

Pravni aspekti sudara u pomorskom prometu

Škara, Klaudio

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:839311>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-02**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Sveučilišni prijediplomski studij

Nautika i tehnologija pomorskog prometa

Klaudio Škara

Pravni aspekti sudara u pomorskom prometu

Završni rad

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru
Pomorski odjel - Nautički odsjek
Sveučilišni prijediplomski studij
Nautika i tehnologija pomorskog prometa

Pravni aspekti sudara u pomorskom prometu

Završni rad

Student/ica:
Klaudio Škara

Mentor/ica:
Izv. prof. dr. sc. Marija Pijaca

Zadar, 2024.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Klaudio Škara**, ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Pravni aspekti sudara u pomorskom prometu** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 21. listopada 2024.

Sadržaj

1. Uvod	1
2. Pojam sudar brodova	3
2.1. Podjela sudara brodova	3
2.2. Nekoliko napomena o odgovornosti u slučaju sudara brodova.....	5
3. Pravno normiranje uređenja sudara brodova	7
3.1. Preventivni propisi o izbjegavanju i sprječavanju sudara brodova	7
3.2. Imovinskopравни propisi o sudaru brodova	8
3.3. Procesni propisi o izbjegavanju sudara brodova	8
4. Međunarodna pravila za sprječavanje sudara na moru (COLREG)	9
5. Pravni izvori Republike Hrvatske o sudaru brodova	10
6. Naknada štete uzrokovana sudarom brodova	12
7. Odgovornost peljara prilikom sudara brodova	13
8. Uloga zapovjednika broda u slučaju sudara brodova	14
8.1. Opis događaja u brodskom dnevniku u slučaju sudara brodova	14
8.2. Prijava pomorske nezgode	15
8.3. Obavješćavanje brodarka u slučaju sudara brodova	15
8.4. Pregled broda i tereta radi utvrđivanja nastalih šteta	16
8.5. Dokumentacija u svrhu naknade štete zbog sudara brodova.....	17
9. Izvješće o nesreći.....	18
10. Najčešće pomorske nesreće.....	21
11. Zaključak.....	24
Sažetak	26
Summary	27
Literatura	28

1. Uvod

Pomorski promet ima značajnu ulogu u globalnoj trgovini i transportu te predstavlja okosnicu globalne trgovine, olakšavajući kretanje robe po kontinentima te povezujući proizvođače i potrošače širom svijeta. Uloga pomorskog prometa je dinamična i podložna tekućim promjenama na koje utječu razni čimbenici, uključujući globalne ekonomske uvjete, geopolitički razvoj, tehnološki napredak i okolišna razmatranja. Budući da se potrošači sve više oslanjaju na *online* kupnju, pomorski transport ima ključnu ulogu u transportu robe od proizvodnih centara do potrošačkih tržišta širom svijeta.

Međutim, intenzitet pomorskog prometa može utjecati na pojavu nezgoda na moru. Kako intenzitet pomorskog transporta raste, s više brodova koji rade u danom području, gustoća prometa se povećava. Ujedno, velika gustoća prometa može dovesti do većeg rizika nastanka pomorske nesreća, uključujući i sudar brodova i ostalih vrsta plovila. Manevriranje u „zagušenim“ područjima postaje veći izazov i povećava se vjerojatnost ljudske pogreške ili pogrešne procjene. S povećanim intenzitetom pomorskog prometa, navigacijski izazovi postaju izraženiji. Prometni i uski plovni putovi te područja sa složenim navigacijskim rutama mogu povećati vjerojatnost nesreća. Navigacija plovila ne rijetko se odvija u otežanim uvjetima, kao što je gust promet, nepovoljno vrijeme ili ograničena vidljivost, što može povećati rizik od nesreća.

U slučaju pomorske nesreće, slijedi istraživanje stručnjaka. Svrha istraživanja je utvrditi uzrok i čimbenike koji su doveli do nesreće i okolnosti koje okružuju nesreću. Isto uključuje uzimanje u obzir čimbenika kao što su ljudska pogreška, kvarovi na opremi, okolišni uvjeti, navigacijski izazovi i drugi relevantni čimbenici. Razumijevanje uzroka nesreće pomaže u sprečavanju sličnih nesreća u budućnosti te pruža vrijedne uvide u sigurnosne nedostatke. Identificiranjem područja gdje se sigurnosne mjere mogu poboljšati, nadležna i regulatorna tijela te industrijski dionici mogu poduzeti odgovarajuće radnje kako bi poboljšali sigurnosne protokole, standarde i praksu. To uključuje provedbu novih regulativa, poboljšanje programa obuke ili poboljšanje opreme i infrastrukture. Jedan od primarnih ciljeva istraživanja nesreća je sprječavanje sličnih incidenata u budućnosti. „Lekcije“ naučene istragama mogu dovesti do provedbe mjera s ciljem sprečavanja nesreća, poboljšanja dizajna plovila, poboljšanja obuke posade, jačanja sigurnosnih regulacija i razvoja industrijskih smjernica.

Cilj rada je analizirati problematiku sudara brodova i istaknuti važnost pravne regulacije sudara. U prikazu ove teme korištene su uobičajene znanstvene metode te dostupna pomorsko–pravna literatura, prvenstveno hrvatskih autora, pa rad sadrži dosadašnje spoznaje o temi.

Važnost ove teme ogleda se u činjenici posljedica sudara brodova koja može dovesti do drugih vrsta pomorske katastrofe, primjerice onečišćenja mora uljem ili štetnim tvarima koje imaju brojne posljedice na more i okoliš te je, stoga, potrebno poznavati propise koji se odnose na sudar.

2. Pojam sudar brodova

Sudar brodova na moru (engl. *collision at sea*) znači veći ili manji kontakt, sraz, između dva ili više brodova. [1]

Prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, objavljenom u Narodnim novinama, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, [2] brod je pomorski objekt, s izuzetkom ratnih brodova, koji imaju duljinu trupa veću od 15 metara ili kojima je dopušteno prevoziti više od 12 putnika. U definiciju broda ulazi i podatak o bruto tonaži broda. Ovu definiciju broda iz Pomorskog zakonika iz 2004. godine navodimo budući da se radi o najvažnijem pravnom izvoru s područja pomorskog para u Republici Hrvatskoj.

Nadalje, s obzirom na namjenu, brod može biti putnički, teretni, ribarski, znanstveno-istraživački, javni i sl., s time da neke od ovih vrsta brodova imaju daljnju podjelu, poput teretnih koji se dalje dijele prema vrsti tereta koju prevoze. [2]

Propisi o sudaru brodova primjenjuju se na sve brodove bez obzira na namjenu. No, propisi o sudaru primjenjuju se i na ostale pomorske objekte. Drugim riječima, odnose se na trgovačke i ratne brodove, brodove unutarnje plovidbe, tehnička plovila, plovne naprave, brodove u teglju, jahte, brodice, hidroavione i sl. Međutim, pravila o sudaru ne vrijede za sudare brodova s kopnom, nepokretnim objektima u moru (svjetionici, lukobrani) ili navigacijskom opremom (bove, signalne plutače i sl.) jer se u ovom slučaju radi o udaru. [1] Dakle, kada je riječ o udaru broda, ne primjenjuju se odredbe o sudaru iz Pomorskog zakonika iz 2004. godine. [2]

2.1. Podjela sudara brodova

Dvije su temeljne vrste sudara brodova: neizravni i izravni sudar. [1]

Izravni sudar nastaje kada se brodovi dodirnu svojim trupom ili nekim od dijelova svoje opreme. Npr. situacija kao što je zahvaćanje drugog broda dizalicom pri ukrcanju tereta predstavlja izravni sudar. U slučaju nastanka štete zbog izravnog sudara, postavlja se pitanje naknade štete odgovorne strane onoj koja trpi štetu.



Slika 1. Izravni sudar [20]

Neizravni sudar osobito treba uzeti u obzir i treba imati na umu da se zakonske odredbe o sudaru broda primjenjuju i u slučaju štete drugom brodu koja je nastala bez fizičkog kontakta između njih i njihove opreme. Čest primjer takvog sudara jest situacija nastanka štete zbog visokih valova, ujedno udaranja o lučku infrastrukturu trupa broda, nastalih zbog nedozvoljene brzine drugog broda. Brod koji je plovio takvom brzinom odgovara za posljedicu neizravnog sudara. Također, neizravan sudar je onaj koji se dogodi bez očite krivnje jednog od sudionika. Tu su i susreti do kojih dolazi zbog više sile, okolnosti i razloga koji se ne mogu riješiti, a u kojima neizravno sudjeluje drugi brod pa napravi štetu drugom. Iako, valja razlikovati štetu na brodu nastalu zbog više sile, a koja nije vezana za sudar s drugim brodom. Viša sila je događaj koji se dogodi izvan broda, a koji se ne može izbjeći, predvidjeti ili ispraviti na temelju objektivnih kriterija. Primjer više sile su izvanredne situacije jakog vjetrova, oluja, plimni valovi. [3]

Slučajevi nezgoda nastaju zbog primjerice skrivenih kvarova na strojevima i opremi. Nesreće, čiji se uzroci ne mogu točno utvrditi, ponekad se događaju po magli, noću, pri slaboj vidljivosti, u prisutnosti velikog broja plovila, većinu njih neće se moći provjeriti. [4]

Primjenom općeg pravnog načela prema kojem bez dokaza o krivnji nema naknade štete, posljedice neskrivljenih sudara snose oni koji su njima pogođeni, odnosno kada svaki od brodova i njihov teret podliježu vlastitom trošku. Iako, prema sudskoj praksi i statistici neskrivljeni sudari su rijetkost. Skrivljenim se nazivaju sudari prouzročeni dokazanom krivnjom na strani nekog od brodova. Skrivljeni sudari se naime opet dijele na jednostrano skrivljene i na višestranu skrivljene sudare. [4]

Prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, u slučaju jednostrano skrivljenog sudara, cjelokupnu štetu snosi plovilo koje je prouzročilo sudar. Ako se radi o obostrano skrivljenom sudaru, krivica između njih može se sudskom odlukom rasporediti ravnopravno ili različito. [4] Kada se utvrdi da su dvije ili više strana u sudaru krive, ali se opseg krivnje ne može odrediti, sudarena plovila se smatraju jednako krivima. [1] U sudaru prouzrokovanom s dva ili više brodova, svaki odgovara za dio ukupne štete. Odgovorne osobe koje su odgovorne za sudar odgovaraju za smrt ili tjelesne ozljede osoba koje su nastale u sudaru. [2]

Izraz *brod - kriv za sudar* je ustaljen u govoru, ali nije točno precizan. Naravno, radi se o grešci fizičke osobe na brodu, zapovjednik, časnik straže, časnika na straži, često u vidu nemara, neprimjerene brzine, neobraćanja pažnje na radarsku kartu, pogrešno tumačenje pravila, nedostatak takta u manevru susreta, prilikom čega dolazi do krivnje. Prema statistikama, skrivljeni sudari su daleko najčešći u praksi. [4]

2.2. Nekoliko napomena o odgovornosti u slučaju sudara brodova

Odgovornost za štetu zbog sudara broda temelji se na načelu krivnje. Postoji pretpostavka krivnje ako se brod sudari s fiksiranim objektom ili s drugim plovilom koje je propisno privezano ili usidreno, prema kojem je teret dokazivanja na plovilu u plovidbi. [5]

Prije svega treba napomenuti da se odredbe o odgovornosti propisuju međunarodnim izvorima. Među prvim pravnim izvorima donesena je Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova potpisane u Bruxellesu 1910 (u nastavku: Konvencija o sudar). [7]

U državama koje su usvojile Konvenciju o sudaru vrijedi pravilo "usporedne nepažnje". [6] Prema odredbama iste konvencije, ako je svaki sudareni broda kriv za nastalu štetu, ukupna šteta bit će podijeljeni između njihovih vlasnika proporcionalno odgovarajućim stupnjevima krivnje. U nekim zemljama koje nisu ratificirale ovu međunarodnu konvenciju, poput Sjedinjenih Američkih Država (SAD), njihov nacionalni zakon propisuje drugačije rješenje. Ako su kriva oba plovila, ukupna šteta dijeli se na jednake dijelove, bez obzira na stupanj krivnje. U nekim državama koje nisu ratificirale ovu međunarodnu konvenciju, uključujući većinu latinoameričkih država, vrijedi načelo „pridonošene krivnje“. Ako su oba plovila kriva, svaki vlasnik snosi svoju štetu. [17]

Svrha donošenja Konvencije o sudaru jest propisati odgovornosti za slučaj sudara prema pravilima pomorske plovidbe. Konvencija o sudaru se sastoji od 17 članaka i jednog dodatnog članka. Prema čl. 1. Konvencije o sudaru, odredbe iste primjenjuju se na sudar brodova u pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, odnosno bez obzira je li se sudar dogodio u području morske ili riječne plovidbe. [7]

Članak 13. Konvencije o sudaru bavi se naknadom štete uzrokovane počinjenjem ili propuštanjem bilo koje radnje, tj. kršenjem bilo kojeg zakona, štetom na brodovima, imovini ili osobama na brodu. Odredbe Konvencija se primjenjuju i u slučaju sudara broda s plutajućim plovilima, olupinama ili u slučaju da je jedno ili više plovila usidreno. [7]

Prema Konvenciji o sudaru, postoji razlika između skrivljenog (čl. 2. Konvencije o sudaru) i neskrivljenog sudara (čl. 3. Konvencije o sudaru). U slučaju skrivljenog sudara, odnosno ako je do sudara došlo krivnjom broda, taj brod će isplatiti štetu. Kod neskrivljenog sudara, odnosno ako je sudar slučajan ili uslijed više sile, ili se uzrok sudara ne može utvrditi, svaki brod odgovara za nastalu štetu. Ujedno, članak 4. točka 1. Konvencije o sudaru navodi: ako je sudar izazvalo više brodova, svaki od njih odgovara za svoju krivnju, a ako se ne može odrediti omjer krivnje ili je krivnja podjednaka, odgovornost za štetu dijeli se na jednake dijelove. [7]

U članku 6. Konvencije o sudaru navodi se da tužba za naknadu štete pretrpljene uslijed sudara ne podliježe protestu ili nekoj drugoj posebnoj formalnosti. Također, ne postoje zakonske pretpostavke krivnje u pogledu odgovornosti za sudar. Države imaju pravo u svojim zakonima predvidjeti produljenje ovog vremena ako se brod ne zaustavi u teritorijalnim vodama države kojoj pripada podnositelj zahtjeva. Članak 8. Konvencije o sudaru navodi da je nakon sudara, zapovjednik plovila u sudaru dužan, koliko god to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za svoje plovilo, njegovu posadu i putnike, pružiti pomoć drugom plovilu, njegovoj posadi i njegovim putnicima putnika. Prema tome, člankom 8. Konvencije o sudaru utvrđuje se odgovornost međusobnog pomaganja nakon nezgode. Svaki zapovjednik dužan je pomoći drugom brodu, njegovom teretu i putnicima, ako to može učiniti bez ozbiljne ozljede vlastitog broda, tereta i putnika. Isto tako, svaki kapetan treba navesti ime i luku svog broda te luku iz koje je stigao i isplovio. Ujedno, člankom 9. Konvencije o sudaru ugovorne vlade obvezne su se međusobno obavještavati o poduzetim mjerama za ispunjavanje svojih obveza pružanja pomoći te drugih mjere uključenih u njihove zakone u tu svrhu. [7]

U nastavku Konvencije o sudaru, u članku 10., navodi se da odredbe Konvencije o sudaru ne utječu na pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika broda, kako je utvrđeno u svakoj državi, niti na obveze koje proizlaze iz ugovora o prijevozu ili bilo kojih drugih ugovora. Prema čl. 11. Konvencije o sudaru, ista se ne odnosi na ratne i javne brodove isključivo namijenjene javnoj službi. Članak 13. Konvencije o sudaru proširuje naknadu štete koju je brod prouzročio, bilo izvođenjem ili propuštanjem manevra i nepoštivanjem propisa, bilo na drugom brodu, stvarima ili ljudima na brodu. [7] U ovoj se Konvenciji ne raspravlja o pitanju nadležnog suda budući da ovo pitanje regulirano drugim međunarodnim pravnim izvorima o nadležnosti sudova. Konačno, dodatni članak Konvencije o sudaru navodi da je odredba čl. 5. iste Konvencije utvrđivanje odgovornosti u slučaju da do sudara dođe krivnjom obveznog peljara. [7]

3. Pravno normiranje uređenja sudara brodova

Pravno normiranje uređenja sudara brodova obuhvaćaju preventivni, imovinskopravni i procesni propisi. Isti propisi mogu biti međunarodni ili interni, nacionalni. Preventivni propisi uključuju navigacijske propise o izbjegavanju i sprječavanju sudara brodova. Imovinskopravni propisi reguliraju obvezne odnose koji se formiraju pri sudaru brodova, naročito pitanje naknade štete. Procesni propisi uređuju građansku i kaznenu odgovornost iz sudara. [1]

U nastavku ćemo navesti obilježja svake od navedenih skupina propisa.

3.1. Preventivni propisi o izbjegavanju i sprječavanju sudara brodova

Svrha preventivnih propisa je izbjegavanje, odnosno sprječavanje sudara na moru. Oni spadaju u skupinu obvezujućih propisa koji od pomoraca i brodara zahtijevaju detaljno poznavanje pravila postupanja. Ipak, ako dođe do izravne i neposredne opasnosti, bez obzira na propise, potrebno je poduzeti najpogodniji manevar za izbjegavanje sudara. [4]

Propisi o prevenciji pojavili su se sredinom 19. st., a u 20. stoljeću došlo je do konsolidacije zakona o sprječavanju sudara na moru. Slijedom, u tu skupinu propisa spadaju:

- Sporazum Francuske i Engleske iz 1848. godine o uređenju obveza o navigaciji noću
- Washingtonski pravilnik iz 1889. godine
- Pravila o izbjegavanju sudara na moru iz 1954. godine (izmijenjena 1965. godine)
- Međunarodna konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru iz 1972. [14]

Pravila o izbjegavanju sudara na moru (u nastavku: Pravilnik) skup su normi kojima se regulira plovidba brodova i utvrđuje standard obaveznog ponašanja na moru. Pravila danas obvezuje preko 170 država što čini više od 98% svjetske flote, prema podacima Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization*). Sukladno Pravilniku o sprječavanju sudara na moru, svaki brod mora svim raspoloživim sredstvima, prilagođenim okolnostima i uvjetima utvrditi postoji li opasnost od sudara.

3.2. Imovinskopravni propisi o sudaru brodova

Imovinskopravni propisi utvrđuju raspodjelu krivnje i naknadu štete kod skrivljenih sudara, odnosno podmirenje štete ako sudar nije bio skrivljen. U imovinskopravni propise se ubrajaju i odredbe o obveznom postupku zapovjednika brodova neposredno nakon sudara.

Potreba za izjednačavanjem prava na međunarodnoj razini dovela je do ujednačavanja najvažnijih imovinskopravnih pravila na međunarodnoj razini. Međunarodni izvori imovinskopravnih odnosa uključuju Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910. godine (u primjeni ove Konvencije pokazalo se da je potrebno provesti unifikaciju prava i u pogledu kriterija i mjerila za utvrđivanje opsega i visine naknade štete u slučaju sudara brodova), Konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine i Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine. [1] Naime, zbog brzog razvoja pomorstva krajem 19. stoljeća i sve većeg broja nesreća, sudare brodova bilo je potrebno regulirati međunarodnim pravom. Ujedno, bilo je potrebno standardizirati zakone jer su se pojedini pravni sustavi razlikovali po prirodi. Također se moralo odlučiti o pitanjima koja se odnose na kompenzaciju štete te građansku i kaznenu odgovornost.

3.3. Procesni propisi o izbjegavanju sudara brodova

Da bi se mogli riješiti pravni odnosi proizašli iz sudara brodova, osim odgovornosti za štetu, potrebno je riješiti i problem građanske i kaznene nadležnosti sudova za sporove proizašle iz sudara brodova. Sporovi proizašli iz sudara brodova također se mogu uputiti na arbitražu, za što je potreban pisani sporazum između stranaka. Rješavanje spora pred arbitražom je korisno zbog jednostavnosti administracije, efikasnosti i troškova. Danas se mnogi sporovi velike vrijednosti podnose arbitraži na rješavanje, a glavni razlog za to je nemogućnost nagodbe stranaka i nespremnost da se spor preda nacionalnom sudu. Međunarodni pomorski odbor donio je dvije važne konvencije s područja nadležnosti, Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o građanskoj nadležnosti za sudar i Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o kaznenoj nadležnosti za sudar i druge pomorske nezgode. [1]

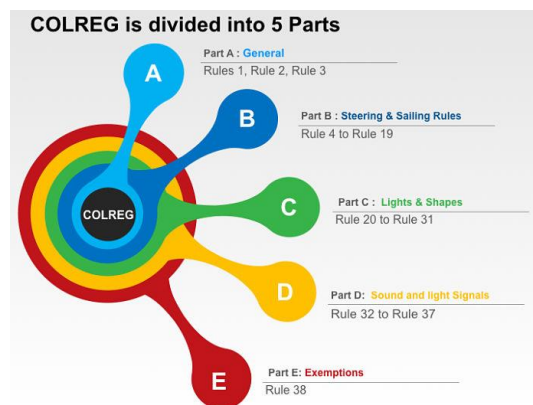
4. Međunarodna pravila za sprječavanje sudara na moru (COLREG)

Međunarodna pravila za sprječavanje sudara na moru (COLREG) donesena su 1972. godine. Svaka država koja je potpisala COLREG mora implementirati ova pravila u svoje zakone tako da se propisi COLREG-a primjenjuju na brodove koji plove pod njezinom zastavom. [10]

COLREG su međunarodna pravila koja je donijela Međunarodna pomorska organizacija i čiji je cilj sprječavanje sudara na moru. COLREG utvrđuje standarde plovidbe brodova kako bi se smanjio rizik od sudara na moru. Glavna svrha COLREG-a je pružiti jasne smjernice brodovima kako bi izbjegli sudare. COLREG pokriva različite situacije koje se javljaju na moru, uključujući kretanje brodova u blizini luke, izbjegavanje sudara u kanalima, plovidbu brodova, pravila susreta i prepoznavanja svjetala i svjetlosnih signala drugih brodova. [10]

COLREG pruža univerzalna pravila koja se primjenjuju na sve brodove, bez obzira na njihovu vrstu i namjenu. Pravila uključuju određene situacije u kojima je potrebno promijeniti smjer, zaustaviti se, dati prednost prolaza, izbjegavati sudar i sl. Pravila također propisuju uporabu svjetala i svjetlosnih signala kako bi se omogućila jasna komunikacija između brodova. [10]

COLREG uključuju 41 pravilo podijeljeno u šest odjeljaka: Dio A – Općeniti (pravila 1-3), Dio B - Upravljanje i jedrenje (pravila 4-19), Dio C - Svjetla i oblici (pravila 20-31), Dio D - Zvučni i svjetlosni signali (pravila 32-37), Dio E – Izuzeća (pravilo 38). Dio F (točka 39. - 41.). Postoje i četiri priloga COLREG-a koji sadrže tehničke zahtjeve koji se odnose na svjetla i oblike te njihovo pozicioniranje, uređaje za zvučnu signalizaciju, dodatne signale za ribarska plovila kada rade u neposrednoj blizini te međunarodne signali za pomoć. [10]



Slika 2. COLREG pravila [21]

5. Pravni izvori Republike Hrvatske o sudaru brodova

Kada se govori o sudaru brodova u hrvatskom pravnom sustavu, može se reći da se propisi o sudaru brodova na ovim prostorima koristili već u starom vijeku. Propisi su iz rimskog prava zapisanog u Justinijanovoj zbirci, preko Bazilika, a potom srednjovjekovnog pomorskog prava. Prvi važni srednjovjekovni statut bio je Dubrovački statut iz 1272. godine. Sastojao se od osam knjiga, od kojih je njih sedam, u potpunosti posvećeno pomorskom pravu. Uz Dubrovački statut, postoji još veliki broj statuta hrvatskih pomorskih gradova i otoka od kojih su najznačajniji Splitski iz 1240., Korčulanski iz 1265., Zadarski iz 1305., Brački iz 1305., Trogirski iz 1322., Hvarski iz 1331., Senjski iz 1338., Paški statut iz 1433. i mnogi drugi. [1]

Osim ovog povijesnog pregleda najstarijih izvora o sudaru brodova, treba spomenuti i one nešto novije. Naime, postojao je čitav niz zakona kojima se regulirano pomorsko pravo i institut sudar brodova. Prije svega tu je Zakon o naknadi štete zbog sudara brodova iz 1966. godine. Ovaj zakon u potpunosti je u skladu s načelima Konvencije o sudaru iz 1910. i razrađuje neka od većih načela same Konvencije o sudaru. Također, ovim su Zakonom regulirani odnosi koji nastaju, kako u slučaju pomorskog sudara, tako i u slučaju sudara brodova unutrašnje plovidbe, te se određuje da će se primjenjivati pravo države na čijem se teritoriju sudar dogodio. Drugi važan zakon koji treba spomenuti je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1974. godine. [11] Tim se Zakonom, između ostalog, uređivala plovidba na moru i unutrašnjim morskim vodama, plovni putevi na obalnom moru i unutrašnjim morskim vodama, državna pripadnost, identifikacija i upis broda, te plovidbene nezgode. Ovaj Zakon je bio na snazi do donošenja Pomorskog zakonika Republike Hrvatske iz 1994. godine. Pomorski zakonik iz 1994. godine sadržavao je poseban dio posvećen pomorskim nezgodama. Jedan od podnaslova unutar ovog zakonika su i odredbe posvećene sudaru broda. [2]

Dvadeset godina nakon prvog hrvatskog Pomorskog zakonika iz 1994. godine donesen je novi Pomorski zakonik iz 2004. godine koji je, uz nekoliko izmjena i dopuna iz 2007, 2008, 2011, 2013, 2015, 2017/19) i dalje na snazi. [2] Glavni razlog njegovog donošenja je usklađivanje hrvatskog prava sa zakonima Europske unije (u nastavku: EU) budući da smo tih godina bili u postupku pregovora za ulazak u EU.

Pomorski zakonik iz 2004. godine sadrži poseban dio o pomorskim nesrećama koji uključuje i odredbe o sudaru brodova. Usporedimo li ove odredbe Pomorskog zakonika iz 2004. godine s onima iz 1994. uočit ćemo podudarnost sadržaja većine odredbi.

Odredbe Pomorskog zakonika iz 2004. godine uređuju sudar brodova u Dijelu VIII, Glava I. Ove odredbe primjenjuju se na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjeru. Prema čl. 749., st. 1. Pomorskog zakonika iz 2004. godine, za štete koje su brod, osobe na brodu ili stvari na brodu pretrpjele zbog sudara brodova, odgovara brod za koji se dokaže da je njegovom krivnjom šteta prouzročena. [2]

Dodajmo da Pomorski zakonik iz 2004. godine sadrži i odredbe o mjerodavnom pravu u slučaju sudara brodova koji imaju međunarodno obilježje. [2]

6. Naknada štete uzrokovana sudarom brodova

Pravni temelj odgovornosti je postojanje štete nastale krivnjom jednog ili više brodova koji su sudjelovali u sudaru. Prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, ako je brod oštećen sudarom, također je predviđena naknada za izgublenu dobit. Uzmemo li u obzir činjenicu da je brod u slučaju sudara bio na redovitom putovanju koji je planiran ugovorom o prijevozu tereta, putnika i sl., no brod ne može ispuniti ugovornu obvezu, dovodi se u pitanje što je s planiranom dobiti tog broda. Takvu dobit, budući da se ne može ostvariti, nazivamo izgubljenom dobiti. [19]

Nadalje, odgovornost za štetu nastalu sudarom broda ograničena je ako su ispunjeni sljedeći uvjeti: sudar brodova, šteta, uzročna veza sudara i štete, protupravno ponašanje u objektivnom smislu i krivnja. Kod odgovornosti u slučaju sudara broda važno je utvrditi način kako popraviti štetu, pravni temelj odgovornosti, opseg i visina odgovornosti. [18]

Za odgovornost broda odgovara brodar i zapovjednik broda čak i kad je šteta prouzročena od strane peljara. [16] Ako se nesreća dogodi samo zbog krivnje jednog broda, cjelokupnu štetu pokriva taj isti brod. U slučaju solidarne odgovornosti, naknada štete je solidarna. Šteta uzrokovana sudarom obično je ekonomski gubitak i gubitak imovine ili nemogućnost povećanja imovine, pa se naziva ekonomska šteta. [19]

7. Odgovornost peljara prilikom sudara brodova

Peljarenje može biti obvezno u luci, stoga brodari moraju zatražiti njegovu uslugu. Čak i kada peljarenje nije obvezno u luci, brodari biraju njegovu uslugu kao dobri poznavatelji prilika u luci koje nisu poznate zapovjednicima broda. Stoga, u praksi, postoji mogućnost sudara broda i dok je peljar na zapovjedničkom mostu.

Prema podacima koje je prikupilo i objavilo nekoliko P.&I. klubova (klubovi koji čine Međunarodnu grupu za osiguranje pokriva pomorske odgovornosti) više od jedne petine svih sudara brodova događa se s peljarem na jednom od uključenih brodova.

Stoga nije neobično što zapovjednici broda ističu da je mogući uzrok sudara brodova greška peljara. Konvencija o sudaru iz 1910., i naše Pomorski zakonik iz 2004. godine, govore da je brod, odnosno zapovjednik broda odgovoran za sudar bez obzira na štetu nastalu greškom peljara. Bez obzira je li peljarenje obvezno ili ne, odgovornost za grešku peljara u ovom slučaju je na strani zapovjednika. Peljara treba smatrati samo stručnim savjetnikom zapovjednika. On je upoznat s lokalnim uvjetima i opasnostima plovidbe, ali konačna odluka o upravljanju brodom i sigurnosti ostaje na zapovjedniku broda.

U ovom dijelu Pomorski zakonik iz 2024. godine također određuje da peljarenje plovnog objekta, bez obzira je li obvezno ili nije, ne oslobađa zapovjednika broda dužnosti upravljanja plovidbom i manevriranjem te odgovornosti koje iz toga nastaju. Brodar plovnog objekta koji se koristi uslugama peljara odgovara za radnje i propuste peljara jednako kao i za radnje i propuste člana posade svog broda. [2]

8. Uloga zapovjednika broda u slučaju sudara brodova

Prema čl. 64 a, st.1. Pomorskog zakonika iz 2004. godine, zapovjednik broda dužan je u plovidbi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske postupati u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima o sigurnosti pomorske plovidbe. Također je, prema čl. 64a, st. 2. dužan primjenjivati propisane signale i oznake u skladu s odredbama Pomorskog zakonika iz 2004. godine. Isti propis navodi da brodom zapovijeda zapovjednik te da kompanija imenuje i razrješava zapovjednika dužnosti. [17]

U pogledu obveza zapovjednika broda, u Pomorskom zakoniku iz 2004. godine navodi se da je zapovjednik broda odgovoran za sigurnost na brodu, da je dužan brinuti se o opskrbi broda, administraciji, održavanju broda i dr., dužan je poduzimati sve potrebne mjere za sigurnost plovidbe, sve mjere za spašavanje i uklanjanje opasnosti. U slučaju da zapovjednik mora žrtvovati brod u smislu poduzimanja zajedničke havarije, zapovjednik donosi odluku o oštetiti tereta, opreme ili broda. Ako su poduzete sve mjere spašavanja, ali bez uspjeha, zapovjednikova dužnost je prvo spasiti putnike i druge osobe koje se nalaze na brodu, ukloniti brod s plovnog puta prije potonuća te narediti napuštanje broda. Uz sve poduzete mjere zapovjednik je dužan poduzeti i sve mjere kako bi sačuvao brodski dnevnik, knjige, isprave i dr. Tek kad je poduzeo i te mjere, zapovjednik broda može napustiti brod. [18]

8.1. Opis događaja u brodskom dnevniku u slučaju sudara brodova

Zapovjednik broda je dužan odmah, a najkasnije u roku od 24 sata, opisati nezgodu u brodski dnevnik. Ta je dužnost propisana Pomorskim zakonikom iz 2004. godine u čl. 152, st. 1. U brodski dnevnik treba cjelovito i točno opisati čitav događaj. Valja opisati sve poduzete radnje, te navesti imena tvrtki svih involviranih stranaka. [1]

Preporučuje se o svim važnijim detaljima sačiniti fotografije. Ako je čin sudara broda uključio spašavanje imovine, zapovjednik broda treba opisati sve radnje spašavanja, korištenu opremu i oštećenja koja su pretrpjeli spašavani brod i brod spašavatelj. Ti će podaci biti od velike koristi pri određivanju nagrade za spašavanje.



Slika 3. Brodski dnevnik [22]

8.2. Prijava pomorske nezgode

Zapovjednik broda dužan je prijaviti svaku pomorsku nezgodu koja ima za posljedicu ugrožavanje sigurnosti imovine, tereta i ljudi. To vrijedi i za sudar na moru. Prijava se na propisanom obrascu podnosi lučkoj kapetaniji odmah po dolasku u luku u koju brod poslije nezgode najprije uplovi, a najkasnije za 24 sata. Prema čl. 152., st. 2. Pomorskog zakonika iz 2004. godine, prijavi se prilaže od javnog bilježnika ovjereni izvadak iz brodskog dnevnika za odnosne dane. [2]

Ako je brod u inozemstvu, zapovjednik će u skladu s propisima države u kojoj se nalazi podnijeti prijavu pomorske nezgode nadležnom organu. Prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, čl. 152, st. 3., zapovjednik je dužan takvu prijavu podnijeti i diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske. [2]

8.3. Obavješćavanje brodaru u slučaju sudara brodova

Zapovjednik broda dužan je bez odgađanja obavijestiti brodaru u slučaju sudara broda i pružiti mu iscrpne informacije o nezgodi. Kada god to okolnosti dopuštaju, razborito je prije poduzimanja bilo kakve radnje u trenutku sudara savjetovati se s brodarem. Na taj se način omogućuje brodaru da na temelju vlastite prosudbe pruži zapovjedniku potrebnu pomoć, uputi ga kako dalje postupati, te da imenuje likvidatora i obavi pripreme radnje za eventualno pribavljanje jamstva. Takva je obavijest potrebna brodaru i zato da može obavijestiti osiguratelja o nastaloj šteti. Prema standardnim uvjetima za osiguranje brodova, brodar je dužan neodgodivo obavijestiti osiguratelja o svakoj nezgodi iz koje može proizaći odštetni zahtjev iz

osiguranja. Brodar će na temelju prikupljenih podataka procijeniti svrsishodnost objavljivanja sudara brodova i pokretanja postupka pribavljanja jamstva. Takva će odluka ovisiti o visini štete i troškova, odnosa vrijednosti broda prema vrijednosti tereta, mogućnosti naplate doprinosa, ekonomičnosti postupka, sadržaju ugovora o osiguranju i dr. Brodar može ovlastiti zapovjednika broda da u njegovo ime poduzima potrebne radnje, na primjer, da obavještava likvidatora, osiguratelja, ovlaštenike tereta itd. [1]

Kada god treba donijeti značajnu odluku, razboriti će zapovjednik zatražiti odgovarajuću uputu i posavjetovati se s brodarom ili upraviteljem broda te s ovlaštenikom tereta. Na taj će se način izbjeći kasnije moguće komplikacije i sporovi. Ako takav kontakt s obzirom na okolnosti nije moguć, zapovjednik mora biti spreman preuzeti glavnu ulogu u donošenju odluka. U suvremenoj praksi brodari koriste se pisanim instrukcijama za zapovjednika broda o postupcima pri izvanrednim situacijama. Te su instrukcije usklađene s ISM kodom. [5]

8.4. Pregled broda i tereta radi utvrđivanja nastalih šteta

Gotovo svaka pomorska nezgoda ima za posljedicu gubitak ili oštećenje broda ili tereta. Zbog toga nakon svake pomorske nezgode, treba pregledati brod i teret te utvrditi nastale gubitke ili oštećenja. [15] To se mora učiniti neovisno o tome smatra li se šteta općom ili posebnom štetom. Uloga kapetana odnosno zapovjednika broda u ovom sektoru je jedinstvena i vrlo važna za zaštitu interesa brodskih kompanija.

Prije svega valja voditi računa o tome da je prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, čl. 154., u pravilima klasifikacijskih zavoda izvanredni pregled obavezan nakon što brod pretrpi sudar ili se pronađu nedostaci koji mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu. [1]

Brodar pregled oštećenog broda i izvođenje predradnji za njegov popravak obavlja preko svojih tehničkih službi. Zapovjednik i stručne službe brodara surađuju s vještacima osiguratelja i klasifikacijskog zavoda u pripremnim radnjama za popravak oštećenog broda. Osiguratelj broda u zaštiti svojih interesa obavlja pregled broda putem svojih vještaka ili za tu svrhu angažira specijalizirane organizacije. To je najčešće *Salvage Association* ili pojedini klasifikacijski zavod. Zapovjednik broda dužan je surađivati s vještacima i pružiti im informacije o tijeku nezgode. [16]

Salvage Assocfatton je specijalizirana organizacija engleskog tržišta osiguranja koja pruža stručnu pomoć pri spašavanju i pregledava oštećene brodove, teret i drugu pomorsku imovinu. Engleski osiguratelji redovito se služe tom organizacijom. Nakon obavljenog pregleda vještaci

izdaju izvješće o pregledu štete (*damage report*). Ono sadrži opis naravi, uzroka, opsega i visine štete, kao i popis preporučenih popravaka. [1]

U slučaju sudara brodova neophodno je potrebno u sklonišnoj ili odredišnoj luci pregledati oštećeni teret da bi se utvrdila šteta. Pregled obavljaju vještaci osiguratelja ili specijalizirane tvrtke ili vještaci. U tom pogledu izuzetno važnu ulogu imaju *Lloyd's Agents*. *Lloyd's Underwriters Association* za potrebe utvrđivanja i likvidacije šteta npr. na teretu, kao i za pribavljanje informacija, ima široku mrežu svojih zastupnika - *Lloyd's Agents*. Izvješće o pregledu štete izdaju na standardiziranom obrascu - *Lloyd's Survey Report*. [16]

8.5. Dokumentacija u svrhu naknade štete zbog sudara brodova

Zapovjednik broda mora surađivati s tehničkim službama na pripremi dokumentacije za naknadu štete zbog sudara brodova. Dokumentacija koju je potrebno pribaviti odnosi se na izvadak iz brodskog dnevnika i dnevnika stroja, kopiju prijave pomorske nezgode, izvješća vještaka o pretrpljenim štetama, kopije svih obavijesti, zatraženih i primljenih uputa u vezi s nezgodom, podatke o troškovima štete s dokazima o njihovoj visini, odluku o nagradi za spašavanje, cjelovit manifest tereta, kopije svih teretnica, procjenu vrijednosti broda, podatke o vrijednosti tereta, podatke o potrošku goriva i zaliha, podatke o visini naknada članovima brodske posade u vezi i cjelokupnu dokumentaciju o pribavljenim jamstvima. [13]

Sukladno odredbama COLREG-a, vlasnik broda mora biti u mogućnosti utvrditi identitet broda s kojim se dogodio sudar, zapisati sve relevantne podatke i napraviti plan za svoj brod. O sudaru, te utvrđivanju štete nastale sudarom, obavijestit će osiguravajuće društvo.

Zapovjednik je nadalje dužan prijaviti sudar lučkom kapetanu u roku od 24 sata nakon dolaska broda u luku, a ako je sudar u vodama pojedine zemlje, zapovjednik mora prijaviti sudar nadležnim tijelima u drugoj državi. Da bi spasio drugi brod s kojim se sudario, zapovjednik mora dati ime i luku broda, ime luke iz koje je krenuo i ime luke polaska. [13]

9. Izvješće o nesreći

Obavijest o pomorskoj nesreći mora sadržavati minimalni opis pomorske nesreće, vrijeme i mjesto nesreće te znak plovila povezanog s prijavljenom pomorskom nesrećom. Također, potrebno je navesti i podatke o državnoj pripadnosti plovila, vlasniku, kompaniji, priznatoj organizaciji koja je izdala brodske svjedodžbe, dimenzije plovila, o glavnim motorima plovila, o posadi i njihovim radnim postupcima, vremenu provedenom na tom brodu, detaljan opis okolnosti nesreće te moguće uzroke nesreće uz prijedlog mjera prevencije budućih pomorskih nesreća. [16]

Zapovjednik broda dužan je prijaviti svaku pomorsku nezgodu koja je imala za posljedicu ugrožavanje sigurnosti imovine, tereta i ljudi. To vrijedi i za sudar brodova. Prijava se na propisanom obrascu, kako smo ranije istaknuli, podnosi lučkoj kapetaniji odmah po dolasku u luku u koju brod poslije nezgode uplovi, a najkasnije za 24 sata. Prema čl. 152., st. 1. Pomorskog zakonika iz 2004. godine, prijavi se prilaže ovjereni izvadak iz broskog dnevnika za odnosne dane. [2]

Ako je brod u inozemstvu, zapovjednik će u skladu s propisima države u kojoj se nalazi podnijeti prijavu pomorske nezgode nadležnom organu. Prema Pomorskom zakoniku iz 2004. godine čl. 152., st. 3., zapovjednik je dužan takvu prijavu podnijeti i diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske. [2]

Kao primjer pomorske nesreće sa svim konkretnim podacima koji se iznose u sažetku činjeničnog stanja, jest primjer sudara broda *Scot Explorer* s brodom *Happy Falcon* koji su se nalazili na lokaciji oko 12 nautičkih milja sjeverozapadno od *Thyborøna* u Danskoj. Često se upravo ovaj slučaj sudara navodi kao primjer „dobre prakse“ pribavljanja dokumentacije nakon sudara. U ovom konkretnom slučaju lijevi bok *Scot Explorera* udario je u desnu četvrtinu *Happy Falcona* što je rezultiralo oštećenjem trupa oba plovila iznad vodene linije. Ni na jednom plovilu nije bilo ozljeda niti zagađenja okoliša.

Činjenice o nesrećama prikupljaju se iz svih relevantnih centara koji o tome daju najtočnije podatke u trenutku nesreće. Nakon prikupljanja općih podataka, obradit će se podaci koji se odnose na pomorsku nesreću i to: vrsta pomorske nesreće, datum i vrijeme, mjesto pomorskih nesreća, vremenski uvjeti, aktivnosti u oba broda, rezultati ljudskih aktivnosti na oba broda i rezultati za ljude, imovinu i okoliš.

Nakon svih prikupljenih činjenica gleda se odgovor podrške s kopna, sudionici te brzina sudjelovanja i radnje na brodu koji je skrivio nesreću. Zatim se uzimaju u obzir i vremenski uvjeti te okolnosti u pomorskom prometu.

Ponovno kreiranje nesreće i uz sve informacije vezane za istu dobivaju se odgovori na pitanja zašto i kako se nesreća dogodila i što se zatim dogodilo. Kasnije slijedi rekonstrukcija analizirajući sadržaj svih događaja. Uzroci nesreće u kojoj su sudjelovala oba broda su otkriveni i zatim slijede sigurnosne preporuke.

Podaci o brodu		
	Posuda 1	Posuda 2
Ime plovila	Škotski istraživač	Sretan Sokol
Zastava	UK	Danska
Klasifikacijsko društvo	Lloydov registar	Lloydov registar
IMO broj	9841794	9227261
Tip	Generalni teret	Prijevoznik plina
Uknjižen vlasnik	Scotline Ltd	Adela Shipping & Finance Inc
Upravitelj(i)	Intrada Ships Management Ltd	Navigator Gas Ship Management (Danska) ApS
Izgradnja	Čelik	Čelik
Godina izgradnje	2019	2002. godine
Ukupna duljina	89,98m	95,6m
Registrirana dužina	84,9m	Nepoznato
Bruto tonaža	3,457	3,366
Minimalna sigurna posada	6	12

Slika 4. Podaci o brodu [23]

Podaci o putovanju		
	Brod 1 (Scot Explorer)	Plovilo 2 (Sretni sokol)
Polazna luka	Varberg, Švedska	Brofjorden, Švedska
Luka dolaska	Rochester, Velika Britanija	Rozenburg, Nizozemska
Vrsta putovanja	Međunarodni	Međunarodni
Podaci o teretu	Paletizirani cement i pakirano drvo	propilen
Manning	8	16

Slika 5. Podaci o putovanju [24]

Podaci o pomorskim nesrećama		
	Brod 1 (Scot Explorer)	Plovilo 2 (Sretni sokol)
Datum i vrijeme	24. listopada 2023. u 1043	
Vrsta pomorske nezgode ili nezgode	Ozbiljna pomorska nesreća	
Mjesto incidenta	Off Thyborøn, Danska	
Ozljede/smrtni slučajevi	Nijedan	
Šteta/utjecaj na okoliš	Manje oštećenje lijevog boka iznad vodene linije, uključujući glavnu palubu; bitve za privez; ograde; stupovi; i nadgrađa. Nema prijavljenih zagađenja.	Proboj trupa na desnu četvrtinu iznad vodene linije, zahtijeva popravak prije nastavka putovanja. Nema prijavljenih zagađenja.
Operacija broda	U prolazu	
Segment putovanja	Srednja voda	
Vanjsko i unutarne okruženje	dnevno svjetlo; dobra vidljivost; vjetar istočni jačine 5; slabo more.	
Osobe na brodu	8	16

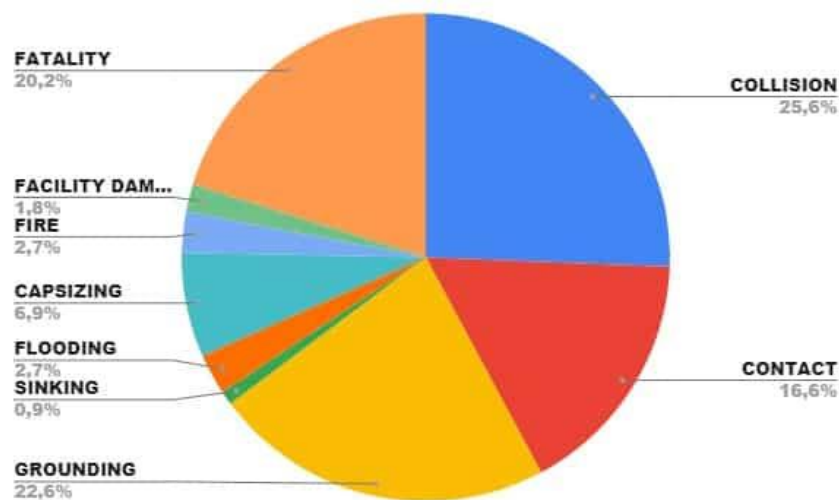
Slika 6. Podaci o pomorskim nesrećama [25]

10. Najčešće pomorske nesreće

Prema dokumentu Međunarodne pomorske organizacije *MSC-MEPC.3-Circ.4/Rev.1* [26] pomorske nesreće su klasificirane kao vrlo ozbiljne, ozbiljne, manje ozbiljne strate i pomorske incidenti. Klasifikacija ovisi o vrstama početnih događaja ili posljedica nesreća. Vrlo ozbiljne nesreće odnose se na nesreće koje uključuju potpuni gubitak broda, gubitak života ili ozbiljno onečišćenje broda. Ozbiljne žrtve odnose se na nesreće koje se ne kvalificiraju kao vrlo ozbiljne i koje uključuju onečišćenje, kvar koji zahtijeva tegljenje i pomoć ili uključuju požar, eksploziju, sudar, kontakt, led oštećenje, puknuće trupa, kvar, i sl.

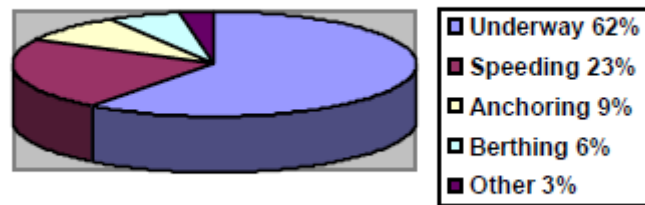
Neke vrste nesreća događaju se češće nego druge vrste. Primjerice, sudar, požar, eksplozija, šteta na trupa, gubitak kontrole, oštećenje broda ili opreme, prevrtanje, poplava, nestanak broda, i drugo, sve su to realne situacije, odnosno pomorske nesreće koje se mogu dogoditi.

Zbog prevrtanja brodova događa se veći postotak nesreća. Osobito su takve nesreće prisutne na otvorenom moru. Glavni uzrok nesreća na moru ujedno je i vatra, dok je oštećenje postrojenja također uzrokovalo određeni postotak nesreća. [14]



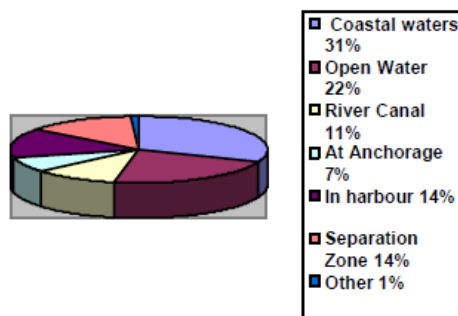
Slika 7. Tipovi pomorskih nesreća [25]

Slika 9., u nastavku, prikazuje status plovila u trenutku sudara. Većina nesreća dogodila se dok je plovilo bilo u plovidbi i kada je plovilo putovalo velikom brzinom.



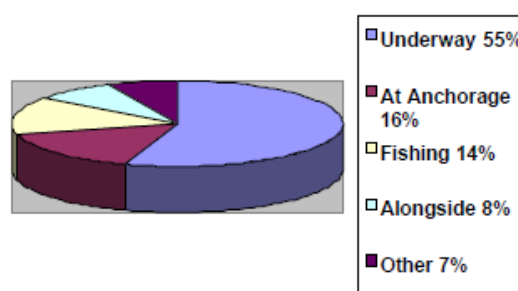
Slika 8. Status broda u trenutku sudara [25]

Slika 10. pokazuje gdje se dogodila većina odštetnih zahtjeva. Kao što je i za očekivati, većina sudara dogodila se u prostoru unutarnjih morskih voda koje podrazumijevaju luke, zaljeve i more od teritorijalnog mora prema obali kopna. Sudari na otvorenom moru činili su veći udio u ukupnoj vrijednosti potraživanja od onih u obalnim vodama.



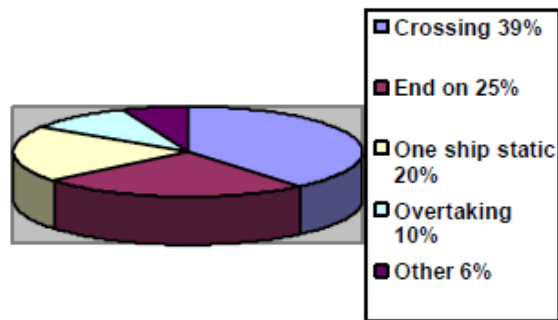
Slika 9. Mjesto događanja sudara brodova [25]

U svrhu usporedbe, slika 11. prikazuje status drugog plovila uključenog u sudaru.



Slika 10. Status 'drugi brod' [25]

Važno je utvrditi i vrstu sudara te koji je manevar plovilo pokušalo izvesti kada je došlo do sudara. Slika 12. Pokazuje da je većina plovila uključenih u ove sudare bila u situaciji križanja.

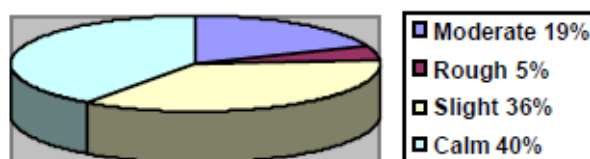


Slika 11. Vrsta sudara [25]

Konačno, stanje mora i stupanj vidljivosti, faktori su o kojima se razmišlja i koji imaju ključnu ulogu u takvim nesrećama. U određenom postotku, vidljivost je bila dobra ili umjerena, a u nekim slučajevima more je bilo mirno ili slabo, kao što je prikazano na slici 13. i 14.



Slika 12. Vidljivost [25]



Slika 13. Stanje mora [25]

11. Zaključak

Tijekom posljednjih pola stoljeća unatoč poboljšanjima u navigacijskim pomagalicama te propisima i pravilima, sudari brodova se još uvijek događaju. Česti su sudari uzrokovani ili ljudskom pogreškom ili su rezultat neprikladnih ljudskih reakcija. Sudari obično predstavljaju većinu pomorskih nesreća, odnosno uzrok su pomorskih nesreća. Od sudara valja razlikovati udar brodova koji ne podliježe istim međunarodnim ili nacionalnim pravnim izvorima pa se odredaba o sudaru ne primjenjuju na udar brodova koji predstavlja sraz broda s nekim pomorskih ili kopnenim objektom.

Postoje različite vrste sudara, no bez obzira o kojoj se vrsti sudara radi, svaki sudar reguliraju iste odredbe nacionalnog propisa ili međunarodnih konvencija. Kada je riječ o nacionalnom propisu, najvažniji pravni izvor za sudare brodova je Pomorski zakonik iz 2004. godine. S nekoliko izmjena i dopuna, ovaj pravni izvor je najvažniji pravni izvor iz pomorstva u Republici Hrvatskog pa tako i za pomorske nezgode što uključuje i sudar brodova. Od međunarodnih pravnih izvora o sudaru brodova valja naglasiti vrlo opširna pravila COLREG-a koja uređuju izbjegavanje sudara na moru. Uz COLREG, valja naglasiti postojanje Međunarodne konvencije o sudaru. Ovaj propis uređuje pitanja odgovornosti i naknade štete iz sudara brodova te se bavi mogućim rješenjima tko je odgovoran za nastalu štetu. Posebnu situaciju predstavlja prisustvo peljara na brodu te sudar broda uz takve okolnosti. Činjenica prisutnosti peljara na brodu, bez obzira bilo ono obvezno ili ne, ne oslobađa zapovjednika broda odgovornosti za nastalu štetu. Za greške peljara on odgovara kao i za greške članova posade broda. U radu smo spomenuli i dokument *MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1* koji naglašava važnost istrage pomorskih nesreća u svrhu povećanja sigurnost na moru i zaštite morskog okoliša. Pomorske organizacije, poput Međunarodne pomorske organizacije, stalno rade na poboljšanju sigurnosnih praksi i smanjivanju pojava sudara ne samo u smislu donošenja konvencije, već putem raznih inicijativa i programa obuke. Poboljšanja sigurnosnih mjera i propisa mogu pozitivno utjecati na smanjenje sudara u određenim područjima. Izbjegavanje sudara na moru, uključujući izravni i neizravni sudar, zahtijeva kombinaciju pravilne navigacije prakse, učinkovitu komunikaciju i pridržavanje uspostavljenih propisa i procedura. Ova pravila čine glavni dio propisa o sigurnoj plovidbi, a njihovo strogo pridržavanje doista bi smanjilo broj sudara koji se događaju. Međutim, u slučaju sudara, ova pravila pomažu utvrditi krivnju i odgovornost te osigurati okvir unutar kojeg oštećena strana može namiriti štetu.

Konačno, propisi o sudaru su značajno pomogli uvođenjem dosljednosti u pravila plovidbe diljem svijeta, posebno u svjetlu uvođenja shema razdvajanja prometa i radarske opreme.

Iako su propisi pružili okvir unutar kojeg se djeluje, beskorisna su bez odgovarajuće ljudske primjene. Ljudske greške, koje možemo tumačiti kao zanemarivanje propisa, još uvijek su najčešći razlog sudara brodova. Krivnja za nastali sudar još uvijek je najčešće ljudska pogreška. Može se činiti da su razlozi više sile moguće uobičajeni razlog sudara, prema dostupnim statistikama, sve upućuje da je ljudski faktor najčešći razlog krivnje za nastalu štetu. Tim više, pojam sudara čini se jednostavnim, no može dovesti do pomorske katastrofe, primjerice do onečišćenja mora, te imati brojne posljedice na okoliš i odgovornost bilo koje odgovorne strane. Nakon analize sadržaja međunarodnih izvora te odredbi o sudaru iz Pomorskog zakonika iz 2004. godine, možemo zaključiti da su iste odredbe sveobuhvatne te da temeljito uređuju ovu vrstu pomorske nesreće – sudar brodova.

Sažetak

U pomorskom prometu, kako u prošlosti, tako i danas događaju se brojne nesreće. Iz tih razloga postoje i brojne zakonske mjere i propisi kako bi se nesreće mogle izbjeći. Ovaj završni rad bavi se pravnim aspektima sudara u pomorskom prometu. Cilj rada je analizirati problematiku sudara brodova i istaknuti važnost pravne regulacije sudara. U ostvarenju ovoga cilja, u radu se naglašava da se zakonske odredbe za sudare brodova primjenjuju na djelovanje broda ako ošteti drugi brod, čak i ako nema fizičkog kontakta između njih. Iako se pojam sudara čini jednostavnim, u radu je naglašeno da isti može dovesti do pomorske katastrofe. Međunarodna pravila prikazana u radu uključuju Međunarodnu konvenciju o sudaru i COLREG. Rad objašnjava i ulogu zapovjednika ako dođe do nesreće. Zaključno se sumiraju utvrđena pravna pravila o sudaru brodova. Rad detaljno objašnjava i ulogu zapovjednika ako dođe do nesreće.

Ključne riječi: sudar brodova, Međunarodna konvencija o sudaru, COLREG, Pomorski zakonik iz 2004. godine, uloga zapovjednika u slučaju sudara

Summary

Legal Aspects of Collisions in Maritime Traffic

In maritime transport, both in the past and today, numerous accidents occur. For these reasons, there are numerous legal measures and regulations in order to avoid accidents. This final paper deals with the legal aspects of collisions in maritime traffic. The aim of the paper is to analyze the issue of ship collisions and highlight the importance of legal regulation of collisions. In achieving this goal, the paper emphasizes that the legal provisions for ship collisions apply to the action of a ship if it damages another ship, even if there is no physical contact between them. Although the concept of a collision seems simple, the paper emphasizes that it can lead to a maritime disaster. The international rules presented in the paper include the International Collision Convention and COLREG. The paper also explains the role of the master if an accident occurs. In conclusion, established legal rules on ship collisions are summarized. The paper also explains in detail the role of the commander if an accident occurs.

Key words: ship collision, International Convention on Collision, COLREG, Maritime Code of 2004, role of master in case of collision

Literatura

- [1] Pavić D. (2006.) *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split
- [2] Narodne novine (2004.) *Pomorski zakonik* https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2004_12_181_3142.html (pristupljeno: 19. rujna 2024.)
- [3] https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190208_194956_vio_pomorske_havarije_i_osiguranje.pdf (pristupljeno: 20. rujna.2024.)
- [4] Popović, M. (2018.). *Pomorske havarije i osiguranje* https://kupdf.net/download/pomorskehavarijeiosiguranje_5a72dcefe2b6f57e4fb5ccfb_pdf (pristupljeno: 19. rujna 2024.)
- [5] Pavić, D. (2003.) *Pomorske havarije* https://www.mojaladja.com/upload/perakozic/Pomorske_havarije.pdf (pristupljeno: 27. rujna 2024.)
- [6] Fedlex, La plateforme de publication du droit fédéral. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1954/768_786_682/fr (pristupljeno: 20. rujna 2024.)
- [7] *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova* <https://pomorska.lzmk.hr/Natuknica?id=1140> (pristupljeno: 21. rujna 2024.)
- [8] Healy, Nicholas Joseph. "pomorsko pravo". Encyclopedia Britannica, 3. srpnja 2024., <https://www.britannica.com/topic/maritime-law>. (pristupljeno 20. rujna 2024.)
- [9] Knežević, Domagoj. *Odgovornost brodarka za štete iz sudara brodova* <https://repozitorij.pfst.unist.hr/islandora/object/pfst%3A1667/datastream/PDF/view> (pristupljeno: 21. rujna 2024.)
- [10] *International Maritime Organization. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. (COLREGs)* <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx> (pristupljeno: 27. rujna 2024.)

- [11] Službeni list SFRJ, Zakon o plovidbi unutarnjim vodama, 1974.
<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/nn-19-98-Zakon%20o%20plovidbi%20unutarnjim%20vodama.htm> (pristupljeno: 28. rujna 2024.)
- [12] Narodne novine (2007.) *Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća* https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2007_01_9_385.html (pristupljeno: 28. rujna 2024.)
- [13] Guide on the process of: Reporting a marine casualty and incident to IMO, LDP 2015. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/Casualty,%20Reporting%20as%20Administration%20final.pdf> (pristupljeno: 29. rujna 2024.)
- [14] Pomorac.hr. Umor – glavni krivac nesreća u 2020. godini.
<https://pomorac.hr/2020/09/18/umor-glavni-krivac-nesreca-u-2020-godini/> (pristupljeno: 29. rujna 2024.)
- [15] McKoy, Kerry-Ann N. Collisions : a legal analysis - Maritime Commons.
https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1186&context=all_dissertations (pristupljeno: 29. rujna 2024.)
- [16] Pavić, D., *Pomorsko osiguranje, pravo i praksa*, Književni krug, Split, 2012.
- [17] Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
- [18] Grabovac, I., *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2003.
- [19] Grabovac, I., *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005.
- [20] Portal Knowledge of sea. <https://knowledgeofsea.com/law-of-collisions/> (pristupljeno: 20. rujna 2024.)
- [21] Blog My sea time. <https://www.myseatime.com/blog/detail/8-colreg-rules-every-navigating-officer-must-understand> (pristupljeno: 17. rujna 2024.)
- [22] Portal Marine in sight. <https://www.marineinsight.com/guidelines/important-points-for-logbook-keeping-on-ships-part-1/> (pristupljeno: 27. rujna 2024.)
- [23] Portal gov.uk. <https://www.gov.uk/maib-reports/collision-between-general-cargo-vessel-scot-explorer-and-gas-carrier-happy-falcon> (pristupljeno: 28. kolovoza 2024.)
- [24] Portal Pomorac.hr. <https://pomorac.hr/2020/09/18/umor-glavni-krivac-nesreca-u-2020-godini/> (pristupljeno: 9. rujna 2024.)

[25] Portal commons.wmu.se.

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1186&context=all_dissertations

(pristupljeno: 29. rujna 2024.)

[26] IMO International Maritime Organization, MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1, *Casualty-Related Matters, Reports on Marine Casualties and Incidents*, 2014.

[Session \(imo.org\)](https://www.imo.org) (pristupljeno: 30. rujna 2024.)

Popis slika

Slika 1. Izravni sudar (Izvor: Knowledge of sea)

Slika 2. COLREG pravila (Izvor: My sea time)

Slika 3. Brodski dnevnik (Izvor: Portal Marine in sight)

Slika 4. Oštećenje na Happy Falcon (lijevo) i Scot Explorer (desno) (Izvor: Portal gov.uk)

Slika 5. Podaci o brodu (Izvor: Portal gov.uk)

Slika 6. Podaci o putovanju (Izvor: Portal gov.uk)

Slika 7. Podaci o pomorskim nesrećama (Izvor: Portal gov.uk)

Slika 8. Tipovi pomorskih nesreća (Izvor: Portal pomorac.hr)

Slika 9. Status broda u trenutku sudara (Izvor: commons.wmu.se)

Slika 10. Mjesto događanja (Izvor: commons.wmu.se)

Slika 11. Status 'Drugi brod' (Izvor: commons.wmu.se)

Slika 12. Vrsta sudara (Izvor: commons.wmu.se)

Slika 13. Vidljivost (Izvor: commons.wmu.se)

Slika 14. Stanje mora (Izvor: commons.wmu.se)