

## OSVRTI

### POSTIZANJE SIGURNOSTI NA MORU - PRAKTIČNA PRIMJENA ISM KODEKSA

U Londonu se 14. i 15. listopada 1996. godine održao simpozij pod nazivom "Postizanje sigurnosti na moru", u organizaciji Međunarodne agencije za poslovne komunikacije, te uz potporu klasifikacijskog društva Bureau Veritas. Na simpoziju se okupilo 15 uglednih izlagača, koji su okupljenima izložili 14 referata iz najznačajnijih područja vezanih za sigurnost na moru. Većina referata je tiskana u posebnoj publikaciji.

Već nam naslov<sup>1</sup> govori da je riječ o skupu, koji će prije svega na osnovu postojećih rješenja, nastojati ukazati na važnost dosljedne primjene Međunarodnog kodeksa o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja ili ISM kodeksa (IMO Rezolucija A.741 (18)).

Na osnovu primljenih referata sudionika u tome je i uspio, prije svega naglašavajući praktična rješenja od državne zastave, klasifikacijskih društava, klubova osiguranja, brodarskih kompanija do samih objekata čitavog procesa, tj. brodova.

Činjenica da će do srpnja 1998. godine ISM kodeks postati obvezatan za 25000 brodova, te do 2002. za daljnjih 55000, odnosno da je do prosinca 1995. svega 1100 brodova i 140 brodarskih poduzeća udovoljilo novoj regulativi, još više aktualizira spomenutu problematiku. Stoga su iskustva u kreiranju sustava za sigurno vođenje broda te sprječavanje onečišćenja u ovom trenutku izuzetno dragocjena, a napose njihova učinkovitost u izvanrednim situacijama, što je također bio predmet nekoliko referata na simpoziju.

Tako je Chris Bravery, mendažer svoje brodarske kompanije<sup>2</sup> zadužen za sigurnost, u svome izlaganju iznio pojedinosti razvoja projekta za sigurno vođenje broda te sprječavanje onečišćenja, njegovo usklađivanje s novim propisima, te dobivanje svjedodžbi za standard ISO 9002, te ISM kodeks, točnije svjedodžbe o ispunjavanju uvjeta<sup>3</sup> koji su u skladu s ISM kodeksom. Naročitu pozornost je posvetio dijelu planiranja i vježbi u

---

1 Original naslova glasi: Achieving Safety at Sea - Practical Strategies for Implementing the ISM Code

2 Sally Vessel Management Limited

3 Document of Compliance (DOC)

slučaju izvanrednih događaja, kao uvod stvarnoj nezgodi koja se dogodila na brodu Sally Star 25. 8. 1994. Napravljena je analiza same nezgode, te primjene spomenutih uputa u slučaju iste. Također je predočeno nekoliko senzacionalističkih naslova iz tiska, kako bi se naglasila potreba za pravodobnim informiranjem javnosti, odnosno grupom stručnjaka unutar same strukture poduzeća zaduženom za odnose s medijima.

O tom aspektu problema podrobnije je govorio Tony Redding, direktor savjetodavne agencije<sup>4</sup> za odnose s javnošću, s dvadesetogodišnjim iskustvom u pomorskoj industriji, a za to vrijeme je radio na slučajevima kao što su Mega Borg, Braer, Sea Empress itd.

Zahvaljujući Peteru Cooneyju, predsjedniku upravnog odbora kompanije Acomarit Ship Managers, te kapetanu Nigel J. Adamsu, inspektoru iste tvrtke, na simpoziju je predočen još jedan životni scenarij, koji uključuje primjenu svih spomenutih načela i postupaka u slučaju nezgode.

Prvi dio izlaganja uključio je detaljan opis načela i postupaka isplaniраних u slučaju nezgode, te vježbi kako na samim brodovima tako i u predstavništvima tvrtke na kopnu, koje bi na svom vrhuncu uključivale i preko 150 ljudi.

Stoga je kompanija smatrala da će uspjeti odgovoriti na sve zahtjeve što ih nameće rad u okolnostima stvarne nezgode. Ona se dogodila 15. veljače 1996. godine. Bilo je to na tankeru Sea Empress, koji se nasukao na jugozapadnom dijelu Velike Britanije u blizini terminala Milford Haven, izazvavši pri tome onečišćenje sirovom naftom. Čitav događaj privukao je veliku pozornost javnosti, između ostalog i zbog blizine rezervata ptica, koje su pri tome bile ugrožene, pa je pritisak sredstava javnog priopćavanja bio velik. Usprkos svemu, autor referata zaključuje da je scenarij za slučaj izvanrednih okolnosti u biti dobro sproveden u praksi. Vjerodostojnost svega izrečenoga potvrđuje činjenica da je autor bio dio tima koji se neposredno nakon nezgode našao na licu mjesta. Mišljenja sam da je izuzetno koristan dio referata u kojem se naglašavaju tehnički detalji koji bi trebali biti bolje usklađeni u budućnosti, kao i naglašavanje činjenice da je dio tvrtke na kopnu i dalje uspješno vodio flotu od preko 50 brodova.

Osim praktičnih mjera i postupaka u sklopu najnovije sigurnosne regulative simpozij je pokušao odgovoriti na pitanje primjene istih u duhu nacionalnih zakonodavstava. Naime, upravo je na državama zastave odgovornost za implementaciju najnovijih mjera, kao npr. ISM kodeksa, u nacionalne zakone. Time zapravo država zastava obvezuje sve brodove u njezinom upisniku na primjenu novih pravila glede sigurnosti. U novije vrijeme sve se više pojačava i kontrola države luke, no primarna

---

4 TRS Public Relations, Canterbury, UK

zadaca primjene novih propisa ostaje na državi zastave koju brod vije.

Stoga je i referat stalnog predstavnika Liberije<sup>5</sup> pri IMO-u na tu temu vrlo zanimljiv, naročito s aspekta Liberije kao zemlje tzv. "otvorenog upisnika", odnosno tzv. "zastave pogodnosti". Njezin predstavnik ističe sve mjere koje je Liberije poduzela, uključujući i izmjene Pomorskog zakona, kako bi se udovoljilo novim standardima. No konačna provedba i kontrola svih tih mjera, kako u brodarskim poduzećima tako i na brodovima, je prepuštena ovlaštenim klasifikacijskim društvima, uključujući i izdavanje svjedodžbi.

Stoga se nameće pitanje, naglašeno činjenicom da je riječ o državi tzv. "otvorenog upisnika", valjanog nadzora nad provedbom navedenih sigurnosnih propisa u praksi od strane države zastave.

Još jedan praktičan problem u primjeni spomenutih standarda je sve veća prisutnost "papirnatog" posla na brodovima. S tim problemom se susreo i zapovjednik Keith Edwards, koji je radio na projektu svoje tvrtke<sup>6</sup> oko pribavljanja svjedodžbi za ISM kodeks, te ISO standard 9002. U svom referatu ističe da je prva reakcija časnika bila da jednostavno ne žele više "papirnatog" posla. Također, iskusniji "morski vukovi" su u svojim razmišljanjima isticali činjenicu da su oni uspješno vodili brodove i bez najnovijih sigurnosnih zahtjeva. Istina je da su oni upravljali brodovima na način kako je to zahtijevano sigurnosnim propisima, no sada je novina u tome da sve to valja zabilježiti i unaprijed planirati, kako bi se u to mogao uvjeriti i netko izvan kruga brodske posade i matičnog poduzeća.

U razvoju sustava za sigurno upravljanje brodom nastojalo se što više smanjiti opseg "papirnatog" posla ili ponavljanja. Neka ponavljanja su bila neizbježna, obzirom na već postojeće zahtjeve u svezi sigurnosti. Tako je primjerice ponavljanje postupka u svezi onečišćenja okoliša bilo najbolje rješenje, zbog zabune koja bi mogla nastati kod postojanja dva plana. Postojeći plan u okviru SOPEP-a<sup>7</sup> prepisan je u pravilnik kojeg zahtijeva ISM kodeks.

Na simpoziju su također izlagani referati na temu ljudskog faktora, umora, stresa i drugih aspekata sigurnosti, no istakao bih podatke međunarodnog istraživačkog Centra za sigurnost pomoraca i medicinu rada<sup>8</sup>, koje je iznio njegov direktor Alastair Couper. U njima se po prvi puta iznosi činjenica da je npr. životni vijek britanskih pomoraca na britanskim brodovima u prosjeku 53.3 godine, dok je prosječan životni vijek

---

5 George B. Cooper

6 Channel Island Ship Management Ltd

7 Shipboard oil pollution emergency plan, pravilo 26, IV poglavlje MARPOL-a

8 SIRC (Saefarers International Research Centre)

Britanaca 73.9 godina. Također se među ostalim statističkim podacima ističe i izvještaj jedne danske broderske tvrtke<sup>9</sup> u kojem se kaže da niti jedan njihov zapovjednik nije doživio 65 godina, tj. mirovinu.

Zanimljivo je izlaganje imao i Phillip Robson, inspektor klasifikacijskog društva Bureau Veritas zadužen prije svega za kontrolu primjene novih sigurnosnih normi na brodovima, te u uredima na kopnu. U svome referatu je među višegodišnjim provjerama istakao i slučaj s hrvatskim brodarom (ime nije spomenuto). Nakon višetjedne provjere, kako tima u uredima na kopnu tako i samih brodova na kojima je boravio određeno vrijeme, došao je do zaključka da je riječ o kompaniji u kojoj je čitav smisao procesa osiguranja sigurnosti i kakvoće postigao svoj cilj. Istaknut je pozitivan pristup prema pitanjima sigurnosti, te naporima na obučavanju posade kako na kopnu tako i na moru, svrstavajući hrvatskog brodaru uz bok najboljih britanskih iskustava. Zaključak tog dijela izlaganja je bio da svjedodžba o ispunjvanju uvjeta u skladu s ISM kodeksom izdana hrvatskom brodaru nije samo puka forma, već i priznanje za uspjehe koje su postigli na tom planu, što je uistinu ohrabrujuće. Možemo se samo nadati da će taj primjer slijediti i svi ostali hrvatski brodari.

Simpozij na ovu temu je osobito dobrodošao kada ističu rokovi početka primjene novih konvencija, odnosno novih standarda općenito. Stoga su iskustva prikupljena iz bilo koje oblasti vezane za aspekte sigurnosti izuzetno dragocjena, kako na razvoju novih sigurnosnih postupaka, tako i na unapređenju postojećih. Zbog toga sam mišljenja da je simpozij održan u Londonu 14. i 15. listopada 1996. godine uspio pokušaj boljeg shvaćanja kompleksnosti konačnog cilja kojemu svi težimo, a to je sigurnost na moru.

**Željko Kiperaš, ing. pomorskog prometa**

---

<sup>9</sup> Istraživanje radne grupe pri University of Wales, Cardiff, travanj 1996., u sklopu SIRC.