

ZÁCHRANÁŘ

PŘÍLOHA ČASOPISU BAZÉN & SAUNA Č. 1/2 2012 • ÚNOR 2012

Zkáza lodi

kpt. Ing. Milan Říha

ředitel Námořní akademie ČR



Costa Concordia

V pátek 13. ledna 2012 v nočních hodinách ztroskotala na mělčině nedaleko toskánského pobřeží luxusní výletní loď Costa Concordia. Na palubě se v té době nacházelo 4231 lidí, z nichž zhruba tisícovku tvořila posádka. V době vzniku tohoto článku bylo potvrzeno 11 obětí na životech a dalších 21 osob se stále pohřešovalo. Z hlediska počtu obětí zná soudobá historie mnoho jiných plavebních nehod s daleko více mrtvými, avšak vzhledem k velikosti lodě a jejímu luxusnímu vybavení, se pravděpodobně bude v historii námořnictví jednat o plavební nehodu s největší výší vzniklé škody. Také chování kapitána lodě Francesca Schettina je podrobeno ze strany médií i odpovědných úřadů tvrdé kritice.

Na to, jaké povinnosti má v případě plavební nehody kapitán lodě a jeho posádka, se podíváme z pohledu českých a mezinárodních námořních předpisů.

KDO TVOŘÍ POSÁDKU NÁMOŘNÍ LODĚ?

Dle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, tvoří posádku lodě fyzické osoby, které jsou zapsány do knihy nalodění a vykonávají činnosti k zajištění bezpečného provozu lodě, tj. velitel lodě (kapitán), důstojníci a lodní mužstvo. Lodní mužstvo tvoří členové strážní služby a pomocný personál. Důstojnickými funkcemi jsou:

- první palubní důstojník,
- palubní důstojník strážní služby,
- první strojní důstojník,
- druhý strojní důstojník,
- strojní důstojník strážní služby,
- radiodůstojník,
- elektrodůstojník.

Všichni členové posádky musejí mít příslušnou kvalifikaci dle Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW), přijaté v Londýně dne 7. července 1978, která je integrována do národních legislativ států, které ji přijaly. Česká republika tuto Úmluvu považuje od 1. ledna 1993 za závaznou pro své námořníky. Kromě výše uvedené kvalifikace musí složit před zkušební komisí Námořního úřadu příslušnou zkoušku odborné



Plánek havárie lodi Costa Concordia

způsobnosti a pro některé funkce předložit navíc potvrzení o vykonané praxi v různých funkcích na lodi.

Český kapitán lodi musí před jmenováním do funkce složit kapitánský slib, který zní: *Slibuji na svoji čest a svědomí, že při výkonu funkce velitele lodě zajistím všemi dostupnými prostředky bezpečnost posádky lodě, cestujících, nákladu a lodě, budu dodržovat a uplatňo-*

vat právní předpisy spojené s výkonem této funkce a budu dbát o čest státní vlajky lodě.

Stát se kapitánem je dlouhá a poměrně trnitá cesta, na jejíž konec dojde jen nemnoho těch, kteří se na ni vydali. Ani náročná příprava a množství zkoušek však nemůže zabránit selhání kapitána v případě vzniku mimořádné události na lodi.

KDY MŮŽE KAPITÁN LODI PŘIJÍT O KAPITÁNSKÝ PATENT?

Dle § 21 vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 450/2000 Sb. je důvodem zadržení nebo odebrání průkazů způsobilosti zejména:

- a) opakované jednání v rozporu s námořními zvyklostmi a zásadami dobré námořnické praxe,
- b) závažné porušení pravidel bezpečnosti práce,
- c) opakované vykonávání práce na lodi pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných a psychotropních látek,
...
- g) závažná odborná chyba, v jejím důsledku došlo k usmrcení nebo zranění osob nebo k značné škodě na majetku.

Pokud se podíváme na chování kapitána lodi Costa Concordia, zjistíme, že pravděpodobně porušil veškeré výše uvedené body. Kapitán lodi je povinen zajistit bezpečné nautické vedení lodě. Na tak velké a luxusní lodi má k tomu veškeré potřebné vymoženosti techniky 21. století. Mezi přístroji, které mu napomáhají k správné navigaci plavidla, patří zejména GPS přístroj, radar, AIS (Automatic Identification System) anebo sonar. Kapitán lodi má tak k dispozici 3D projekci okolního moře včetně dna. Na vzdálenost mnoha desítek námořních mil má navíc informaci o blížícím se pobřeží a přibližujících se plavidlech. Je téměř vyloučené, aby kapitán Schettino zcela přesně nevěděl, kam jeho loď pluje. Jen hrubá nedbalost kapitána nebo bouře může způsobit katastrofu, jaké jsme byli svědky.

Média přinesla informaci, že se na kapitánském můstku těsně před nárazem do skaliska objevila Moldavanka Domnica Cernotanová, která navíc nebyla vedena v oficiálním seznamu pasažérů. Proč loď změnila svůj kurz a přiblížila se na vzdálenost asi 300 metrů od pobřeží, není dosud známo. Média spekulují, že kapitán lodi chtěl pozdravit rozsvícením světel a sirénou svého kamaráda na ostrově Giglio. Při ponoru plavidla 8,5 metru mu však mělo být jasné, že takový manévr nemůže skončit dobře. Zřejmě věnoval více pozornosti své společnosti než navigačním přístrojům.

Italští novináři také získali svědectví, že kapitán Francesco Schettino s bývalou moldavskou studentkou baletní školy krátce před kolízi pověčeřel, přičemž spolu vypili nejméně karafu vína. Podle listu La Repubblica jeden z cestujících, Angelo Fabbri, tuto informaci potvrdil a prohlásil, že: „Poslední kapka padla do kapitánovy sklenice...“.



KAPITÁN OPOUŠTÍ PLOVIDLO JAKO POSLEDNÍ...

§ 38 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě jasně stanovuje, že:

- 1) Jestliže podle velitele námořního plavidla hrozí námořnímu plavidlu neodvratná zkáza, musí velitel námořního plavidla zajistit, aby byla učiněna všechna opatření k záchraně přepravovaných osob, posádky a k záchraně přepravovaných osob, posádky a k záchraně povinných listinných dokladů, cenností, map a pokladní hotovosti.
- 2) Velitel námořního plavidla je povinen opustit námořní plavidlo poslední.

Kromě kapitána lodi byl zadržen také první důstojník plavidla Ciro Ambrosio. Podle italské prokuratury oba opustili plavidlo ještě před posledními cestujícími. Údajně byl kapitán lodi nalezen na břehu již ve 23:40 h, zatímco ještě ve 2:30 byly na palubě lodi zhruba tři stovky osob.

Prokurátoři viní kapitána také z toho, že se odmítl vrátit na palubu, i když ho k tomu vyzvala italská pobřežní hlídka. Rozhovor mezi kapitánem, který byl v té době už v záchraném člunu, a šéfem pobřežní stráže, zveřejnil list Corriere de la Sera. Policista na něj křičel, aby se na loď vrátil, oznámil, kolik osob se ještě nachází na palubě, jaké prostředky pro pomoc požaduje a pomohl cestujícím. Kapitán argumentoval tím, že druhý záchraný člun má poškozený motor





a navíc je tma, takže by stejně nemohl pobřežní strážní poskytnout požadované informace.

TRESTNÍ ODPOVĚDNOST KAPITÁNA LODI

Dle platného českého trestního zákoníku, konkrétně podle ustanovení § 272, by kapitánovi lodě mohlo hrozit odsouzení za trestný čin obecného ohrožení, neboť úmyslně způsobil obecné nebezpečí tím, že vydal lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu. V případě uznání viny by českému kapitánovi hrozilo odnětí svobody na tři léta až osm let.

Dle italských médií je kapitán Schettino v domácím vězení a je obviněn také z několikanásobného zabití. Český právní řád by v případě usmrcení z nedbalosti nejméně dvou osob kapitána lodí potrestal odnětím svobody na tři léta až deset let, italské zákony by podle médií mohly kapitánovi vyměřit trest až patnáctiletý. Soud však kapitánovi bude muset prokázat, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

NÁHRADA ŠKODY

Finanční analytici odhadují vyplacená pojistná plnění v souvislosti s potopenou výletní lodí Costa Concordia až na jednu miliardu eur. Plavidla tohoto typu stojí přibližně 450 milionů eur a podle agentury Reuters byla loď pojištěna konsorciem firem včetně XL Group, Generali nebo RSA Insurance Group na 405 milionů eur.

Zdaleka však není jisté, zda se loď podaří vůbec zachránit a nestane se z ní vrak na mořském dně. Námořní kapitán Ctirad Pacák v televizi dne 19. ledna upozornil na skutečnost, že loď Costa Concordia leží bokem na skalistém dně a v případě zhoršení počasí může dojít k jejímu sesutí do mořských hlubin.

Provozovatel plavidla se přiklání k variantě, že loď provizorně opraví, vodu z jejích útrob vyčerpají a následně loď odtáhnou k opravě do loděnice. Je také možné, že plavidlo bude na místě rozřezáno a dáno do šrotu. Která varianta zvítězí, bude ovlivněno zejména stavem moře a finančními odhady pojišťovacích odborníků. Je totiž otázkou, zda postavit novou loď není levnější, než snažit se zachránit značně zdevastovanou Costu Concordii.

CO BUDE DÁL?

Je pravděpodobné, že se provozovatel plavidla distancuje od Schettina a bude tvrdit, že jediným viníkem plavební nehody je právě kapitán lodí. Je zřejmé, že celému případu bude věnována i nadále mimořádná mediální pozornost. Kapitán Schettino bude štvanou zvěří a rozhodně mu už nikdo nikdy žádnou námořní loď nepsveří. To ho však v současné době trápí asi daleko méně než to, že by se mohl dožít důchodu ve vězení...



Dva pohledy do luxusního interiéru lodí před zkázou

