

NESREĆA BRODA BOURBON DOLPHIN

Razmišljajući koji bi događaj iz 2007. godine izdvojio, a koji bi dao odgovore na mnoga pitanja o pomorskoj profesiji, došao sam do zaključka da bi upravo nesreća broda Bourbon Dolphin dala odgovore na pitanja koja se tiču zahtjevnosti (jer je osam ljudi izgubilo živote) i budućnosti pomorske profesije (jer je stradao i kapetanov sin od 14 godina). Dok je Bourbon Dolphin (2985 GT, dužine 75.2 m), šest mjeseci star brod (DP 2 anchor handling tug supply vessel) bio angažiran u premještanju osmog sidra i lanca (330 t) Transocean Rather semi-submersible drilling rig (Chevron), uslijed prevelikog naprežanja na winchu, brod se prevrnuo kad je vjerojatno lanac kliznuo iz krmenog položaja (uzdužno) u bočni (poprečno), tj. brod je promijenio položaj u odnosu na lanac. To se dogodilo 12. travnja 2007. godine 85 milja zapadno od Shetlanda, a tom je prilikom od 15 članova posade njih osam poginulo. Pronašli su tijela kapetana (44 g), prvog časnika (37), drugog časnika (31), dok tijela upravitelja stroja (42), prvog strojara (25), električara (27), vođe palube (54) i kapetanovog sina (14) nisu pronađena.

Iako izvješće nije još službeno, izgleda da je došlo do nesporazuma između broda Bourbon Dolphin i drugog broda Highland Valour uključenog u operaciju sidrenja, a i problemi balasta broda Bourbon Dolphin se spominju. Brod je potonuo 15. travnja 2007. na dubini 1100 m. To je prva nesreća koja se dogodila Norvežanima u sidrenju te vrste. Slično se dogodilo godine 2003. kad su Danci izgubili sličan suplajer Stevns Power u Nigeriji i jedanaest ljudi.

Norvežani su donjeli propise u kojima nagib broda tijekom naprežanja (force/tension) na lancu ne smije biti veći od 15 stupnjeva ili ne veći od kuta naplavlivanja kad more ulazi na krmu broda ili ne veći od 50% GZ maximuma. U slučaju većeg naprežanja od dozvoljenog operacije sidrenja se moraju prekinuti.

Bourbon, sa sjedištem u Parisu, ima najveću flotu suplajera, a u Marseillesu i Singapuru simulatore za obuku pomoraca, stoga Bourbon smatra kako su pomorci na brodu bili iskusni. Međutim razni izvori pokazuju kako to nije točno, jer posada nije bila dovoljno vješta, a zapovjednik broda Bourbon Dolphin imao je prethodno iskustvo na ribarici. Mjesec dana prije tragedije kontrola ISM Coda broda Bourbon Dolphin utvrdila je dosta nepravilnosti.

Nesreća se dogodila po lijepom vremenu, a kakvo sve vrijeme, ili bolje reći nevreme na moru zna biti, to znaju iskusni pomorci. Očito je kako nesreća ne bira vrijeme niti žrtve, stoga oprez u svakom datom momentu nije suvišan. Sve ove brojne nezgode koje se spominju na ovom pomorskom portalu, a to su samo neke, jer ih ima previše, pokazuju da pomorci moraju biti osposobljeni za život na moru. Oni moraju biti educirani u skladu s potrebama profesije i psihički spremni na sve ono što donosi pomorski poziv. Društvo uvijek kasno reagira, puno traži od pomoraca, a malo daje. Sve više ima pomoraca čiji sinovi ne slijede očevu profesiju. Nekad je to bila gotovo tradicija u obitelji, danas to više nije slučaj, već rijetkost, pa čak i na Filipinima pomorci kažu: Plovim da zaradim nešto kako moj sin ne bi trebao ploviti poput mene.

Sve do sada rečeno i viđeno upućuje kako će pomoraca uvijek dovoljno biti, jer se na more ne ide zbog ljubavi, već uglavnom zbog siromaštva na kopnu, a siromaha će uvijek biti, tj. odlazi se na more uglavnom zbog bolje zarade. No ne smije se zaboraviti kako se pomorcem ne postaje preko noći, tako da je nedostatak kvalitetnog pomorskog kadra postao svjetski problem, koji će imati nesagledive posljedice po prirodu i čovjeka, jer nezgode tipa Eastern Bright, Hebei Spirit, Cosco Busan, itd. vjerojatno neće biti zadnje.

Glavni krivci za nedostatak kvalitetnog pomorskog kadra su svakako strane pomorske kompanije koje nisu dovoljno, a neke nikako, ulagale u edukaciju pomorskog kadra, jer im je to predstavljalo financijski gubitak. Obzirom da su globalizirani uletjeli i u brodarstvo, sve se gledalo kratkoročno, tj. u što kraćem roku zaraditi što više novca. Plaćanje kadeta ili asistenta stroja, koji će kasnije biti višak časničkog kadra, jer nije bilo dovoljno brodova/novogradnji kao što ih ima danas, bilo im je besmisleno.

Mnogi Filipinci sa završenom srednjom pomorskom školom danas plove kao mornari ili kormilari, tj. čistači ili mazači, jer se nisu mogli ukrcati kao kadeti, tj. asistenti stroja. Samo je u Indiji u 2007. bilo gotovo dvadeset tisuća mladića s pomorskim obrazovanjem koji su tražili ukrcaj, a sretni će biti oni koji nađu posao, ali ne za ono za što su se školovali. Sjetite se koliko je samo naših mladića s poručničkim ispitom, a neki čak s višom ili fakultetom, plovilo kao mornari ili timunjeri, jer se nisu mogli ukrcati kao časnici! A danas, kad mnogi kvalitetni odlaze u mirovinu i kad se grade mnogi brodovi koji traže nove kvalificirane posade, strani brodari traže iskusnog kadar u kojega nisu uložili niti jednog dolara. Kadra ima, ali mnogi su bez dovoljnog iskustva, jer je brodarima bila važnija zarada od kadrovske politike, koju su prepustili pomorskim agencijama za ukrcaj pomoraca širom svijeta, a koje su u takvim nametnutim uvjetima bile prisiljene prema svojim mogućnostima snalaziti se kako najbolje umiju i znaju. Stvorena je bila sasvim nova situacija, i da nije bilo pomorskih agencija za ukrcaj pomoraca, mnogi naši pomorci koji se nisu uspjeli sami snaći, ne bi se mogli ukrcati, jer su mnogi brodari ukrcavali pomorce na svoje brodove isključivo posredstvom pomorskih agencija. Zar ste zaboravili koliko ste pisama uputili na razne adrese tražeći posao!? Prema tome, ako naša agencija ne dobije posao, dobit će ga neka filipinska, indijska, ukrajinska, poljska, itd. A k tome od recimo stotinu molbi, možete ponuditi posao samo desetoricima. Praktično to znači da ste dobili devedeset onih koji vas neće štedjeti. U takvim je okolnostima vrlo nezahvalno biti u tom poslu.

Kad je riječ o pomorstvu općenito onda moram reći da razni zakoni i propisi, međunarodni ili državni, neće imati efekta ako neće biti onih koji će ih znati provoditi u praksi, a za to je potrebna materijalna podrška međunarodne zajednice, tj. države i svih koji pomoću mora ostvaruju svoje interese.