

Dr. sc. DRAGAN BOLANČA, umirovljeni redoviti profesor (u trajnom zvanju)
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu
Titulary member (počasni član) Međunarodnog pomorskog odbora (Comite Maritime International) iz Antwerpena
Direktor trgovačkog društva „Pomorsko savjetovanje BOLANČA“ d.o.o. iz Splita,
Hrvatske mornarice 1i

PREDMET: Pravno mišljenje u vezi *Izvješća o provedenim izvidima pomorskih prekršaja u predmetu pomorske nesreće broda Lastovo* Ministarstva mora, prometa i infrastrukture RH - Uprave sigurnosti plovidbe (dalje - MMPI) iz siječnja 2025. godine

I. UVOD

Iz uvoda *Izvješća o provedenim izvidima pomorskih prekršaja u predmetu pomorske nesreće broda Lastovo* (dalje - *Izvješće MMPI-a*) vidi se „da su ovlašteni službenici MMPI-a i Lučke kapetanije Rijeka na temelju čl. 49.j, st. 1. Pomorskog zakonika RH iz 2004. god. proveli izvide radi otkrivanja i kažnjavanja počinitelja pomorskih prekršaja koji su u vezi s događajem pomorske nesreće RO-RO putničkog broda LASTOVO“ (str. 4).¹ *Izvješće MMPI-a* iz siječnja 2025. god. konačni je oblik izmijenjenog *Nacrta završnog izvješća o provedenoj upravnoj istrazi u predmetu pomorske nesreće broda Lastovo iz kolovoza 2024. god.* (dalje - *Nacrt MMPI-a*), čije je nedostatke i manjkavosti ovaj autor opisao u mišljenju iznesenom 04. studenoga 2024. god. Stoga je novo mišljenje o konačnom *Izvješću MMPI-a* nastavak onoga što je navedeno u *Nacrt MMPI-a*, s time da se

¹ Izvide su proveli Zlatko Košta (načelnik Sektora za inspekcijske poslove i tehničke standarde Uprave sigurnosti MMPI-a, Vladimir Malnar (voditelj Službe sigurnosti plovidbe Lučke kapetanije Rijeka i Emil Marinov, viši kontrolor Službe kontrole ispravnosti stranih brodova Lučke kapetanije Rijeka.

naglašava da se autor u pisanju analize služio i rezultatima *Završnog izvješća vrlo ozbiljne pomorske nesreće RO-RO putničkog broda „Lastovo“* iz veljače 2025. god. koje je napravila Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu - Odjel za istrage nesreća u pomorskom prometu (dalje - *Završno izvješće AIN*).

II. ČINJENIČNO STANJE (iz priložene dokumentacije):

U Zaključku *Izvješća MMPI-a* (str. 35. - 38.) predlaže se pokretanje prekršajnog postupka u odnosu na kompaniju „Jadrolinija“, na odgovornu osobu u toj kompaniji (*in concreto* predsjednika uprave), te na odgovornu osobu na brodu „Lastovo“ (zapovjednika broda).

Prema mišljenju ovlaštenih službenika MMPI-a i Lučke kapetanije Rijeka, kompanija „Jadrolinija“ i odgovorna osoba u njoj (predsjednik uprave) počinili su pomorski prekršaj iz čl. 998., st. 1., toč. 11. *Pomorskog zakonika* iz 2004. god. (dalje - **PZ**), jer Sustav upravljanja sigurnošću kompanije nije u cijelosti uspostavljen, održavan i proveden na zakonit i pravilan način. Naime, prema toj zakonskoj odredbi PZ-a, novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 250.000,00 kuna kaznit će se za pomorski prekršaj **pravna osoba** ako ne uspostavi ili ne održava dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite, ne održava stanje broda i njegove opreme tako da je brod dok plovi u svakom smislu sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja, ne osigura da brod posjeduje valjane svjedodžbe i dokumente, ne osigura da se na brodu i u vezi s brodom poštuju zahtjevi Tehničkih pravila i drugih propisa (čl. 48. st. 2. PZ-a). Za radnje iz čl. 998., st. 1. PZ-a novčanom

kaznom može se kazniti i **odgovorna osoba u pravnoj osobi** (čl. 998., st. 2. PZ-a),² fizička osoba obrtnik (čl. 998., st. 3. PZ-a) i fizička osoba (čl. 998., st. 4. PZ-a).

Što se tiče zapovjednika broda „Lastovo“, njemu se nakon provedenih izvida stavlja na teret da je propustio obavljati svoje dužnosti/odgovornosti u smislu: upoznavanja sa ISM Poslovníkom broda „Lastovo“, preuzimanja odgovornosti vezano uz definiranje obveza pojedinih članova posade u postupku podizanja/spuštanja/osiguranja pramčane rampe, zapovijedanja članovima posade u obavljanju njihovih dužnosti, te preuzimanja odgovarajućih radnji u situacijama koje nisu definirane ISM Poslovníkom broda „Lastovo“. Stoga je prema mišljenju ovlaštenih službenika MMPI-a i Lučke kapetanije Rijeka, zapovjednik broda „Lastovo“ počinio pomorski prekršaj iz odredbe čl. 1002., st. 1. PZ-a, u kojoj se navodi da će se **zapovjednik i/ili član posade broda**, kaznit za pomorski prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 50.000,00 kuna ako ne obavlja poslove na brodu, u skladu sa svojim dužnostima, pravilima navigacije i drugim propisima i pravilima iz područja sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i zaštite morskog okoliša (čl. 133. PZ-a).

III. PRAVNI OKVIR ZA UTVRĐENO ČINJENČNO STANJE

1. PROCESNI OKVIR

U Dijelu jedanaestom («Pomorski prekršaji»), Glavi I. (Zajedničke odredbe) PZ-a navodi se da je **pomorski prekršaj** povreda propisa kojima se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske ili nad kojima Republika Hrvatska ima suverena prava, njihovim obalama i lukama, pomorskim objektima hrvatske državne

² Novčana kazna je u iznosu od 3.000,00 do 15.000,00. kuna.

pripadnosti, te svim pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske u vezi sa sigurnošću plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru (čl. 989., st. 1. PZ-a).

Postupak o pomorskim prekršajima vodi se po zakonu kojim se uređuju prekršaji (čl. 989., st. 2. PZ-a), a taj zakon je *Prekršajni zakon* («Narodne novine RH», br. 107/07., 39/13., 157/13., 110/15., 70/17., 118/18 i 114/22.). Međutim, i PZ kao *lex specialis* sadrži nekoliko posebnih odredaba koje se odnose na prekršajni postupak. Lučke kapetanije odlučuju u prvom stupnju o pomorskim prekršajima (čl. 990., st. 1. PZ-a),³ a prekršajni postupak vodi Voditelj prekršajnog postupka (čl. 990., st. 2. PZ-a),⁴ kojem se može odrediti zamjenik (čl. 992., st. 1. PZ-a). Voditelja prekršajnog postupka i njegovog zamjenika imenuje i razrješuje ministar pomorstva na prijedlog lučkog kapetana iz redova stručnih djelatnika lučkih kapetanija odnosno Ministarstva pomorstva (čl. 992., st. 2. PZ-a).⁵ Zapisničara prekršajnog postupka imenuje lučki kapetan (čl. 992., st. 3. PZ-a).

Premda ga PZ često spominje kao počinitelja pomorskog prekršaja (ne samo u odredbi čl. 998.), ovaj zakonski akt ne sadrži definiciju pojma odgovorna osoba u pravnoj osobi. Ali, *Prekršajni zakon* kao *lex generalis* određuje da je odgovorna osoba ona fizička osoba koja vodi poslove pravne osobe ili joj je povjereno obavljanje određenih poslova iz područja djelovanja pravne osobe (čl. 61., st. 1.). Tko je odgovorna osoba u pravnoj osobi, činjenično je pitanje koje se utvrđuje u prekršajnom postupku prema okolnostima pojedinog slučaja. To znači da odgovorna osoba ne mora uvijek biti predsjednik uprave, direktor i sl. Najbolji primjer za ovu situaciju je toč. 10.2. *Izješća MMPI-a* (str. 37.) u

³ Ako se za pomorski prekršaj ne može odrediti mjesna nadležnost Lučke kapetanije, prekršajni postupak u prvom stupnju vodi Lučka kapetanija Rijeka (čl. 990., st. 4. PZ-a).

⁴ Voditelja prekršajnog postupka može se imenovati za područje dviju ili više lučkih kapetanija (čl. 990., st. 3. PZ-a).

⁵ Voditelj prekršajnog postupka i njegov zamjenik mora imati završen diplomski sveučilišni odnosno integrirani preddiplomski i diplomski studij prava, te položen pravosudni ispit (čl. 992., st. 4. PZ-a).

kojoj se ističe da prema kompanijskim aktima o upravljanju sigurnošću svi dionici u sustavu kompanije „Jadrolinija“ (izvršni direktor ljudskih resursa, izvršni direktor tehničkih i operativnih poslova, inspektor pomorske sigurnosti, ovlaštena osoba, zapovjednik broda) za sve zadaće i odgovornosti direktno odgovaraju predsjedniku uprave. To ne znači da je predsjednik uprave odgovorna osoba u pravnoj osobi, već su to osobe kojima je povjereno obavljanje određenih poslova (npr. izvršni direktori). Nadalje, u *Završnom izvješću AIN* (str. 36.) spominje se da zapovjednik broda u propisanom okviru obavljanja svojih poslova odgovara predsjedniku uprave (za sav rad), ovlaštenoj osobi (za radne obveze po osnovi sigurnosti), inspektoru broda (za tehničku ispravnost i upravljanje brodom) i izvršnom direktoru ljudskih resursa (za formacijsku potpunost i radne uvjete). Prekršajnu odgovornost za neuredno obavljanje poslova povjerenih zapovjedniku broda, ne snosi predsjednik uprave (kojemu je zapovjednik odgovoran za sav svoj rad), već sam zapovjednik.

2. MATERIJALNI OKVIR

a) U prekršajnom postupku *pro futuro* sud treba utvrditi elemente bića pomorskog prekršaja iz čl. 998., st. 1. PZ-a, a to su sljedeći elementi:

1. je li uspostavljen ili ne, i održavan dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite kompanije „Jadrolinija“,
2. je li „Jadrolinija“ održavala stanje broda „Lastovo“ i njegovu opremu tako da je brod dok plovi u svakom smislu bio sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja?,
3. je li osigurala da brod „Lastovo“ posjeduje valjane svjedodžbe i dokumente?,

4. je li osigurala da se na brodu „Lastovo“ i u vezi s brodom poštuju zahtjevi Tehničkih pravila i drugih propisa (čl. 48. st. 2. PZ-a)?

Utvrđeno činjenično stanje nam ukazuje da je **potvrđan** odgovor na sva 4 postavljena pitanja.

Kompanija „Jadrolinija“ kao brodar uspostavila je, održavala i provodila (što i sada radi) na zakonit i pravilan način dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite kompanije, u skladu sa ISM Pravilnikom. To dokazuje posjedovanjem valjanih javnih isprava koje izdaje Hrvatski registar brodova (dalje - HRB) kao ovlaštena organizacija nakon redovitih vanjskih provjera i prosudbi. HRB je izdala Potvrdu o usklađenosti za cijelu kompaniju odnosno Potvrde upravljanju sigurnošću za svaki brod posebno (pa tako i za brod „Lastovo“). Obje su potvrde bile važeće u vrijeme pomorske nesreće u Malom Lošinj 11. kolovoza 2024. god. (*Izvješće MMPI-a*, str. 6.). Ne samo to, nakon pomorske nesreće vanjska prosudba je provedena baš zbog te nesreće (13. rujna 2024. god.), kada su HRB i MMPI zajednički utvrdili da nema ozbiljnih nedostataka u sustavu upravljanja sigurnošću kompanije „Jadrolinije“, a ni u pogledu broda „Lastovo“. Uostalom, i u *Završnom izvješću AIN* (str. 86.) istaknuto je da je u sklopu ocjenjivanja sustava upravljanja sigurnošću kompanije i brodova kompanije koje je obavio HRB u razdoblju od rujna 2019. god. do rujna 2024. god. evidentirano 104 prosudbi, tijekom kojih je zabilježena jedna neusklađenost, tri zapažanja i dva nalaza, i to isključivo na brodovima, među kojima se ne nalazi brod „Lastovo“.

U trenutku pomorske nesreće brod „Lastovo“ imao je valjanje svjedodžbe: Svjedodžbu o klasi, Svjedodžbu o sigurnosti putničkog broda, Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu i Svjedodžbu o baždarenju koje je izdao HRB kao priznata organizacija i klasifikacijsko društvo (*Izvješće MMPI-a*, str. 5. - 6.). Posjedovanje navedenih valjanih

svjedodžbi i dokumenata (javnih isprava) pokazuje nam da je kompanija održavala stanje broda „Lastovo“ i njegovu opremu tako da je brod dok plovi u svakom smislu bio sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja, a ujedno je osigurala da se na brodu „Lastovo“ i u vezi s brodom poštuju zahtjevi Tehničkih pravila i drugih propisa. Naime, propisanim inspekcijskim pregledima nisu uočeni i utvrđeni bilo kakvi nedostaci u pogledu broda „Lastovo“, posebno ne oni koji bi se mogli smatrati uzrokom pomorske nesreće u Malom Lošinj.

b) U prekršajnom postupku sud također treba utvrditi elemente bića još jednog pomorskog prekršaja, a to je onaj iz čl. 998., st. 1. PZ-a, pri čemu se sve svodi na jednostavno pitanje: je li zapovjednik broda „Lastovo“ na dan pomorske nesreće obavljao poslove na brodu, u skladu sa svojim dužnostima, pravilima navigacije i drugim propisima i pravilima iz područja sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i zaštite morskog okoliša?

Nažalost za poginule pomorce i njihove obitelji, za ozlijeđenog člana posade, za cjelokupnu upravu i zaposlenike „Jadrolinije“, za sve involvirane osobe na bilo koji način u ovu tragediju i za cjelokupnu hrvatsku javnost, odgovor je **negativan**.

Centralno pitanje ove pomorske nesreće jest zašto je pramčana rampa iznenada pala i je li njen sustav bio tehnički ispravan?

Prema *Završnom izvješću AIN* (str. 18.) podizanje i spuštanje pramčane rampe obavlja se od početka do kraja bez zaustavljanja. Hidraulički sustav pokreće se hidrauličkom pumpom (uključuje ga zapovjednik broda), a pramčana rampa se podiže pomoću ručice u otvoru na desnom pramčanom dijelu palube (to radi vođa palube). Konačno, kada je pramčana rampa podignuta **mora** se osigurati na neki od 3 dostupna mehanička načina fiksiranja: ručnom pojasnom kočnicom, mehaničkim zabavljanjem

ili lancima. Posada broda „Lastovo“ uobičajeno je to radila mehaničkim zabravljivanjem na način da bi jedan od kormilara postavljao dva klina s obje strane gornje palube pramčanog dijela palube, „kada bolceni nasjedaju u uške“ (str. 27.). Ako je pramčana rampa podignuta, a nije osigurana, pa se isključi hidraulička pumpa, onda rampa pada nakon 75 sekundi od isključenja (str. 18. i str. 32.).

Osnovna teza *Izvješća MMPI-a* (str. 21. - 26.) i *Završnog izvješća AIN* (str. 6.) jest da je prevladavajući čimbenik pomorske nesreće nepotpuno razumijevanje izvedbe i tehničkih karakteristika sustava pramčane rampe zbog „nepostojanja uputa i informacija o hidrauličkom sustavu pramčane rampe“, jer upoznavanje posade sa samim brodom nije provedeno na odgovarajući način, pa „članovi posade palube nisu smatrali potrebnim osigurati rampu u gornjem položaju prije obavljanja radova ispod neosigurane rampe“.

Na brodu „Lastovo“ (kao i na drugim brodovima „Jadrolinije“) uobičajen je **postupak familijarizacije (upoznavanja)** koji se provodi kada se član posade broda prvi put ukrcava na brod i upozna sa postupcima iz sustava upravljanja sigurnošću i provodi se **usmenim putem** od strane iskusnijih kolega (*Završno izvješće AIN*, str. 53. - 54.). Zapovjednik broda „Lastovo“, prije napredovanja u zapovjednika, na tom je istom brodu plovio 180 dana kao prvi časnik palube. Usavršavao se uz svog dugogodišnjeg iskusnog zapovjednika koji mu je kasnije postao mentor, plovio je zajedno s njim u 6 mandata tijekom 2024. god. kada se upoznao s dužnostima zapovjednika. Proces uvježbavanja pod vodstvom mentora službeno je započeo 3. lipnja i završio 10. lipnja 2024. god., kada je kandidat za svoju uvježbanost dobio ocjenu „Odličan – pokazao visok stupanj znanja i vještina“. U svojstvu zapovjednika broda prvi je put ukrcan na brod „Lastovo“ dana 11. lipnja 2024. god., te je dana 11. kolovoza 2024. god. bio u trećem mandatu, pa je brodom zapovijedao 35 dana od dana ukrcaja u svojstvu zapovjednika do dana pomorske nesreće. Jasno je da je u tom navedenom cjelokupnom vremenskom razdoblju kao kvalitetan pomorac dobro naučio (podučavanjem i iskustvom) brodsku operaciju dizanja i spuštanja pramčane rampe, jer je brod „Lastovo“ to obavljao 9 - 10 puta dnevno. Uostalom, to je bez problema obavljao samostalno punih 35 dana.

Da je bio dobro upoznat s procedurom rada pramčane rampe, ukazuje i njegovo ponašanje prije i tijekom pomorske nesreće, iako su mu mnogi postupci neshvatljivi i nerazumni. Uočivši da podignuta pramčana rampa nije mehanički osigurana klinovima (znao je što to znači), pokušava to logično ispraviti, ali nije uspio komunicirati sa drugim članovima posade (vođom palube i prvim časnikom palube). Istovremeno, isključuje hidraulički sustav (nerazumno), osobno kreće prema pramcu broda bez ponovnog uključenja sustava (neshvatljivo). Dakle, uočljiva su dva ključna propusta zapovjednika koja. Prvo, isključuje hidrauliku pramčane rampe (a ne smije), jer je neosigurana u podignutom položaju. Drugo, ne uključuje je ponovo (a mora), jer je krenuo prema pramcu broda.

Ključni razlog pada pramčane rampe broda „Lastovo“ je ljudska greška zapovjednika broda koji je kritičnog dana u Malom Lošinju svojim postupcima prekršio osnovna pravila sigurnosti, jer je postupio suprotno dugogodišnjem ustaljenom postupku, pa je pramčana rampa pala zbog neispravnog rukovanja. Dakle, pomorska nesreća nije izazvana neispravnošću ni kvarom sustava pramčane rampe broda „Lastovo“. Uzrok pomorske nesreće nije ni manjkavost sustava upravljanja sigurnošću kompanije ili broda. Također, pomorska nesreća nije nastala zbog nepostojanja pisanih uputa i informacija o hidrauličkom sustavu pramčane rampe, jer su svi članovi posade broda „Lastovo“ kroz postupak familijarizacije (upoznavanja) bili upoznati s načinom rada pramčane rampe.

Nažalost, bilo je još tragičnih ljudskih grešaka. Vođa palube ne reagira na zahtjev zapovjednika da podignutu rampu odmah osigura klinovima smatrajući da neće pasti (*Izvješće MMPI-a*, str. 11.), ali se njegov postupak ne tretira kao mogući pomorski prekršaj. Premda radna operacija provjere brtve pramčanih vrata, zahtijeva prisustvo samo zapovjednika broda i vođe stroja, njoj je prisustvovao veliki broj članova posade (6)

koji su se okupili ispod podignute pramčane rampe, uključujući kormilare, iako je jedan od njih morao biti na gornjoj palubi radi osiguranja podignute rampe putem klinova. Okupljeni članovi posade broda „Lastovo“ morali su biti svjesni rizika od pada desetotonske pramčane rampe. Osim što su o tome učili tijekom formalne izobrazbe i tijekom familijarizacije, postupak podizanja i osiguravanja pramčane rampe obavljali su svakodnevno i do 10 puta.

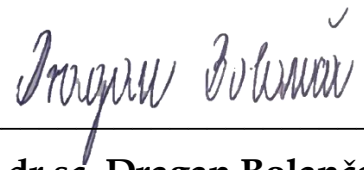
U cijeloj analiziranoj situaciji zanimljivo je da se u *Izvješću MMPI-a* i *Završnom izvješću AIN* nigdje ne spominje mišljenje da bi ljudski faktor u konkretnom slučaju imao ključnu ulogu u pomorskoj nesreći.

IV. ZAKLJUČAK

1. Kompanija „Jadrolinija“ kao brodar uspostavila je, održavala i provodila (što i sada radi) na zakonit i pravilan način dokumentirani sustav upravljanja sigurnošću i sustav sigurnosne zaštite kompanije, u skladu sa ISM Pravilnikom. To dokazuje posjedovanjem valjanih javnih isprava koje izdaje Hrvatski registar brodova kao ovlaštena organizacija nakon redovitih vanjskih provjera i prosudbi.
2. Posjedovanjem valjanih svjedodžbi i dokumenata kao javnih isprava, kompanija „Jadrolinija“ dokazuje da je održavala stanje broda „Lastovo“ i njegovu opremu tako da je brod dok plovi u svakom smislu bio sposoban za plovidbu i siguran za obavljanje svih operacija u službi dok ih obavlja, a ujedno je osigurala da se na brodu „Lastovo“ i u vezi s brodom poštuju zahtjevi Tehničkih pravila i drugih propisa.

3. Ključni razlog pada pramčane rampe broda „Lastovo“ bila je ljudska greška zapovjednika broda koji je kritičnog dana u Malom Lošinju svojim postupcima prekršio osnovna pravila sigurnosti, jer je postupio suprotno dugogodišnjem ustaljenom postupku, pa je pramčana rampa pala zbog neispravnog rukovanja.
4. Da je ljudski faktor u konkretnom slučaju imao ključnu ulogu u pomorskoj nesreći, vidi se ne samo kod postupanja zapovjednika broda „Lastovo“, već i kod nekih drugih članova posade.
5. U sustavu upravljanju sigurnošću kompanije „Jadrolinija“ postoji nekoliko razina i smjerova odgovornosti (izvršni direktor ljudskih resursa, izvršni direktor tehničkih i operativnih poslova, inspektor pomorske sigurnosti, ovlaštena osoba, zapovjednik broda), pa se ne može nesumnjivo zaključivati da je predsjednik uprave uvijek odgovorna osoba u pravnoj osobi, jer je to činjenično pitanje koje se utvrđuje u prekršajnom postupku prema okolnostima pojedinog slučaja.

Split, 11. veljače 2025.



Prof.dr.sc. Dragan Bolanča