



" JADROLINIJA "
PREDSJEDNIKU UPRAVE
(DR. SC. SLAVKO LONČAR)

NASUKAN " SUS " JADROLINIJE !

Mnogi pomorci u Jadroliniji često su govorili da je " SUS " Jadrolinije izgubio stvarni smisao i da plovi u plitkim vodama te da postoji opasnost od njegova skorog nasukavanja.

U proteklom desetljeću u više navrata smo bili svjedoci da su neke od odgovornih osoba iz tehničke službe " SUS " Jadrolinije uglavnom koristile za kažnjavanje odgovornih osoba sa brodova a u većini slučajeva to je, po mišljenju pomoraca, bilo u cilju prikrivanja njihovih osobnih pogrešaka, izbjegavanja njihove osobne odgovornosti i odgovornosti dijela menadžmenta u Jadroliniji.

Poznato je da u Povjerenstvu za sigurnost koje je u skladu sa odredbama SUS - a osnovano u Jadroliniji nema aktivnih pomoraca a isto tako je poznato da u njemu sjede pojedinci koji nikad nisu plovili i/ili aktivno sudjelovali u primjeni postupaka SUS - a.

NSPPBH posjeduje zapisnike sa nekih sastanka Povjerenstva za sigurnost, a ima i spoznaje, iz kojih je vidljivo da se na sastancima Povjerenstva za sigurnost svjesno izvrću činjenice kako bi se skinula ili barem umanjila odgovornost - krivnja nekih od odgovornih osoba iz tehničke službe Jadrolinije a sve u cilju prebacivanja odgovornosti - krivnje za eventualne propuste na odgovorne osobe sa broda.

Zbog svega navedenog NSPPBH je u više navrata od Uprave Jadrolinije tražio izmjene pa čak i revidiranje SUS - a Jadrolinije a sve u cilju podizanja razine sigurnosti ali pomaka u tom smislu nema.

Dana 25.04.2012. zbila se izvanredna smjena zapovjednika i upravitelja stroja sa broda " Marjan " a koja je u javnosti prezentirana kao korektivna mjera na ishod inspekcijskog pregleda broda koji su u luci Split dana 24/25 04.2012. obavili inspektori sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije - Split.

Naime to jutro je zapovjednika broda " Marjan " telefonom pozvala kadrovska referentica i priopćila mu da je dobila nalog, od kadrovske direktora, da organizira izvanrednu smjenu njemu i upravitelju stroja. Inspektor broda je isto jutro pri iskrcaju rekao zapovjedniku da će on i upravitelj stroja najvjerojatnije biti pozvani u Rijeku na tzv. disciplinsku komisiju kojoj će dati izjavu u svezi sa navedenim događajem.

NSPPBH iz svega navedenog zaključuje da se iskrcani zapovjednik i upravitelj stroja, po odluci odgovornih osoba iz Upravne zgrade Jadrolinije, nalaze pod tzv. suspenzijom do daljnjega.

Do današnjeg dana nitko od odgovornih osoba iz Upravne zgrade Jadrolinije nije stupio u kontakt s iskrcanim zapovjednikom i upraviteljem kako bi im dao bilo kakve informacije u svezi sa njihovim trenutnim statusom u Društvu Jadrolinija.

Ovo je odličan primjer postupanja i brige u Jadroliniji prema tzv. " company man ". Već odavno se govori kako u Jadroliniji ne postoji " company man " jer da bi ga bilo najprije treba postojati " company ".

Sa ovim činom iz Upravne zgrade Jadrolinije pomorcima je još jednom odaslana uobičajena poruka pritiska i zastrašivanja, koja bi mogla rezultirati dužim " hlađenjem " kod kuće, a koja je kod pomoraca i ovaj put izazvala nezadovoljstvo i protivljenje pa čak i kod one nekolicine pomoraca koja je do sada bila priklonjena Upravi jer je i među njima zavladao panika i strah da će vrlo skoro i oni doći na red.

Moramo navesti da je NSPPBH u posjedu:

- 1) Zapisnika o izvršenom inspekcijskom pregledu broda " Marjan " koji su obavili inspektori sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije - Split dana 24/25 04.2012.
U Zapisniku je navedena samo jedna primjedba i to, citiramo: " Baterijsko napajanje za VHF DSC uređaj ne radi ". Dat je nalog da se nedostatak otkloni prije isplovljenja.
- 2) Zapisnika o kvaliteti rada (Service report) za VHF DSC uređaj na brodu " Marjan " koji je izdan od strane Pomorskog centra elektronike - Split nakon obavljenog pregleda dana 26.04.2012.
U Zapisniku između ostaloga piše, citiramo: " Oznake za 220 VAC automatske osigurače nisu sukladne projektu (zamijenjene naljepnice za napajanje VHF - a i punjača VHF baterija). Kabel napajanja VHF DSC nema dobar kontakt u konektoru. Električni spojevi između napajanja N1635 i N420 loše su izvedeni. Potrebno je napraviti bolje spojeve. Unutar punjača VHF baterija CH4856 osigurač od 30 A (nedostupan operateru) zalemljen za tiskanu ploču. Također utvrđena ispravnost baterija i VHF radio uređaja. Unutar pulta pristup uređajima nedostupan. Identifikacija otežana. Predlaže se izmjena kabela između VHF DSC - a i N420. Ugradnja novih rednih stezaljki između N1635 i N420. Potrebno poraditi na dostupnosti uređajima i izradi oznaka ".

- 3) Zapisa iz Brodskog dnevnika broda " Marjan " od dana 23.04.2012.
U njemu je vidljivo da su zapovjednik, upravitelj stroja, časnici i posada taj dan u večernjim satima, kao prevencija najavljenom sutrašnjem pregledu, izvršili pregled opreme za spašavanje i pp opreme te da su napravili tzv. " black out " i da su svi uređaji i rezervni sustavi uredno radili.
- 4) Dopisa koji je dana 24.04.2012. u svezi navedenog inspekcijskog pregleda broda tehničkom direktoru Jadrolinije upućen od strane zapovjednika i upravitelja stroja sa broda " Marjan ".
U dopisu između ostalog piše, citiramo: " Kontrolom baterija ustanovljeno je da su iste održavane i valjane, a kako nismo mogli sami ustanoviti kvar na brod je došao električar sa kraja. Tek nakon više putnog ponavljanja ubacivanja na baterijsko napajanje uočeno je lagano iskrenje na spoju ispravljača. Nakon kontrole tog dijela ustanovljeno je da je iz spoja ispravljača djelomično ispala žica koja je kratkim spojem izgorjela osigurač u samom ispravljaču ".

Predsjednik NSPPBH je obavio razgovor sa Inspektorima sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije - Split koji su obavili navedeni inspekcijski pregled i oni su tom prilikom izrazili zgroženost sa ovom izvanrednom smjenom zapovjednika i upravitelja stroja na brodu " Marjan ", koji je povezan sa ishodom inspekcijskog pregleda broda, jer smatraju da on ne može biti povod niti razlog za takav postupak i pri tom su dodali da su rekli iskrcanom zapovjedniku kako će doći, vezano za ovaj slučaj, njemu i upravitelju za svjedoka gdje god bude trebalo.

NSPPBH smatra da su ovim događanjima oko broda " Marjan " odgovorne osobe iz Upravne zgrade nasukale SUS Jadrolinije.

NSPPBH podsjeća da je između ostaloga u Poslovniku SUS - a navedeno i slijedeće:

- 1) Direktor za tehničke poslove odgovoran je za tehničku ispravnost brodova kojima upravlja Društvo Jadrolinija.
- 2) Inspektor broda odgovoran je za tehničku ispravnost pojedinog broda / plovila i nadzor rada zapovjednika časnika i članova posade.
- 3) Inspektor broda dužan je izvršiti pregled broda u cilju ocjene njegova ukupnog stanja, minimalno jednom godišnje, ne kasnije od šest mjeseci nakon obavljenog remonta broda.
Po završetku pregleda inspektor broda dužan je sastaviti izvješće o pregledu u dva primjerka na obrascu iz - " Dodatak 9. za brodove koji plove u nacionalnoj / nacionalnoj obalnoj plovidbi ".
Izvornik izvještaja predaje se zapovjedniku broda a njegova se kopija pohranjuje u arhivi pojedinog broda kod imenovanog inspektora za dotični brod.
- 4) Po prijemu naloga za ukrcaj zapovjedniku i upravitelju stroja, s ciljem njihove familijarizacije prije ukrcaja na brod, inspektor broda dužan je dati pismene upute u svezi rukovanja brodom odnosno strojem uključivši tehnička uputstva o novo ugrađenoj opremi.
- 5) Izvanrednom smjenom smatra se i smjena zapovjednika i upravitelja stroja zahtijevana od direktora tehničkog sektora s obrazloženjem zahtjeva u pismenom obliku.

NSPPBH podsjeća na slijedeće pojave u Društvu Jadrolinija:

- 1) *Da je sve učestalija pojava da neke od odgovornih osoba iz tehničkog sektora vrše pritisak na odgovorne osobe sa broda kako bi one po potrebi navodno " u interesu Društva " kršile i/ili izigrale odredbe SUS - a Društva Jadrolinije te međunarodne i domaće propise. Kada eventualno nešto pođe po zlu mnogi od njih se prave da nemaju pojma o čemu se to radi i/ili priča a one koji preuzmu odgovornost unutar Društva na sebe njihov nadređeni ih " poklopi " i okrievi odgovorne osobe s broda za navedeni propust kao da je njima malo problema koje imaju zbog eventualne prijave kapetanije.*
- 2) *Da se odgovornim osobama sa brodova otvoreno zamjera kad pojedinom inspektoru broda dostave u pisanoj formi Izvješće o oštećenju i/ili kvaru koji su propisani po SUS - u pa im neki od njih i otvoreno govore, citiramo: Što mi to nosiš, što će mi to ?" a kao rezultat svega bude da ih se više ne ukrcava na brod od tog inspektora. Mnogim inspektorima brodova je najdraže sve rješavati putem telefona tj. bez pisanog traga. Ova pojava je najizraženija u Plovnom području III.*
- 3) *Da je u posljednjih desetak godina u Jadroliniji došlo do pojave nepovjerenja na relaciji odgovorne osobe sa broda - odgovorne osobe iz tehničke službe a to je najizraženije u Plovnom području III.*
- 4) *Da inspektori broda i časnici sigurnosti od sezone 2001. godine u pravilu ne sudjeluju na unaprijed najavljenim inspekcijskim pregledima brodova koje vrše inspektori sigurnosti plovidbe Lučkih kapetanija, pa tako nisu sudjelovali niti na navedenom pregledu na brodu " Marjan ", iako se većina pregleda obavlja u blizini njihova ureda. Stječe se dojam da oni pripadaju nekom trećem svijetu a neki čak znaju i prigovoriti odgovornim osobama sa broda, citiramo : " Kako ste mogli dozvoliti da vam tu primjedbu pišu ... ". NSPPBH smatra potrebnim, i tu svrhu predlaže, da inspektor broda i časnik sigurnosti sudjeluju na navedenim pregledima koji se u pravilu na svakom brodu održavaju jednom godišnje te da svojim znanjem i iskustvom, a sve u interesu Društva Jadrolinije, pripomognu odgovornim osobama sa broda kako bi inspekcijski pregledi prošli sa što boljim rezultatom.*

- 5) Da časnici sigurnosti često vrše unutarnju prosudbu SUS - a broda tjedan - dva nakon što inspektori sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije izvrše najavljeni inspekcijski pregled i onda se vrlo mudro najviše baziraju na primjedbe koje su u Zapisniku navedene.
NSPPBH smatra da bi bilo učinkovitije da časnici sigurnosti obavljaju unutarnju prosudbu SUS - a broda neposredno prije inspekcijskog pregleda inspektora sigurnosti plovidbe Lučkih kapetanija jer bi se na taj način možda na vrijeme primijetilo i otklonilo neke od nedostataka na brodu koje odgovorne osobe sa broda eventualno nisu primijetile ili sa njima nisu upoznate.

NSPPBH podsjeća da je Sustav upravljanja sigurnošću i zaštite okoliša (SUS) u Društvu Jadrolinija uveden davne 1996. godine.

Brod " Marko Polo " je u lipnju 1996. godine prvi od brodova Jadrolinije dobio Potvrdu upravljanja sigurnošću (Safety management certificate) i to istovremeno od Hrvatskog registra brodova i Bureau Veritas - a.

Prilikom certifikacije predstavnik Bureu Veritas - a gosp. T. Agustinović je na brodu " Marko Polo " rekao da se SUS ne smije koristiti kao sredstvo za kažnjavanje zbog eventualnih pogrešaka pri radu, jer bi to dovelo do kontra efekta, već da SUS mora služiti za izvlačenje pouka iz eventualnih pogrešaka, učestalo educiranje i razvijanja svijesti za potrebom obavljanja radnji na siguran način.

NSPPBH ne podržava represivne mjere u SUS - u Jadrolinije već podržava zajedničko izvlačenje poučaka i stjecanje iskustva za ispravan budući rad.

Iz svega navedenoga vidljivo je da su odgovorne osobe iz Upravne zgrade Jadrolinije odlučno pristupile primjeni nepopularnog sistema kažnjavanja izvanrednom smjenom i tzv. suspenzijom zapovjednika i upravitelja stroja sa broda " Marjan " .

S obzirom da se iz ove neugodne situacije svi sudionici više ne mogu izvući neoštećeni tj. da povratka više nema, u cilju ravnopravnosti pri postupanju prema svim odgovornim osobama u Jadroliniji dok im se ne dokaže eventualna krivica, NSPPBH Vam predlaže slijedeće:

- 1) Da suspendirate, kao odgovorne osobe po SUS - u, tehničkog direktora i inspektora broda " Marjan " po uzoru kako su suspendirani zapovjednik i upravitelj stroja sa broda " Marjan " .
- 2) Da osnujete neovisno Povjerenstvo u kojem će pored odgovornih osoba sa kopna biti zastupljeni i aktivni pomorci, a u kojem ne smiju biti članovi postojećeg Povjerenstva za sigurnost zbog sumnje u pristranost, čiji će zadatak biti da ispituju eventualno postojanje krivice kod svih prethodno navedenih odgovornih osoba po SUS - u za navedeni nemili događaj.
- 3) Da o zaključcima iz Izvješća neovisnog Povjerenstva obavijestite sve četiri navedene odgovorne osobe po SUS - u, kako bi se one moglo eventualno žaliti na navedene zaključke, i potom da postupite u skladu sa Vašim dužnostima i ovlastima.

NSPPBH se nada da ćete navedene prijedloge prihvatiti i odsukati SUS Jadrolinije a ukoliko ih ne prihvatite NSPPBH će biti primoran svu dokumentaciju koju posjeduje vezano za kršenje i/ili izigravanje odredbi SUS - a od strane odgovornih osoba na kopnu u Jadroliniji, a bilo je i situacija kada se zapovjedniku broda naređivalo da isplovi sa brodom iako je imao zabranu isplovljenja izdanu od inspektora iz Lučke kapetanije, dostaviti predstavnicima Hrvatskog registra brodova i od njih zatražiti stručno mišljenje.

Ukoliko navedena akcija eventualno dovede do toga da Hrvatski registar brodova odluči oduzeti Društvu Jadrolinija izdanu Potvrdu o usklađenosti (Document of compliance) cjelokupna odgovornost za taj čin pasti će na odgovorne osobe iz Upravne zgrade Jadrolinije.

NSPPBH očekuje od Vas da ćete ubrzo vratiti pod kontrolu cijelu tehničku službu u Jadroliniji jer je očito, a na to Vas je NSPPBH već i ranije često upozoravao, da se dio navedene službe oteo kontroli.

Pozdravljaju Vas hrvatski mornari u oluji rođeni.

Predsjednik

(kap. Grgo Dujmović)

Na znanje:

- Ovlaštenoj osobi SUS - a kap. Damir Kordić

Split, 01.05.2012.

21000 Split, Osječka 5a
mob: 098 / 775 - 156 ● mob: 098 / 645 - 818 ● e-mail: nsppbh@email.t-com.hr ● www.nsppbh.hr
tel: + 385 21 530 006 ● fax: + 385 21 530 006 ● MB: 2330792