjena pozicije broda su jedni od najvažnijih uzroka nasukanja.

#### 2) Oprema

Radarski sustav je bio u kvaru, što je uvelike utjecalo na manevriranje trećeg časnika i kasnije nasukanje. Na brodu nije postojao sustav za praćenje leda. Obalna straža nije imala svu potrebnu opremu za suzbijanje daljnjih posljedica izljeva jer je oprema korištena u prethodnom izljevu i nije vraćena.

#### 3) Uvjeti koji pojačavaju nastanak greške

Posada na brodu je bila pod velikim radnim opterećenjem i iscrpljena, tako da imali su preduge radne smjene i premalo odmora. „Exxon“ nije nadzirao kapetana i posadu na brodu te nisu omogućili dovoljan broj posade.

#### 4) Održavanje

Radarski sustav je duže vremena bio u kvaru i nije popravljen [6].

#### 5) Nerazumni ciljevi

Zapovjednik je podilazio kompaniji zbog čega je odlučio izvesti brod iz sigurne separacijske zone zbog mogućeg postojanja leda na plovnom putu. Na taj način je kapetan želio spriječiti moguća oštećenja oplata broda te je zanemario sigurnost posade, broda i okoliša kako bi se prikazao u „dobrom svjetlu“ kao kapetan koji brine o kompaniji na kojoj radi („neće se to meni dogoditi“).

Služba za praćenje brodova je također podilazila „Exxonu“ jer je „Exxon“ velika kompanija koja je donosila profit tom području. (zanemarivanje sigurnosti u svrhu profita).

Iako je radarski uređaj neko vrijeme bio u kvaru, kompanija je to zanemarivala jer je popravak bio preskup, čime je također sigurnost broda, posade i okoliša bila zanemarena zbog dobiti. Također, kod odlučivanja o metodi uklanjanja i daljnjeg suzbijanja onečišćenja prednost je dana kemijskim disperzantima (koji imaju dobar površinski utjecaj, ali i pogubne posljedice za lokalni eko - sustav) zbog njihove jeftinoće, umjesto da razmisle o drugim metodama koje ne bi imale toliko pogubne posljedice za ekološki sustav [8].

#### 6) Komunikacija

Komunikacija među svim zainteresiranim stranama (brod, kompanija, terminal, obalna straža, lokalno stanovništvo) nije bila na zadovoljavajućoj razini.

Komunikacija među posadom na brodu je bila loša, a stanje na mostu zabrinjavajuće. Kompanija je odgovornost za izljev prebacivala direktno na brod. Dok su obalna straža i kompanija bile u svađi oko toga tko se trebao pobrinuti za suzbijanje posljedica onečišćenja i daljnjeg širenja mrlje. Nije postojao dogovor o metodama koje se mogu i moraju koristiti.

Kompanija je na inicijativu lokalnog stanovništva zabrinutog za okoliš i svoju egzistenciju odgovorila pokazivanjem autoriteta i zanemarivanjem njihovih ideja („Mi smo „Exxon“ i znamo što treba napraviti, tko ste vi – amateri!“ – „ne govori mi što da ra-

dim“). Komunikacija „Exxona“ s medijima je loša i stalno se pokušava umanjiti količina nafte koja je istekla s broda [7].

#### 7) Organizacija

##### Brod

Stanje na mostu je zabrinjavajuće, vlada velika radna opterećenost, prisutan je zamor posade, radarski uređaj ne radi te sve to zajedno vodi prema lošoj komunikaciji i lošoj organizaciji. Zapovjednik na izazove i inicijative drugih članova posade odgovara ignoriranjem (zanemarivanje upozorenja prvog časnika kako će brod izgubiti stabilitet ako ga pokušaju odsukati sa grebena – Zapovjednik nastavlja s manevrima koji bi mogli pomoći odsukati brod). Nema brze strategije – nije razrađen plan djelovanja, loša je komunikacija kapetana s ostatkom posade i kapetan loše upravlja kriznom situacijom.

##### Obalna straža

Nedostatak brze strategije kod suzbijanja daljnjih posljedica izljeva (nedostatak opreme, ne koordiniranost s drugim zainteresiranim stranama, ne postavljaju se prioritete, prebacivanje odgovornosti daljnjeg suzbijanja onečišćenja na kompaniju). Upravljanje u kriznoj situaciji je izrazito loše, nije razjašnjeno tko donosi bitne odluke, odgovorna osoba ne sluša prijedloge i inicijativu podređenih te na izazove odgovara iskazivanjem autoriteta („ne govori mi što da radim“).

##### Kompanija

Vlada nesvjesnost o ozbiljnosti situacije, komunikacija s brodom i obalnom stražom nije na zadovoljavajućoj razini te je sporo djelovanje u ključnim trenutcima (prvih par sati nakon izljeva). Dragocjeno vrijeme se gubi na svađanje oko preuzimanja odgovornosti za izljev i prebacivanje krivnje na brod i obalnu stražu. Na inicijativu lokalnog stanovništva, njihove ideje i saznanja odgovaraju pokazivanjem autoriteta i lošim reakcijama na izazove – ne prihvaćaju mišljenja o štetnosti disperzanta i njihovom pogubnom utjecaju na lokalni eko – sustav („ne govori mi što da radim“). Upravljanje u kriznoj situaciji izrazito loše, odnosno nemaju plan izvedbe i plan djelovanja za sprječavanje daljnjeg širenja mrlje.

##### Lokalno stanovništvo

Pokazuju inicijativu i odlučnost, imaju razrađen plan izvedbe i plan djelovanja te imaju postavljene prioritete. Organizirani su i željni pomoći, ali ih se ignorira. Učinili su najviše u pokušaju kontroliranja izljeva i sprječavanju daljnjeg širenja naftne mrlje [6].

#### 8) Stručna osposobljenost

Obalna straža je bila potpuno nespremna na reakciju, nisu imali strategiju i plan djelovanja, nisu znali koju metodu uklanjanja treba primijeniti, općenito, nisu znali što uopće treba učiniti u sprječavanju širenja onečišćenja. Kako ni kompanija, tako ni obalna straža nije bila dovoljno uvježbana za djelovanje kod onečišćenja [8].

#### 9) Obrana

Nedostatak potrebnih pomagala i opreme za sprječavanje daljnjeg širenja onečišćenja od strane obalne straže. Brod nije imao sustav za praćenje stanja i količine leda [8].

## **SAZNAJNA O NESREĆI - TEMELJ POMORSKIH PROCEDURA I PROPISA**

Istraživanje ove nesreće otkriva da su uzroci bili brojni propusti, nedostaci, neodgovornost i nemar velikog broja pojedinaca i organizacija. Kasnija izdavanja i implementacija brojnih pomorskih, navigacijskih i ekoloških procedura i pravilnika značajno doprinosi sigurnosti plovidbe, prijevozu tekućih tereta morem i spremnošću i istreniranošću brod-

skih posada i ostalih specijaliziranih sudionika u slučajevima onečišćenja mora. Istraživanja pomorske nezgode Exxon Valdez-a je doprinijelo velikim saznanjima i poboljšanjima u sprječavanju izljevanja nafte i planiranju odgovora na razne varijante onečišćenja mora sa brodova. Saznanja do kojih je došlo ovim istraživanjem su sljedeća:

- Odgovarajuće razdoblje odmora posade ključno je za sigurne brodske operacije. Dugo radno vrijeme može imati negativan utjecaj na sposobnost posade da ispravno procijeni kompleksne i zahtjevne situacije.
- Odgovarajući broj članova posade na brodu je ključan. To će osigurati da članovi posade imaju vremena za odmor, a to će unaprijediti rad na brodu općenito.
- Kompanije moraju biti svjesne situacije na plovilu, kao i sposobnosti svoje posade. Ako je kompanija svjesna ovisnosti člana posade, trebala bi pomoći tom članu rehabilitacijom i osigurati da je sposoban biti na brodu nakon rehabilitacije, ako je moguće.
- Odgovorno obalno osoblje mora biti dobro obučeno za situacije problema ovisnosti o alkoholu ili drogama. Osoblje treba znati što treba učiniti kako bi se, prije svega, pomoglo pomorcu u nevolji. Zatim bi se trebali uvjeriti da je ta osoba ponovno sposobna raditi na brodu.
- Izljevanje nafte je katastrofalno za morski okoliš i izuzetno ga je teško očistiti. Mnoge životinje, more, pa čak i ljudi osjetili su posljedice izlijevanja nafte iz tankera Exxon Valdez. Štoviše, zbog gustoće ulja njegovo potpuno čišćenje gotovo je nemoguće. Kako su studije pokazale, nafta iz Exxon Valdez-a još uvijek utječe na neka područja na Aljasci. Ovo naglašava važnost preventivnih mjera, kako bi se smanjile slične nesreće u budućnosti [7].
- Zapovjednik treba biti na mostu kada brod prolazi uskim kanalima i ograničenim područjima.
- Plan putovanja treba detaljno pripremiti i pregledati prije početka svakog putovanja i uspostaviti postupak (proceduru) za revidiranje ili devijaciju plana putovanja u slučaju nepredviđenih situacija.
- Položaj kormila mora biti potvrđen nakon naredbe za upravljanje.
- Posada mora biti dobro obučena u korištenju uređaja koji se odnose na kormilarski sustav.
- Obvezno koristiti minimalno dvije metode za određivanje pozicije broda u obalnoj navigaciji (vizualna, terestrička, radarska, GPS)
- Obvezna upotreba dubinomjera u obalnoj navigaciji - procjena dopuštenog prostora ispod kobilice u ograničenim područjima.
- Uvijek u uskim prolazima ili u nedoumici i nesigurnosti koristite dodatne časnike ili drugo osoblje za navigaciju [8].
- Promjena dizajna trupa tankera za naftu sa jednostruke na dvostruku oplatu trupa kako bi se smanjili budući rizici istjecanja nafte najveća je lekcija naučena iz ove nesreće. Do 2010. postao je zakon da svi brodovi koji prevoze naftu moraju imati dvostruku oplatu trupa.
- Napori kemijskog i fizičkog čišćenja mogu rezultirati jakim biološkim reakcijama s okolišem.
- Izloženost istrošenom ulju utječe na rast i ponašanje riba.
- Ulje koje je procurilo u tlo može s vremenom ponovno isplivati na površinu.
- Vrsta okoliša utječe na stopu razgradnje ulja.
- Nafta prodire duboko i sporo se raspada na stjenovitim, šljunkovitim obalama.
- Životinjama može nastati velika šteta zbog dugotrajne interakcije s njihovim okolišem [9].

Na temelju svih saznanja koje su dobivene istraživanjem ove nesreće, 1990. godine, Američki Kongres je donio Zakon o onečišćenju uljem (Oil Pollution Act – OPA-90), koji je 1992. godine usvojen od strane Međunarodne Pomorske Organizacije i amandmani implementirani u MARPOL 73/78 (Međunarodna konvencija za sprječavanje onečišćenja mora uljima sa brodova). Zakon o onečišćenju uljem iz 1990. zamijenio je Zakon o čistoj vodi i bavi se širokim rasponom problema povezanih sa sprječavanjem, odgovorom i plaćanjem incidenata zagađenja uljem u plovnim vodama Sjedinjenih Država. Kako bi se smanjila vjerojatnost izlivanja nafte iz tankera, OPA-90 uspostavlja odredbe za dvostruku brodsku oplatu, povećanje potreba za osobljem i testiranje na droge i alkohol (Drug & Alcohol Policy). "Drug & Alcohol Policy" za brodove obvezna su regulativa i važan kodeks ponašanja kojeg se moraju strogo pridržavati oni koji rade na brodovima. Stvoren je sveobuhvatan režim prevencije, odgovora, odgovornosti i naknade za rješavanje problema zagađenja američkih plovnih puteva naftom uzrokovanog brodovima i postrojenjima.

## ZAKLJUČAK

Iako većina pomorskih nesreća nastaje djelovanjem ljudskog faktora, one se ne mogu promatrati „unutar okvira“. Svaka pomorska nezgoda je događaj sam za sebe, neovisan o ostalim nezgodama. Kada se govori o ljudskom faktoru, kao faktoru, a ne pogrešci – može se zaključiti kako je čovjek na brodu jedinka ovisna o tehnologiji. Na nastanak nesreće mogu utjecati brojni čimbenici, od kojih neki nisu pod čovjekovim nadzorom i na koje se ne može utjecati. U današnje vrijeme kada su kompanije, prije svega, okrenute profitu i dobiti, a pomorci zadovoljavanju potreba kompanije, zanemarivanje faktora sigurnosti broda, posade i okoliša je nažalost postalo gotovo svakodnevna praksa. Često se u kasnijim istraživanjima i analiziranjima nezgoda saznaju podaci kako je brod plovio prebrzo jer je kapetan bio obećan bonus ako brod stigne na vrijeme u luku, ili kao u slučaju „Exxon Valdez“ kada se kapetan htio pred kompanijom pokazati kao pomorac koji brine o potrebama i željama svoje kompanije. Takve stvari ne bi smjele imati utjecaj na plovidbu broda jer će se, prije ili kasnije, dogoditi nekakva havarija s pogubnim posljedicama za okoliš i egzistenciju lokalnog stanovništva. Slučaj „Exxon Valdez“ je jedna od najvećih prirodnih katastrofa u povijesti koja je izazvala izumiranje brojnih biljnih i životinjskih vrsta te je dovela stanovnike tog dijela Aljaske na rub egzistencije. Postavljaju se razna pitanja - zašto je brod plovio s radarskim uređajem u kvaru, zašto služba za praćenje brodova nije reagirala kod izlaska „Exxon Valdeza“ iz separacijske zone, zašto obalna straža nije imala potrebnu opremu i razrađeni plan djelovanja, zašto kapetan nije bio na mostu... Na sva ta pitanja se može odgovoriti, ali ono što je kod havarije „Exxon Valdeza“ posebno došlo do izražaja je neorganiziranost, nespremnost za djelovanje i nekoordiniranost svih zainteresiranih strana. Da se nije toliko vremena čekalo na prvu reakciju, da se odmah krenulo s postupcima ograničavanja izljeva, da se slušalo lokalno stanovništvo i njihovi savjeti, da je postojao plan djelovanja, da posada nije bila premorena i iscrpljena..., danas bi zaljevi Princ William i Cook i dalje bili djelić netaknute prirode te bi sve životinjske i biljne vrste koje su izumrle i dalje bile u svom prirodnom staništu bez kojeg su naprasno ostale, a lokalno stanovništvo bi i dalje živjelo od ribolova, a ne od odšteta koje „Exxon“ mora isplatiti.

## LITERATURA

- [1] Popović, M.; Kurtela Ž.: "Analiza većih tankerskih nesreća", Naše more 59(1-2) , 2012.
- [2] <https://biologija.com.hr/modules/AMS/article.php?storyid=8199> (Pristupljeno 19. 04. 2024)
- [3] <https://kliper.hr/zanimljivosti/ekoloska-katastrofa-exxon-valdez/> (Pristupljeno 19. 04. 2024)
- [4] Bralić T.; Slišković M.: "Najveće tankerske nezgode", Naše more 53(3-4) , 2006.
- [5] <https://www.morski.hr/proslo-je-34-godine-od-ekoloske-katastrofe-kod-obala-aljaskе/> (Pristupljeno 20. 04. 2024)
- [6] <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAR9004> (Pristupljeno 23. 04. 2024)
- [7] <https://safety4sea.com/learn-from-the-past-exxon-valdez-incident/> (Pristupljeno 23. 04. 2024)
- [8] <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2021/the-grounding-of-the-exxon-valdez/> (Pristupljeno 23. 04. 2024)
- [9] Chisuse I.; Qaiser A. G.; Gaurav S.: "The Exxon Valdez oil spill: A review", Research Symposium on "Advancements in Engineering, Science, Management, and Technology" Volume 5, Special Issue 04, April-2019.





## **175. godišnjica Pomorske škole u Splitu te 60. godišnjica prve generacije Nautičara (Budućih Kapetana)**



**OD MORA I ZA MORE SE ŽIVI !**

## **175. GODIŠNJICA POMORSKE ŠKOLE U SPLITU 1849. – 2024.**

U povodu 175. godišnjice Pomorske škole u Splitu, kao i 60. godišnjice prve generacije (u novijoj povijesti) „splitskih kapetana“ odlučio sam se napisati ovu kratku, ali dugu povijest pomorskog školstva u Splitu.

Uglavnom, svi podaci su uzeti iz knjige „150 godina pomorske škole u Splitu“ izdane 2003. godine. Izdavač iste je bila Pomorska škola-Split na čelu sa urednicima prof. Ecija Armanda i prof. Marija Marušić sa brojnim autorima.

Pored navedenih podataka ja sam pokušao malo šire i detaljnije obraditi period od 1960.god. do 1964.god kroz koje vrijeme je bila upisana, a i maturirala prva generacija nautičara novijeg doba.

### **POVIJEST POMORSKE ŠKOLE U SPLITU U 19. STOLJEĆU**

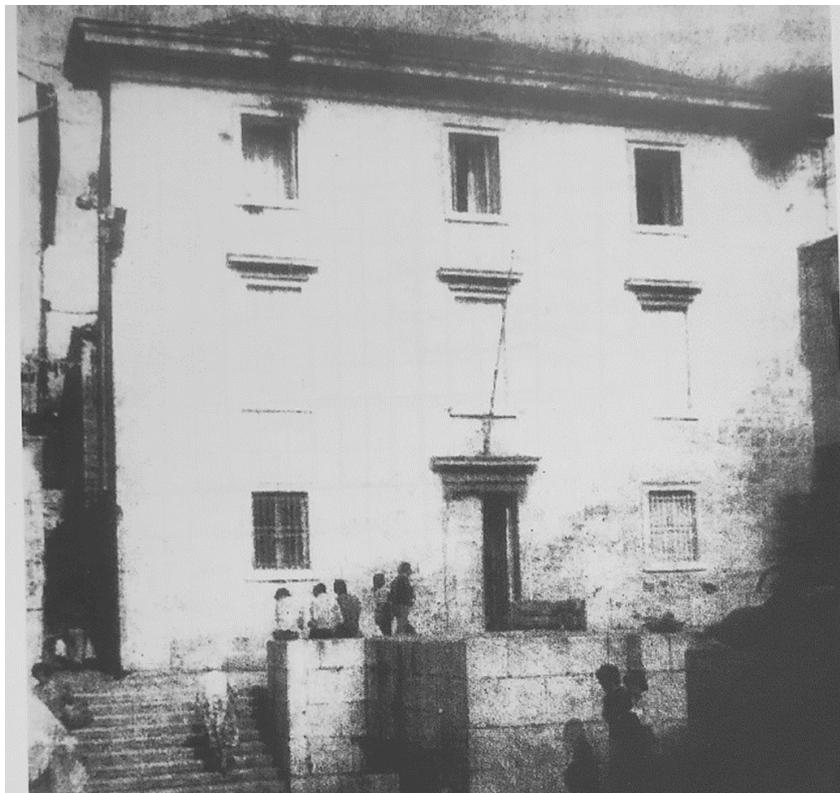
Još u drugoj polovini 15. stoljeća, kako kažu podaci Splitsani su bili vlasnici 47 brodova, a u 16. stoljeću u Splitu je bilo više od stotinu kapetana i vlasnika broda među kojima je bila i obitelj Marulić. Kad je Venecija zavladała Dalmacijom osim Dubrovačke republike, uvodila je mnoštvo ograničenja ali nije mogla zaustaviti napredovanje Splita koje je bilo očito nakon pada Mletačke republike i dolaskom Francuza početkom 20. stoljeća. Generalni providur za Dalmaciju u doba Napoleona Vicko Dandolo izvještava „da su dalmatinci vješti plovitbi po Jadranu i po Crnom moru, da su zbog velikog broja trgovačkih brodova koje mogu opremiti, u mogućnosti, podržavati trgovinu na Jadranu, i napokon, da su zadnjih godina putovali i do Amerike.

Padom Napoleona i odlukom Bečkog kongresa 1814. do 1815. godine istočna obala Jadrana sa otocima dolazi pod vlast Austrije koja nije zainteresirana za ove krajeve, a posebno za pomorstvo. Međutim, svjetsko pomorstvo u vrijeme pronalaska parnog stroja i njegove primjene u brodarstvu naglo napreduje. Kod nas se i dalje razvija plovidbena jedra jer, brodovlasnici nisu u mogućnosti primijeniti dostignuća, nauku i tehnike. Ovo područje vrvi od spretnih i vrijednih pomoraca, ali je njima pored praktične trebala i teoretska sprema, jer inače ne bi mogli poduzimati dulja putovanja.

Kapetani su do tada teoretsku spremu dobivali ili sami učeći ili u privatnim školama. Interes za pomorsku obuku postojao je i na Braču i Hvaru i na cijelom pomorskom području koje gravitira Splitu. Postojale su i privatne zaklade za pomaganje đaka. Tako je Marko Radić iz Bola na Braču ostavio oporučno 01. 07. 1793. godine 20.000 forinti za učenike nautike iz Bola, a kako njih nije bilo onda onima iz ostalih mjesta na otoku Braču. U pisanim izvornim dokazima postoje navedena imena tih mladića, koji su kasnije plovili na parobrodima tršćanskih parobrodarskih društava.

Još 1802. godine prokurator Bolu na Braču upućuju molbu privremenoj vladi Dalmacije u Zadru, da se svećenik Vincenzo Florio premjesti iz Hvara na Bolu, gdje bi poučavao mladiće u pomorstvu, a troškove će podmirivati obitelji polaznika tečaja. Znade se da je navigaciju poučavao Karlo Solitro iz Splita. Dakle, privatni učitelji poučavali su one pomorce koji su željeli postati kapetani ili upravitelji velike i male plovidbe.

U drugoj polovini 19. stoljeća kada su već počeli radom nautičke škole, svjedodžba privatnih škola vrijedila je tek, kad dotična osoba navrší dvadeset godina, svojeručno napiše molbu, ima navršene tri godine navigacije i da je vješta praktičnoj plovidbi. Ispit se polagao u prisutnosti dvaju kapetana duge plovidbe ili upravitelja velike obalne plovidbe. Tražilo se da praktično pokažu znanje manevriranja jedrenjakom, sidrenje i popravljanje oštećenih dijelova broda.



Pomorska Škola u Splitu bila je smještena u zgradi dominikanaca kod srebrenih vrata, a bila je u sastavu Male realke u čijem je sastavu i ostala sve do 1862. godine.

Još u prvoj polovini 19. stoljeća bilo je pokušaja da se osnuju nautičke škole, na pr. U Dubrovniku i Šibeniku ali bez uspjeha. Nakon dugih ispitivanja za vrijeme cara Franje Josipa I iz dinastije Habzburgovaca, donosi se carski ukaz 24. rujna 1849. godine za osnivanje javnih državnih nautičkih škola u Splitu, Bakru, Zadru, Kotoru i Dubrovniku, pored već postojećih u Trstu i Rijeci. Bilo je nekih nedoumica oko toga kada je otvorena prva godina u Splitu, međutim sve je utvrđeno pronalaskom izvornog pisanog dokaza priloženog u ovom zborniku.

Po dostupnom popisu iz **arhive od 1849./50. do 1878./79** (30 godina) na raznim tečajevima, prvim i drugim semestrima na „Scuola di Nautica“ (tadašnji naziv pomorske škole) je uspješno prošlo ili diplomiralo **oko 200 polaznika**.



Scuola di Nautica  
 istituita nel 1849 per ordine di S. M. Imperiale  
 e Reale del 24. Settembre 1849

Nota dei Progressi degli allievi nel 1. anno della detta scuola per il 1. Semestre 1850

N.º	Cognome e Nome	Età	Data d'Ingresso	Esami										Note				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					
1	Bertoni Giovanni Giacca	18	1849															
2	...	...	...															
3	...	...	...															
4	...	...	...															
5	...	...	...															
6	...	...	...															
7	...	...	...															
8	...	...	...															
9	...	...	...															
10	...	...	...															

N.º	Cognome e Nome	Età	Data d'Ingresso	Esami										Note				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					
11	...	...	...															
12	...	...	...															
13	...	...	...															
14	...	...	...															
15	...	...	...															
16	...	...	...															
17	...	...	...															
18	...	...	...															
19	...	...	...															
20	...	...	...															

Firma: ...  
 Data: ...

## NOVIJA POVIJEST POMORSKE ŠKOLE U SPLITU

Slomom Austro-Ugarske tj. završetkom prvog svjetskog rata 1918. godine na našoj obali zatečene su samo tri pomorske škole: sedmogodišnja pomorska akademije i petogodišnje nautičke škole u Kotoru i Dubrovniku.

17.lipnja 1921. godine Ministarstvo prosvjete vrši novu reorganizaciju pomorskih škola po kojoj sve traju četiri godine, a za upis u Pomorsku školu moralo se imati završena četiri razreda srednje škole i položen niži tečajni ispit (mala matura). Na taj način su srednje pomorske škole bile izjednačene s ostalim srednjim školama. 1932. godine pomorskim školama izmjenjen je naziv u pomorsko trgovačke akademije, a uvjeti za upis ostali su isti samo je nastavni program nešto proširen kako bi se završenim učenicima omogućilo zaposlenje i izvan pomorstva. Ove škole do 1929. godine bile su u nadležnosti Ministarstva prosvjete, a od tada pod nadležnošću Ministarstva trgovine i industrije.

1933. godine doneseni su novi propisi koji su ostali na snazi sve do 1947. godine. Po njima je opet uvedeno zvanje strojara III klase. Pravilnikom od 1938. godine uvedena su u službi strojara i niža zvanja: ložičar, vođa stroja i vježbenik stroja. Vježbenik stroja mogao je biti samo učenik koji je završio brodstrojarski odsjek srednje tehničke škole ili pomorske škole. Znači, da su od 1939. godine časnici stroja po naobrazbi i stupnju kvalifikacije izjednačeni sa časnicima palube.

Školske godine 1925./26. otvoren je brodstrojarski odsjek za obrazovanje časnika stroja u Splitu i to pri Srednjoj tehničkoj školi koja je bila smještena u Trinsko Frankopanskoj ulici. Tada je od 1922. do 1939. ravnatelj ove škole bio ing. Vorih Matković.

Nastava se sastojala od teorije i prakse. Težište teorijske nastave bilo je na stručnim predmetima, ali su bili vrlo dobro zastupljeni i opće obrazovni predmeti. Od stranih jezika učio se engleski i talijanski.

Učenici brodstrojarskog odsjeka dužni su bili svake godine preko ljetnih praznika izvršiti tzv. ferijalnu praksu koja se vršila u radionicama i na trgovačkim brodovima poslije drugog i trećeg razreda. Ako bi učenik dobio slabu ocjenu iz ferijalne prakse, ili ako nije iz opravdanih razloga obavio praksu bio bi upisan dalje kao redovan učenik pod uvjetom da iduće godine mora izvršiti praksu osam sedmica. Ako bi pak učenik iduće godine dobio slabu ocjenu iz prakse ili ako je nije iz bilo kojih razloga obavio onda je ponavljao godinu.

Na kraju školovanja učenici su polagali završni ispit (maturu). Taj ispit dugo godina sve do kasnih sedamdesetih polagao na spektakularni način. Odgovaralo se nekoliko stručnih i obrazovnih predmeta, najprije pismena pa usmeno. Ako nisi položio pismeni nisi bio propušten usmenom dijelu. Ispitima je obično predsjedavao predstavnik iz Ministarstva u Zagrebu a kasnije i predstavnici pomorskih poduzeća.

Godine 1929. polagala je maturu prva generacija brodstrojara (13 učenika): Armanda Andro, Blažević Josip, Bulić Ante, Bulić Marin, Cvitanić Zvonko, Ferić Kruno, Fredotović Vinko, Koceić Špiro, Kučić Božidar, Marić Duje, Marin Ljubo, Stolica Mate i Šegvić Dušan.

Siječnja 1948. godine Ministarstvo pomorstva FNRJ za vrijeme Vicka Krstulovića uspostavlja novi način školovanja pomorskog kadra trgovačke mornarice. Tako je u zgradi Srednje tehničke škole u Splitu otpočeo radom 1. srpnja 1948. godine Pomorski tehnikum Split, a od pomorskih zvanja tada je ima samo brodstrojarski odsjek. Direktor je tada bio dipl. ing. građevine Ljubiša Mihajlović.

Nakon završetka II svjetskog rata zatečene su pomorske trgovačke akademije u Bakru, Kotoru i Dubrovniku, te brodstrojarski odsjek pri Srednjoj tehničkoj školi u Splitu. Glavna uprava pomorstva u Beogradu tada određuje da se radi po predratnim planovima s tim da se uvede ruski jezik.

Do 26. srpnja 1946. godine Ministarstvo pomorstva održava u Splitu Konferenciju svih stručnih osoba predstavnika ustanova koje su neposredno zainteresirane za pomorsko školstvo i gospodarstvo. Na temelju njihovih prijedloga donosi se rješenje da se 1. kolovoza 1947. ukinu sve postojeće pomorske škole a da se umjesto njih osnuju nove s nazivom Pomorski tehnikum u slijedećim mjestima: Rijeka, Bakar, Mali Lošinj, Split gdje se nalazio brodstrojarski odsjek pri Srednjoj tehničkoj školi.

Prvi nastavni plan za pomorske tehnikume donijelo je Ministarstvo pomorstva. Po tom planu brodstrojarski odsjek pomorskog tehnikuma u Splitu imao je u svojim planovima 22 predmeta. Bilo je predviđeno 36 do 38 sati sedmično nastave u pojedinom razredu. Uvedeni su novi predmeti, tako je ukinut talijanski a uveden ruski, ekonomika FNRJ i predvojnička obuka.

Rješenjem Ministarstva pomorstva od 01. studenoga 1952. godine mijenja se naziv svih pomorskih tehnikuma u Srednja pomorska škola ili za brodstrojarski odsjek u Splitu to je bila Tehnička škola u Splitu brodstrojarski odjel, a to je vidljivo iz svjedodžbe gospodina Nike Dadića koja je izdana 15. lipnja 1953. godine. Istovremeno rješenjem savjeta za nauku i kulturu FNRJ, nadležnost nad ovim školama prenesena je na republičke savjete. 1952. godine ukinuto je Ministarstvo pomorstva i osnovana je Uprava pomorstva i riječnog saobraćaja.

1953. godine osnovan je brodograđevni odsjek pri Tehničkoj školi za vrijeme ravnatelja ing. Aleksandra Gorza čijim zalaganjem je taj odjel i otvoren te će ostati u sastavu Tehničke škole, a kasnije od 1960. godine bit će sastavnim dijelom Pomorske škole, kad se ova odvojila od tehničke i u svom sastavu sada imala: brodstrojarski, brodograđevni te ponovo otvoren 1960 nautičko odsjek.

Godine 1957. završila je i maturirala prva generacija brodograditelja i to 16 maturanata. Bili su to: Babić Đuro, Cvitan Onesin, Dragičević Hrvoje, Djerek Zdravko, Gujić Mario, Ivanišević Petar, Juran Berislav, Katušić Velimir, Labor Mirko, Luetić Petar, Lušić Edi, Marušić Ante, Mirošević Ivan, Mišić Stanko, Vasiljević Vukašin i Vranić Šime.

Brodograđevni odsjek ostat će nakon odvajanja Tehničke škole i formiranja Pomorske škole u sastavu posljednje i tako ostaje njen sastavni dio sve do školske godine kada je 1972./73. priključen Brodograđevnom školskom centru Mirko Dumanić u ulici Zrinsko Frankopanskoj 40. Tako je brodogradnja ponovno pokušala vratiti svoj ugled još iz 18. i 19. stoljeća od vremena sposobnog nastavnika Marina Kapora koji je još krajem 18. stoljeća učio brodogradnju u Trstu. U drugoj polovini 19. stoljeća pri glavnim Pomorskim školama na našoj obali postojao je jednogodišnji tečaj za brodogradnju. Na taj tečaj primali su se učenici koji su navršili 15 godina i koji su završili Nižu realku i položili prijemni ispit iz algebre. Zanimljiv je podatak u Annuario marittimo iz 1869. god. Str. 105 u kojem se kaže da je „1868. godine u brodogradnji bilo zaposleno 2800 radnika od čega u Trstu 1091, Lošinju 651, Rijeci 518, Splitu 210, Dubrovniku 193, Rovinju 97 i u Senju 40. Izobrazba brodograditelja doživljavala je uspone i padove tako da je početkom I svjetskog rata ukinuta brodograđevna škola u Splitu te se premješta u Korčulu i nastavlja radom kao poseban odsjek zanatske škole koja je bila osnovana 1913. godine.

Tako smo došli do značajne 1960. godine kada je osnovana samostalna Pomorska škola Split. Ravnatelj je bio Ćedomil Duplančić, koji je ostao na toj dužnosti do 1964. godine. Pomorska škola Split napustila je zgradu Tehničke škole i preselila se u drugom polugodištuškolske godine 1962./1963. u Trinsko Frankopansku 36. Tada je u svom sastavu imala slijedeće odsjeke: brodstrojarski, brodograđevni i nautički.

Prva generacija nautike koja je započela u zgradi Tehničke škole maturirala je 1964. godine i to ukupno 48 učenika, a razrednici su im bili prof. Tonko Mardešić za razred „A“ i prof. Duje Bonačić za „B“ razred. (njihov popis postoji u spisku učenika Pomorske škole).

Promjene imena škola je doživljavala nekoliko puta za vrijeme burnih godina reforma u školstvu. Tako je 1972. godine promijenila ime u Pomorski školski centar i tako se nazivala sve do 1979. god. To je vrijeme stvaranja mamutskih centara, mijenjanja planova i programa sa različitim namjerama. Sve je to donijelo zbrku, teške trenutke za prosvjetne djelatnike, a što je najteže stradale su mnoge generacije mladih ljudi.

U težnji da se ukinu „elitne gimnazije“ to se nije dogodilo već su rezultati bili obezglavljenost strukovno školstvo. Pomorske škole ostale su na svojim čvrstim nogama samo zato što su u svom zaleđu imale vrijedne stručnjake u pomorstvu, koji su svojim zalaganjem i elaboratima tj. stručnim izlaganjem i temeljitom obradom izborili da pomorsko gospodarstvo ostane kao zasebna grana sa zasebnim strukovnim obrazovnim ustanovama.

Pomorska škola Split tada je promijenila samo naziv u Pomorski školski centar i tako ostala do 1979. godine kada ponovno mijenja ime u Centar za odgoj i obrazovanje u pomorstvu. Tek 1992. godine ponovno vraća svoje ime koje je imala na početku tj. Pomorska škola Split. Pomorska škola Split i za vrijeme dok je bila sastavni dio Tehničke škole i kasnije kao zasebna škola obrazovala je veliki dio ljudi, koji se nisu školovali uz rad, naročito brodstrojare, brodograditelje i nautičare. Prema potrebama pomorskog gospodarstva osposobila je mnoge za razna druga zvanja. Spiskovi učenika obrazovanih uz rad koje smo pronašli u arhivima škola nalaze se uz redovne učenike. Teško bi bilo završiti ova izlaganja a ne nabrojiti brojne djelatnike u dugoj povijesti pomorskog školstva u Splitu. Mnogi od njih proveli su čitav svoj vijek sa dragim generacijama pomoraca kojih se sijećaju po svim morima i kontinentima i obnavljaju uspomene sa svog četirigodišnjeg školovanja na svojim godišnjicama mature. Te su godišnjice posebne s obzirom na zvanje ovih mladića. Oni se okupe nakon dugih godina i stižu sa svih kontinenata. Mnogi od njih su priznati stručnjaci u domovini i svijetu. Teško bi bilo posebno ih nabrajati, ali i to ostaje kao mogućnost posebnim generacijama.

***Napomena:** Sve gore navedeno u odnosu na stvaranje i povijest naše pomorske škole pisao sam upotrebom podataka iz knjige "150-a OBLJETNICA POMORSKE ŠKOLE U SPLITU" izdane od strane izdavača "Pomorska škola-Split" i Uredništva: prof. Ecija Armanda i prof. Marija Marušić 2003. godine.*

## **60. GODIŠNJICA PRVE GENERACIJE NAUČIČARA POMORSKE ŠKOLE U SPLITU 1960.-1964. (IZ SIJEČANJA JEDNOG OD UČENIKA TE GENERACIJE)**

U ljeto daleke 1960. godine osnovana je Pomorska škola u Splitu. Nalazila se je u zgradi tehničke škole u Zrinsko Frankopanskoj ulici. Do tada je imala 5 različitih odsjeka i to: Strojarski, Brodstrojarski, Jaka struja, Slaba struja i Brodograđevni.

Na odsjeku „Slabe struje“ sam i ja proveo 1.5 školsku godinu kada sam to morao napustiti iz osobnih razloga. U toj mojoj generaciji koja je nastavila daljnje školovanje bez mene su bili: pok. Ivica Hlevnjak (Bukle), Dikan Radeljak, Andro Alujević (Patak), pok. Zdenko Runjić itd itd.

Kada se Pomorska škola odvojila od tehničke (jesen 1960. g.) direktor je bio pok. Ćedomil Duplančić. U toj novoosnovanoj školi imali smo 3 odsjeka i to: Brodstrojarski sa dva zarezda (A i B), Brodograđevni (jedan razred) i Nautički sa dva razreda (A i B). „A“ razredu je razrednik bio prof. Tonko Mardešić (poznati u to vrijeme sportaš, bokser), a „B“ razredu

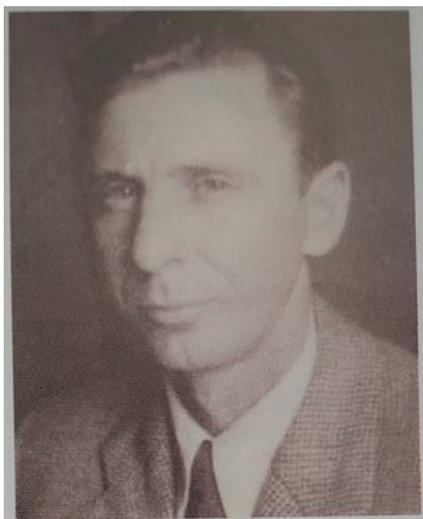
prof. Duje Bonačić (sportaš, veslač, olimpijac). Pri Tehničkoj školi su i dalje ostali jaka i slaba struja i strojari.

U samom početku svi odjeli prebačeni iz Tehničke u Pomorsku školu su ostali u svojim dotadašnjim učionicama, a problem smo bili mi (2 nova razreda nautičara).

Pošto je škola dobila 2 novoosnovana razreda nautičara prostora/razreda nije bilo dovoljno za svih. Zbog toga, nautičari su bili smješteni u podrumu zgrade gdje su bile radionice sa priručnim alatima i strojevima koje su koristili kao praktični dio nastave strojari, brodstrojari i električari. Tada se je se počelo sa nadograđivanjem sjevernog krila zgrade kako bi se dobilo još prostora koji je bio neophodan.



Zgrada obrtničke škole u Splitu u kojoj se 1907. godine održao tečaj za brodograditelje, a kasnije 1925 godine, otvoren je brodstrojarski odsjek Srednje tehničke škole, prve škole ovog smjere na našoj obali



Prof. Ćedomil Duplančić  
Direktor 1960. - 1969.



Prof. Duje Bonačić  
Direktor 1969. – 1983.



Na polugodištu 1962./63. Pomorska škola Split čiji je tada direktor bio prof. Ćedomil Duplančić napustila je zgradu Tehničke škole i preselila se u zgradu bivše Industrijske škole u Zrinsko Frankopansku 136, u kojoj se nalazi i danas.

Iz tog razloga naše učionice su bile u podrumima stare zgrade gdje su bile i radionice za izvođenje praktičnih vježbi za brodstrojare i električare.

Te dvije učionice su bile u jako derutnom stanju pa smo ih mi odmah preimenovali u „Kongo“. Kako su tada bili veliki državni nemiri, i problemi čak i građanski rat u Kongu onda je ime Kongo za nas imalo značenje katastrofe. Čak je jedan od nas dobio i nadimak „Mobuto“ koji je tada bio jedan od vođa pobune u Kongu. On nije prošao prvi razred te se ponovo upisao u prvi razred i na kraju maturirao s drugom generacijom nautičara, a kasnije postao i kapetan.

Drugi smo razred upisali 1961.god. i tada smo bili u novo izgrađenom katu na sjevernom krilu zgrade. Tu su uvjeti školovanja bili uredni samo je to nama jako malo trajalo. Malo nakon toga, na polugodištu druge godine (veljača 1962.god.) Pomorska škola je premještena u Loru u zgradu bivše Industrijske škole u Zrinsko Frankopanskoj ulici gdje je još i danas.

U toj našoj generaciji nautičara bilo je i nekoliko starijih učenika koji su prije Pomorske školi bili u nekoj drugoj školi, ili na zanatu ili su već nešto radili. Među tom ekipom smo bili: Smoje, Marasović, Birimiša, Živković, ja i još neki. Kako sam tu bio i ja shodno tome odmah dobio i nadimak „Pape“. Pored nas bilo je i par učenika koji su došli iz dubrovačke ili zadarske nautike.

To su bila vremena kad za pohađanje Pomorske škole nautičkog smjera nije bilo adekvatnih knjiga, udžbenika, skripti iz kojih se moglo učiti. „Nautika“ u Splitu je bila u svojim povojima. Nije bilo instrumenata za navigaciju te raznih priručnih sredstava za upotpunjavanje teorije u praksi. Tada se provedba praktičnog dijela nastave na kraju školske godine provodila na „pravim brodovima“ domaćih pomorskih firmi. Istih je bilo dostatak da nije bio problem ukrcati se na brod kao đak na praksi (špicfajer), ili po završetku školovanja kao kadet. Tada smo u državi imali slijedeće firme i sveukupno preko 250 brodova:

- **Split:**Jadroplov, Brodospas, Splitska plovidba, Bager

- **Šibenik:** Šibenska plovidba
- **Dubrovnik:** Atlantska plovidba
- **Zadar:** Tankerska plovidba
- **Rijeka:** Jugolinija, Jadrolinija
- **Kopar:** Splošna plovba
- **Korčula:** Mediteranska plovidba
- **Kotor:** Prekookeanska plovidba
- **Bar:** Barska prekookeanska plovidba
- **Mali Lošinj:** Lošinjska plovidba

Nakon svakog završenog razreda škole (i nautičari i brodstrojari) su morali imati minimum 45 dana navigacije. U školi smo dobivali „Brodski dnevnik“ koji je morao biti popunjen i potvrđen, kako od zapovjedništva broda tako i od ovlaštene osobe pri dotičnoj firmi gdje je učenik bio zaposlen. Dakle, uvjet za upis u slijedeći razred bila su tri dokumenta: **Svjedodžba** završenog razreda (prvi, drugi ili treći), **ljekarsko uvjerenje** te uredan **brodski dnevnik**. Bez nekog od ta tri dokumenta upis u slijedeći razred nije bio moguć. U obzir za ukrcaj su bili samo oni brodovi koji su odlazili na putovanja od mjesec do dvaili najviše tri. Ako je netko bio na brodu koji se vraćao sa putovanja sa nekim određenim kašnjenjem učenik se ipak mogao upisati u slijedeći razred.

Nakon završetka četvrtog razreda (nakon mature) svaki od nas je već imao od četiri do šest mjeseci navigacije (prakse) te je sad išao na ukrcaj na brod u svojstvu kadeta dvije godine. Za polaganje tadašnjeg poručničkog ispita (današnji časnički ispit) obavezna kadetura je bila dvije godine ne računajući već odrađeno vrijeme kao đak na praksi (špicfajer). Iz tog razloga se jasno vidi da smo onog dana kad smo položili časnički ispit iza sebe već imali oko 2.5 godina navigacije.

Sve do 2012. godine tadašnji „ispit za poručnika trgovačke mornarice“ je davao mogućnost da kroz par godina navigacije budeš promoviran (avancaš) do rang, a prvog časnika (palube ili stroja). Ti ljudi koji nisu mogli, ili nisu htjeli završiti višu pomorsku školu ili fakultet, nastavili su navigaciju kao prvi časnici te su bili mlađim ili upravo promoviranim mladim zapovjednicima odlični „mentori“ u daljnoj navigaciji.

I tada kao i danas su postojale tri klase kvalitete učenika, a razlika je bila samo u kriteriju ocjenjivanja. Danas su ti kriteriji ocjenjivanja promijenjen zbog količine bodova na kraju školske godine koja učenicima treba kako bi se mogli upisati na fakultete. Zato danas pod takvim pritiskom imamo najviše odlikaša, vrlodobrih nešto manje, a prosječnih sa trojkama više nema.

- **Najbolji** učenici su imali većinu ocjena 4, poneka trojka i bez dvojki. Ocjena 5 „nije postojala“ ili je bila jako rijetka.
- **Srednja** kvaliteta su bili učenici sa većinom trojkama, poneka dvojka i poneka četvorka.
- **Prolazni** učenici su imali većim dijelom dvojke i poneku trojku

U vrijeme preseljenja iz Tehničke škole u pomorsku školu nabavljen je i brod za izvođenje praktičnog rada, kako za brodstrojare tako i za nautičare. Brod je dobio ime „Juraj Carić“ koje danas mlađoj generaciji ne znači mnogo. Radi se očovjeku koji se rodio u Svirčama na otoku Hvaru gdje je i završio osnovnu školu. Prva tri razreda gimnazije završio je u Priku kod Omiša, a četvrti u Dubrovniku. Tu je Juraj došao u sukob sa profesorom njemačkog jezika te je bio udeljen iz dubrovačke gimnazije. Roditelji su iskoristili mogućnost da ga prebace u Pomorsku školu u Splitu gdje je u jednoj godini završio dva razreda

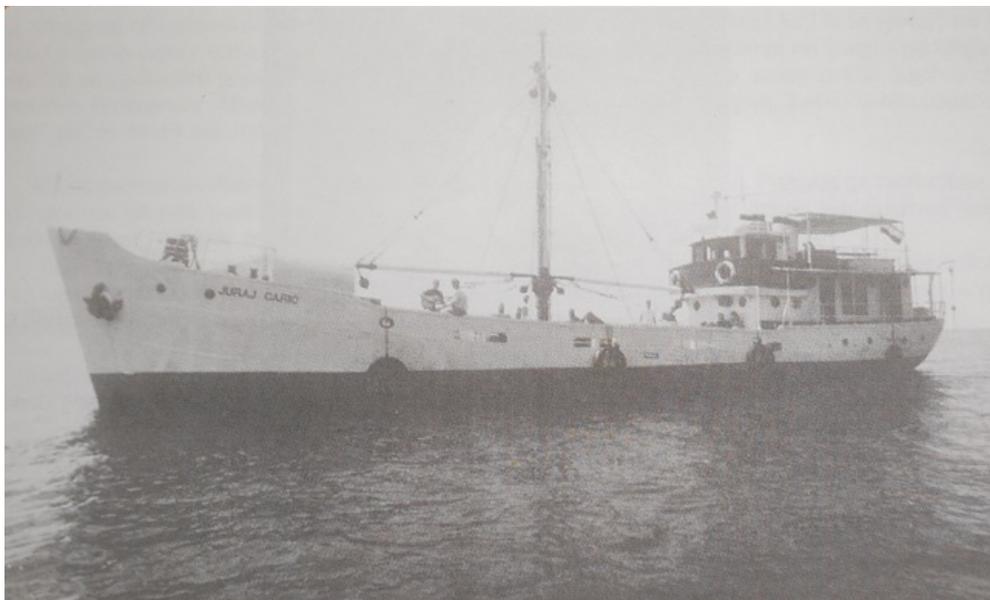
1870/71. Ta slučajna okolnost zauzela je u Jurjevu životu posebnu i presudnu ulogu. Pomorsku struku, i pomorstvo uopće počeo je od tada shvaćati i usvajati mnogo drugačije i intezivnije od većine svojih vršnjaka i suvremenika.

Poslije zvršene nautičke škole, zatražio je da bude ukrcan u svojstvu kadeta na nekom jedrenjaku Pelješkog pomorskog društva. Napokon je bio ukrcan na bark „Jared“, jedrenjak tog društva na kojem je proveo pune dvije godine.

Kako se za vrijeme te dvije godine našao u nekoliko navrata u životnoj opasnosti roditelji su insistirali da se povuče iz pomorske službe što je on i prihvatio.

Boravio je u Grazu 3 god. i studirao matematiku, fiziku i astronomiju. Nakon položenog ispita, kojeg je polagao u Trstu, bio je imenovan nastavnikom matematičke i nautičke znanosti za nautičke škole.

Nakon toga stupa na dužnost nastavnika 1882. god. na Bakarskoj nautičkoj školi kada se iz osobnih razloga premješta u dubrovačku Nautičku školu gdje je ujedno bio i ravnatelj kotorske Nautičke škole. Umirovio se je 1912. god., nako čega kratko vrijeme boravi u Splitu kao inspektor pomorskih stručnih škola. Umro je 5. travnja 1927. god. u Jelsi.



Naš školski brod „Juraj Carić“



**POPIS MATURANATA NAUTIKE 1964. (sa nadimcima)**

1	BABAROVIĆ	ŽELIMIR (Braco)	25	MARAČA	MATE
2	BANOVAC	JURAJ (Jure)	26	MARASOVIĆ	BRANKO (Longo)
3	BAŠIĆ	IVICA (Bašo)	27	MILJANIĆ	MIRO (Fritz)
4	BARIĆ	IVICA (Židov)	28	MLADINEO	IVICA (Kenedy)
5	BENIĆ	ANASTAZIO (Marko)	29	MOŠKATELO	JURAJ
6	BILIĆ	MARIJAN	30	MRDULJAŠ	IVICA (Babo)
7	BIRIMIŠA	BOJSLAV (Dado)	31	MUHAR	DRAGUTIN (Muva)
8	BORČIĆ	TELDO	32	PAVIĆ	FEDOMIR (Pape)
9	BRALIĆ	ANDRO	33	PAVIČIĆ	DAMIR (Tipajlo)
10	BUFALICA	ANTE (Bufo)	34	PENTIĆ	IGOR (Penta)
11	BUMBAK	MIRO	35	PINTERIĆ	MIROSLAV (Pinta)
12	BUŠIĆ	PETAR (Bušo)	36	POLJIČANIN	EMIL (Šušo)
13	CAKTAŠ	JURE	37	REGJO	LUKA (Lujo)
14	ČULIĆ	SRĐAN (Srđo)	38	RISMONDO	IVO (Rizo)
15	DAMJANIĆ	PERO	39	SERDAR	ANTE (Tonko)
16	DUŽEVIĆ	ADO	40	SMOJE	FRANE
17	DUŽEVIĆ	VELIMIR (Vele)	41	STOJANOVIĆ	MLADEN
18	GLAVIČIĆ	JOŠKO (Glava)	42	TROJANOVIĆ	BALDO
19	GRGIĆ	JOŠKO (Grga)	43	VUČINA	ANTE (Vučko)
20	JAJAC	NENAD (Neno)	44	TVRDEIĆ	IVO (Torpedo)
21	JAMBROVIĆ	RADE (Jambrek)	45	ZAIĆ	GORAN (Začo)
22	JELASKA	ALJOŠA (Lazar)	46	ZRNČIĆ	STANISLAV (Stane)
23	KARNINČIĆ	JURAJ (Jurko)	47	ŽIVKOVIĆ	MIRKO (Čopo)
24	LEŠIĆ	RADOVAN (Lešo)	48	ŽIŽIĆ	JOŠKO (Joke)



**SVI NAŠI PREDAVAČI KROZ SVE 4 GODINE**

<i>Predmeti</i>		<i>Predavači</i>
1	HRVATSKI	Prof.MARDEŠIĆ TONKO
2	ENGLESKI	Prof.SUNKO VLADIMIR
3	TALIJANSKI	Prof.SRŠEN VESNA (Picolla Gianna)
4	ZEMLJOPIS	Prof.BONAČIĆ DUJE
5	POVIJEST	Prof.ARMANDA ECIJA
6	MATEMATIKA	Prof.JOVAN SIKIMIĆ (Sike)
7	NACRTNA GEOMETRIJA	Prof.DUMANIĆ JERE
8	PALUBNI STROJEVI	Prof.KROMIĆ LUJO (Prašina)
9	FIZIKA	Prof.RIVIJEK KARMEN Kap.BJEGOVIĆ VELJKO
10	NAUTIKA-TERESTIČKA	Kap.SIMOVIĆ ANTON
11	NAUTIKA-ASTRONOMSKA	Kap.LAKOŠ STIPE
12	POMORSTVO i ADMINISTR.	Kap.LEPEŠ ANTE
13	MORNARSKI RADOVI	Kap.MIHOVILOVIĆ LJUBO (Mrs)
14	POMORSKO I PRIVREDNO PRAVO	Kap.STIJEPO MARINOVIĆ Prof.RAĐA MIHOVIĆ Prof.GRABOVAC PETAR
15	POZNAVANJE I KRCANJE TERETA STABILITET BRODA	Kap.PETRIĆ PETAR Kap.BULJAN IVO
16	PREDVOJNIČKA OBUKA	Prof.KRSTULOVIĆ PETAR (Bombaš)
17	TJELESNI ODGOJ	
18	METEOROLOGIJA	Prof.DUPLANČIĆ ČEDOMIL
19	SIGNALIZACIJA	Kap.BATALIĆ LUKA
20	MEDICINA I HIGIJENA	Dr.ANTON MOHOROVIĆ





## **NAŠ BIVŠI RAZREDNIK ZAJEDNO SA 12 SVOJIH BIVŠIH UČENIKA OSNIVA FIRMU I ODLUČE IZGRADITI NOVI KOMERCIJALNI BROD**

Jedan od nanjeobičnijih brodova na Jadranu zajedničko djelo splitskih kapetana iz 1964. godine, prevrnuo se pred Anconom 5. siječnja 2001., a tjedan dana poslije netragom je nestao povukavši na dno i tajnu svoga brodoloma.

U crnim kronikama hrvatskog pomorstva jedna je stranica otvorena već točno tri godine, a ime Nautika 64, ispisana u toj knjizi smrti, i danas živi među među pomorcima i u njihovim pričama. Hoće li se i kada podignuti veo tajne s nestanka tog neobičnog broda teško je reći, no nada nije umrla: suvremena podmorska tehnologija čini čuda tisućama metara ispod površine Atlantika i Pacifika, pa bi pronalaženje Nautike 64 bilo gotovo rutinski pothvat. Dakako vrlo skup, pa je zapravo pravo pitanje hoće li se ikad naći netko spreman financirati otkrivanje te jadranske tajne. A do tada će duh Nautike 64 lutati dubinama.

Još od izrade nacrtu Nautika 64 je bio brod o kome se govorilo, nedvojbeno jedan od najneobičnijih na Jadranu. Stigao je s projektantskog stola ing. Franje Flescha, a iza njegove gradnje stajala je skupina splitskih kapetana, svi iz generacije 1964. u Pomorskoj školi, pa otud i neobično ime, a to su bili:

***Duje Bonačić, Borčić Teldo, Damjanić Pero, Pavić Feđa, Pinterić Igor, Pentić Igor, Mladineo Ivica, Babarović Želimir, Birimiša Bojслав, Muhar Dragutin, Čulić Srđan.***

Brod dug 29.2 i širok 8.3 metara, nosivosti 198 tona i pogonjen sa dva dizelska stroja „cummins“ od ukupno 484 kilovata, trebao je raditi za Inu. U velikim tankovima ispod palube krcalo bi se gorivo za otoke, a na pojačanoj palubi kamioni s plinskim bocama.

Sa posljednjim teretom brod je i otplovio u smrt. Vijest o stradanju Nautike 64 stigla je u crni petak 5. siječnja 2001. godine, dok su svi još bili pod dojmom mnoštva dobrih želja netom izrečenih za Novu godinu. Gorega početka novoga tisućljeća za hrvatsko brodarstvo teško da je moglo biti.



Kad je već bio nadomak odredištu, približno 30 N. milja od Ancone, brod se iznenada prevrnuo, no ipak je bilo vremena da zapovjednik uputi radijski poziv u pomoć. Lučka kapetanija iz Ancone odmah je krenula u veliku akciju spašavanja, a u međuvremenu se javio i jedan član posade koji se, plivajući 2 i pol sata u hladnome moru, uspio dokopati napuštene naftne platforme Bonaccia. Kako će se pokazati on je bio i jedini preživjeli s Nautike 64.

Talijani su vrlo brzo pronašli prevrnuti brod, no nade u spas ostalih pomoraca odmah su se raspršile. Iz mora su izvučena 3 tijela i već u 14 sati dopremljena u Anconu, dok ja nastavljena potraga za nestalim Madunićem. Sam brod ostavljen da pluta, nakon što su u talijanskoj Obalnoj straži procijenili da bi, u pokušaju njegova spašavanja mogli stradati i ronionci koji su ga trebali pregledati i brod koji ga je trebao tegliti. Bio je to početak duge agonije broda i priče kakve su rijetke.

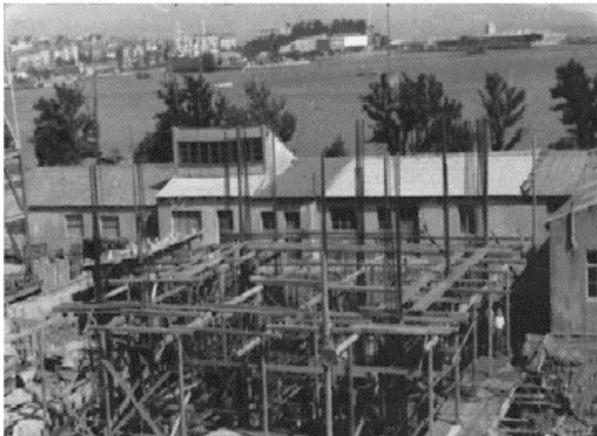
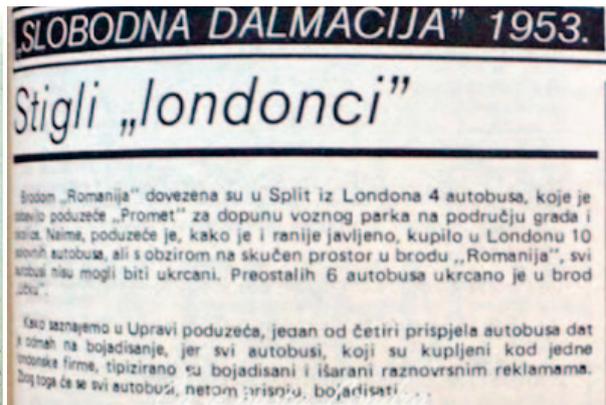
Tako počivalište nesretnoga broda i dijela njegove posade ostaju velikom, ali ne i jedinom tajnom. Premda je odmah nakon brodoloma počelo radom stručno povjerenstvo Ministarstva pomorstva, prometa i veza okolnosti prevrtanja Nautike 64 nisu nikad do kraja rasvijetljene. U svome iskazu jedini preživjeli član posade ustvrdio je kako je u jednome trenutku veliki val prekrio krmu, brod se naglo nagnuo na lijevi bok i prevrnuo.

Ipak, istražno je povjerenstvo najviše pozornosti posvetilo stabilitetu broda, odnosno mogućnosti pomaka kamenih blokova. Ono je već prvoga dana potvrdilo da se Nautika 64 nije uopće smjela naći na kobnoj poziciji pred Anconom. Brod je imao ograničenije plovidbe do najviše 20 N. milja od kopna, pa je do Ancone morao ploviti zaobilaznom rutom **Splitska vrata-Hvar-Korčula-Lastovo-Palagruža** i dalje uz talijansku obalu, a nikako izravno preko Jadrana. Na kraju je povjerenstvo zaključilo da je „brod bio nestabilan već pri isplavljenju iz splitske luke, a vremenske neprilike i razmještaj tereta na palubi mogli su samo pridonijeti naglome prevrtanju“. Povjerenstvo se ogradilo kako kako njegova zadaća nije utvrđivanje odgovornosti, nego samo uzroka brodoloma, ostavljajući tako prostora raznim pričama i nagađanjima. S vremenom su i one prestale, o nekim pokrenutim istragama i kaznenim prijavama više se ništa ne čuje..... Ostaje tek pitanje kada će neki od istraživača Jadrana u dubinama pronaći Nautiku 64. Možda i za godinu-dvije, a možda i za cijelo stoljeće.

## POVEZANOST HOTELA „MARJAN“ I PRVE GENERACIJE SPLITSKIH NAUTIČARA

Dalekih 1960. tih godina počela je gradnja tada najprestižnijeg hotela „Marjan“. Na mjestu gradnje hotela bila je velika garaža „Promet“-a gdje su bili parkirani i servisirani autobusi tog poduzeća. Pored svih tih raznoraznih modela autobusa bili su i engleski autobusi zvani „dvokatni“ ili „Londonci“ i piturani svi u crvenoj boji.

Hotel je trebao biti službeno otvoren i pušten u promet 27. 07. 1963. godine. Nažalost to se nije dogodilo tada kako je bilo planirano iako je bilo sve spremno za taj čin. Razlog za to je bio taj što se je dan ranije 26. 07. 1963. godine dogodio stravičan potres u Skoplju, te se je samo službeno otvorenje prebacilo za neko vrijeme kasnije tokom 1963. godine.



Početak gradnje 1961. godine nakon što su iseljene „Prometove“ garaže u kojima su do tada bili garažirani i servisirani „Londonci“ koji su stigli 1953. godine.



Kružne skale u hotelu „Marjan“ gdje smo se slikali 7. 3. 1964. na maturalnoj zabavi ,  
a evo kako izgledaju sada, siječanj 2024.



Kružne skale u hotelu „Marjan“ gdje smo se slikali 7. 3. 1964. na maturalnoj zabavi.  
Neki od prisutnih na slici: Babarović Želimir, Bralić Andro, Jambrović Radovan, Miljenić Miro, Sikimić Jovan (Profesor), Caktaš Jure, Zaić Goran, Rismondo Ivo, Bufalica Ivo, Regjo Luka, Smoje Frane, Grgić Joško, Pentić Igor, Žižić Josip, Tvrdeić Ivo, Dužević Ado, Borčić Teldo, Vučina Ante, Bonačić Duje (Razrednik), Trojanović Baldo, Pavić Feđa, Glavičić Joško, Muhar Dragutin, Bumbak Miro i Dužević Velimir.

**25. GODIŠNJICA MATURE 25.05.1989.**



**50. GODIŠNJICU MATURE 14.06.2014.**



**60.GODIŠNJICU MATURE 25.04.2024.**

Imajući u vidu sve moguće informacije sa raznih strana i iz raznih izvora na kraju je možda ipak najvažnija ova finalizirana tablica koja nam daje glavne informacije. Siguran sam da u ovoj kao i u ostalim tablicama u ovoj prezentaciji ima vjerojatno nekoliko ne namjernih grešaka tj. netočnih podataka. Ali, ponavljam, od svih mogućih izvora koji su mi bili dostupni stvarno nisam uz svu volju i želju mogao ništa bolje. Ujedno vas lijepo molim da u koliko imate bilo koju informaciju, a da bi nam bila korisna u smislu nekakve korekcije da mi ju proslijedite **e-mailom ili Wap** a ista će biti rado prihvaćena.





## NAŠ RAZREDNIK, NAŠ DRAGI BARBA DUJE

Svoj najveći uspjeh postigao je, jasno, na Olimpijskim igrama 1952. godine u Helsinkiju, gdje je kao šroker čuvenog Gusarovog četverca osvojio zlatnu olimpijsku medalju. Reprezentativac Jugoslavije bio je od 1950. do 1952. godine. Gusarov četverac je 1952. godine proglašen najboljim sportskim kolektivom u Hrvatskoj i Jugoslaviji.

*Napomena: Još daleko veći uspjeh mu je bio što je našu prvu generaciju budućih kapetana morao trpiti četiri godine. Bilo je teško i naporno, no na kraju vidi se rezultat, a istina je da smo svi postalidobri ljudi, pomorci i kapetani....!*

Nakon završenog Prirodoslovno-matematičkog fakulteta u Zagrebu, po povratku u Split devet je mjeseci radio u Gusaru kao profesionalni trener. Potom se zaposlio u Tehničkoj školi, iz koje se uskoro izdvojila Pomorska škola u kojoj je proveo glavninu svog radnog vijeka. Predavao je u Pomorskoj školi te kao vanjski suradnik na Višoj pomorskoj školi u Splitu i u Zadru. Dugi niz godina bio je član uprave Gusara i predsjednik tehničke komisije kluba, ali i član predsjedništva te predsjednik Stručne komisije Veslačkog saveza Jugoslavije. Godine 1983. u jednogodišnjem mandatu obnašao je dužnost predsjednika Gusara. Dugi niz godina bio je savezni veslački sudac. Kao odlični organizator vodio je kompletnu organizaciju Balkanskog prvenstva u Splitu 1981. godine.

Trinest godina bio je direktor Pomorska škole u Splitu te je na toj funkciji bio i član Zajednice pomorskih škola Jugoslavije. Tim je tijelom predsjedavao osam godina. Devet je godina radio kao prosvjetni savjetnik za područje Dalmacije, a posljednju godinu pred odlazak u mirovinu bio je direktor Zavoda za prosvjetno-pedagošku službu Dalmacije. Kao mnogi veslači, po završetku karijere bavio se jedrenjem. Svojim malim krstašem „Perla“ osvojio je mnoga prva mjesta na srednjodalmatinskim regatama. Bio je prvi predsjednik Jedriličarskog kluba Zenta te njegov doživotni počasni predsjednik i utemeljitelj Škole jedrenja Zenta, kroz koju su učile brojne generacije splitske djece.



*Dvi legende, dva olimpijca, dva prava sportaša, dva prijatelja, dvoje krasnih ljudi i dvoje mojih prijatelja*



Ljeto 2018. godine imao sam rijetku priliku da istovremeno susretnem naša dva olimpijca i prijatelja u klubu „Mornar“.

Jedan je „šjor Duje Bonačić“ a drugi „šjor Tito Barać“. Šta je tu jako interesantno ?

Oboje su bili članovi olimpijskih reprezentacija daleke 1952. godine u Helsinkiju. Oboje olimpijci u „morskim sportovima“ veslanju i jedrenju.

Tada je „šjor Duje“ bio najstariji živi olimpijac. Nakon njegove smrti 24.01.2020. „šjor Tito“ je preuzeo tu „titulu“ te je još i danas najstariji živi olimpijac koji je rođen 24.05.1930.

**TELEFONSKI BROJEVI ZA MEĐUSOBNU KOMUNIKACIJU**

BENIĆ MARKO 0917640046	LEŠIĆ RADOVAN 0917231595	PENTIĆ IGOR 0919140005
BILIĆ MARIJAN 0958248892	MARASOVIĆ BRANKO 0915381605	PINTERIĆ MIROSLAV 0914327793
BUŠIĆ PETAR 098222590	MLADINEO IVICA 0981756782	VUČINA ANTE 0915279370
DAMJANIĆ PERO 0985380795	MRDULJAŠ IVICA 0918998910	TVRDEIĆ IVO 0998082059
JAJAC NENAD 0917663105	MUHAR DRAGUTIN 0919060762	ZAIĆ GORAN 0911551813
KARNINČIĆ JURKO 0989537831	PAVIĆ FEDOMIR 0918808410	ŽIŽIĆ JOŠKO 098447082

**POPIS MATURANATA 1964. SA KASNIJIM ZVANJIMA**

1	BABAROVIC	ŽELIMIR	MASTER	STRANI BROD
2	BANOVAC	JURAJ	MASTER	STRANI BROD
3	BAŠIĆ	IVICA	MASTER	JADROPLOV
4	BENIĆ	ANASTAZIO	MASTER	JUGOTANKER, ZIM
5	BORČIĆ	TELDO	MASTER	JADROPLOV & URED
6	BRALIĆ	ANDRO	MASTER	STRANI BROD
7	BUŠIĆ	PETAR	MASTER	MASTER-PELJAR
8	CAKTAŠ	JURE	MASTER	JADROPLOV & URED
9	ČULIĆ	SRĐAN	MASTER	JADROPLOV & URED
10	DAMJANIC	PERO	MASTER	JADROPLOV
11	DUŽEVIĆ	ADO	MASTER	STRANI BROD
12	DUŽEVIĆ	VELIMIR	MASTER	STRANI BROD
13	JAJAC	NENAD	MASTER	JADROPLOV
14	JAMBROVIC	RADE	MASTER	STRANI BROD
15	JELASKA	ALJOŠA	MASTER	STRANI BROD, DIR. LUKA SPLIT
16	KARNINČIĆ	JURKO	MASTER	JUGOLINIJA & OFFICE
17	MLADINEO	IVICA	MASTER	STRANI BROD, UMB. ZORA
18	MRDULJAŠ	IVICA	MASTER	STRANI BROD
19	PAVIĆ	FEDOMIR	MASTER	STRANI BROD, DIVERSO
20	REGJO	LUKA	MASTER	STRANI BROD, PELJAR
21	RISMONDO	IVO	MASTER	STRANI BROD, HIDROKRILCI
22	SERDAR	TONKO	MASTER	JADROPLOV
23	SMOJE	FRANE	MASTER	BRODOSPAS
24	ZAIC	GORAN	MASTER	JUGOREGISTAR, CONMAR
25	ZRNČIĆ	STANISLAV	MASTER	STRANI BROD, CARINSKI INSP.
26	ŽIŽIĆ	JOŠKO	MASTER	JADROPLOV
27	PINTERIĆ	MIROSLAV	ČASNIK/KAPETAN	TRANSAGENT
28	BARIĆ	IVICA	PRVI ČASNIK	JADROPLOV
30	LEŠIĆ	RADOVAN	PRVI ČASNIK	STRANI BROD, ZIM
31	MARAČA	MATE	PRVI ČASNIK	ČASNIK, ŠIBEN. PLOVIDBA
32	MARASOVIĆ	BRANKO	PRVI ČASNIK	STRANI BROD, SLOVENIJALEŠ
33	MILJANIC	MIRO	PRVI ČASNIK	STRANI BROD
29	BIRIMIŠA	BOJSLAV	ČASNIK	JADROPLOV, DENTIST/ZUBAR
34	BUFALICA	ANTE	ČASNIK	STRANI BROD
35	GLAVIČIĆ	JOŠKO	CASNIK / Info OK	STRANI BROD
36	GRGIĆ	JOŠKO	ČASNIK	JADROPLOV, TRANSJUG
37	MUHAR	DRAGUTIN	ČASNIK	STRANI BROD, JADROAGENT
38	PAVIČIĆ	DAMIR	CASNIK / Info OK	STRANI BROD
39	PENTIĆ	IGOR	ČASNIK	JADROPLOV, INTEREUROPA,
40	VUČINA	ANTE	ČASNIK	JADROPLOV, KAPETANIJA
41	TVRDEIĆ	IVO	ČASNIK	JADROPLOV, KAPETANIJA
42	BILIĆ	MARIJAN	OBRJNIK	KOTEKS (Kčer 0989531604)
43	BUMBAK	MIRO	OBRJNIK	OBRJNIK, UGOSTITELJSTVO
44	MOŠKATELO	JURAJ	?	Nikakve informacije
45	STOJANOVIĆ	MLADEN	?	Nikakve informacije
46	TROJANOVIĆ	BALDO	?	Nikakve informacije
47	ŽIVKOVIĆ	MIRKO	?	Nikakve informacije
48	POLJICANIN	EMIL	NIJE MATURIRAO	NIJE POLOZIO HRVATSKI
<b>MASTERA (ZAPOVJEDNIKA</b>		<b>26</b>	<b>ŽIVIH</b>	<b>18</b>
<b>KAPETAN</b>		<b>1</b>	<b>UMRLI</b>	<b>24</b>
<b>ČASNIKA</b>		<b>14</b>	<b>NEZNA SE</b>	<b>6</b>
<b>NEPOZNATO</b>		<b>4</b>	<b>SVI TELEFONI OK</b>	<b>18</b>
<b>NEŠTO DRUGO</b>		<b>2</b>		
<b>NIJE MATURIRAO</b>		<b>1</b>		
<b>48 UKUPNO</b>			<b>UKUPNO</b>	<b>48</b>

## NAŽALOST NISU S NAMA

**MATURANTI 64.**

1	Kap.BABAROVIĆ	ŽELIMIR
2	Kap.BANOVAC	JURAJ
3	Kap.BAŠIĆ	IVICA
4	BARIĆ	IVICA
5	BIRIMIŠA	BOJSLAV
6	Kap.BORČIĆ	TELDO
7	Kap.BRALIĆ	ANDRO
8	BUFALICA	ANTE
9	BUMBAK	MIRO
10	Kap.CAKTAŠ	JURE
11	Kap.ČULIĆ	SRĐAN
12	Kap.DUŽEVIĆ	ALDO
13	Kap.DUŽEVIĆ	VELIMUR
14	GRGIĆ	JOŠKO
15	Kap.JAMBROVIĆ	RADE
16	Kap.JELASKA	ALJOŠA
17	MARAČA	MATE
18	MILJANIĆ	MIRO
19	POLJIČANIN	EMILIO
20	Kap.REGJO	LUKA
21	Kap.RISMONDO	IVO
22	Kap.SERDAR	ANTE
23	Kap.SMOJE	FRANE
24	Kap.ZRNČIĆ	STANISLAV

**NASTAVNICI**

Prof.BONAČIĆ	DUJE
Prof.DUPLANČIĆ	ĆEDOMIL
Prof.MARDEŠIĆ	TONKO
Prof.SUNKO	VLADIMIR
Prof.SRŠEN	VESNA
Prof.ARMANDA	ECIJA
Prof.SIKIMIĆ	JOVAN
Prof.DUMANIĆ	JERE
Prof.KROMIĆ	LUJO
Kap.BJEGOVIĆ	VELJKO
Kap.SIMOVIĆ	ANTON
Kap.LAKOŠ	STIPE
Kap.LEPEŠ	ANTE
Kap.MIHOVILOVIĆ	LJUBO
Kap.STIJEPO	MARINOVIĆ
Prof.RAĐA	MIHOVIL
Prof.GRABOVAC	ANTE
Kap.PETRIĆ	PETAR
Kap.BULJAN	IVO
Prof.KRSTULOVIĆ	PETAR
Kap.BATALIĆ	LUKA
Dr.MOHOROVIĆ	ANTON
Prof.RIVIJER	KARMEN

### Prozivka maturanata 25.04.2024.

1	BENIĆ	ANASTAZIO	MASTER	JUGOTANKER	0917640046	Dolazi- Wap ok
2	BILIĆ	MARIJAN	OBRJNIK	KOTEKS (Kčer 0989531604)	0958248892	Dolazi - Wap kćerka ok
3	BUŠIĆ	PETAR	MASTER	MASTER-PELJAR	098222590	NIJE BIO-Wap ok
4	DAMJANIĆ	PERO	MASTER	JADROPLOV	0985380795	Dolazi- Wap ok
5	JAJAC	NENAD	MASTER	JADROPLOV	0917663105	Dolazi e-MAIL ok
6	KARNINČIĆ	JURKO	MASTER	JUGOLINJA & OFFICE	0989537831	Dolazi- Wap ok
7	LEŠIĆ	RADOVAN	PRVI ČAS	STRANI BROD (0917559581)	0917231595	BOLEST - Wap žena
8	MARASOVIĆ	BRANKO	PRVI ČAS	JADROPLOV & SLOV.LES	0915381605	Dolazi-Wap žena.912219392
9	MLADINEO	IVICA	MASTER	STRANI BROD, UMB ZORA	0981756782	SMRT U FAMILIJI e-MAIL
10	MRDULJAŠ	IVICA	MASTER	STRANI BROD	0918998910	BOLEST - Wap ok
11	MUHAR	DRAGUTIN	ČASNIK	STRANI BROD, JADROAGENT	0919060762	BOLEST - e-MAIL
12	PAVIĆ	FEDOMIR	MASTER	STRANI BROD, DVERSO	0918808410	Dolazi- Wap ok
13	PENTIĆ	IGOR	ČASNIK	JADROPLOV, INTEREUROPA	0919140005	Dolazi- Wap ok
14	PINTERIĆ	MIROSLAV	KAPETAN	ČASNIK, TRANSAGENT	0914327793	Dolazi- Wap ok
15	VUČINA	ANTE	ČASNIK	JADROPLOV, KAPETANIJA	0915279370	Dolazi - Wap ok
16	TVRDEIĆ	IVO	ČASNIK	JADROPLOV, KAPETANIJA	0998082059	Dolazi- Wap ok
17	ZAIĆ	GORAN	MASTER	JUGOREGISTAR, CONMAR	0911551813	Dolazi- Wap ok
18	ŽIŽIĆ	JOŠKO	MASTER	JADROPLOV, HANSEATIC	098447082	Dolazi- Wap ok

BROJ NEKAD	ČIN U NAVIGACIJI	BROJ DANAS TRAVANJ 24.	UMRLI
26	ZAPOVJEDNIKA	10	16
1	KAPETAN	1	
14	ČASNIKA	6	8
4	NEPOZNATO	4 ?	4 ?
2	NEŠTO DRUGO	1	1
1	NIJE MATURIRAO		1
<b>48</b>	<b>UKUPNO</b>	<b>UKUPNO 18 DANAS</b>	<b>UMRLI 26</b>

<b>ŽIVI, DANAS 25.04.2024.</b>	<b>18</b>
PRISUSTVOVALI	13
NISU PRISUSTVOVALI	5
UPITNI	0

### DANAS, ČETVRTAK, 25.04.2024. U RAZREDU



S liva na desno: Marijan Bilić, Jurko Karninčić, Pero Damjanić, Miro Pinterić, Branko Marasović, Vučina Ante, Nenad Jajac, Ivo Tvrdeić, Joško Žižić, Goran Zaić i Feđa Pavić. (Ne vide se Marko Benić i Igor Pentić)

Opravdano odsutni:



Petar Bušić

Radovan Lešić

Ivica Mladineo

Ivica Mrduljaš

Dragutin Muhar



S lijeva na desno: Ivo Tvrdeić, Nenad Jajac, Ante Vučina, Miro Pinterić, Igor Pentić, Feđa Pavić, Josip Žižić, Branko Marasović, Marko Benić, Marijan Bilić, Goran Zaić, Petar Damjanić i Jurko Karninčić.

### ZAVRŠNA RIJEČ AUTORA :

Na samom kraju, želim se zahvaliti svim prisutnim i odsutnim maturantima nautike 64. koji ste mi i nakon 60 godina na neki način bili od pomoći u kreiranju ove prezentacije.

Isto tako zahvaljujem se i profesorima Pomorske škole koji su nam omogućili da nakon punih 60 godina ponovo posjetimo školu u kojoj smo proveli 4 godine. Tu smo dobili osnove našeg budućeg zvanja koje smo kasnijeju praksi nadopunjavali.

Posebno se zahvaljujem učilištu „Diverso“ i kap. Tomislavu Ševaru koji je sa punim razumijevanjem pomogao savjetom a posebno sa logistikom.

Još jednom, od srca hvala svima koji ste mi svojim idejama pomogli u organizaciji ove male svečanosti.

vaš Pape, Fedomir Pavić

PS: Ovo je samo skraćeni izvod iz brošure za naš glasnik. Svatko koga interesira kompletna brošura u digitalnom izdanju od 59 stranica može mi se obratiti na mob: 0918808410

CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

# CESMA NEWS



**SEPTEMBER 2024**



## **IN THIS ISSUE:**

- CESMA SEMINAR – ROTTERDAM, NL
- 2<sup>ND</sup> CRAPEN CONGRESS – LE HAVRE, FR
- 58<sup>TH</sup> EMPA MEETING – ANTWERPEN, BE
- JOLLY NERO FINAL TRIAL – ITALY
- PAPER BURDEN IN MARITIME INDUSTRY

Originalan dokument sadrži 36 stranica, iz finansijskih razloga prikazano je samo prvih 14 stranica.

# CESMA NEWS

SEPTEMBER 2024

## CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

- SECRETARIAT:** MUNTPLEIN 10  
NL-1012WR AMSTERDAM  
THE NETHERLANDS  
TEL: SEE LIST OF BOARD MEMBERS BELOW  
e-mail: [info@cesma-europe.org](mailto:info@cesma-europe.org)  
website: <https://www.cesma-europe.org>
- PRESIDENT:** CAPT. D. DIMITROV, BULGARIA  
Mob: +359 888 340 160  
e-mail: [president@cesma-europe.org](mailto:president@cesma-europe.org)  
private: [mitko652012@yahoo.com](mailto:mitko652012@yahoo.com)
- DEPUTY PRESIDENT:** CAPT. G . RIBARIC, SLOVENIA  
Mob: +386 31 375 823 Home: +386 56 772 642  
e-mail: [deputy.president@cesma-europe.org](mailto:deputy.president@cesma-europe.org)  
private: [jrg.ribaric@gmail.com](mailto:jrg.ribaric@gmail.com)
- VICE PRESIDENT:** CAPT. M. BADELL, SPAIN  
Mob: +34 680 321 138 Home: +34 934 089 288  
e-mail: [vice.president@cesma-europe.org](mailto:vice.president@cesma-europe.org)  
private: [badellmariano@gmail.com](mailto:badellmariano@gmail.com)
- SECRETARY-GENERAL:** CAPT. H. ARDILLON, FRANCE  
Mob: +33 609 450 057 Home: +33 235 801 505  
e-mail: [general.secretary@cesma-europe.org](mailto:general.secretary@cesma-europe.org)  
private: [hubert.ardillon@gmail.com](mailto:hubert.ardillon@gmail.com)
- ADMINISTRATOR:** CAPT. H. AMMERLAAN, NETHERLAND  
Mob: +31 646 260 098  
e-mail: [administrator@cesma-europe.org](mailto:administrator@cesma-europe.org)  
private: [h.ammerlaan56@gmail.com](mailto:h.ammerlaan56@gmail.com)
- WEBMASTER:** CAPT. D. LAKOS, CROATIA  
Mob: +385 98 433 685  
e-mail: [webmaster@cesma-europe.org](mailto:webmaster@cesma-europe.org)  
private: [damirlakos@gmail.com](mailto:damirlakos@gmail.com)

*Opinions expressed in articles are those of the sources and/or authors only*

## **A SUMMER OF MISSILES AND BLOOD**

What to remember from these last summer months? At last May's CESMA AGA in Rotterdam, we spoke about safety and security risks on commercial ships, in ports, as well as in certain navigable parts of the world.

Risks that have translated into reality in recent months.

Safety on board: According to Intermanager, there is an increase in "Enclosed Spaces Entry" casualties on vessels. Also fire and explosions ripped through the tanker Elisabet Satu with five crew reported to have burned to death in the engine room and others being seriously injured.

Port safety: You should watch and rewatch the video of the explosion of a container during the loading operation of the YM Mobility in Ningbo, and take note of the lack of information regarding the quality of the contents of this filled container, obviously, with dangerous goods. Proof that sometimes, to not say often, the precautions and exchanges of information are not the strictest. Fortunately no deaths or serious injuries were reported, but it could have been much worse.

Security: The Saunion tanker attacked by missiles fired by Houthi rebels is one of (too) many examples of attacks perpetuated against commercial ships in the Red Sea and Gulf of Aden. Other examples, for this part of the globe, could have been cited, but this one, even if it fortunately did not generate any casualties among the crew, posed an incredible environmental risk in the Red Sea.

The bulk carrier Aya was reportedly attacked by Russian missiles in the Black Sea while in transit from a Ukrainian port to a Romanian port.

In these two cases, and the others not mentioned, the attacks were perpetuated against commercial ships, armed by crews unable to defend themselves. Innocent victims of a murderous madness.

What to do when to respond to missiles, vessels are equipped and armed with fire hoses, even under pressure, thanks to the ISPS code...

And we will be surprised that after all this, there is a malaise in the well-being of seafarers. Following the Norwegian insurer Gard, there is a worrying 11% of crew fatalities recorded on its insured fleet in the five years between 2019 and 2023, and due to suicide.

Also as a consequence, there was an increasingly pronounced shortage of officers and crew members.

Fortunately, there is still hope that all this will end one day. Hope, what a lovely word... The day of AGA commences with a seminar opened in the morning by Capt. Leen van ENDE, President of NVKK. After some safety measures, he welcome and thanks all speakers and assistance for their coming, having no doubt that the scheduled presentations will be very useful for all captains.

**Capt. Hubert ARDILLON**  
**Secretary General**

### **SEMINAR HOLD BEFORE 29<sup>TH</sup> ANNUAL GENERAL ASSEMBLY ON 24<sup>TH</sup> MAY 2024, AT THE MARITIEM MUSEUM IN ROTTERDAM, THE NETHERLANDS**

The day of AGA commences with a seminar opened in the morning by Capt. Leen van ENDE, President of NVKK. After some safety measures, he welcome and thanks all speakers and assistance for their coming, having no doubt that the scheduled presentations will be very useful for all captains.

Then Capt. Dimitar DIMITROV, President of CESMA, addresses also some words, mentioning the most important problems of captains: the wars in Gaza strip and in Ukraine; the increasing stress on board ships with increased administrative burden; the shortage of well prepared seafarers on board ships which forces shipping companies to employ seafarers from

non traditional maritime countries, which leads to different nationalities, cultures, religions and behaviours on board a single vessel – with the consequence of difficulties to sail safely and securely; the armed attacks on commercial ships and crews taken as hostages; digitalization and automation changing life on board, new generation of seafarers coming with new skills but also with new mentality, but having few knowledges on traditional skills.

The floor is given to the speakers.

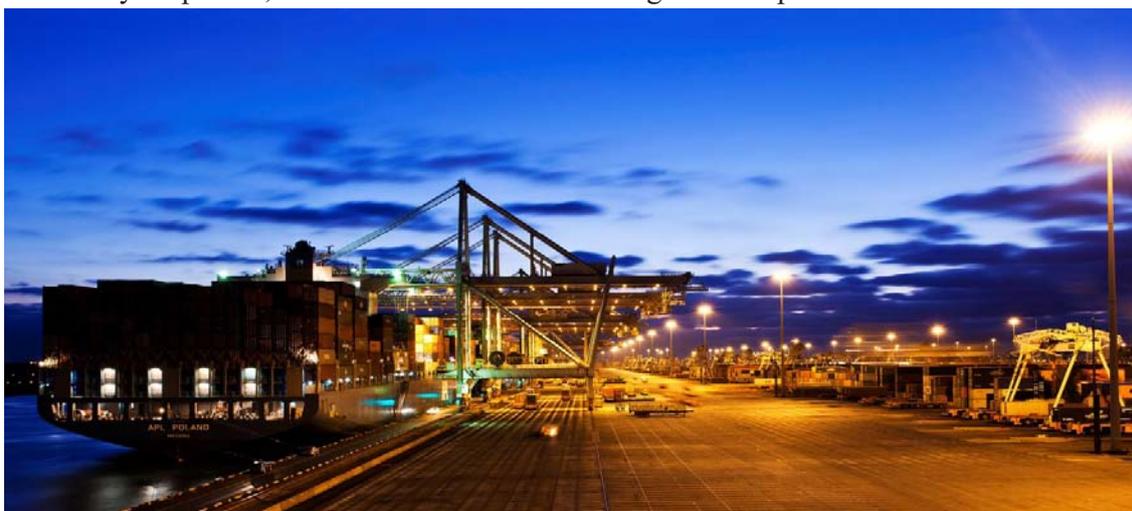
**1<sup>st</sup> speaker, Mr Harold ROSENBOOM, Manager Port Traffic Handling – Port of Rotterdam**

**Title: Port Call Optimization (PCO)**

PCO is on the top of agenda in most ports, when not already implemented. Because when implemented, properly, it can reduce the amount of CO2 emissions, PCO is one of the key solutions to enable a certain level of sustainability.

International Taskforce PCO (ITPCO), is a neutral coalition of maritime organizations dedicated to reduce and optimize vessel movements from berth to berth and port stays within ports. It is composed by Industry partners such as shipping and agents and ports (terminals, pilots, bunkers) and Standard partners such as UKHO is international: one port of call but one global network. That means that whatever you are in the world, you are able to speak the same language with the next port of call.

ITPCO tends to optimize such movements and stays by standardizing the exchange of nautical, administrative and operational data between ship and shore. The standard processes, after agreement by all parties, are submitted to the IMO for global adoption.



ITPCO identifies some activities as influencers on Carbon Index Indicator (CII):

- Optimize speed between ports
- Improve ship/berth compatibility through improved Port Master Data
- Enable ship deadweight optimization through improved Port Master Data
- Facilitate immobilization in ports
- Facilitate hull and propeller cleaning in ports
- Facilitate simultaneous operations in ports
- Optimize port stay by pre-clearance
- Improve planning of ships calling at multiple berths in one port

Different data elements are defined:

- Nautical data (IHO): port depths and water levels – port infrastructure – port information
- Operational data (IMO): arrival and departure times at berth AND pilot boarding place – starting and completion times of vessel and cargo services

- Administrative data (IMO): IMO FAL forms – IMO Port Facility Number

Locally in Rotterdam Nautical information (depths, tides, port infrastructures such as number of bollards and loading arms) and Operational planning are already improved, and Administratively by the use of European Maritime Single Window (MSW).

About nautical planning, four directions have been formalized: utilisation of current capacity of nautical services, harmonization of the capacity of nautical services, reducing of the impact of peak demands, reducing of the idle time of ships and berths.

Success of improvements can be measured on three points:

- Safety: number of ships at anchor, number of miles between geofence Port passage Planning Area and Pilot Boarding Place (or anchorage), number of terminals and berths in electronic navigational charts, accuracy of wind prediction.
- Efficiency: delta between previsionnal time of arrival at berth versus actual time, delta between previsionnal time of departure berth versus actual time (both based on AIS/First line), causes of delta analysis.
- Sustainability: speed over ground when passing Port passage Planning Area (PPA) versus speed to maintain after passing PPA, number of ships and hours at anchor, number of miles of tugboats between lay by and ship.

## **2<sup>nd</sup> speaker, Mr Hans van DRIEL, Pilot Rotterdam**

### **Title: Pilotage in the Rotterdam Rijnmond area**

Pilot is a specialist on board. As per the Dutch Pilot Act, the Pilot is an advice to the Master. He has the local knowledge (on depths, tides, weather, berths, fairway dimensions, jetties, regulations, traffic, streams), but also for the communications. He is experienced and routine in maneuvering, and he has an important role in safe and smooth traffic handling.

To conduct piloting, Pilot should have the knowledge on the use of navigatin equipment (own's and ship's one), on laws and regulations (local and international), plus a good cooperation with nautical service providers.



Knowing that Master is always responsible for his ship, crew and cargo, the Pilot should also have a good cooperation and harmonization with the bridge team. That means a cultural awareness, a definition of who is doing what, which of course should be monitored and adjusted during the navigation.

To be able to perform such duties in a good manner, pilots are following Maritime Resource Management courses time to time.

Rotterdam-Rijnmond pilotage represents 228 pilots for 58 000 pilotages a year. It secures the safety of the environment and the people in the Rotterdam-Rijnmond region. It is a public task, legally secured in Dutch Pilot Act. It deserves several areas, all depending of the competences

in time and training, such as Europoort, Stad/Botlek, Dordt/moerdijk, Calandbrug, Geul, LNG, Scheveningen. Of course Rotterdam-Rijnmond pilotage is following the IMO Required Boarding Arrangements for Pilots.

Rotterdam-Rijnmond pilotage owns a pilotcutter (81 m length and 16 knots speed), 19 tenders (21 m length and 28 knots speed), 8 launches (8 m length and 28 knots speed). There is also an helicopter (Dauphin AS365N3) ready permanently at Pistoollhaven, Europoort.

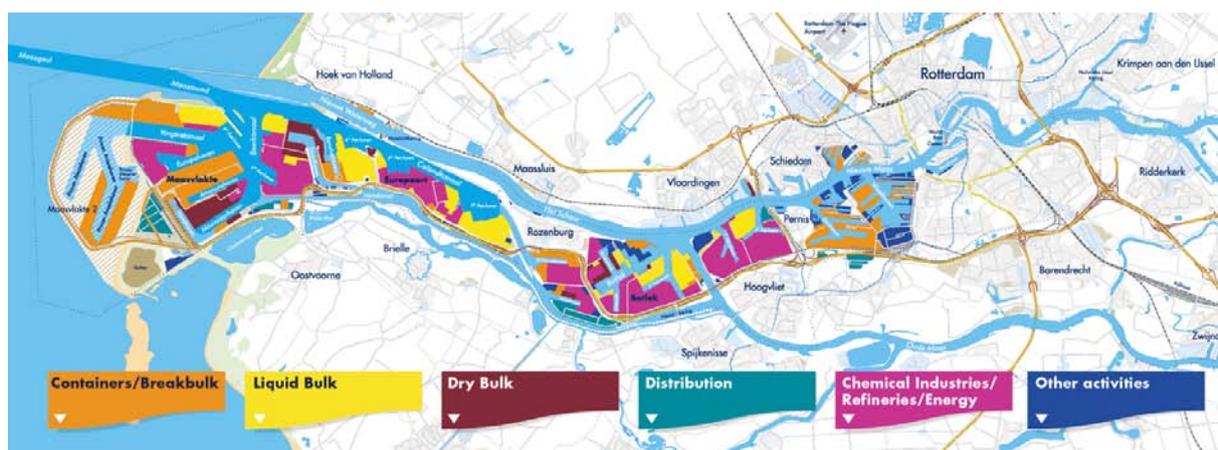


**3<sup>rd</sup> speaker, Mr Wim van der WAL, Policy advisor Operational Information, Fire and Rescue Service Rotterdam-Rijnmond**

**Title: Firefighting on ships, Fire Brigade Rotterdam**

The Netherlands are divided into 25 safety regions. Each safety region can make their own policy with due observance of the law safety regions. The Ministry of Justice and Security is the ministry responsible for incident control on land and water in the Netherlands. The Ministry of Infrastructure and Water Management is the ministry responsible for incident control on the Dutch part of the North Sea.

The port of Rotterdam represents 32 000 sea-going vessels, 110 000 inland vessels, for more than 800 000 shipping movements.



Rotterdam has two teams that are involved in firefighting on ships:

- SBB-team (Ship Fire Fighting team) for ship fires in the harbor
- MIRG-team (Maritime Incident Response Group) for ship fires on the North Sea

The staff of the SBB-team also forms the MIRG-team. However, there are more partners in the MIRG-team and the division of responsibilities is different than fire fighting in the harbor of Rotterdam.

### Why a MIRG.NL-team?

The international regulations state that the shipping industry must be self-supporting for fire-fighting on board.

The following sequence of events has led to a change in the policy with regard to firefighting in the North Sea:

- Increase in shipping on the North Sea
- International developments for firefighting at sea
- Major incidents on ships worldwide
- Critical reports from the General Court on the functioning of the Coast Guard
- Care messages from the Royal Association of Dutch Shipowners (KVNR)

The MIRG-team was set up at the request of the Ministry of Infrastructure and Water Management, responsible for the incidents on the North Sea.

### Deployment area MIRG.NL team:

- Exclusive Economic Zone Netherlands
- Provides international assistance upon request

### Aims of the MIRG.NL-team:

- The objectives for the deployment at the time of fire on board a ship are to prevent an evacuation of passengers / crew, and to prevent escalation for environmental incidents and shipping disruption.
- The tactic is defensive and to get the ship as quickly as possible into a harbor

### Criteria for a deployment

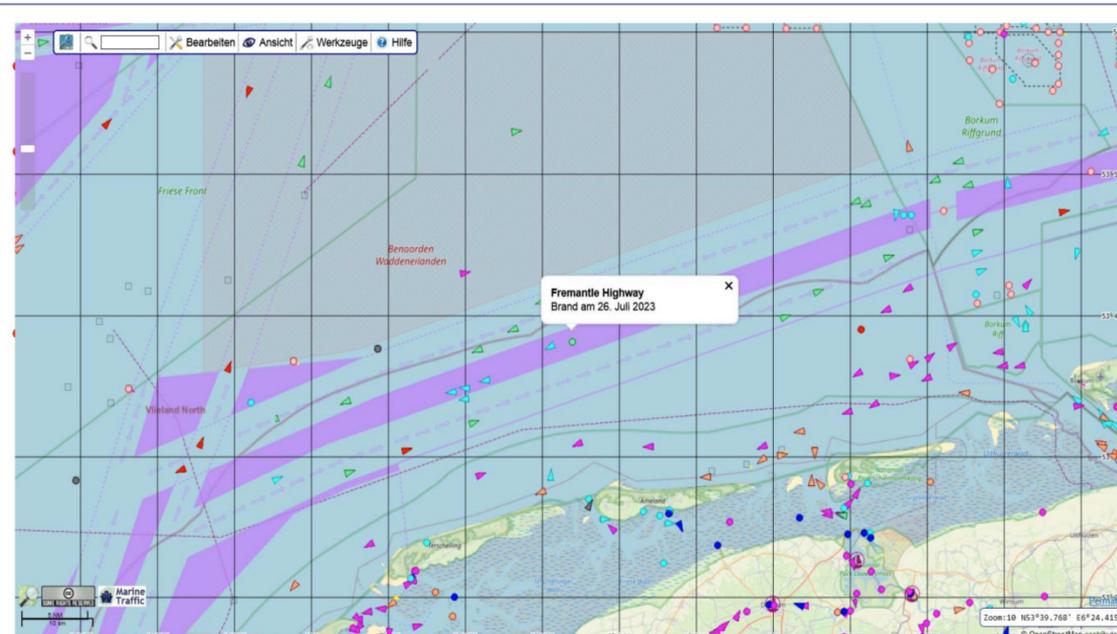
- The MIRG.NL-team is deployed at the request of the ship's captain to the Netherlands Coast Guard Center
- Any assistance provided on board the ship by must be done with the approval of or on behalf of the captain
- The MIRG.NL-team will not carry out a ship to ship transfer. Transport will only take place by helicopter
- The captain is ultimately responsible for the ship and therefore also for matters such as firefighting and evacuation

## **Incident Fremantle Highway**

Only simple facts are reported, investigation being still pending.

Incident happened on 25<sup>th</sup> July 2023. The vehicle carrier Fremantle Highway, flagged Panama, positioned at 53-45.749N and 005-42.570E (about 10 miles from the location where MSC Zoe lost a lot of containers), with 23 persons on board reported a fire on a cargo deck, an Electric vehicle (EV) battery on fire. Fire discovered at 21:27 UTC. Wind 4 to 5 Beaufort, will remain the next for the next few hours. Vessel enroute from Bremerhaven to Singapore with 3784 new cars, 25 EVs, and probably but not yet confirmed some hybrids, 5 big trucks on board.

Fire brigade assistance required: deployment of a fire brigade / MIRG-team. On board, fire extinguishing systems and pumps are working, Fire walls are still intact. Propulsion and stability still in good order.



First transport and eyes from the air:



And what could be seen:



Due to the fire and smoke, MIRG-Team could not board the vessel at the time.

On July 26<sup>th</sup>, the Dutch Coastguard reported that all 23 crew were evacuated from vessel still on fire by lifeboats and helicopter, with unfortunately one seafarer died and several injured. On July 27<sup>th</sup>, the emergency teams were continuing to cool the hull of the burning vessel before to be able to board. Then after having board the vessel, the salvors arranged a tow, and the Fremantle Highway could then be towed to a port, even if at that time the fire was not extinguished.

### **After Fremantle Highway incident**

The first call should be as soon as possible, longer one waits to raise the emergency, later would be the reponse from the MIRC-Team.

The message should be clear, concise, but always with the most complete information as possible. It is necessary to know where the fire is located, how is the stowage plan, the possibilities of the escalation of the fire.

Then ashore, the decisions could be taken: means to deploy (helicopters?), time delay (location). And upon arrival on site, is boarding and investigation possible.

Future:

- Law and regulations will not change in a short time
- Bigger ships are coming
- Car manufacturers build there own ships

Those three above points are leading to a bad (even worst) scenario.



At the end of the presentation, came again the question about the declaration of the bills of lading inserted in MSW. It is quite certain that in that case the stowage would be better known, and the associated risks or propagation of fire too.

**4<sup>th</sup> speaker, Mr Peter J.J. van der Kruit (PhD, LL.M, MPA), NVKK Maritime Lawyer**

**Title: Shipmaster in the Red Sea – The authority of the Shipmaster in dangerous areas**

**There are several threats in the Red Sea:**

- Armed robbery: stealing property by violence that causes fear – and inside territorial waters
- Piracy: armed robbery on high seas for private ends (such as money) made by ships
- Maritime Terrorism: systematic use of threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual or group
- Hijacking / Hostage taking: seizing of ship and crew coupled with a threat to kill or injure the crew to compel a third person or governmental organization to take some action
- Act of war: an act of aggression by a state against another state with which it is normally at peace (Geneva Conventions 1949).

**Laws limiting the effect of an armed conflict:**

- Internatinal Humanitarian Law
- Law of War
- Law of Armed Conflict
- Internatinal Law applicable to Armed Conflicts at Sea
- Law of Naval Warfare

The law or jurisdiction applicable is depending of the distance from the shore side:

- In Territorial Waters (TTW): Coastal State in priority and the Flag State
- In High Seas: Flag State – with the execption of piracy where every state is applicable)

Penal law is applicable for piracy & armed robbery, maritime terrorisme, hijacking/hostage tacking.

Law of war is applicable only in an act of war.

**International operations in Red Sea:**

- Operation Prosperity Guardian (started December 18, 2023)
  - US led coalition of 20 states
  - Defense against Houthi attacks on shipping
  - Freedom of navigation
- Operation Poseidon Archer
  - US/UK led military operation
  - Offensive attacking Houthi rebels by airstrikes
- EUNAVFOR Apsides
  - EU les military operation
  - Protection against multi-domain attacks at sea
  - Defensive / peacekeeping
- Joint Maritime Information Centre (JMIC) – Burerau operating in close cooperation with the Combined Maritime Forces (CMF)

**Recommendations for the Shipmaster****Voyage planning**

- Appraising all relevant information; yes or no Suez Canal
- Planning the intended voyage; analyses of threat, CSO and active research duty
- Executing the plan taking account of prevailing conditions: BPM 5, websites UKTMO.org, EUNAVFOR.EU, AIS policy
- Monitoring the vessel's progress against the plan continuously;
- Be aware of nearest military assistance.

**Routing**

- Military Security Transit Corridor (MSTC)
- Vessel Traffic Separation?

**Military help**

- Modern warships to protect the Merchant Navy
- Waiting zones at 18° North; 048° East
- Do not answer to 'Yemini Navy'
- Call warships on Channel 16 for PIM/assistance
- Report incidents to Royal Navy, RNLNavy or US Navy etc.

### Reporting

Advice to report incidents via internet/telephone to:

- Maritime Security Centre-Horn of Africa (MSCHOA)
- UK Marine Trade Operations (UKTMO)
- U.S. Naval Forces Central Command (NAVCENT)
- National authorities

### Joint Maritime Information Centre

- ● Risk assessment
- ● Review security measures/incorporate appropriate vessel hardening measures into security plans
- ● No AIS, if this might compromise safety and security
- ● If AIS is turned off, alter course and speed to minimize tracking
- ● Do not loiter
- ● Ignore contact VHF by “Yemeni Navy”
- ● Describe incident in movement reporting to UKMTO and NAVCENT NCAGS.
- ● Share instances of suspicious activity with UKMTO
- ● UAV sightings/communication challenges
- ● If any unexploded ordnance and debris on deck:
  - ○ maintain a safe distance and cordon off
  - ○ do not touch any debris
  - ○ radio emissions may trigger the device
  - ○ request assistance from UKMTO
  - ○ ask for Explosive Ordnance Disposal Team (EOD)

### VETO

Veto is an official right to refuse to do something.

Exemple: the Shipmaster has the right to veto the decision of his/her shipsmanager to sail through the dangerous areas in the Red Sea.

The Shipmaster has legal rights and duties to fulfil his tasks properly (laws & regulations, but also from the contracts between the shipowner, charterer etc.)

Ship ownership involves all legal property rights over the ship, excluding the legal rights of the Shipmaster.

### Who has the final authority?

The overriding authority and discretion of the Shipmaster will be discussed. However the Shipmaster should be aware that not all countries have the same explanation and interpretation of both terms.

### Command and Control: roles of the Shipmaster

#### Command

- Shipmaster gives orders to all persons on board.
- Shipmaster has authority over all persons, he commands his ship and persons on board.
- Command is used during navigation or maneuvering the ship, but also during emergency situations, such as firefighting or abandoning the ship.

#### Control

- Controlling: governing, managing or administrating the ship.
- Executing and correcting routine processes, such as Standard Operation Procedures (SOP), checking all mandatory certificates or monitoring loading or unloading operations.

Master's discretion

(Annex to SOLAS, Chapter V, Regulation 34-1)

The owner, the charterer, the company operating the ship, or any other person shall not prevent or restrict the Master of the ship from taking or executing any decision which, in the Master's professional judgement, is necessary for safety of life at sea and protection of the marine environment.

**Discretion:** ability or right to decide somethingMaster's discretion for ship safety and security

(Annex to SOLAS/Chapter XI-2 Regulation 8)

The Master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the Master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

If, in the professional judgement of the Master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the Master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the Master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved, and that the possibility of recurrence is minimized.

Master's overriding authority

(ISM-Code, Part A, Sec. 5.2)

- The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the Master's authority. The Company should establish in the SMS that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.
- **Overriding authority:** cancelling decisions of other persons or instructions. Neither the shipsmanager, nor the owner nor the charterer have any right to interfere in the Shipmaster's decision-making.
- **Overriding authority** is not a justification for the Shipmaster to break the law. Afterwards the Shipmaster might be responsible and answerable to the shipowner/court.

SHIPMASTER'S OVERRIDING AUTHORITY - CONCLUSION**Safety and/or Environment: YES****Security: NO**Consequence:

Public Law (International, National, ISM) – Authority of Shipmaster for Safety, Security, Environment

**FRICITION**

Civil Law (Ownership) – Authority of Shipsmanager (Property, Commercial, Financial)

**5<sup>th</sup> speaker, Mrs Zaloe SANCHEZ VARELA, Member of ZHUPK, Croatia - Professor at Faculty of Maritime Studies , University of SPLIT, Croatia**

**Title: Presentation of Faculty of Maritime Studies, University of SPLIT**

Apart of the Seminar, Mrs Zaloe SANCHEZ VARELA, member of ZHUPK, Croatia, presents the Faculty of Maritime Studies of SPLIT.

Split is the second-largest city of Croatia, the largest city in Dalmatia and the largest city on the Croatian coast. It is a tourist and transit area but also a center. The Faculty of Maritime Studies in Split is both an independent entity and an integral part of the University of Split. The University of Split (est. 1974) comprises of 16 Faculties and Departments and an Academy with over 20 000 active students.

The Faculty of Maritime Studies was founded in 1959. More than 7,350 students have graduated from the Faculty until today and 1300 students are currently actively studying at the Faculty.

**Studies delivered:**

Bachelor degree: Nautical, Marine Engineering, Marine Electrical Engineering and Information Technologies (all three compliant with STCW), Maritime Management, Marine Yacht and Marina Management Technologies

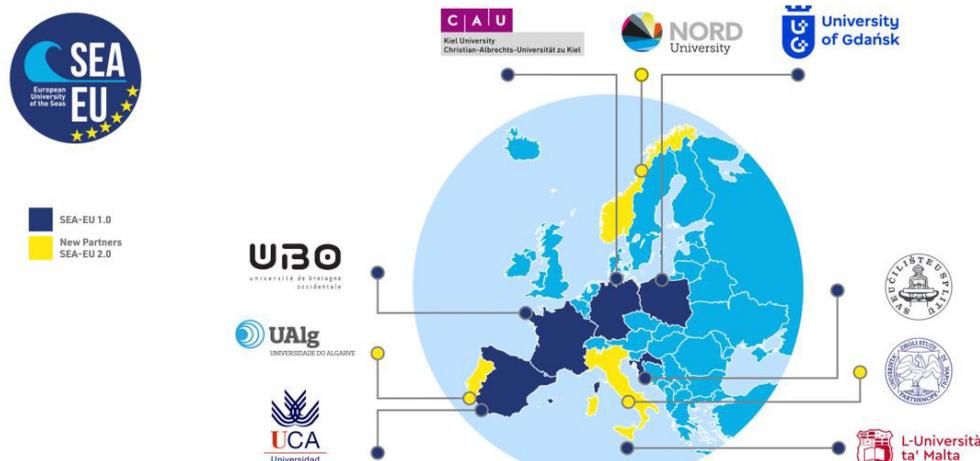
Master degree: Nautical, Marine Engineering, Marine Electrical Engineering and Information Technologies, Maritime Management

PhD program in the field of Maritime Transport

Lifelong learning Special Program of Education for Deafarers

In development: PhD Marine and Maritime Science and Technology (within the University of the Seas (SeaEU) – alliance of universities), Master Port Management and Logistics (within SeaEU alliance), Master Maritime Affairs and Sustainable Tourism targeting EU Erasmus.

SeaEU alliance is coordinated by University of Cadiz, Spain, with universities of Brest, France, Kiel, Germany, Gdansk, Poland, Split, Croatia, Malta, Malta, Naples Parthenope, Italy, Algarve, Portugal, NORD University, Norway, plus 75 associated partners.



**Cooperations:**

With Croatian Military Academy “Franjo Tudman” and the Ministry of Defense of the Republic of Croatia, with Department for Maritime Medicine of Split (Saturation diving and divers simulators).

Member of International Association of Maritime Universities (IAMU)

Hydrographic, Oceanographic and Shipping Institutes in Croatia

Industry (such as Transas or Kongsberg), Organizations (European Science Editors, IMO, Associations of Captains and Chief Engineers, Maritime Cluster, Local government and Port authorities.

Facilities:

Nautical: Navigation bridge simulators (Transas), VTS simulator, Potential incident simulation control and evaluation, Liquid cargo simulator, GMDSS simulators, Stellarium.



Marine Engineering: Full mission engine room simulators, hydraulic table, pneumatic table, diesel engines (Sulzer, Famos, Maybach, Volvo), petrol engine (Chrysler), air compressor, separator, marine propulsion gas turbine, gas turbine generator, auxiliary boiler, diesel compressor, propulsion steam turbine, test rig for sliding bearings.



On-board practice with national ferry operator Jadrolinija.

Fire polygon and pools (for use of immersion suits).

International Maritime Science Conferences, organized by faculties of Split, Portoroz, Slovenia, Gdynia, Poland, Kotor, Montenegro and Hydrographic Institute of the Republic of Croatia.

European Projects participation:

MareLaw – Upgrading and harmonization of Maritime law STCW based curriculum for Maritime Students

Remote sensing in a function of sustainable development of maritime sector

MICROMET – Micro-qualifications in seafarers' education and training

NOIPOS – Measurement and validation of environmental NOISE in the Port of Split

CEKOM – Competence Center for Advanced Mobility

WRECK4ALL – Protecting underwater heritage through its digitalization and valorization as a novel touristic offer

BLUEWBC – Sustainable development of BLUE economies through higher education and innovation in Western Balkan Countries

MareMathics – Innovative Approach in Mathematical Education for Maritime Students

ALMARS – Capacity building for Blue Growth and curriculum development of Marine Fishery in Albania

**Capt. Hubert ARDILLON**  
**Secretary General**





More je naš izbor

## UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT – HRVATSKA

Dražanac 3a; Tel/Fax: 385 (0) 21 399 037

IBAN: HR3824070001100573397

M.B.: 1504428 OIB: 30509201849

E-Mail: upks@upks.hr

## PRISTUPNICA

1. Naziv tvrtke: \_\_\_\_\_

2. Adresa tvrtke:

Mjesto: \_\_\_\_\_

Ulica i broj: \_\_\_\_\_

Telefon/mobitel: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

3. OIB tvrtke: \_\_\_\_\_

4. Kontakt osoba i njen mobitel: \_\_\_\_\_

5. Pristupamo „Udruzi pomorskih kapetana“-Split kao podupirući član.

Ispunjena Pristupica smatra se kao upisnica nakon potvrde Upravnog odbora Udruge.

Mjesto i datum: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Odgovorna osoba tvrtke





More je naš izbor

Članska iskaznica br. \_\_\_\_\_

## UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT – HRVATSKA

Dražanac 3a; Tel/Fax: 385 (0) 21 399 037

IBAN: HR3824070001100573397

M.B.: 1504428 OIB: 30509201849

E-Mail: upks@upks.hr

## P R I S T U P N I C A

1. Ime i prezime: \_\_\_\_\_

2. Datum rođenja: \_\_\_\_\_

3. Mjesto rođenja: \_\_\_\_\_

4. Državljanstvo: \_\_\_\_\_

5. OIB: \_\_\_\_\_

6. Adresa stanovanja:

Mjesto: \_\_\_\_\_ Poštanski broj: \_\_\_\_\_

Ulica i broj: \_\_\_\_\_

Telefon / mobitel: \_\_\_\_\_

7. E-mail: \_\_\_\_\_

8. Svjedodžba o osposobljenosti po STCW-u: \_\_\_\_\_

9. Sadašnji status / zaposlenje: \_\_\_\_\_

10. Želim pristupiti "Udruzi pomorskih kapetana" – Split, kao:

a) Redovni član

b) Podupirući član

Ispunjena Pristupnica smatra se kao upisnica nakon potvrde Izvršnog odbora Udruge.

U Splitu, dana \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
/ Vlastoručni potpis /



## NAPUTAK AUTORIMA

Kapetanov glasnik je stručni časopis i u skladu s time se i uređuje. U časopisu se objavljuju radovi koji sadrže korisne priloge iz pomorstva, pomorskog obrazovanja, zaštite okoliša itd. i podliježu stručnom pregledu/recenziji. Stručni prilozi ne moraju predstavljati izvorna istraživanja. Kapetanov glasnik objavljuje i druge tekstove u stalnom/povremenom privitku.

Uredništvo prima rukopise tijekom cijele godine i uključuju se u broj časopisa koji još nije u pripremi. Valja podnijeti izvornik rukopisa, ispisanog na računalnom pisaču, s dvostrukim proredom na formatu papira A-4. Uz rukopis, valja priložiti CD s tekstom u Word-u spremljenog u .doc formatu (predlažemo HR - Ariel ili Times New Roman). Ako tekst sadrži slike, iste zasebno snimiti na DVD-e ili CD-e i spremiti u JPEG ili TIFF propisanom formatu (ni slučajno slike spremiti u Wordu). Stranice obvezno ostraničiti.

Članak se mora pisati u najkraćem obliku što ga jasnoća izlaganja dopušta (najviše pet do sedam stranice, uključujući slike i tablice, a iznimno više, ako Uredništvo to prihvati). Tekst mora biti jasan, sažet, gramatički i pravopisno ispravan, pisan u trećem licu i bez pasivnih glagolskih oblika. Poželjno ga je podijeliti na poglavlja: Uvod (tema i cilj, pregled dosadašnjih rezultata i metode koje koristilo se), Rasčlamba teme, Rezultati i Zaključak. Na kraju članka valja navesti literaturu, prema abecednom redu autora. Redoslijed u navođenju je: prezime autora, početno slovo(a) imena, naslov, izdavač, mjesto i godina. Primjeri:

Besermeny, I.: Pomorstvenost u Hrvatskoj, Matica Hrvatska, Split, 1993.

\*\*\* Pomorska enciklopedija, JAZU, dio IV, Zagreb, 1977.

Autori članaka primaju po jedan autorski primjerak časopisa. Rukopisi i recenzije se ne honoriraju. Rukopise se na vraća, osim u slučajima ako ih se ne prihvati za objavljivanje. Uredništvo pridržava uobičajeno pravo na manje izmjene teksta i slikovnih priloga, te na lekturu.

**NE KORISTITI FOTOGRAFIJE KOJE SU ZAŠTIĆENE AUTORSKIM PRAVIMA, ILI ISTE OSIGURATI!!**





## **IN MEMORIAM**

Našim kolegama i članovima Udruge pomorskih kapetana Split  
**Kap. Zoran Mikelić**

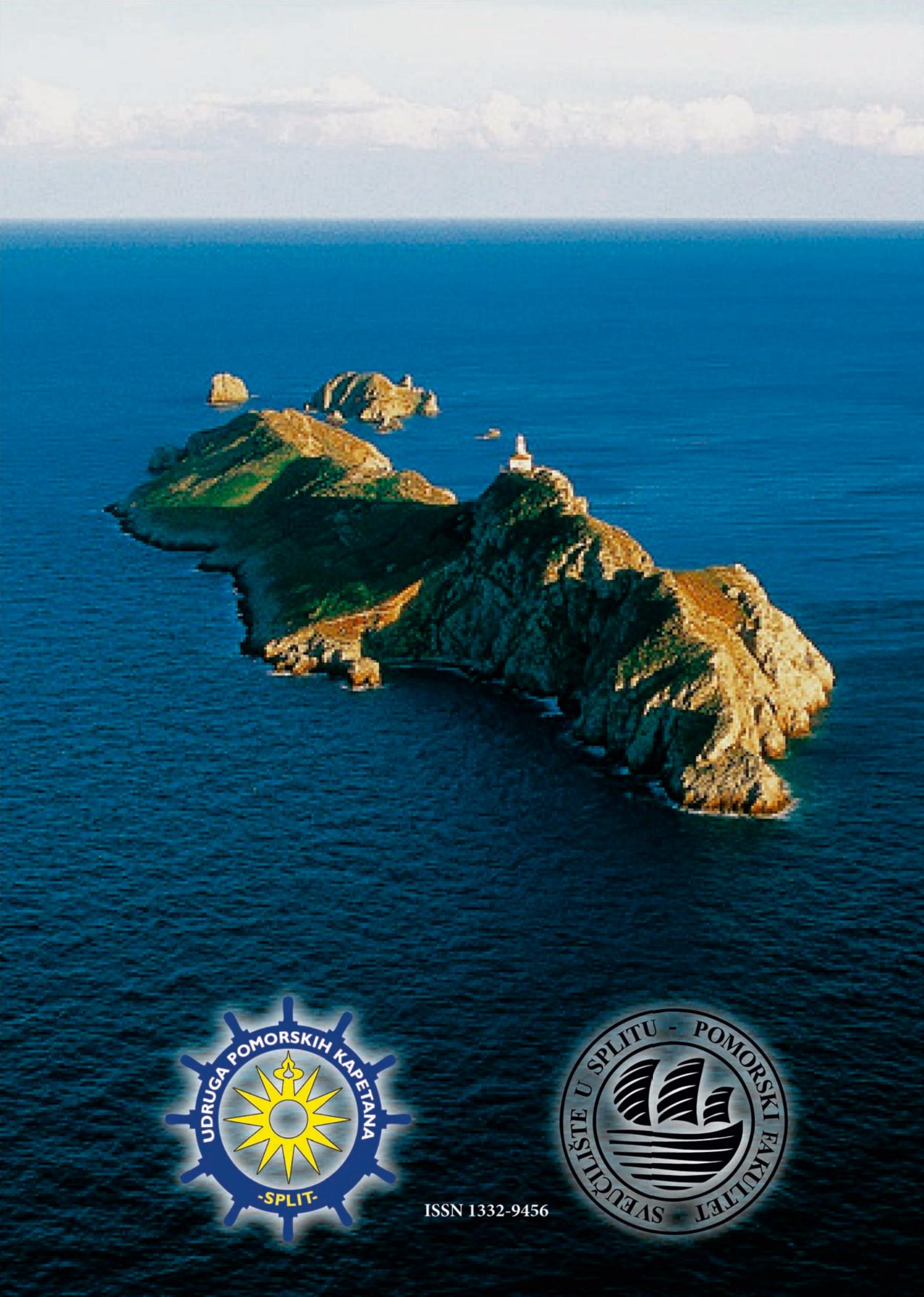
zauvijek su napustili našu Udrugu.  
Hvala im na kolegijalnosti i članstvu

**Sadržaj**

Kap. Sanjin Dumanić, <b>Izveštaj o radu Udruge pomorskih kapetana Split.....</b>	<b>7</b>
<b>IZMEĐU DVA BROJA .....</b>	<b>8</b>
<b>ZAJEDNICA HRVATSKIH UDRUGA POMORSKIH KAPETANA.....</b>	<b>10</b>
<b>ITF OSUĐUJE "NEČUVENE" 30-GODIŠNJE ZATVORSKE KAZNE ZA POMORCE .....</b>	<b>13</b>
Kap. Ivo Makjanić <b>OSVRT NA SITUACIJU ZATOČENOG KAPETANA BEKAVCA NAKON ODRŽANOG ROČIŠTA U LIPNJU.....</b>	<b>15</b>
Kap. Ivo Makjanić <b>OSVRT NA SITUACIJU U KOJOJ SE NALAZI PRITVORENI KAP. BEKAVAC .....</b>	<b>18</b>
Kap. Ivo Makjanić <b>OBRANA KAPETANA BEKAVCA JE ZAKAZALA - NEPRAVEDNA PRESUDA.....</b>	<b>21</b>
<b>PISMA UPUĆENA ODVJETNICI KAP. BEKAVCA OD STRANE ZHUPK .....</b>	<b>22</b>
Kap. Ivo Makjanić <b>KRIMINALIZACIJA POMORACA – SLUČAJ ZATOČENOG KAPETANA DUGE PLOVIDBE MARKA BEKAVCA .....</b>	<b>29</b>
doc. dr. sc. Luka Vukić Roko Glavinović Hrvoje Livaja <b>ULOGA I VAŽNOST LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG (I LOKALNOG) ZNAČAJA: MODELI UPRAVLJANJA .....</b>	<b>33</b>
<b>TRAGANJE I SPAŠAVANJE NA MORU .....</b>	<b>39</b>
Marko Ćosić, mag. ing. naut. Dr. sc. Zvonimir Lušić <b>ANALIZA PROMETA BRODOVA GRADSKE LUKE SPLIT .....</b>	<b>45</b>
doc.dr.sc. Lea Vojković Karlo Bonković, univ. bacc. ing. naut. <b>PRILAGODBA KORISNIKA NA ECDIS SUSTAV S NAGLASKOM NA MOGUĆE POGREŠKE PRILIKOM KORIŠTENJA.....</b>	<b>53</b>
Kap. Vedran Nikolić, mag. ing. naut. <b>ANALIZA NESREĆE "EXXON VALDEZ" S OSVRTOM NA SAZNANJA I PREVENTIVNE MJERE .....</b>	<b>58</b>
<b>175. GODIŠNJICA POMORSKE ŠKOLE U SPLITU TE 60. GODIŠNJICA PRVE GENERACIJE NAUTIČARA (BUDUĆIH KAPETANA).....</b>	<b>64</b>
<b>CESMA NEWS.....</b>	<b>90</b>
<b>PRISTUPNICA TVRTKE .....</b>	<b>105</b>
<b>PRISTUPNICA OSOBE.....</b>	<b>107</b>
<b>NAPUTAK AUTORIMA .....</b>	<b>109</b>







ISSN 1332-9456

