

Pravna analiza sudara na moru

Rumora, Filip

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:749805>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

FILIP RUMORA

PRAVNA ANALIZA SUDARA NA MORU

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

PRAVNA ANALIZA SUDARA NA MORU
LEGAL ANALYSIS OF COLLISION AT SEA

ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS

Kolegij: Pomorsko imovinsko pravo

Mentor: Prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Filip Rumora

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0269054247

Rijeka, lipanj 2024.

Student: Filip Rumora

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0263054247

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Pravna analiza sudara na moru

(naslov završnog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

prof. dr. sc. Biserka Rukavina

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručjakinje iz tvrtke _____ (naziv tvrtke).

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezoao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student

(potpis)

Filip Rumora

Student: Filip Rumora

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

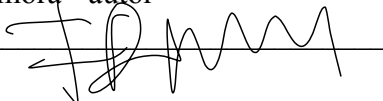
JMBAG: 0263054247

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Filip Rumora - autor

(potpis) 

SAŽETAK

Završni rad *Pravna analiza sudara na moru* bavi se utvrđivanjem pravila u međunarodnim vodama, preventivnim radnjama za izbjegavanje sudara, utvrđivanje odgovornosti u slučaju nastanka štete, kao i opsegu odgovornosti svih uključenih u lancu odgovornosti. Detaljno su objašnjena COLREG pravila, odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, te su pruženi statistički podaci o ozrocima, ali i faktorima koji utječu na sigurnost pomorske plovidbe.

Ključne riječi: Analiza pomorskih nesreća, COLREG, Pomorski zakonik, Sudar na moru.

SUMMARY

The thesis *Legal Analysis of Maritime Collisions* deals with establishing rules in international waters, preventive measures to avoid collisions, determining liability in case of damage, and the extent of responsibility of all involved in the chain of liability. COLREG rules are explained in detail, along with provisions of the Maritime Code of the Republic of Croatia, and statistical data on causes and factors influencing maritime safety are provided.

Keywords: Analysis of collisions at sea, Collision at sea, COLREG.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
2. POJAM SUDARA	2
3. POVIJEST PRAVNOG UREĐENJA SUDARA BRODOVA	2
4. PRAVNO UREĐENJE SUDARA BRODOVA NA MEĐUNARODNOJ I NACIONALNOJ RAZINI	4
4.1. PREVENTIVNI PROPISI.....	4
4.1.1 <i>COLREG</i>	4
4.1.2 <i>Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe</i>	5
4.2. IMOVINSKOPRAVNI PROPISI	6
4.3. PROCESNI PROPISI	7
4.4. MJERODAVNO PRAVO - POMORSKI ZAKONIK.....	8
5. PRAVILA	9
5.1. DIO A – OPĆE ODREDBE.....	9
5.2. DIO B – PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJA	10
5.2.1. <i>Poglavlje 1 – vođenje broda pri svim stanjima vidljivosti</i>	10
5.2.2. <i>Poglavlje 2 – upravljanje brodovima koji su u vidokrugu</i>	12
5.2.3. <i>Poglavlje 3 – upravljanje brodovima pri smanjenoj vdljivosti</i>	14
5.3. DIO C, D I E.....	15
6. NAKNADA ŠTETE NASTALE SUDAROM BRODOVA - POMORSKI ZAKONIK	18
6.1. OBUJAM NAKNADE ŠTETE - POMORSKI ZAKONIK.....	18
6.2. VRSTE SUDARA - POMORSKI ZAKONIK	19
6.2.1. <i>Neskrivljeni sudar</i>	19
6.2.2. <i>Skrivljeni sudar</i>	19
6.2.3. <i>Sudar s tegljačem ili tegljenim brodom</i>	21
7. OPSEG ODGOVORNOSTI	23
7.1. OSIGURANJE ODGVORNOSTI OD SUDARA BRODOVA.....	24

7.2. NAKNADA TROŠKOVA PRAVNIH RADNJI.....	25
8. ULOGA ZAPOVJEDNIKA U SLUČAJU SUDARA BRODOVA	26
9. ANALIZA UZORAKA POMORSKIH NESREĆA.....	28
10. IZVJEŠĆE O POMORSKOJ NESREĆI.....	33
11. ZAKLJUČAK	35
LITERATURA.....	36
13. POPIS SLIKA.....	37

1. UVOD

More i čovjek su oduvijek bili povezani. Bilo zbog izlova ribe od najranijih početaka, preko prerade soli, pa sve do prijevoza tereta putem najvećeg transportnog medija – brodovima, kojim se obavlja približno 90% ukupne svjetske trgovine. Tehnološkim napretkom, uvođenjem automatizacije i kompjuterizacije, napredovala je i modernizirala se oprema za navigaciju na brodovima. Unatoč tome i uz korištenje suvremenih tehnoloških sustava za upravljanje brodovima i dalje dolazi do sudara brodova. U sklopu modernizacije flote donijeta je Konvencija o međunarodnim pravilima izbjegavanja sudara na moru – COLREG (*Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea*). Konvencija je prihvaćena 1972. godine, a stupila je na snagu 15. srpnja 1977. godine. Od tad se konvencija mijenjala više puta. Osim brodova, konvencija se odnosi i na odgovornost zapovjednika, posade i brodar¹. Osim COLREG-om sudari i njihove posljedice su regulirani i drugim pravnim izvorima poput: Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova, 1910. god., Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o kazenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode, 1952. god., Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar, 1952. god., Lisabonskih pravila CMI-a o naknadi štete u slučaju sudara brodova, 1987. god., Pomorski zakonik², dio osmi, članci od 748. do 759., te Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom NN 79/2013. U ovom radu nastojat će se obraditi pravni aspekti sudara na moru kroz povijest do danas, pravila izbjegavanja sudara na moru, konvencije i zakonici koji se tiču sudara na moru, kritična područja na kojima se događa najviše sudara te analizirati njihove uzroke.

¹ Luttenberger, A.: Pomorsko upravno pravo, Sveučilišna knjižnica Rijeka, Rijeka, 2005.

² Pomorski zakonik (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 17/19)

2. POJAM SUDARA

Definicija sudara brodova nije zakonski definirana. Pojam sudar u stvarnom značenju podrazumjeva materijalni sraz dvaju ili više brodova koji ima za posljedicu nastanak štete barem na jednom brodu, stvarima ili osobama na njemu³. Materijalni sraz podrazumjeva fizički kontakt brodova koji su sudjelovali u sudaru. Prema navedenim činjenicama elementi sudara u njegovom stvarnom značenju su: materijalni sraz brodova, nastanak šteta u sudaru te objekti moraju imati pravni status pomorskog broda. Prema Pomorskom zakoniku brod je plovni objekt namjenjen za plovidbu morem, osim ratnog broda, čija je duljina trupa veća od 15 metara ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni object, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački⁴. Sudar ne podrazumjeva samo direktan sraz brodova nego i sudar broda s bilo kojim dijelom ili pripatkom drugog broda (sidreni lanac, privezni konopi). Također nije bitno u kojem je plovnom stanju brod, ako plovi, vezan je ili usidren što će se kasnije u tekstu i statistički obraditi. Već je samo bitno da plovilo ima pravni status broda.

3. POVIJEST PRAVNOG UREĐENJA SUDARA BRODOVA

Kako do sudara dolazi i uz svu moguću navigacijsku opremu ne treba čuditi kako su i u povijesti zabilježeni sudari brodova te su se zabilježili u spisima i probali su se pravno rješavati. Do sudara najčešće dolazi zbog brzine, pogrešne procjene situacije, nedovoljnog promatranja, pogrešne upotrebe svjetlosnih i zvukovnih signala, ne pravovremeno poduzimanje radnji za izbjegavanje sudara, ne pažljivo rukovanje, mehaničke greške i vremenskih prilika. Ni najsuvremenija oprema ne može ukloniti rizik sudara, a prema dostupnim statističkim podacima, ljudska pogreška je najveći uzrok svih sudara na mora, te bez obzira na modernizaciju opreme i brodova taj element ljudske pogreške će uvijek biti prisutan. Naravno da ljudska pogreška ovisi i o niz drugih elemenata, a najčešće se tu javljaju prirodne nepogode kao glavni uzrok, a loša vidljivost predstavlja najveći problem u navigaciji pomoraca. Osim loših vremenskih uvjeta, područje plovidbe jedan je od faktora koji znatno utječe na postojanost rizika sudara. Tako će veći rizik biti u tjesnacima, lukama, kanalima i rijekama nego na otvorenom moru. U takvim specifičnim uvjetima plovidbe brodovi se mogu naći jedan drugom na plovnom putu u iznimno mnogo situacija koje mogu imati za

³ Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

⁴ Pomorski zakonik čl. 5, st. 2 (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19).

posljedicu fizički kontakt brodova. Taj fizički kontakt može biti neznatan, gdje je zbog sudara došlo samo do struganja boje s drugog broda ili može doći do teških materijalnih oštećenja ili gubitka broda i tereta pa sve do oštećenja morskog okoliša i najtežih gubitaka, a to su ljudski životi. Zbog svih navedenih faktora, nerijetko pri sudaru postoji i odgovornost za naknadu štetu prema trećoj strani. Uzevši to u obzir i uspoređujući to sa svim drugim pomorskim nezgodama, rijetko koja pomorska nezgoda može u tolikoj mjeri utjecati na financijsku stabilnost vlasnika broda kao sudar brodova. Tu se brodar mora zaštititi, a to će najbolje učiniti brigom o osposobljenosti, uvježbanosti i motiviranosti članova svoje posade. Rezultat toga su visoki stupanj osposobljenosti pomoraca te njihova lucidnost i snalažljivost u potencijalno opasnim situacijama koje uvelike pridonose sigurnosti plovidbe na moru.

Nakon sudara brodova slijede razni imovinskopravni odnosi koji završe pred sudom ili arbitražom. Svrha toga je utvrđivanje krivnje i okolnosti sudara. Pravni sustav je reguliran propisanim normama koje utvrđuju odnose nakon sudara, a te norme mogu biti dio domaćeg pravnog sustava ili međunarodnopravne norme. Tako kroz povijest pravno normiranje se počelo pratiti od trena kad je plovidba dosegla određeni razvoj. Hamurabijev zakonik (oko 1780. godine p.n.e.) je prvi poznati pravni propis u kojem postoje zapisi o sudaru. Fascinantan je podatak da Hamurabijev zakonik seže iz doba Mezopotamije te predstavlja najbolje očuvani i najpoznatiji pravni zapis iz tog vremena, a danas se čuva u muzeju Louvre. U srednjem vijeku se pravni spisi o sudarima donosili na ponekim otocima i mediteranskim gradovima koji su bili poznati da su živjeli od mora i s morem te ne čudi da su pokušali pravno regulirati sudare brodova. Francuski Trgovački zakonik iz 1807. je jedan od važnijih i posljednjih pravnih izvora prije suvremenih pravnih regulacija sudara koje se priklonilo mediteranskoj tradiciji da se naknada štete određuje prema omjeru krivnje pri izazivanju sudara brodova. Početak modernog uređenja pravila o izbjegavanju sudara brodova seže iz 1848. godine kada su Francuska i Engleska sklopile sporazum o upotrebi svjetlosne signalizacije na parabrodima.

4. PRAVNO UREĐENJE SUDARA BRODOVA NA MEĐUNARODNOJ I NACIONALNOJ RAZINI

Preventivni, imovinskopravni i procesni propisi obuhvaćaju pravno normiranje sudara i oni mogu biti međunarodnopravni ili interni propisi državnog pravnog sustava.

Pod preventivne propise spadaju obvezujuća pravila za plovidbu u svrhu izbjegavanja sudara brodova. Imovinskopravni propisi reguliraju obvezne odnose koji se formiraju pri sudaru brodova, a naročito pitanje naknade štete. Procesni propisi uređuju građansku i krivičnu nadležnost sudara⁵.

4.1. PREVENTIVNI PROPISI

Moderna pravila o izbjegavanju sudara kakva danas poznajemo datiraju iz vremena starih pomorskih običaja. Izuzev 1848. godine i već prije spomenutog sporazuma između Francuske i Engleske o upotrebi pomorskih svjetala na parobrodima, prva međunarodna pravila su donesena pod nazivom „Washingtonski pravilnik“ 1889. godine. Danas se u preventivne svrhe primjenjuju COLREG pravila, koja stupaju na snagu 1977. godine i glavna su smjernica pri provođenju preventivnih propisa kako bi se izbjegli sudari brodova. COLREG pravila su detaljnije objašnjena u nastavku teksta pod naslovom na rednom broju 10. Republika Hrvatska je članica konvencije o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru te je u našem pravnom sustavu donesen Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom donesen 2013. (NN 79/2013). Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom sastoji se od 6 dijelova, 79 članaka i 3 priloga.

4.1.1 COLREG

U COLREG propisima, u djelu B (Pravila za plovidbu i kormilarenje), Poglavlje 1 (Upravljanje brodovima pri bilo kojem stanju vidljivosti), istaknute su preventivne radnje za spriječavanje dovođenja broda, posade i tereta u uposnost. U pravilu osam, pod nazivom Radnja za izbjegavanje sudara naglašava se kako sve radnje koje se poduzimaju za izbjegavanje sudara moraju biti u skladu

⁵ Pavić D.: Pomorsko imovinsko parvo, Književni krug Split, Split, 2006.

s Pravilima navedenim u COLREG-u. Sve radnje u svim situacijama i u svim uvjetima vidljivosti, detaljnije su opisane u sljedećem poglavlju.

4.1.2 *Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe*

Dio jedan, pod nazivom *Usklađenost s pravnim aktima Europske unije*, sastoji se od općih odredbi i nedvosmisleno upućuje na koga i kako se primjenjuju navedena pravila, ali i navodi kako nadležno tijelo vlasti o lukama, sidrištima, rijekama i unutrašnjim morskim vodama može zahtijevati posebna pravila pri upravljanju brodom. Također poziva se na direktive izglasane u Europskom parlamentu. Dalje se u Pravilniku opisuje značenje pojedinih izraza, koji uključuju SOLAS Konvenciju, IMO Rezoluciju, ali objašnjenje skraćenica poput; ETA (procijenjeno vrijeme dolaska broda u luku), ATA (stvarno vrijeme dolaska broda u luku), ETD (procijenjeno vrijeme odlaska broda iz luke) i ATD (stvarno vrijeme odlaska broda iz luke). Objašnjavaju se pojmovi poput; Veza brod/luka, Brod na sidrištu, Linijski pomorski promet, razlika između opasne i onečišćujuće tvari te pojmovi ministra i ministarstva.

Pravila o izbjegavanju sudara definirana su u dijelu dva Pravilnika koji je podjeljen u pet glava. U općim definicijama Pomorskog zakonika brod i hidroavion definiraju se kao plovni objekti kao i izraz Wing-In-Ground (WIG), što označuje multimodalni plovni objekt, koji koristeći efekt površine leti u neposrednoj blizini površine nad kojom leti. Dio dva također pokriva upravljanje brodovima pri bilo kojem stanju vidljivosti (izviđanje, sigurnosna brzina, rizik sudara, radnja kojom se izbjegava sudar, uski kanali i sheme odvojenog prometa), upravljanje brodovima koji su u vidokrugu jedan drugom (jedrenjaci, pretjecanje, brodovi u protukursu, križanje kursova, postupak broda koji ustupa put, postupak broda s pravom puta, međusobne obveznosti broda) i upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti. Glava dva pokriva rizik sudara, radnje za izbjegavanje sudara, plovidbu u uskim kanalima, sheme odvojenog prometa, pretjecanje, brodove u protukursu, križanje kursova, postupak broda koji ustupa put, postupak broda s pravom puta, te međusobne obveze brodova. Glava tri, svjetla i znakovi, daje opće definicije svjetala na brodu, njihovu poziciju na brodu, domet, vidljivost, boju i kut pok kojim svjetli prema luci obzorja. Također su definirana koja svjetla koja vrsta broda mora pokazivati, ali i u kojem stanju plovnosti. Glava četiri definira zvučne i svjetlosne signale te opremu, koji se pritom dijele na signale za manevar i signale upozorenja. Osim dva navedena, definirani su zvučni signali u slučaju smanjene vidljivosti, zvučni signali za privlačenje pažnje i zvučni signali u slučaju opasnosti (uređaji i frekvencije za komunikaciju u slučaju opasnosti). Glava pet odnosi se na ribarske brodove koji love u blizini. Potpunije i detaljnije definiranje svih situacija korištenja svjetlosnih i zvučnih signala opisuju se u posebnom poglavlju o COLREG pravilima.

Dio treći odnosi se na sigurnost plovidbe u teritorijalnim vodama Republike Hrvatske. Dvije glave unutar trećeg dijela Pravilnika propisuju uvjete sigurnosti pomorske plovidbe kao i automatski sustav za identifikaciju brodova koji plove kroz teritorijalne vode Republike Hrvatske. Pravilnik se poziva na obavezu svih brodova i poštivanja sigurnosti plovidbe donesenih SOLAS Konvencijom kao i obavezu AIS i LRIT uređaja na brodu.

Dio četvrti, pod nazivom nadzor i upravljanje pomorskim prometom u tri glave definira VTS usluge i obaveze, kao i frekvencije lokalnih lučkih kapetanija, te niz radnji u uputa za sigurnost promata u teritorijalnim vodama.

Dio peti propisuje obavezne informacije koje plovni objekti moraju sadržavati u izvanrednim situacijama, pozivajući se na odredbe IMO rezolucije A.851(20)⁶.

Dio šesti, prijelazne i završne odredbe iznosi se da stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaje važiti stari pravilnik o izbjegavanju sudara na moru (NN br. 17/96) te se naglašava klasa, urbroj i datum stupanja na snagu ovog pravilnika.

Na kraju pravilnika su i tri priloga. Prvi definira sve brodove koji su obavezni imati AIS uređaj, prilog dva definira VTS područja u teritorijalnim vodama Republike Hrvatske, a prilog tri definira tipove komunikacija i značenje njihovih oznaka.

4.2. IMOVINSKOPRAVNI PROPISI

Međunarodnopravno reguliranje bilo je nužno zbog porasta brodova u međunarodnoj plovidbi, te većeg broja sudara u međunarodnoj plovidbi. Rješavanje pravnih postupaka je bilo iznimno komplicirano jer su pravni sustavi država različiti, pa bi rješavanje sudara brodova A i B koji plove pod različitom zastavom, a sudar se desio u državi C, bilo iznimno teško pravno sprovesti. Tako je Međunarodni pomorski odbor (CMI) u Bruxellesu 1910. godine usvojio *Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova*. Ta konvencija je glavni međunarodno pravni instrument za reguliranje imovinsko pravnih odnosa koji se formiraju pri sudaru brodova⁷. Pravni temelj prema ovoj konvenciji je dokazana krivnja. Ako je više brodova uzrokovalo sudar, odgovornost svakog broda bit će pojedinačna sukladno njihovoj krivnji pri uzrokovanju sudara. Što se tiče visine odgovornosti, za štete nastale sudarom brodova odgovara se ograničeno s

⁶ Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom čl. 76 (Narodne Novine 79/2013)

⁷ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

mjerodavnim pravom. Pitanje opsega naknade štete oštećeniku sudara ostalo je otvoreno i prepušteno je internim propisima pravnih sustava koji su potpisnici konvencije. Osim već spomenute konvencije iz 1910. godine, još dvije konvencije se mogu primijeniti pri reguliranju imovinsko pravnih odnosa, a to su: *Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova* donesene 1952. godine i *Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine* donesene 1976. godine. U hrvatskom pravu sudar brodova je reguliran Pomorskim zakonikom. U Pomorskom zakoniku, dio osmi, glava jedan doneseni su propisi koji se odnose na sudar brodova od članka 748. do članka 759.

U gore navedenim člancima se navodi odgovornost za materijalnu štetu i obveze zapovjednika u slučaju sudara, a oboje će se detaljnije obraditi u zasebnim poglavljima Pomorskog zakonika.

U postupku nakon sudara brodova i određivanja krivnje, važno je utvrditi naknadu štete. Kako bi se taj proces olakšao 1987. godine u Bruxellesu su donesena Lisabonska pravila, a primjenjuju se na temelju sporazuma stranaka koje su sudjelovale u sudaru. Taj sporazum se donosi na temelju dva načela:

- a) načelo vraćanja u prijašnje stanje,
- b) u odnosima iz sudara brodova nadoknađuje se stvarna šteta i izmakla dobit bez obzira na stupanj krivnje.

Pod pojmom vraćanja u prijašnje stanje nakon sudara brodova podrazumijeva se dužnost isplate novčane naknade potrebne da se brod popravkom dovede u stanje u kojem se nalazio prije sudara⁸.

4.3. PROCESNI PROPISI

U Bruxellesu 1952. godine su donesene dvije međunarodne dvije konvencije. Te dvije konvencije međunarodnopravno reguliraju pitanje građanske i kaznene nadležnosti sudova u sporovima u sudaru brodova. Dvije navedene konvencije su: *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar* i *Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode*.

Sporovi iz sudara brodova u praksi se najčešće raspravljaju pred arbitražnim sudom. Tada ne dolazi do promjene odredbe Konvencije o građanskoj nadležnosti. Vođenje spora pred arbitražnim sudom

⁸ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo. Književni krug Split, Split, 2006.

umjesto pred redovnim sudom ima velikih prednosti. To se prije svega odnosi na izbor arbitara čime stranke smanjuju rizik pristranosti u suđenju, specijaliziranost arbitra u pojedinom sporu, brzina donošenja odluke zbog ne mogućnosti žalbe i ne postojanja prvostupanjske i pravomoćne presude te povjerljivost zbog zatvorenosti postupaka za javnost i u konačnici cijena postupka zbog kraćeg vremenskog perioda od početka spora do konačne presude. Za arbitražno vođenje spora potreban je pisani sporazum svih stranaka⁹. Arbitražni sud je nedržavno tijelo koje čini jedan ili više arbitara koji su imenovani na temelju sporazuma stranaka.

4.4. MJERODAVNO PRAVO - POMORSKI ZAKONIK

Brodovi su rijetko vezani samo za teritorijalne vode države svoje zastave. Veliki postotak brodova plovi u međunarodnoj plovidbi te podliježu pravnom regulacijom drugih država ukoliko se sudar dogodi u teritorijalnim vodama tih drugih država. To su kolizijske norme, a na naknadu štete zbog sudara brodova primjenjuje se pravo države u čijem se teritorijalnom moru ili unutrašnjim vodama dogodio sudar brodova, a ako se sudar dogodio na otvorenom moru, primjenjuju se odredbe tog zakonika. U slučaju da su brodovi koji su sudjelovali u sudaru članovi iste države pripadnosti, za naknadu štete u sudaru će se primijeniti pravo njihove države, a ako su brodovi koji su sudjelovali u sudaru pod različitim zastavama, a pravo njihovih država je isto, primijeniti će se pravo tih država. U nekim slučajevima je obavezna primjena hrvatskog prava. To su slučajevi ako obje strane imaju sjedište u Republici Hrvatskoj ili je jedan od brodova koji je sudjelovao u sudaru hrvatski ratni brod ili javni brod. Sve navedene odredbe nalaze se u Pomorskom zakoniku pod člancima 976. i 977.

⁹ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

5. PRAVILA

5.1. DIO A – OPĆE ODREDBE

Prva pravila (1-3) su opća i postavljaju temelje za COLREGS.

Pravilo 1 bavi se primjenom pravila. Navodi se da se pravila primjenjuju na sva plovila na otvorenom moru i u svim vodama koje su s njima povezane, a plovne su morskim brodovima. Riječ "plovilo" definirana je u pravilu 3 (a) i uključuje "svaki opis plovila, uključujući plovila bez gaza i hidroavione, koja se koriste ili se mogu koristiti kao prijevozno sredstvo na vodi. Međutim, ova definicija ne uključuje olupinu. Definicija također ograničava primjenu pravila na određena geografska područja, koja su otvoreno more, i sve vode koje su s tim povezane, a koje su plovne uz more. Otvoreno more definirano je u odjeljku 86. Konvencije Ujedinjenih naroda o pomorskom pravu iz 1982. (UNCLOS) kao svi dijelovi mora koji nisu uključeni u unutarnje vode države (ovdje uključujući teritorijalne vode) ili u arhipelaške vode arhipelaškog stanja. Članak 3. UNCLOS-a daje svakoj državi pravo da utvrdi širinu svog teritorijalnog mora, do granice od 12 milja od obale. Plovnim putem na moru podrazumijevaju se vode kojim se brodovi mogu voziti. Ništa u pravilima ne bi smjelo ometati zakonodavce da stvore vlastiti režim unutar unutarnjih voda i teritorijalnog mora. Međutim, kako bi se osiguralo da postoji jednoznačnost, u pododjeljku se dalje navodi da bi se lokalna pravila trebala sadržavati što je više moguće pravila o izbjegavanju sudara na moru. Pododjeljci (c), (d) i (e) navode da lokalna vlast ima pravo izuzeti brodove posebne konstrukcije, ili stvoriti posebne režime za određene okolnosti, te stvoriti sustave odvajanja prometa.

Pravilo 2 bavi se odgovornošću vlasnika, zapovjednika i posade u primjeni pravila. Pododjeljak (a) navodi da ništa u pravilima neće osloboditi navedene stranke od poštivanja pravila ili zanemarivanja bilo koje mjere opreza koja može biti potrebna uobičajenom praksom pomoraca ili okolnostima predmeta. U pododjeljku (b) se brodovima otvara sloboda pri manevriranju tj. daje se mogućnost odstupanja od pravila ukoliko bi se tako brod spasio ili izbjegao štetu. Iako je rijetka potreba za odstupanjem u pravilima, nije isključena. Odstupanja od pravila se smiju primjeniti samo u slučaju veće opasnosti za brod ukoliko se pravila primjene. Ova odredba se odnosi na zapovjednika koji donosi odluku u odstupanju od pravila. Primjer odstupanja od pravila je slučaj kad brod na mehanički pogon koji plovi u protukursu s drugim brodom ne može promijeniti kurs na desno kako to zahtjeva pravilo 14 zbog pličine ili prisutnosti trećeg broda s desne strane. Odstupanje od pravila u principu je dozvoljeno samo u slučaju kad je to jedini pravilan način da se

izbjegne opasnost, vodeći računa o sigurnosti vlastitog i drugog broda¹⁰. Brodovi su u većini slučajeva primorani na odstupanje od pravila u slučaju kada drugi brod grubo kriši pravila, te prisiljava brod koji se pridržava pravila na odstupanje.

Pravilo 3 obuhvaća definicije za: brod, brod na mehanički pogon, jedrenjak, brod zauzet ribarenjem, hidroavion, brod koji ne može manevrirati i brod ograničene sposobnosti manevriranja. Brodovi ograničene sposobnosti manevriranja dijele se na: brod zauzet polaganjem ili dizanjem navigacijskih oznaka, podvodnog kabela ili cjevovoda, brod zauzet jaružanjem, hidrografskim ili podvodnim radovima, brod zauzet snabdijevanjem ili prebacivanjem osoba, zaliha ili tereta u plovidbi, brod zauzet slijetanjem ili uzlijetanjem zrakoplova, brod koji čisti mine, brod koji tegli takav tegalj koji mu znatno otežava promjenu kursa. Osim definicija plovni objekata definirani su izrazi i riječi: brod ograničen svojim gazom, plovi, duljina, ograničena vidljivost.

5.2. DIO B – PRAVILA ZA PLOVIDBU I KORMILARENJA

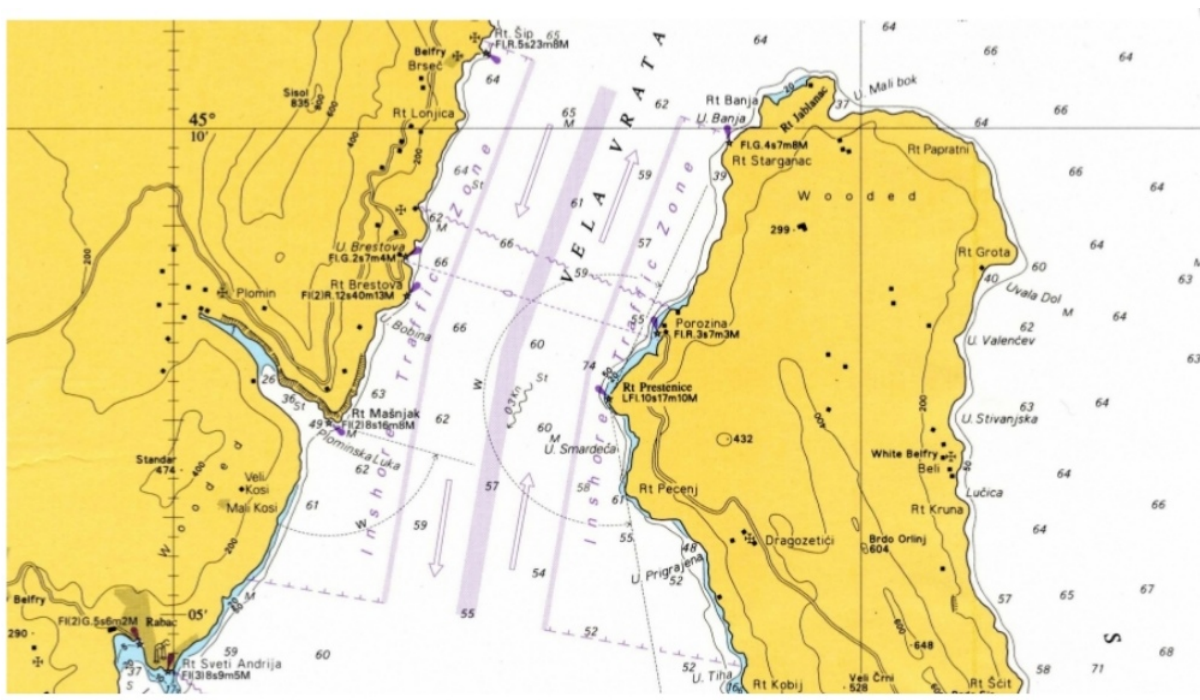
5.2.1. Poglavlje 1 – vođenje broda pri svim stanjima vidljivosti

Pravilo 4 regulira plovidbu i izbjegavanje sudara u svim uvjetima vidljivosti i po danu i po noći. Prema pravilu 5 brod mora izviđati promatranjem, slušanjem, osluškivanjem te svim drugim raspoloživim sredstvima, najčešće navigacijskim. Sigurnosnom brzinom bavi se pravilo broj 6. Vožnja prilagođenima uvjetima plovidbe bitna je zbog pravovremen reakcije u slučaju potencijalnog sudara. Brzina je bitan faktor u zaustavnom putu broda koji svaki brod ima u slučaju stajanja ili smanjenja brzine. Za određivanje sigurnosne brzine bitni su: stanje vidljivosti, gustoća prometa, manevarska svojstva broda, prisutnost pozadinskih svjetla noću bilo obalnih ili vlastitih svjetala, jačini vjetra, stanju mora i morskih struja te svih navigacijskih opasnosti u blizini te o gazu broda u odnosu na dubinu područja plovidbe. Za brodove koji koriste radar u navigaciji postoje još neki bitni čimbenici koji određuju sigurnosnu brzinu poput: dometa ili ograničenja radarskog uređaja, stanju meteoroloških uvjeta koji mogu utjecati na ispravnost radara, postojanje mogućnosti da neki manji objekt ili brod ne budu otkriveni radarom, broju drugih brodova otkrivenih radarom te njihov položaj i kurs. Osnovni način utvrđivanja rizika sudara su promatranje i sustavno praćenje po pravilu 7. Promatranje se može vršiti vizualno, kompasnom snimkom ili radom, ovisno o okolnostima procijenit će se koja je metoda praćenja najbolja u tom trenutku. Ukoliko se azimut prema brodu koji se približava ne mijenja, a udaljenost se smanjuje, znači da postoji opasnost od

¹⁰ Radulić R.: Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru, Eduka, Split, 2010.

sudara. Rizik sudara najveći je na uskim prolazima i kanalima gdje može doći do transverzalnog sudara gdje brodovi uranjaju zbog tlakova ispod trupa broda te manji brod može biti privučen većem. Pravilo 8 su radnje za izbjegavanje sudara. Pod te radnje spadaju promjena kursa, promjena brzine, zaustavljanje i vožnja krmom. Svaka radnja za izbjegavanje sudara koristi se u danim okolnostima. Najvažnije je da se radnja za izbjegavanje sudara poduzme na vrijeme jer u suprotnom sudar neće biti moći izbjeći. Osim vremenskog razmaka koji daje pravodobno poduzimanje radnje, stanje pomorca i njegova reakcija i odluka puno su odmjerenije, staloznije i s većom vjerojatnošću točne od onih kasno poduzetih kada može prevladati panika i strah koji utječu na sposobnost plovidbe i rasuđivanja u kriznim situacijama. Brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom dijelu rijeke mora se, koliko je to moguće i praktično izvedivo, držati vanjskog ruba kanala ili plovnog dijela rijeke koji se nalazi s njegove desne strane¹¹, govori pravilo 9 – plovidba u uskim kanalima. U plovidbi uskim kanalima treba biti jako oprezan zbog nekontroliranog ponašanja broda uzrokovano različitim rasporedom tlaka vode oko broda, koji je na području pramca i krme visok, a na sredini broda nizak. Brodovi kraći od 20 metara, jedrenjaci i ribarski brodovi ne smiju ometati plovidbu. Presijecanje kanala poprečno je zabranjeno. Pretjecanje je dozvoljeno samo ako se ne ugrožava opasnost drugih brodova te ga je potrebno naznačiti zvučnim signalom ukoliko i drugi brod mora poduzeti radnje kako bi se izvelo pretjecanje. Sidrenje nije dozvoljeno osim u slučaju neposredne opasnosti. Pri ulasku u nepregledni zavoj brod je dužan oglasiti se jednim zviždukom, a brod koji se s druge strane približava zavoj i čuje signal, dužan je uzvratiti istom mjerom. Pravilo broj 10 se odnosi na sheme odvojenog prometa koje donosi IMO s ciljem povećanja sigurnosti plovidbe i smanjivanje rizika sudara u plovnim kanalima, tjesnacima i prilazima luka gdje je očekivano povećan i gust promet. Brodovi se trebaju maksimalno udaljiti od zone odvojene plovidbe te se držati desno od crte zone odvajanja. Brodovi koji se ne uključuju na početku zone odvajanja trebaju uploviti u zonu pod što manjim kutom kako ne bi presijekali kut brodovima koji već plove u zoni odvajanja. Presijecanje plovnog puta treba se izbjegavati. Ako to nije moguće izbjeći brod treba presijecati krug pod što okomitijim kutom u odnosu na opći tijek plovidbe ostalih brodova u plovnom putu. Zone priobalne plovidbe služe za odvijanje plovidbe obalne države te se one ne smiju koristiti za tranzitnu plovidbu. To se ne odnosi na jedrenjake i brodove kraće od 20 metara. Sidrenje se treba izbjegavati u zonama odvojene plovidbe, a ribarski brodovi ne smiju ometati plovidbu brodovima u od u shemi odvojenog prometa.

¹¹ Radulić R.: Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru, Eduka, Split, 2010



Slika 1: Sheme odvojenog prometa

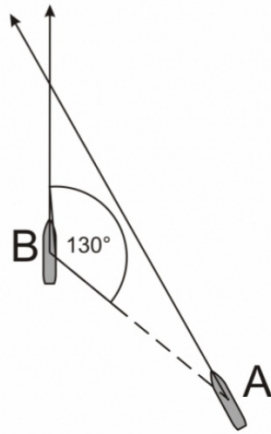
5.2.2. Poglavlje 2 – upravljanje brodovima koji su u vidokrugu

Sva pravila u ovom poglavlju (pravila od 11 do 18) odnose se na brodove koji su jedan drugom u vidokrugu tj. mogu se vidjeti golim okom.

U pravilu 12 izbjegavanje sudara između dva jedrenjaka regulira njihov položaj u odnosu na vjetar. Taj položaj je bitan jer vjetar direktno utječe na upravljivost jedrenjaka i njegovu brzinu. Kako jedrenjaci ne mogu voziti krmom, smanjenje brzine poduzet će se kao manevar zaustavljanja. Pri smanjenju brzine treba biti oprezan koliko će se smanjiti brzina da brod ne bi postao ne upravljiv.

Pravilo u 13 definira točna pravila ponašanja pri pretjecanju i što se sve smatra pretjecanjem. Svaki brod koji pretječe mora se ukloniti s puta dostignutom brodu¹². Kako je prije spomenuto, pretjecanje u uskim kanalima potrebno je naglasiti zvučnim signalom, što nije slučaj na otvorenom moru gdje to nije potrebno.

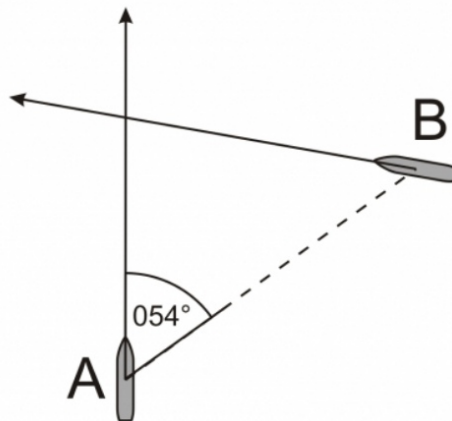
¹² Radulić R.: Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru, Eduka, Split, 2010



Slika 2: Pramčani kut broda koji pretječe

Pravilo 14 odnosi se samo na brodove na mehanički pogon i to kada se nalaze jedan drugom u protukursu. Pravilo možemo nazvati i pravilom desne strane jer oba broda u ovom slučaju trebaju promijeniti kurs u desno za 10° - 15° kako bi se brodovi mimoišli na sigurnoj udaljenosti.

Kod pravila 15 kada su brodovi u položaju križanja kursa, manevar izbjegavanja prvi će poduzeti brod koji drugi brod vidi preko svoje desne strane. U tom slučaju, drugi brod treba zadržati svoju brzinu i smjer kretanja.



Slika 3: Položaj križanja kurseva

Prema pravilu 16 kod postupka broda koji ustupa put najvažnije je da se manevar učini pravodobno i pouzdano. Time se sprječava zakašnjela reakcija te se osigurava dovoljna udaljenost između brodova za sigurno mimoilaženje.

U pododjeljku (a) pravila 17 (postupak broda s pravom puta) onaj brod koji vidi drugi brod sa svoje lijeve strane je onaj brod s pravom puta. Taj brod mora zadržati svoju brzinu i kurs. Pododjeljci (b) i (c) obavezuju brod s pravom puta pa poduzme sve potrebne radnje za izbjegavanje sudara te zabranjuju manevar skretanja u lijevo kod izbjegavanja sudara.

Međusobne obaveznosti broda u pravilu 18 se primjenjuju osim ako pravila 9, 10 i 13 ne zahtijevaju drukčije. Ovo se pravilo primjenjuje u reguliranju međusobnih obveza broda odnosno se određuje koji brod, s obzirom na manevarske sposobnosti, ustupa put drugom brodu. To se najviše odnosi na brodove koje pokreće mehanički pogon jer su njihova manevarska svojstva najbolje te se oni moraju ukloniti s puta brodu koji ne može manevrirati ili je ograničenih manevarski sposobnosti kao i jedrenjaku i ribarskom brodu. Pododjeljci (b) i (c) određuju kome se jedrenjaci i ribarski brodovi trebaju ukloniti s puta. Svi brodovi s dobrim manevarskim sposobnostima u koje spadaju brodovi na mehanički pogon, jedrenjaci i ribarski brodovi, moraju se ukloniti s puta brodu s ograničenim gazom zbog njegove posebne opreznosti na područje u kojem plovi. Pododjeljak (e) je odredba za hidroavione koji ne smiju ometati brodove u plovidbi.

5.2.3. Poglavlje 3 – upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti

Poglavlje 3 sastoji se od samo jednog pravila, pravila 19. U slučaju smanjene vidljivosti brod treba smanjiti brzinu, uključiti radar i sustavno pratiti promjene, stroj treba biti u pripravnosti za

potencijalne manevre, izviđanje posade pojačati, upaliti navigacijska svjetla bez obzira na dio dana kako bi se povećala vidljivost broda u lošim uvjetima te davati zvučne signale koji su propisani pravilom 35.

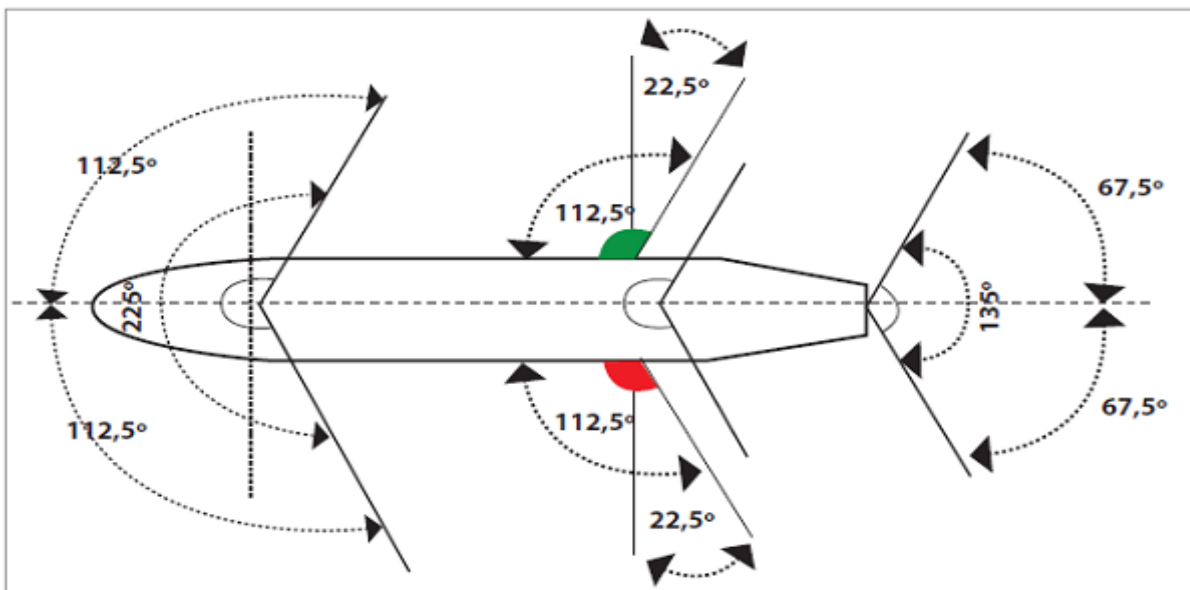
5.3. DIO C, D I E

Dio C, D i E bave se različitim svjetlosnim i zvučnim signalima koji se koriste ili izlažu u različitim uvjetima. Iako su sami po sebi vrlo važni za navigaciju i izbjegavanje sudara, ovdje se o njima neće podrobnije raspravljati. Ukratko, međutim, dio C bavi se svjetlima i oblicima (pravila 20-31) koji će biti izloženi u različitim situacijama. Dio D bavi se zvučnim i svjetlosnim signalima, a dio E se bavi mogućim izuzećima od usklađenosti s propisima o navedenim zvukovima i svjetlima.

Većina promjena do kojih je došlo uvođenjem Propisa o sudaru iz 1972. Nalazi se u dijelu B, a to su pravila upravljanja i jedrenja. Ostala tri dijela nisu se bitno promijenila, ali različita svjetla, zvukovi i oblici jednako su važni za izbjegavanje sudara. Zapravo, revizije COLREGS-a iz 1983. I 1989. Doista su promijenile neke aspekte dijela C. Dijelovi D i E ovdje neće biti obrađeni. Obje su jednostavne i mogu se uzeti dok stoje. Međutim, razmatrat će se dio C (Svjetla i Oblici).

Pravilo otvaranja (pravilo 20) opisuje primjenu svjetala. Odnosi se na sve vremenske uvjete. Ne smije biti izloženo svjetlo koje se može zamijeniti sa svjetlima koja su posebno navedena u pravilima, a razdoblje primjene je od zalazak sunca do izlaska sunca, osim u razdobljima ograničene vidljivosti.

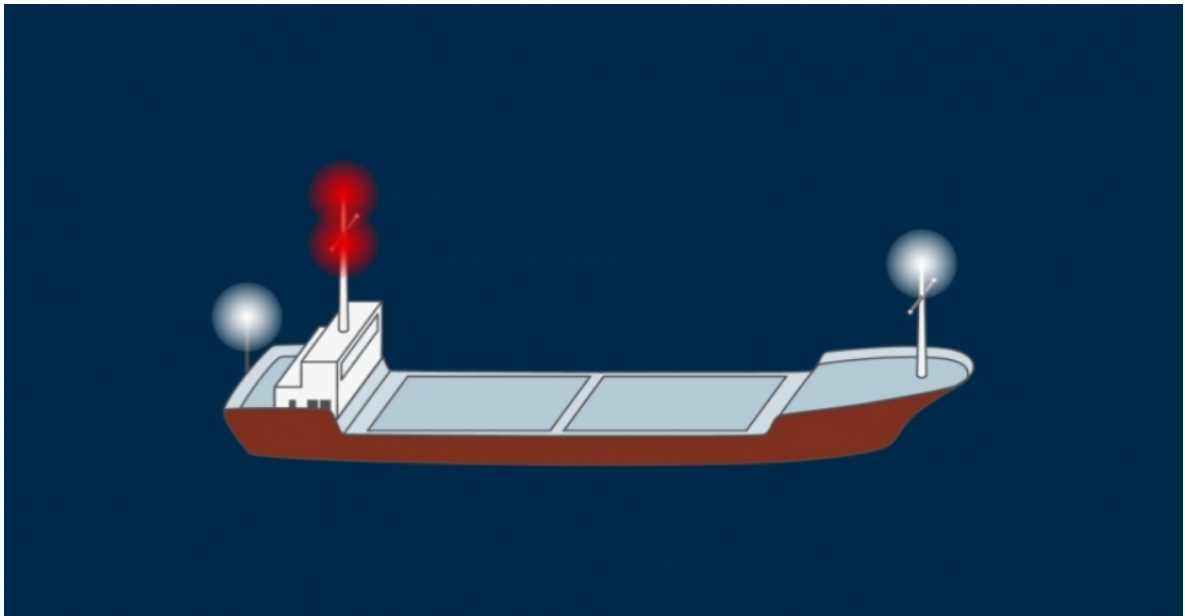
Pravilo 21 sadrži definiciju i opis svake vrste svjetla. Svaki je specificiran s obzirom na boju, položaj i luk vidljivosti. Sadašnja pravila definiraju luk u smislu stupnjeva, a ne točke kompasa kao što su to činila starija pravila.



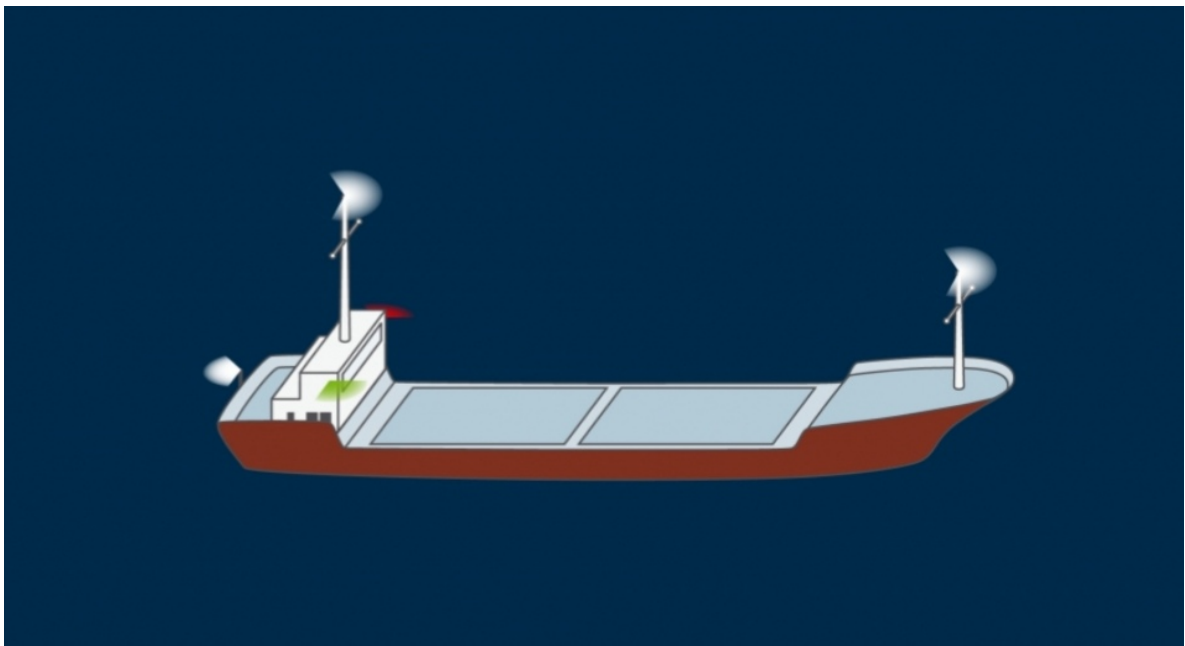
Slika 4: Brodska svjetla

Pravilo 22 bavi se rasponom vidljivosti, koji se određuje u metrima. Pododjeljak (d) zahtijeva da neupadljivo, djelomično potopljeno plovilo ili predmet koji se vuče trebaju imati bijela sva okrugla svjetla vidljiva s udaljenosti od tri milje.

Pravilo 24. Ima zahtjeve za plovila koja sudjeluju u guranju ili vučenju, a pravila 25 i 26 propisuju zahtjeve za brodove na vesla, jedrilice i ribarska plovila. Pravilo 27 propisuje zadana svjetla koja će biti prikazana na brodovima koji ne mogu manevrirati ili su ograničena u njihovoj sposobnosti manevriranja. Ovdje su uključeni i tegljači. Značenje riječi “nije u mogućnosti manevrirati” prošireno je uključivanjem riječi “kroz neke izvanredne okolnosti nije moguće manevrirati kako to zahtijevaju ta pravila”. Ronioci koji se bave podvodnim operacijama spominju se posebno u ovim pravilima. Pododjeljak (g) izuzima plovila duljine manje od 12 metara od izlaganja svjetala i oblika propisanih pravilom (osim ako je plovilo uključeno u ronilačke aktivnosti). Pravilo 28 dopušta plovilu ograničenom svojim gazom da prikaže poseban dodatni identifikacijski znak.



Slika 5: Nasukani brod duži od 50 metara



Slika 6: Brod na motorni pogon duži od 50 metara

6. NAKNADA ŠTETE NASTALE SUDAROM BRODOVA - POMORSKI ZAKONIK

U slučaju sudara brodova, nastanka štete uzrokovane sudarom brodova, ili uzrokom sudara isključivo jednog broda, primjenjuje se načelo dokazane krivnje.

Naknadom štete smatralo bi se popravak i pokrivanje financijskih troškova popravka kako bi se brod vratio u prvobitno stanje prije nastale štete. Kako to nije moguće doslovno provesti, Lisabonskim se pravilima određuje da oštećenik mora biti doveden u takvu financijsku situaciju kao da sudara nikad nije ni bilo te mu se mora isplatiti novčana naknada jednaka šteti koju je pretrpio. Osim toga dobit će novčanu naknadu kako bi pokrio sve troškove popravka te ostalih troškova i gubitaka uzrokovanih sudarom. Kako štete na brodu nastaju zbog nautičkih pogrešaka brodar ne odgovara za štetu robe koju prevozi. Osim šteta nastalih pri sudaru se može se oštetiti i prtljaga i imovina članova posade. Naknada štete se utvrđuje na temelju procijenjenih popravka štete, a ukoliko je brod u potpunosti izgubljen, oštećeniku se isplaćuje tržišna vrijednost broda u trenutku sudara tj. pretrpljene štete. Dok je brod na popravku ili je u potpunosti izgubljen brodar gubi zaradu. Kod brodova u *time charteru* se javlja gubitak zbog ne naplaćene vozarine dok brodar može imati kredit koji neće biti u mogućnosti isplaćivati te se i to u naknadu štete. Kod brodova koji su u *voyage charteru* gleda se prosjek ostvarene dobiti u putovanjima prije nastale štete. Naravno prije popravka postoje troškovi pregleda štete te za vrijeme popravka troškovi nadzora nad brodskim popravcima. I za kraj ostaju opći troškovi poput troškova tegljača, lučki troškovi, troškovi čuvanja, troškovi prijevoza rezervnih dijelova, troškovi čuvanja, troškovi preko agenta itd.

6.1. OBUJAM NAKNADE ŠTETE - POMORSKI ZAKONIK

Materijalna šteta pretrpljena u sudaru brodova odnosi se i na gubitak nečije imovine. Odnosno nakon sudara brodova strane pretrpe umanjeње svojih imovinskih vrijednosti. Bilo zbog trenutnog pada vrijednosti broda, ali i zbog izmakle dobiti koju je taj broj mogao pridonijeti da je ostao u stanju normalno ploviti svojom rutom. Prema Pomorskom zakoniku članak 753. pri prouzročenoj šteti uzrokovanoj sudarom brodova nadoknađuje se i izmakla dobit oštećenim stranama bez obzira na stupanj krivnje u prouzrokovanju sudara brodova. Pitanje opsega naknade štete postavio je CMI (Comite Maritime International) te je pokrenuta inicijativa za donošenjem *Lisabonskih pravila* jer konvencijom iz 1910. godine nije riješeno pitanje obujma naknade štete, a donošenjem ovih pravila nadoknađuje se i izmakla dobit.

6.2. VRSTE SUDARA - POMORSKI ZAKONIK

Sudaru se mogu podijeliti prema uzroku nastanka i prema kriteriju krivnje. S obzirom na uzrok, sudari brodova dijele se na: uzrokovani višom silom, skrivljeni sudari i dvojbeni sudari. Dvojbeni su oni čiji se uzrok sudara ne može sa sigurnošću utvrditi.

Prema kriteriju krivnje sudari se mogu podijeliti na skrivljene i neskrivljene, dok se skrivljeni mogu podijeliti na one koji su nastali krivnjom samo jednog broda ili zajedničkom krivnjom.

6.2.1. Neskrivljeni sudar

Neskrivljeni sudari su oni sudari nastali u slučaju kada ni jedan brod nije povrijedio propisana pravila odnosno kada niti jedan brod nije kriv za nastali sudar. Tako da su neskrivljeni sudari uzrokovani višom silom ili slučajem u što spadaju vremenske ne prilike ili uzrok sudara nije moguće utvrditi.

Utvrđivanje uzroka nastanka štete se provodi prema pravilima obveznog prava. Prema tim pravilima, viša sila je vanjski događaj koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. Npr. iznenadno olujno nevrijeme otrgnulo je brod s lučkog veza ili sidrišta i uzrokovalo sudar s drugim brodom. Pod pojmom slučaj obavezno je pravo podrazumijeva događaj koji se ne može štetniku pripisati u krivnju. Npr. sudar uzrokovan neskrivljenim kvarom kormilarskog uređaja.

Što se tiče dvojbenog sudara, on je jasno definiran Pomorskim zakonikom, čl. 755., a glasi: Ako je šteta prouzročena slučajem ili višom silom ili ako se ne može ustanoviti uzrok zbog kojeg je nastao sudar brodova, štetu snosi oštećenik¹³. To je u skladu s općim načelom obveznog prava da se šteta nastala zbog više sile ili slučaja ne može prenijeti na drugog. Vlasnik stvari snosi sam svoju štetu, odnosno brodar snosi trošak štete nastale na brodu a vlasnik tereta snosi nastalu štetu na teretu. Tako su obje strane zaštićene.

6.2.2. Skrivljeni sudar

Elementi skrivljenog sudara postoje ako je sudar uzrokovan namjerno ili nepažnjom. Članak 750. Pomorskog zakonika pod stavkom 2. pokriva odgovornost štete u sudaru i glasi: Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda i brodara, a pod odgovornošću jahte ili brodice odgovornost vlasnika, korisnika i najmpoprimeca jahte ili brodice dane u najam bez posade.

¹³ Pomorski zakonik čl. 755 (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 17/19).

Namjieran sudar ne odnosi se na zlu namjeru prouzrokovanja štete, nego se namjieran sudar izaziva zbog sprječavanja veće štete. Ako se dva broda sudare radi zajedničkog spasa to se okarakterizira kao čin zajedničke havarije pa se pravno tako i gleda na to. Svaki sudar je specifičan i individualan, a nastaju kao posljedica krivnje zapovjednika, časnika ili drugih članova posade koji su upravljali brodom. Ako je došlo do skrivljenog sudara, za nastalu štetu na brodu i teretu uslijed sudara odgovarat će vlasnik broda ili brodar jer oni zarađuju profit od prijevoza tereta pa je odgovornost na snošenju štete na njima. U slučaju da je dokazano kako je šteta počinjena namjerno, oštećenik može zahtijevati naknadu pretrpljene štete direktno od člana posade koji je odgovoran za nastalu štetu. Osim članova posade, brodar ili brodovlasnik također mogu odgovarati osobno u slučaju da brod nije bio sposoban za plovidbu, a plovio je unatoč njihovom znaju o potencijalnoj opasnosti u plovidbi. Po članku 751. Pomorskog zakonika odgovornost brodara postoji i kada je šteta prouzročena radnjom peljara ili propustom u njegovoj radnji bez obzira je li peljarenje bilo obavezno ili ne.

Krivnja broda za nastanak sudara utvrđuje se prema postupanju broda po Pravilima za izbjegavanje sudara te prema objektivnim mjerilima i svim faktorima koji su utjecali na sudar, neovisno o krivnji članova posade koji su upravljali brodom u trenutku sudara. U to spadaju i postupci s dužnom pažnjom. Pod dužnom pažnjom se podrazumijeva stupanj pažnje u plovidbi u svim situacijama koja se može očekivati od srednje sposobnog pomorca. Uzeći sve to u obzir, uzročna veza je ključ između pogreške manevriranja i sudara, inače se ne može govoriti o skrivljenom sudaru. Zbog svih mogućih uzročnika skrivljenog sudara, postoji podjela na skrivljene sudare s jednostranom krivnjom, sudari za zajedničkom krivnjom i sudari u kojima nije moguće utvrditi omjer krivnje. Sudari s jednostranom krivnjom su jako rijetki jer brodovi u plovidbi su dužni ploviti po propisanim pravilima te poduzimati mjere opreza u plovidbi po tim istim pravilima. Ukoliko zbog bilo kojeg razloga dođe do kršenja tih pravila i skrivljenog sudara, brodar tog broda snosi sve troškove nasrle sudarom brodova. Dužan je drugom brodaru ili brodarima nadoknaditi cjelokupni iznos štete prema pravila koja vrijede za naknadu štete iz sudara brodova. Osim toga što je dužan nadoknaditi svu počinjenu štetu, brodar broda koji je uzrokovao sudar, snosit će i svoje vlastite troškove štete jer zbog jednostrane krivnje ne polaže prava na potraživanje naknade štete drugih brodara čiji su brodovi sudjelovali u sudaru. Suprotno tome je zajednička krivnja uzrokovana krivnjom za sudar dvaju ili više brodova. Za razliku od jednostrane krivnje gdje jedan brod sto posto kriv za sudar, u zajedničkoj krivnji su oba ili više brodova krivi za sudar, ali njihova krivnja ne mora biti jednaka. Pri određivanju krivnje gleda se koji propust je napravio koji brod jer ne moraju oba broda napraviti

isti propust pri manevriranju. Sukladno tome stupnjevi krivnje mogu biti u jako velikom rasponu. Izražavaju se u postocima, a mogu u rasponu od 5% - 95% odgovornosti strana. Prema konvenciji o sudaru iz 1910. godine donesen je članak 752. Pomorskog zakonika. Stavak 1 glasi: Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji, te stavak 2: Ako se opseg krivnje brodova iz stavka 1. ovoga članka ne može ustanoviti, njihova se odgovornost za štetu dijeli na jednake dijelove. Dakle po stavku 1 udio u šteti svakog broda bit će onoliki kolika je njegova krivica i izazivanju sudara te će nositi štetu sukladno postotku svoje krivnje, dok stavak 2 štiti obje strane u slučaju ne mogućnosti utvrđivanja pravednog raspona krivnje te svi sudionici ravnomojerno dijele štetu. U sudaru zajedničke krivnje jako je rijedak slučaj da su štete na svim brodovima jednake. Uvijek je jedan brod pretrpio veće oštećenje trupa ili tereta u odnosu na drugi brod. Također popravci brodova traju različito pa jedan brod može imati veći gubitak očekivane dobiti od drugog. U takvim slučajevima opća je praksa da se njihova međusobna potraživanja prebijaju. Brodar koji je drugom brodaru dužan platiti veći iznos plaća tom brodu samo razliku, tj. iznos koji je preostao poslije prebijanja međusobnih potraživanja. Taj se sustav obračuna naziva sustav jednostruke odgovornosti (*single liability principle*)¹⁴. U slučaju ne mogućnosti utvrđivanja opsega krivnje po članku 752. stavak 2. odgovornost brodova za štetu se dijeli na jednake dijelove. To je jedino pravedno rješenje u ovom slučaju koji nije česta pojava. Kako je u sve tri navedene situacije definirana podjela štete u slučaju sudara, tako je člankom 754. Pomorskog zakonika definirana odgovornost u slučaju tjelesne štete tj. ozljede ili smrtnog slučaja osobe. U ovom slučaju brodovi koji su uzrokovali sudar odgovaraju solidarno.

6.2.3. Sudar s tegljačem ili tegljenim brodom

Statistički se najviše pomorskih nesreća događa u lukama, kanalima te općenito priobalnom području gdje je gušći promet. Kako u tim područjima nije rijetkost da se koriste tegljači kao pomoć pri prolasku kroz kanal ili vez, postoji mogućnost sudara broda koji je u teglju ili tegljača s drugim brodom ili čak sudar tegljača i tegljenog broda. U obje situacije za štetu odgovara brod čijom je krivnjom šteta uzrokovana. U slučaju sudara tegljenog broda i tegljača pitanje naknada štete regulira se ugovorom o tegljenju u kojem je tegljač više zaštićen, odnosno krivnja se dijeli na štetu tegljenog broda. Kod sudara sa trećim brodom važna je okolnost upravljanja tegljenjem i tko je obavlja, tegljač ili tegljeni plovni objekt. Kao i u sudaru tegljača i tegljenog broda, za štetu odgovara brod koji je skrivio sudar. S obzirom na situaciju podjele krivnje one mogu biti takve da

¹⁴ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

ukoliko je do sudara tegljača s trećim brodom došlo krivnjom tegljača, tegljač je odgovoran za nastalu štetu. Ako je tegljeni brod uzrokovao sudar s trećim brodom, tegljeni brod je odgovoran za nastalu štetu. Ako je došlo do sudara tegljača i trećeg broda, a sudar je skrivio tegljeni brod, u tom slučaju tegljač je oslobođen odgovornosti za nastalu štetu. U sudaru trećeg broda s tegljačem i tegljenim brodom, ako su oba krivi za sudar s trećim brodom, odgovornost za nastalu štetu se dijeli prema omjeru krivnje za uzrok sudara. Ako se sve tri strane krive za sudar, znači ako su i tegljač te brod u teglji i treći brod zbog svojih propusta skrivili sudar, odgovornost se dijeli prema omjeru krivnje.

7. OPSEG ODGOVORNOSTI

Pod odgovornost se smatra dužnost popravka učinjene štete odnosno novčani iznos do kojeg brodar odgovara za štetu nastalu pri sudaru brodova. Kako u pravu odgovornost može biti ograničena ili ne ograničena, u ovom slučaju kod sudara brodova brodar ima ograničenu odgovornost za štetu. Prema Pomorskom zakoniku brodar je osoba koja izvršava sve obveze nastale u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda.

Brodar (koji po ovom dijelu zakonika može biti vlasnik broda, zakupoprimatelj, naručitelj prijevoza u brodskom ugovoru i poslovođa broda) i spašavatelj mogu ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama ovog dijela Zakonika prema članku 386. st.1. Definicija brodara u ovom članku je poznata, a spašavatelj se odnosi na osobu koja pruže usluge spašavanja i pružanja pomoći u svojim intervencijama. Spašavatelj ima ograničenu odgovornost pri tražbini ukoliko je pri radnjama spašavanja došlo do smrti, tjelesne ozljede, oštećenja ili gubitka imovine. Tu još spadaju tražbine iz povrede izvanugovornih prava, te tražbine zbog kašnjenja u prijevozu uzrokovane radnjom spašavanja. Pozivanje brodara ili spašavatelja na ograničenje odgovornosti ne znači i njihovo priznavanje krivnje po stavku 5. Članka 386. Pomorskog zakonika. U slučaju da se dokaže kako je šteta nastala zbog propusta ili radnje brodara te da je namjerno počinio štetu ili dopustio da se šteta dogodi znajući za njene posljedice, brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Kako bi se brodar osigurao i bio u mogućnosti pozvati se na ograničenu odgovornost mora imati osnovan fond ograničene odgovornosti prema članku 395. stavak 1. Svaki fond osnovan za ovu potrebu služi samo za isplatu tražbina, a može se osnovati polaganjem određene svote ili pružanjem jamstva. Svako rješenje o osnivanju fonda ograničene odgovornosti mora sadržavati: ime broda, luku upisa, državu pripadnosti, naziv i sjedište tvrtke, događaj na koji se odnosi ograničena odgovornost brodara, svotu i datum osnivanja fonda, poziv vjerovnicima da tražbine za koje se ograničava odgovornost prijave sudu u roku od 30 dana od dana objave rješenja o osnivanju fonda ograničene odgovornosti te vrijeme i mjesto održavanja ročišta.

Kao i kod svih drugih sporova može nastati zastara za tražbine naknade štete. Pomorski zakonik poznaje dvije vrste tražbine, a to su tražbine za naknadu štete i regresni zahtjevi brodara međusobno. Zastara za tražbinu naknade je dvije godine od dana kada se sudar dogodio, a zastara za regresni zahtjev nastupa nakon godinu dana. Za razliku od početka tražbine za naknadu štete koja

stupa od trenutka sudara, regresivni zahtjev počinje teći od dana pravomoćne presude kojom je utvrđena svota solidarne odgovornosti, od dana plaćanja ako nije pokrenut sudski postupak te od dana kad je vjerovnik upoznat s nemogućnošću isplate svojeg dužnika. Neovisno o ovome, prema članku 757. Stavak 3. Pomorskog zakonika, stranke mogu ugovoriti drugi zastarni rok koji njima odgovara.

7.1. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI OD SUDARA BRODOVA

Ako nije drugačije ugovoreno, osiguranjem su pokrivena štete nastale zbog osiguranih rizika:

- potpuni gubitak osiguranog prometa,
- djelomični gubitak ili oštećenje osiguranog prometa,
- osiguranikovi troškovi spašavanja i troškovi neposredno prouzročeni nastupanjem osiguranog slučaja,
- zajedničke havarije
- nagrade za spšavanje,
- troškovi utvrđivanja i likvidacije štete pokrivena osiguranjem¹⁵.

Osiguranjem nije pokrivena odgovornost osiguranika za štete nanesene trećim osobama, ako ugovorom o osiguranju nije drugačije određeno¹⁶.

Prema *Collision Liability Clause*, osiguratelj je obvezan nadoknaditi osiguraniku tri četvrtine svakog iznosa koji je on platio trećoj osobi zato što je pravovaljano utvrđena njegova odgovornost za štetu iz sudara. Četvrtina odgovornosti redovito je osigurana u okviru P.&I. osiguranja¹⁷. P.&I je posebna organizacija za uzajamno osiguranje pomorskih brodara - *Protecting and indemnity associations*. Ostale tri četvrtine podmiruju se iz osiguranja *Institute Time Clauses – Hulls*, a uvjeti su navedeni pod klauzulom 8. Naknada šteta predviđena ovom klauzulom bit će dodatak naknadi šteta koju osiguravaju drugi uvjeti ovog osiguranja i podliježu sljedećim odredbama. Kada se osigurani brod sudari s drugim brodom i oba broda snose određenu krivnju, osim ako odgovornost jednog ili oba plovila ne postane ograničena zakonom, odšteta prema ovoj klauzuli 8 izračunava se po načelu unakrsne odgovornosti ako su dotični Vlasnici bili prisiljeni platiti jedni drugima takav

¹⁵ Pomorski zakonik čl. 706 st. 1 (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 17/19).

¹⁶ Pomorski zakonik čl- 706 st. 2 (Narodne Novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 17/19).

¹⁷ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

udio međusobne štete koje su ispravno dopuštene u utvrđivanju ravnoteže ili iznos koji treba platiti osiguraniku u slučaju sudara. Ni u kojem slučaju ukupna odgovornost osiguratelja ne bi trebala premašiti proporcionalan dio tri četvrtine od njihove osigurane vrijednosti broda u bilo kojoj vrsti sudara. Izuzeci klauzule u kojima se iznos koji osiguranik treba platiti neće se povećati u slučaju:

- uklanjanja olupina broda, terete ili svega drugog oštećenog sudarom,
- gubitka i oštećenja bilo kojih osobnih stvari osim posjeda drugog broda,
- oštećenja tereta ili posjeda osiguranog broda,
- gubitka života, ozljeda ili bolesti,
- onečišćenja bilo koje stvarne ili osobne imovine ili stvari (osim drugih plovila s kojima se osigurani brod nalazi u sudaru ili vlasništvu na takvom plovilu drugih plovila).

Osiguravatelji će također platiti tri četvrtine pravnih troškova koji su nastali prema osiguraniku ili koje osiguranik može biti prisiljen platiti u osporavanju odgovornosti ili poduzimanju postupka za ograničavanje odgovornosti uz prethodnu pismenu suglasnost osiguravatelja.

7.2. NAKNADA TROŠKOVA PRAVNIH RADNJI

Prema klauzuli 8.3 *Collision Liability Clause*, u posebnoj ugovornoj obvezi o pokriću pravnih troškova osiguranika, osiguravatelj je obavezan, osim tri četvrtine naknade štete uzrokovane sudarom, nadoknaditi i tri četvrtine troškova pravnih radnji. Klauzula o pokriću troškova pravnih radnji unesena je 1868. godine, kao posljedica presude u predmetu “Xenox v. Fox”.¹⁸ Odredba je dodatna olakšica osiguranika koji je pretrpio štetu. Takozvani troškovi obrane, djelom se pokrivaju od strane osiguratelja, a djelom od strane P.&I. Kluba.

¹⁸ Petrinović R. 2002. ‘Naknada štete iz osiguranja prema “*Collision Liability Clause*” iz *Institute Time Clauses - Hulls 1995*, Naše more, vol. 49, p. 3-4, online: <https://hrcak.srce.hr/en/file/306062> (11.03.2002.)

8. ULOGA ZAPOVJEDNIKA U SLUČAJU SUDARA BRODOVA

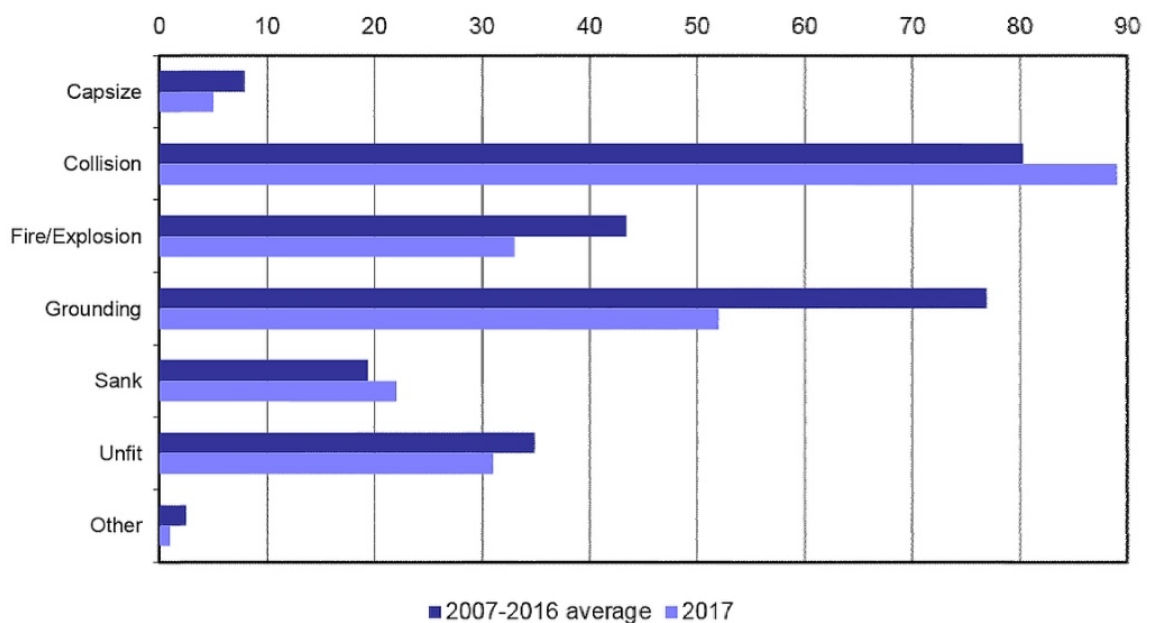
U slučaju sudara brodova zapovjednik ima bitnu ulogu te dužnosti koje mora provoditi u toj situaciji. Prva dužnost je da organizira spašavanje putnika i posade, a zatim i pomoći brodu s kojim se sudario ukoliko je to moguće. Ta dužnost ga prestaje obavezati u slučaju da spašavanje nije moguće provesti bez ozbiljne opasnosti za brod kojim upravlja. To znači da sigurnost broda, posade i putnika kojima upravlja mora biti na prvom mjestu i spašavanje dolazi u obzir samo ako osobno ne ugrožava svoj brod, posadu i putnike. U tom slučaju, zapovjednik u brodski dnevnik mora navesti razlog odustajanja od spašavanja tj. što bi ugrozilo njegov brod u slučaju djelovanja. Prema članku 767. Pomorskog zakonika to je osobna zapovjednikova obveza te za povredu te obveze ne odgovara brodar prema članku 768. Pomorskog zakonika. Sljedeća dužnost, ukoliko je to moguće, brodu s kojim se sudario reći ime posljednje luke iz koje je uplovio i ime sljedeće luke u koju plovi. Kao i kod spašavanja, brodar ne odgovara za štetu nastalu povredom ove dužnosti prema članku 756. Pomorskog zakonika, što znači da je ovo također obavezujuća radnja samo zapovjednika. Osim priopćenja informacija drugom brodu o posljednjoj luci isplovljenja i luke u koju plovi, zapovjednik mora utvrditi identitet broda s kojim se sudario. Osnovne informacije koje treba saznati su ime broda, luka upisa i državna pripadnost broda. Ovo je važno jer nakon prikupljenih informacija, zapovjednik je dužan obavijestiti brodara ili upravitelja koje odgovara o sudaru koji se dogodio. Osim gore navedenih informacija, obavijest mora sadržavati opis događaja i okolnosti pod kojima se dogodio, položaj broda u trenutku sudara, točno vrijeme sudara, opis štete koju je pretrpio vlastiti brod i osobe na njemu i opis štete koju je pretrpio drugi brod kako bi brodar mogao poduzeti sve adekvatne mjere i postupke. U brodski dnevnik se mora točno upisati opis događaja kao i sve okolnosti koje su utjecale na sudar. Svi podaci se moraju podudarati s posljednjom verzijom radne karte i podacima o plovidbi te zapovjednik mora osigurati da ucrtani položaji broda na karti ostanu ne promijenjeni. Sve te bilješke koje se upisuju u brodski dnevnik jako su važne za utvrđivanje okolnosti pod kojima se sudar dogodio, a samim time i za utvrđivanje krivnje pojedinog broda za nastali sudar što kasnije u postupku određuje količinu štete koju snosi pojedini brodar. Bilješke u brodskom dnevniku vode se i prije i nakon sudara, a kao dokazi na sudu se koriste bilješke u radnim kartama i sve bilješke vezane za plovidbu broda. Bilješke poslije sudara moraju biti što točnije, pa osim spomenute pozicije broda i točnog vremena sudara koji se utvrđuju na više načina, važno je zabilježiti kurs broda u trenutku sudara, procjenu kuta sraza sudara koju bi bilo poželjno nacrtati na

karti, procjenu brzine svih brodova, sve izmjene brzine i kursa svih brodova neposredno prije sudara te kronološki slijed, opise manevra kormilom i strojem koji su poduzeti neposredno prije i poslije sudara, opažanja u manevarskim postupcima drugih brodova prije i poslije sudara te primljeni svi oblici komunikacije prije sudara. To uključuje zvučne i radio signale upućene s drugih brodova. Za iskaze posade je zadužen zapovjednik, a ukoliko je u trenutku sudara na brodu bio peljar i on je dužan dati iskaz prije napuštanja broda te ostaviti svoje podatke i kontakt. Nakon prikupljenih iskaza, ukoliko je to moguće, zapovjednik treba pregledati oštećenja na svom brodu i teretu kao i oštećenja drugom brodu te o tome sastaviti detaljno i stručno izvješće. To izvješće služi kao pomoć brodarevoj inspekciji te vještaku osiguratelja i klasifikacijskog zavoda kako bi njihova izvješća bila što potpuna i točna. Kad su sva izvješća završena brodar ili zapovjednik ukoliko ga je brodar ovlastio, obavijestit će osiguranje broda i P.&I. klub o pretrpljenoj nezgodi¹⁹. Nakon dolaska u prvu sljedeću luku, zapovjednik obavještava P.&I. klub u koji je učlanjen te mu oni osiguraju potrebnu pravnu pomoć i šalju svog vještaka za fizički pregled nastale štete. U roku 24 sata od dolaska u luku zapovjednik je lučkoj kapetaniji dužan podnijeti prijavu o pomorskoj nesreći koju podnosi putem standardiziranog obrasca i izvotka iz brodskog dnevnika koji sadrži sve informacije o sudaru. Ako je brod pristao u stranoj luci, prijavu podnosi diplomatsko-konzularnom predstavniku svoje države ili javnom bilježniku. Ako je sudar utjecao na sposobnost broda za plovidbu, brodar ili zapovjednik obavještavaju matični registar brodova kako bi se mogao pokrenuti postupak utvrđivanja mogućeg izvanrednog ponovnog pregleda broda. Ako je do sudara došlo u teritorijalnim vodama druge države, a sudar je mogao utjecati na sigurnost broda, zapovjednik ili brodar nakon što je brod uplovio u luku te države mora odmah izvijestiti odgovarajuća tijela pomorske uprave države luke u kojoj se nalazi. Posljednja zapovjednikova dužnost je pribavljanje jamstva za naknadu štete koja je nastala uslijed sudara od drugog broda. To je važno jer ukoliko drugi brod odbije dati jamstvo, može se zatražiti njegovo privremeno zaustavljanje. Najčešće P.&I. klubovi daju jamstvo za brodove bez obzira što pokrivaju samo jednu četvrtinu nastale štete. P.&I. klub također ima pravo zatražiti protujamstvo od vlasnika broda ili osiguravatelja broda kako bi zaštitili svoje interese.

¹⁹ Pavić D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006.

9. ANALIZA UZORAKA POMORSKIH NESREĆA

Od sveukupnog broja pomorskih nesreća sudari brodova čine 38% što je najveći postotak među svim pomorskim nesrećama. Usporedbe radi, sljedeće dvije najčešće pomorske nesreće su nasukanje, s 22% svih pomorskih nesreća te požari na brodu koji čine 14% svih pomorskih nesreća. To je prikazano na sljedećem grafu.



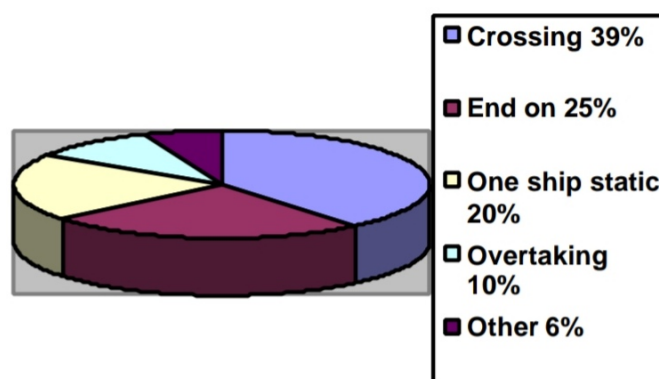
Slika 7: Uzroci pomorskih nesreća od 2007. do 2017.

Prema statističkim podacima broj sudara u 2017. godini najveći je od 2008. godine kada je posljednji put broj sudara brodova bio veći od 90.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents	407	382	358	337	295	268	299	301	248	307	278
Shipping accidents by type	331	313	301	274	254	216	238	249	213	264	233
Capsize	11	15	9	8	2	6	8	3	10	7	5
Collision	84	95	81	65	87	78	79	88	57	89	89
Fire/Explosion	48	62	50	53	50	34	31	29	33	44	33
Grounding	95	73	110	102	73	69	62	61	59	65	52
Sank	21	31	20	20	10	10	14	26	16	26	22

Slika 8: Broj nesreća po godinama i uzroku

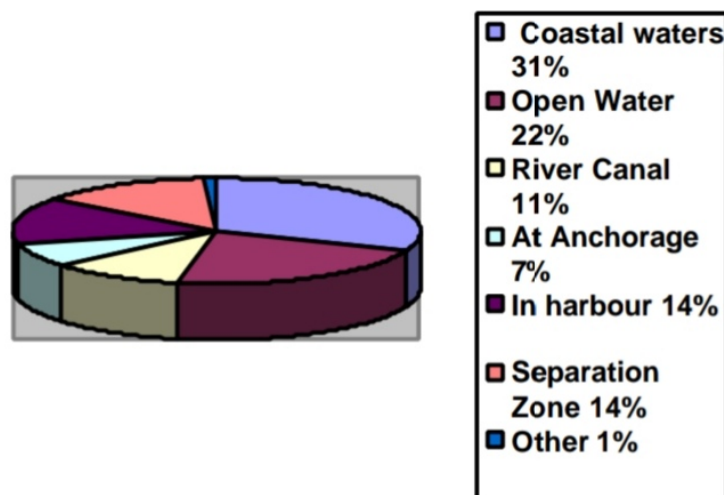
Uzimajući u obzir kako je ljudska pogreška uzročnik oko 90% svih pomorskih nesreća, isto vrijedi i za sudare brodova gdje je faktor ljudske pogreške najveći uzročnik broja sudara brodova. U sljedećem grafu su prikazane vrste sudara, a vidjet će se po radnjama broda da su uvjetovane ljudskom odlukom.



Slika 9: Vrste sudara

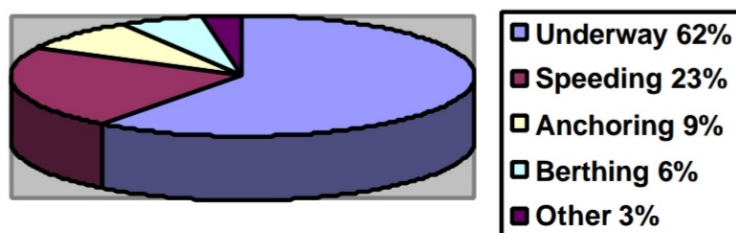
Prema grafu vidi se kako je položaj križanja kursa najveći uzrok sudara brodova, čak 39%. Slijede sudar pramac u pramac s 25%. Iz ovog slučaja najbolje se vidi pogreška navigacije na oba broda jer je posada direktno svojim manevrom, umjesto da spriječi sudar, izazvala direktan udarac pramaca. Pod vrstom sudara gdje je jedan broj statičan smatra se sudar broda u vožnji sa usidrenim brodom ili brodom koji je vezan za obalu, plutaču ili ponton. Takvi sudari čine 20 % od svih sudara brodova. Za razliku od cestovnog prometa gdje je pretjecanje najčešći uzrok sudara, u pomorstvu to nije slučaj. To ne treba iznenaditi jer se manovra pretjecanja vrši na otvorenom moru gdje brodovi imaju dovoljno prostora za izvršiti pretjecanje bez ugrožavanja drugih brodova.

Za razliku od otvorenog mora, najviše sudara se očekivano događa u obalnim vodama, čak 31%. Iako je otvoreno more najsigurnije za plovidbu, mjesto je 22% sudara, što je iznenađujući podatak. Poznata su jaka olujna nevremena na otvorenom moru, koja su popraćena velikim valovima, a nerijetko i lošom vidljivošću koji su bitni faktori u plovidbi te utjecaju na mogućnost sudara brodova. U lukama i odvojenim zonama događa se 14% sudara, a nešto je manji postotak u riječnim kanalima (11%) te na sidrištu (7%).



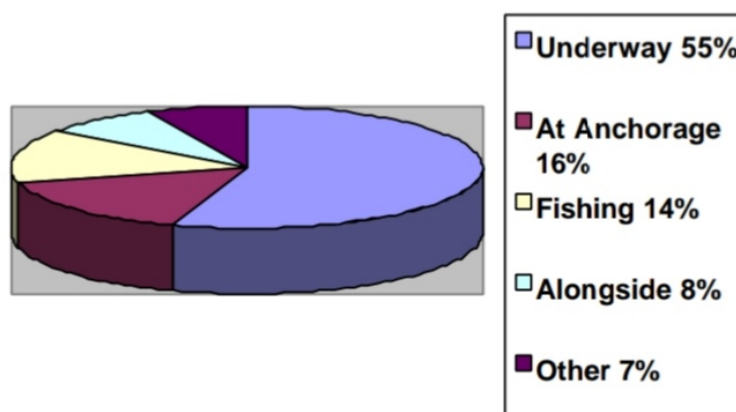
Slika 10: Mjesto sudara

U sljedećem grafu se vidi kako je u 62% slučajeva broj koji je skrivio sudar bio u plovidbi. U 23% slučajeva brod koji je skrivio sudar učinio je to zbog brze vožnje. Očekivano malo brod koji je skrivio sudar bio je usidren (9%) ili je pristajao na vez (6%).



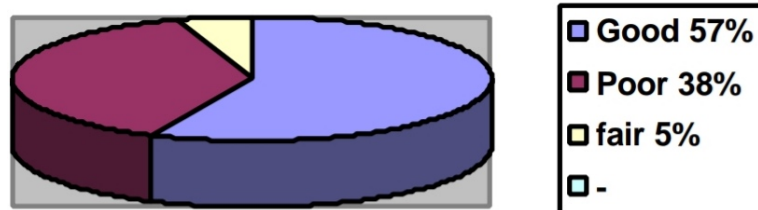
Slika 11: Status broda za vrijeme sudara

Kao i u slučaju gdje je brod koji je skrivio sudar bio u plovidbi u najvećem dijelu slučaja sudara, tako je i brod koji je udaren u 55% slučajeva bio u plovidbi. 16% ih je bilo usidreno, a zanimljiv je podatak kako je 14% brodova koji su pretrpjeli sudar bilo u ribolovu. 8% ih je bilo vezano uz obalu u trenutku pretrpljenog udara.



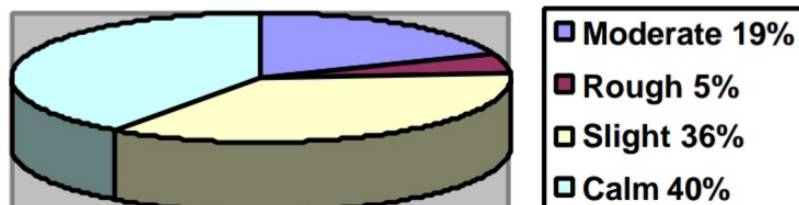
Slika 12: Status drugog broda za vrijeme sudara

Osim ljudskog faktora vremenski uvjeti su jako bitan čimbenik kod sudara brodova. Za plovidbu su najvažnija vidljivost i stanje mora. Iako je iznenađujuć podatak da se čak 57% sudara dogodilo pri dobroj vidljivosti. Pri lošoj vidljivosti dogodilo se 38% sudara, a pri slaboj 5% ukupnog broja sudara.



Slika 13: Vidljivost u trenutku sudara

Kao najbolji pokazatelj ljudske pogreške kod izazivanja sudara govori to da je 40% sudara skrivljeno pri plovidbi u mirnom moru, 36% u blago valovitom, 19% u umjerenom valovitom, a samo 5% pri olujnim valovima.



Slika 14: Stanje mora u trenutku sudara

10. IZVJEŠĆE O POMORSKOJ NESREĆI

Svako izvješće o pomorskoj nesreći počinje sa predgovorom u kojem se iznosi cilj pomorske istrage. Cilj svake istrage je utvrđivanje okolnosti pod kojima se dogodila nesreća te pronalazak svih faktora koji su utjecali na događaj. U konačnici se predlažu sigurnosne preporuke kako bi se spriječile buduće pomorske nesreće. Sigurnosne preporuke prosljeđuju se svima koji će ih u konačnici primjenjivati, a to su: vlasnici brodova, brodarske kompanije, pomorske agencije, pomorske vlasti, VTS služba, jedinice za djelovanje u izvanrednim okolnostima ili pružanje prve pomoći i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO).

Konkretni podaci o nesreći iznose se u sažetku činjeničnog stanja pomorske nesreće. U ovom slučaju će biti uzet primjer sudara m/b „Joerg N“ i r/b „Golub“. Zabilježuju se datum, vrijeme i položaj brodova na karti u slučaju sudara te što se dogodilo nakon što je uslijedio sudar. U ovom slučaju r/b „Golub“ je potonuo, a m/b „Joerg N“ nastavio plovidbu bez promjene kursa i brzine jer časnik na straži nije ni primjetio da je došlo do sudara.

Činjenice o sudaru prikupljaju se od svih relevantnih centara koji će dati najtočnije podatke o trenutku nesreće.

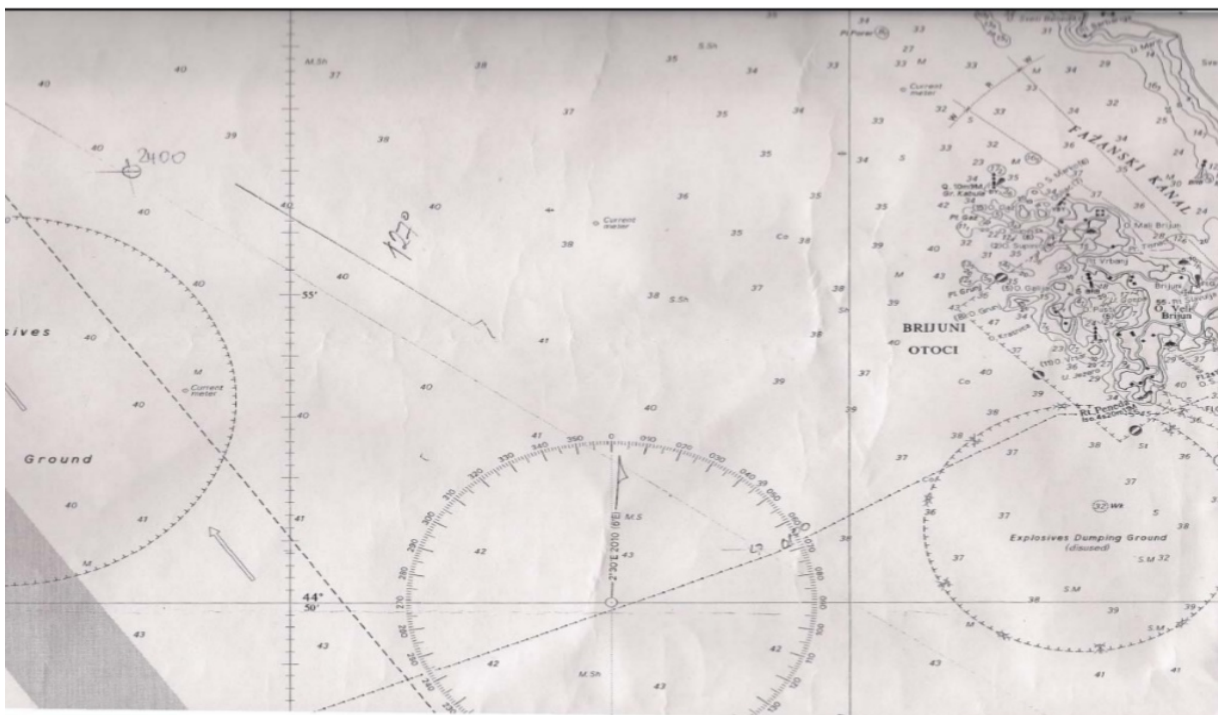
U izvještaj se nakon činjenica upisuju svi podaci oba broda. Podaci su: ime broda, zastava, luka upisa, kategorija plovidbe, pozivni znak, IMO broj, godina i mjesto gradnje, vrsta broda, vlasnik, brodar, materijal gradnje trupa, najmanji broj članova posade, duljina između okomica (Lpp), duljina preko svega (Loa), širina, visina, gaz, nadvođe, BT, NT, deplasman, brzina, vrsta poriva, vrsta i broj porivnih strojeva, proizvođač stroja i snaga, broj i vrsta vijaka i licenca i tip. Nakon svih navedenih podataka daje se kratak opis o opremi broda te njegovoj djelatnosti i izgledu.

Osim svih informacija kojima se utvrđuje o kojem i kakvom se brodu radi, važno je izvući podatke o putovanju kako bi se saznalo kuda i zašto se brod kretao. Podaci o putovanju su: luka odlaska i dolaska, podaci o teretu i članovi posade.

Kada su prikupljeni opći podaci, obrađuju se podaci vezani za pomorsku nesreću, a to su: vrsta pomorske nesreće, datum i vrijeme, lokacija pomorske nesreće, meteorološke prilike, aktivnosti na oba broda, posljedice o ljudskim postupcima na oba broda te posljedice za ljude, imovinu i okoliš. U ovom slučaju to je bilo potonuće tj. potpuni gubitak r/b „Golub“ bez ozljeđenih članova posade i oštećenja mora.

Zatim se analizira reakcija pomoći s kopna, a gleda se tko je sudjelovao, brzina sudjelovanja i poduzete mjere prema brodu koji je skrivio nesreću. Iznose se značajke plovidbenog područja i oklonosti pomorskog prometa te vremenski uvjeti. U ovom slučaju, u vremenskom periodu od 00.00 do 04.00 kada se dogodila nesreća, bilo je pretežno vedro i puhao je slab vjetar. More je bilo mirno, a vidljivost je bila smanjena zbog sumaglice.

Rekonstrukcijom pomorske nesreće sadrži sve činjenice koje su se dogodile vezano za pomorsku nesreću. To obuhvaća prikupljene svih informacija koje su gore navedene te daje odgovore na pitanja zašto i pod kojim okolnostima se nesreća dogodila te što je usljedilo nakon toga. Nakon rekonstrukcije slijedi analiza svih informacija događaja. Kad su završene rekonstrukcija i analiza, slijede zaključci o pomorskoj nesreći. Iznose se uzroci nesreće povezani s oba broda te se na temelju toga donose sigurnosne preporuke.



Slika 15: Položaj m/b Joerg N

11. ZAKLJUČAK

Sudari brodova su pravno neiscrpna tema te pružaju jako dobar uvid u stanje u pomorstvu, napredak tehnologije, sposobnost pomoraca, infrastrukturu plovnih putova te pomorske industrije u cijelosti. Ipak uz svu moguću tehnologiju koja pomaže u navigaciji, sve suvremenije brodove i jasno definirana pravila, sudari brodova i dalje nisu rijetkost. Kroz donesene zakone, konvencije, izvučenu statistiku te analizu sudara, jasno je vidljivo da je glavni uzrok sudara ljudski faktor, odnosno ljudska pogreška. Takve stvari su nažalost neizbježne unatoč svim preventivnim radnjama. Događaju se zbog umora, krivog tumačenja pravila ili jednostavno nemara. Odgovornost svih pomoraca, brodara te znanstvenih ustanova koje obrazuju pomorce, ključ je u povećanju sigurnosti i poboljšanju plovidbe. Samo odgovornost i konstantno učenje mogu dovesti do boljitka i napretka i u konačnici rezultata, a to je minimalan broj sudara i pomorskih nesreća, jer naravno, ljudska pogreška nije jedini faktor. Osim tehnološkog napredka i konstantnog ulaganje u znanje, s pravne strane možemo vidjeti kako se sa dopunama konvencija i pomorskih zakona konstatno radi na standardizaciji pravila kako bi se pomorske nesreće svele na minimum. Republika Hrvatska je ulaskom u Europsku uniju, izmjenila svoj Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru kako bi se što više sinkronizirala s ostalim članicama Unije te tako svojim ulaskom u Uniju pridonijela sigurnosti, ali i ravoju pomorstva na svom teritoriju

Mišljenje je autora kako se unatoč jasno definiranim pravilima, zakonskim okvirima, suvremenoj opremi i edukaciji pomoraca sudari nikad neće do kraja preventirati, ali poštivanjem svih odredbi i poduzimanje svih radnji koje su njima propisane, uvelike se može pomoći rješavanju sporova te zadovoljavanju pravde prema oštećenim stranama.

LITERATURA

- Luttenberger A.: *Pomorsko upravno pravo*, SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA RIJEKA, 2005.
- Pavić D.: *Pomorsko imovinsko pravo*, KNJIŽEVNI KRUG SPLIT, 2006.
- Radulić R.: *Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru*, EDUKA, Split, 2010.
- Lowdsen R.: *The law of general average*, STEVENS & SONS LIMITED, London, 1922.
- Keate H.: *Guide to marine insurance*, SIR ISAAC PITMAN & SONS, London, 1960.
- McGUFFIE K.C.: *Marsden on the law of collision at sea*, STEVENS & SONS LIMITED, London, 1953.
- Mankabady S.: *The law of collision at sea*, ELSEVIER SCIENCE PUBLISHERS, Amsterdam 1987.
- Cockcroft A.N.: *A guide to the collision avoidance rules: international regulations for preventing collisions at sea*, ELSEVIER BUTTERWORTH HEINEMANN, Amsterdam 2004.
- Petrinović R. 2002. 'Naknada štete iz osiguranja prema "Collision Liability Clause" iz Institute Time Clauses - Hulls 1995, Naše more, vol. 49, p. 3-4, online: <https://hrcak.srce.hr/en/file/306062> (11.03.2002.)

13. POPIS SLIKA

Slika 1: Sheme odvojenog prometa	12
Slika 2: Pramčani kut broda koji pretječe	13
Slika 3: Položaj križanja kurseva	14
Slika 4: Brodska svjetla	16
Slika 5: Nasukani brod duži od 50 metara	17
Slika 6: Brod na motorni pogon duži od 50 metara	17
Slika 7: Uzroci pomorskih nesreća od 2007. do 2017.	28
Slika 8: Broj nesreća po godinama i uzroku	29
Slika 9: Vrste sudara	29
Slika 10: Mjesto sudara	30
Slika 11: Status broda za vrijeme sudara	31
Slika 12: Status drugog broda za vrijeme sudara	31
Slika 13: Vidljivost u trenutku sudara	32
Slika 14: Stanje mora u trenutku sudara	32
Slika 15: Položaj m/b Joerg N	34