

KONFERENCIJA
NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Modernizacija prava
Knjiga 47

Glavni urednik serije
Akademik Jakša Barbić
Predsjednik Znanstvenog vijeća za državnu upravu,
pravosuđe i vladavinu prava

Recenzenti
Prof. dr. sc. Dragan Bolanča
Prof. dr. sc. Axel Luttenberger
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Adresa uredništva
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb
Tel. 4895-169

ISBN 978-953-347-221-8

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne
knjižnice u Zagrebu pod brojem 001022337.

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Konferencija održana 22. i 23. studenog 2018.
u palači Akademije u Zagrebu

Uredili

Akademik Jakša Barbić
Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff



Zagreb, 2019.

Doc. dr. sc. Josip Pavliček
Visoka policijska škola, Zagreb

RAZVOJ SIGURNOSNIH STANDARDA U MARINAMA*

1. UVOD

Pojam sigurnosti korišten u različitim kontekstima i područjima ljudskog djelovanja ima različita značenja pa je na samom početku važno postaviti odgovarajuća pojmovna određenja. Fokus ovog rada bit će usmjeren na sigurnost ljudi i imovine u marinama, koja se narušava kriminalnim djelovanjem čovjeka.

Sigurnost se najčešće definira kao stanje suprotno od nesigurnosti, odnosno stanje u kojem nema štetnih posljedica za osobe i/ili imovinu. S obzirom na to da je potpuna sigurnost, a time i odsutnost bilo kakvih štetnih posljedica teško dostižna, težimo postizanju što više razine sigurnosti. Razina sigurnosti u najvećoj mjeri ovisi o primjeni preventivnih, zaštitnih ili sigurnosnih mjera odnosno standarda.

Promatrano u kontekstu poslovanja marina, sigurnost plovila i osobna sigurnost preduvjeti su koje nautičari razmatraju kod odabira turističke destinacije,¹ ali i konkretne marine.² Njihova očekivanja od marina u pogledu sigurnosti u pravilu su velika, a ponekad i nerealna. Teško je pomiriti bezbrižno, opušteno pa

* Ovaj rad je rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), www.delicromar.hazu.hr.

1 Garg, A., Travel Risks vs Tourist Decision Making: A Tourist Perspective, *International Journal of Hospitality & Tourism Systems*, vol. 8, br. 1, 2015., str. 1-9.

2 Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference, Solin*, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 263.

čak i nemarno ponašanje tijekom odmora s visokom razinom sigurnosti odnosno odsutnošću štetnih posljedica. Javljaju se također zahtjevi da sigurnost u turizmu mora biti *učinkovita, a istodobno nevidljiva*. Turisti ne smiju osjetiti primjenu sigurnosnih mjera i ograničenja, a moraju se osjećati sigurno. Upravo je taj *subjektivni osjećaj sigurnosti* važan opći element na osnovi kojeg se ocjenjuje stanje sigurnosti na nekom području. To je osobna percepcija da postoji mala vjerojatnost nastupanja štetnih posljedica. Subjektivni osjećaj sigurnosti može varirati s obzirom na objektivne okolnosti koje određuju stanje sigurnosti. Suvremeni oblici komunikacije, društvene mreže, mediji u velikoj mjeri doprinose stvaranju osjećaja sigurnosti odnosno nesigurnosti. Već nekoliko sigurnosnih ekscesa može poljuljati subjektivni osjećaj sigurnosti. Tako možemo reći i da je *sigurnost vrlo krhka*, lako ju je narušiti. Ona je u svakom slučaju vrlo *promjenjiva kategorija*, mijenja se kroz vrijeme, ovisno o okolnostima odnosno parametrima koji na nju utječu. Zato se sigurnošću kao specifičnim fenomenom treba baviti kontinuirano.

Sigurnošću se primarno bavi država. Ona preko svojih nadležnih sigurnosnih tijela pruža određenu razinu sigurnosti i jamac je sigurnosti na čitavom području Republike Hrvatske. Činjenica je da takva razina sigurnosti koju pružaju državna tijela nije uvijek zadovoljavajuća za pojedine gospodarske grane, kompanije i pojedince koji zahtijevaju veću razinu sigurnosti. Takvi *viši sigurnosni standardi* onda su u nadležnosti privatne zaštite i samih kompanija ili pojedinaca. Možemo čak ustvrditi, kako ističe Ahić,³ da je privatni sigurnosni sektor već toliko razvijen da je tradicionalni, državni koncept sigurnosti u velikoj mjeri promijenjen i da sve više unutar područja privatne sigurnosti jača koncept tzv. korporativne sigurnosti,⁴ koji je usmjeren na zaštitu poslovnih procesa, imovine kompanije i zaposlenika.

Sigurnosni standardi trebali bi biti odraz stvarnih sigurnosnih potreba i realne sigurnosne procjene. Važno je nastojati uspostaviti ravnotežu između stvarnih izvora ugrožavanja i mjera zaštite. Ako se preuveličaju, mjere zaštite mogu proizvesti negativne učinke. Predimenzionirani sigurnosni standardi stvaraju nepotrebno financijsko opterećenje za poslovanje kompanije, utječu na slobodu kretanja turista i dovode do prekomjerne sekuritizacije te poslovne grane.⁵ S druge

3 Ahić, J., Javno privatno partnerstvo u oblasti sigurnosti, *Kriminalističke teme*, vol. 11, br. 1-2, 2011., str. 73-84.

4 Čemerin, V.; Nađ, I.; Rubić, I., Nazivlje privatne sigurnosti: Problematika definiranja pojma korporativne sigurnosti, Nađ, I. (ur.), *Zbornik radova: Dani kriznog upravljanja*, Split, 12. – 13. travnja 2016., Veleučilište Velika Gorica, 2016., str. 61-67.

5 Malcolm, A. J., *The securitisation of the United Kingdom's maritime infrastructure during the „war on terror“*, doktorska disertacija, University of Warwick, Warwick, 2011., http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP_THESIS_Malcolm_2011.pdf, stranica posjećena 20. rujna 2018.

strane, nedovoljno dimenzionirani sigurnosni standardi koji su ispod potrebne razine dovode do narušavanja stanja sigurnosti i izravno utječu na poslovanje kroz smanjen broj turista koji odustaju od destinacija zbog subjektivnog osjećaja nesigurnosti ili nezadovoljstva zbog sigurnosnih problema koje su imali.

Kada je riječ o sigurnosnim standardima u marinama, već smo naveli da korisnici očekuju da oni budu visoki. Tako dolazimo i do sljedećeg obilježja sigurnosti, *cijene sigurnosti*. Visoka razina sigurnosti nije besplatna, nije čak ni jeftina. Izražava se u izravnim financijskim ulaganjima u prevenciju, sigurnosne mjere i u ograničenjima sloboda. Jedan od kamena spoticanja kod ulaganja u sigurnost jest to što ona često nemaju brze i financijski mjerljive učinke. Odnosno, javljaju se dileme o tome bi li se išta dogodilo da nije bilo investiranja u sigurnosne standarde. U jednom dijelu slučajeva nikad nećemo doznati koliki je njihov stvarni doseg, odnosno koliko smo konkretno potencijalnih počinitelja odvratili od počinjenja neke štetne radnje, dok će u ostalim slučajevima biti evidentna odsutnost štetnih posljedica u određenom razdoblju kad su primjenjivani sigurnosni standardi.

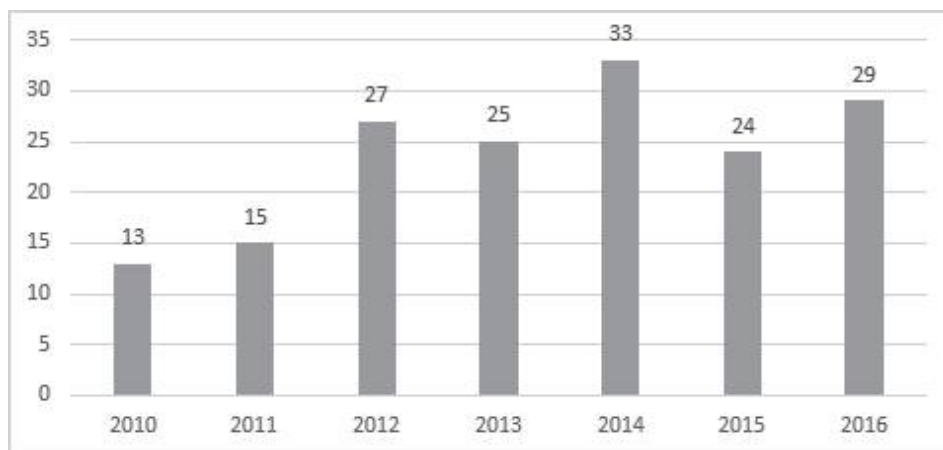
Prilikom razmatranja sigurnosnih standarda u marinama potrebno je poći od stvarnog stanja na terenu, odnosno od postojećih rizika i mjera sigurnosti koje se trenutačno primjenjuju. U tu svrhu napravljena je kratka analiza stanja i kretanja evidentiranog kriminaliteta počinjenog u marinama koje posluju na području Republike Hrvatske i terensko istraživanje u marinama kako bi se dobili jasni pokazatelji primjene sigurnosnih standarda.

2. STANJE I KRETANJE KRIMINALITETA U MARINAMA

Promatrano s aspekta ugroženosti kriminalitetom može se zaključiti da marine ne pripadaju među kriminalna žarišta. Na to upućuju podaci iz evidencija Ministarstva unutarnjih poslova RH, koji pokazuju da je u sedmogodišnjem razdoblju od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2016. u morskim i riječnim lukama i marinama na području Republike Hrvatske bilo prijavljeno 981 kazneno djelo. Od toga je u marinama prijavljeno 166 kaznenih djela, odnosno 16,9% od spomenutog ukupnog broja kaznenih djela.

Grafikon 1.

Kretanje broja kaznenih djela počinjenih u marinama na godišnjoj razini



Izvor: Statistička izvješća MUP-a RH 2012. – 2016.

Kao što možemo vidjeti iz grafikona, u razdoblju od 2012. – 2016. broj kaznenih djela je nešto porastao u odnosu na prethodno razdoblje, no i dalje se kreće od 24 do najviše 33 kaznena djela godišnje. Usporedimo li te brojke s ukupnim brojem kaznenih djela u Republici Hrvatskoj, možemo zaključiti da su one minorne. Ukupan broj kaznenih djela u RH u analiziranom razdoblju kretao se od 75 620 kaznenih djela, koliko ih je najviše počinjeno 2011. godine, pa do 55 824 kaznena djela počinjenih 2016. godine.⁶ Ipak, uz evidentirani kriminalitet potrebno je uzeti u obzir i postojanje tamne brojke kaznenih djela. Riječ je o kaznenim djelima koja su počinjena, a nisu prijavljena policiji ili drugim nadležnim državnim tijelima, osobito iz domene lakšeg imovinskog kriminaliteta. Suočavanje sa stvarnim kriminalitetom jedan je od preuvjeta njegova suzbijanja. Ignoriranje, bagateliziranje ili prikrivanje kriminaliteta i sigurnosnih problema nužno dovodi do narušavanja sigurnosti.

⁶ Ministarstvo unutarnjih poslova, Pregled osnovnih sigurnosnih pokazatelja i radnih rezultata za godine 2010. – 2016., Zagreb, 2016.

Tablica 1.
Pobliza lokacija počinjenja kaznenih djela

Kazneno djelo / lokacija		luka, lučica	marina	šetnica, ulica uz luku	privezište, sidrište	ukupno	χ^2
<i>Krada</i>	broj k.d.	344	88	32	36	500	1,017***
	%	68,80	17,60	6,40	7,20	100,00	
<i>Teška krađa provaljivanjem, obijanjem ili svladavanjem većih prepreka</i>	broj k.d.	145	43	17	7	212	
	%	68,40	20,30	8,00	3,30	100,00	
<i>Oštećenje tuđe stvari</i>	broj k.d.	81	17	0	12	110	
	%	73,60	15,50	0,00	10,90	100,00	
<i>Zlouporaba droga</i>	broj k.d.	20	1	2	13	36	
	%	55,60	2,80	5,60	36,10	100,00	
<i>Krivotvorenje isprave</i>	broj k.d.	12	1	0	1	14	
	%	85,70	7,10	0,00	7,10	100,00	
<i>Prijetnja</i>	broj k.d.	21	6	0	1	28	
	%	75,00	21,40	0,00	3,60	100,00	
<i>Izbjegavanje carinskog nadzora</i>	broj k.d.	11	0	0	0	11	
	%	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	
<i>Utaja</i>	broj k.d.	13	6	0	4	23	
	%	56,50	26,10	0,00	17,40	100,00	
<i>Prijevara</i>	broj k.d.	4	1	0	4	9	
	%	44,40	11,10	0,00	44,40	100,00	
<i>Tjelesne ozljede/teške tjelesne ozljede</i>	broj k.d.	7	0	0	1	8	
	%	87,50	0,00	0,00	12,50	100,00	
<i>Ostala kaznena djela</i>	broj k.d.	19	3	0	8	30	
	%	63,30	10,00	0,00	26,70	100,00	
<i>Ukupno</i>	broj k.d.	677	166	51	87	981	
	%	69,00	16,90	5,20	8,90	100,00	

* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$

Analiziramo li poblizu strukturu kaznenih djela koja su počinjena u marinama, vidimo da je uglavnom riječ o imovinskim deliktima. Najučestalije su krađe koje čine nešto više od 50% kriminaliteta u marinama, zatim slijede provalne krađe s udjelom od oko 26% i oštećenja tuđe stvari s udjelom od oko 10% u ukupnom broju kaznenih djela počinjenih u marinama. Kad je riječ o krađama i provalnim krađama, uglavnom su počinjenjem kaznenih djela bili otuđeni predmeti koji su se nalazili na plovilima poput osobnih stvari, novca, dokumenata, navigacijske i druge opreme plovila, pomoćnih čamaca, izvanbrodskih motora i slično.

Usporedimo li takvu strukturu i opseg kriminaliteta s glavnim sigurnosnim prijetnjama europskih luka među koje pripada transport bombi brodovima ili korištenje brodova kao bombi, narkoterizam, krijumčarenje oružja, krijumčarenje ljudi, ilegalne migracije i krijumčarenje droge, alkohola i cigareta, koje spominje Carpenter⁷, vidimo da se ona ne uklapa u takve okvire. Upravo suprotno, treba naglasiti da u analiziranom razdoblju nije bilo težih pojedinačnih kaznenih djela počinjenih u lukama i marinama kao što su ubojstva, razbojništva ili teroristički napadi, koja bi s obzirom na svoje posljedice imala veći utjecaj na sigurnost građana i imovine.⁸

Posebno su analizirane krađe plovila, kojih je u analiziranom razdoblju bilo ukupno 58 ili 5,9% od ukupnog broja kaznenih djela. Uglavnom je bila riječ o krađi manjih plovila, dok su u samo nekoliko slučajeva ukradene skupocjene jahte, od kojih je najveći dio bio povezan s neriješenim imovinskopравnim odnosima među njihovim suvlasnicima.⁹

3. METODOLOŠKE ODREDNICE TERENSKOG ISTRAŽIVANJA

Radi dobivanja jasnijeg uvida u sigurnosne standarde koji se primjenjuju u hrvatskim marinama, poduzeto je i terensko istraživanje koje je uključilo posjete dijelu marina i intervju sa zaposlenicima o sigurnosnim aspektima poslovanja marina. Uz ACI, koji kao najveći hrvatski lanac marina obuhvaća 22 marine, istraživanjem su obuhvaćene i sljedeće marine: Tehnomont marina Veruda – Pula, Marina Punat Krk, D-Marin Marina Dalmacija, Ilirija d. d. – Marina Kornati, SCT – Marina Trogir. Radi usporedbe sa sigurnosnim standardima koji se primjenjuju u lukama, istraživanjem su obuhvaćene i Luka Rijeka i Luka Rovinj.

Predmet istraživanja bili su elementi sustava sigurnosti u marinama, kvaliteta njihove implementacije te sigurnosno relevantni događaji i uočeni sigurnosni rizici u marinama.

S obzirom na predmet istraživanja postavljeno je nekoliko ciljeva istraživanja. Opći cilj istraživanja bio je steći neposredan uvid u sigurnosne aspekte poslovanja marina. Pritom je bilo važno identificirati pojedinačne elemente sustava sigurnosti,

7 Carpenter, A., Security and Europe's Sea Ports: threats and issues facing maritime gateways to Europe, http://www.academia.edu/download/13329296/A_Carpenter_Paper_for_2012_Policing_and_European_Studies_Conference.pdf, 2012., stranica posjećena 10. kolovoza 2018.

8 Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Meško, G. et al. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25. – 27. rujna 2018., University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.

9 *Ibid.*

odnosno kojim to preventivnim i drugim sigurnosnim mjerama marine štite imovinu i ljude. Važan cilj bilo je i razmatranje kvalitete implementacije sigurnosnih mjera. Zatim je cilj istraživanja bilo i utvrditi do koje razine postoji podudarnost među marinama u pogledu funkcioniranja sigurnosnog sustava, kako bi se mogao stvoriti minimalni zajednički standard sigurnosti.

U skladu s predmetom i ciljevima istraživanja postavljene su istraživačke hipoteze:

- Zbog općenito povoljne sigurnosne situacije u Republici Hrvatskoj nedovoljno pažnje posvećuje se razvoju sigurnosnih standarda u marinama.
- Mornari su glavni nositelji sigurnosno preventivnih aktivnosti u marinama.
- Postoji podudarnost među marinama u pogledu primjene osnovnih sigurnosnih mjera.
- Postoje razlike u kvaliteti implementacije sigurnosnih mjera u marinama.

S obzirom na to da je u istraživanju naglasak stavljen na sagledavanje kvalitativne dimenzije sigurnosnih standarda, tomu su prilagođene metode istraživanja. Korištena je metoda intervjuiranja voditelja marina, zaposlenika marina odgovornih za sigurnost i mornara u marinama. Vođeni su polustrukturirani intervjui o kojima su vođene bilješke. Ostvaren je neposredan uvid u elemente sustava sigurnosti i samo funkcioniranje marine, o čemu su također vođene bilješke. Nakon terenskog istraživanja obavljena je obrada podataka kroz analizu, usporedbu i sintezu prikupljenih informacija.

4. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I RASPRAVA

U pripremnoj fazi istraživanja identificirani su sljedeći sigurnosno relevantni segmenti poslovanja marina: siguran vez, sigurnost plovila i pokretne imovine na plovilu, sigurnost plovidbe i cestovnog prometa na prostoru marine, sigurnost imovine marine i potkoncesionara, osobna sigurnost korisnika i zaposlenika marine, a također su uzeti u obzir vanjski i unutarnji izvori opasnosti za poslovanje marine, sigurnosno relevantni događaji i elementi sigurnosnog sustava marine.

4.1. Sigurnost veza za plovilo

Iako se termin siguran vez više odnosi na tehničke karakteristike veza za plovilo i na uslugu koju nautičari dobivaju u marini, u ovom radu bit će sagledani još neki sigurnosni rizici za sam vez. Siguran vez izravno je povezan sa sigurnošću

imovine, prije svega plovila i ljudi. Stoga mu sve marine obuhvaćene istraživanjem posvećuju posebnu pažnju. Iako tehničke karakteristike veza nisu predmet razmatranja u ovom članku, treba napomenuti da su zabilježeni slučajevi oštećivanja plovila zbog tehničke neispravnosti veza, najčešće zbog dotrajalosti opreme veza, i to uglavnom tijekom vremenskih nepogoda. Relativno su česti bili slučajevi nenamjernog oštećivanja konopa veza propelerom broda prilikom isplovljavanja ili uplovljavanja na vez, međutim, oni u pravilu nisu doveli do značajnijih ugrožavanja plovila ili ljudi. U analiziranim marinama nije bilo zabilježenih namjernih oštećenja konopa veza kidanjem ili rezanjem, koja bi bila počinjena s ciljem oštećenja plovila. Zbog važnosti za poslovanje marine, kontrola veza, a osobito konopa veza, jedna je od osnovnih zadaća mornara prilikom sigurnosnog obilaska marine i plovila. Posebna pažnja u pogledu sigurnosti veza posvećuje se tijekom redovitih i izvanrednih sigurnosnih obilazaka marine uoči i nakon vremenskih nepogoda. Pojedine vremenske nepogode, ovisno o lokaciji i konfiguraciji marine, mogu imati jači utjecaj na sigurnost imovine marine tako da ih je potrebno razmatrati individualno.

4.2. Sigurnost plovila i pokretne imovine na plovilu

U standardne radnje tijekom sigurnosnog obilaska marine ubraja se i vanjski pregled plovila koja su na vezu. Prije svega mornari provjeravaju nalazi li se plovilo na vezu. Stanje na vezovima uspoređuje se s internom evidencijom marine. Ako plovila nema na vezu, obavljaju se interne provjere (servis, premještanje na drugi vez i sl.), zatim se kontaktira vlasnik i onda u slučaju krađe plovila obavještava policija. U analiziranim marinama zabilježeno je nekoliko krađa plovila. U najvećoj mjeri bila je riječ o međuvlasničkim sporovima i razmiricama. Nešto su češće krađe pomoćnih čamaca, bilo da se nalaze na jahti ili u moru. S aspekta prevencije krađa plovila u sigurnosne standarde ulaze precizno definirane procedure komunikacije vlasnika broda s marinom prije isplovljavanja iz marine i svakodnevna kontrola plovila na vezu te brzina reakcije u slučaju sumnjivih radnji. Naravno da je moguća ugradnja različitih elektroničkih sigurnosnih uređaja koji mogu spriječiti krađu plovila i pravodobno dojaviti pokušaj krađe, odnosno pomoći u lociranju već ukradenog plovila, pa sve do neposredne fizičke zaštite plovila. Takva razina sigurnosti u pravilu je pitanje opredjeljenja vlasnika, a može biti i dio dodatnih usluga marine.

Potonuća plovila događala su se relativno rijetko. Najveći broj ih se prevenira kroz sigurnosne obilaske pa se u slučaju uočenih promjena na vodenoj liniji broda tegle i vade iz mora. Nisu evidentirani događaji u kojima bi se pouzdano utvrdilo

da su potonuća izazvana namjerno s ciljem oštećenja plovila ili prijevare osiguravajućeg društva, iako se takvi motivi ne mogu isključiti. Uglavnom su u slučajevima potonuća zabilježeni tehnički kvarovi. S potonućima su u pravilu povezana i istjecanja goriva iz rezervoara plovila, što predstavlja dodatni izvor opasnosti za morski okoliš marine. Marine trebaju biti opremljene apsorbirajućim branama i drugim sredstvima za sprječavanje širenja zagađenja i neškodljivo uklanjanje motornih goriva i drugih opasnih kemikalija iz mora. Također je važno da su mornari osposobljeni za rukovanje tim sredstvima i poduzimanje hitnih radnji.

Osim sigurnosti samog plovila potrebno je uzeti u obzir i sigurnost imovine korisnika marine koja se nalazi na brodovima. Iz statističkih podataka o prijavljenom kriminalitetu vidimo da krađe i provalne krađe pripadaju među najučestalije oblike kriminaliteta u marinama. Riječ je o pojavnim oblicima kaznenih djela kod kojih počinitelji u pravilu iskorištavaju činjenicu da je neki predmet poput novčanika, računala, kamere, navigacijskog uređaja ostavljen bez nadzora na otvorenim dijelovima broda ili pored broda, pa ga otuđuju. Upozoravanjem vlasnika i korisnika plovila na samozaštitno ponašanje moguće je smanjiti učestalost takvih događaja. Kao prigodni počinitelji takvih krađa mogu se pojaviti i osobe koje se neovlašteno kreću marinom, ali i korisnici marine. Vlasnicima plovila svakako bi bilo uputno skrenuti pažnju na rizičnost ostavljanja iznimno vrijednih stvari na plovilu. Ponekad i banalne provale, kada je počiniteljima cilj ukrasti, primjerice, signalne rakete za odlazak na nogometnu utakmicu, mogu dovesti do ozbiljnih šteta za vlasnike. U tom smislu važno je i rano suzbijanje devijantnih ponašanja u marinama. Rana i ispravna reakcija na ponašanja u prostorima marine poput otklanjanja prosjačenja, zabrane skupljanja praznih plastičnih boca, alkoholiziranja ili drugih oblika okupljanja u marini, vidljivost mornara ili zaštitara na prostoru marine mogu imati značajan preventivni učinak, odnosno smanjiti mogućnost nastupanja štetnih posljedica.

Provale u plovila i krađe pokretne imovine s plovila učestalije su od krađa plovila. Obično su učestalije u marinama koje se nalaze u naseljima s višim stupnjem urbanizacije. Ovisi i o samoj konfiguraciji marine, odnosno mogućnosti i frekvenciji kretanja građana koji nisu korisnici marine kroz područje marine. S obzirom na činjenicu da su marine kao opće pomorsko dobro otvorene za pristup svim građanima, to predstavlja dodatni rizik pristupa plovilima na vezu. Jedan od zadataka mornara je i obraćanje pozornosti na kretanje osoba koje nisu korisnici usluga marine po prostoru marine. Mornari bi trebali pristupiti takvim osobama, provjeriti razlog njihova boravka na prostoru marine, dati im upute, pratiti njihovo kretanje po marini odnosno udaljiti ih s prostora gatova ako nemaju razloga za boravak na tom prostoru. Mornare bi u tom smislu bilo potrebno

dodatno educirati o indikatorima sumnjivog ponašanja potencijalnih počinitelja, odnosno tipičnim načinima počinjenja krađa ili provalnih krađa kako bi mogli razlikovati znatizeljne turiste od potencijalnih kradljivaca i provalnika. Osobito je takva aktivnost mornara ili zaštitara, ako su angažirani, bitna u večernjim i noćnim satima kada postoji i najveći rizik od provala u plovila. Tijekom dana mogućnost takvog nadzora u pojedinim marinama znatno je smanjena zbog velikog broja osoba koje se kreću prostorom marine, a osobito za vrijeme smjene gostiju ili u dijelu marina gdje se nalaze plovila u čarteru. Sukladno tim vršnim opterećenjima potrebno je određivati i dovoljan broj mornara koji će obavljati takve poslove.

Jedan od bitnih izvora opasnosti za imovinu i ljude u marinama su požari. S obzirom na to da se na plovilima u najvećoj mjeri nalaze lako zapaljivi materijali, zabilježen je određen broj požara. Od toga je nekoliko bilo teških. Uzroci požara bili su različiti, od munja, tehničkih kvarova, nestručnog izvođenja različitih radova na plovilima ili u servisnoj zoni, tehničkih nedostataka na baterijama i instalacijama plovila, signalnih raketa i baklji. Važan sigurnosni standard u marinama je brza i učinkovita zaštita od požara. Djelatnici marina, osobito onih koje su pretrpjele velike štete, vrlo su senzibilizirani na opasnost od požara. Marine u pravilu imaju odgovarajuću protupožarnu infrastrukturu i opremu te održavaju periodične protupožarne vježbe. U ponekim marinama oslonjeni su na pomoć javne ili profesionalne vatrogasne postrojbe. No, kao što je i napomenuto, jedina ispravna reakcija je prevencija, ali i brza i učinkovita reakcija na požar. U tome svakako ključnu ulogu imaju mornari i drugi djelatnici marine. Upravo su mornari ti koji tijekom obilazaka marine trebaju uočiti požar i pravodobno reagirati.

4.3. Sigurnost plovidbe u marini

Sigurnost plovidbe u marini analizirana je samo s aspekta korištenja plovila kao sredstva počinjenja kaznenog djela na štetu imovine ili osoba. Nisu zabilježeni slučajevi namjernog korištenja plovila kao sredstva kojim bi se namjerno oštećivala druga plovila (bilo je nehajnih oštećenja kao posljedica neprilagođene brzine plovidbe u marini) i infrastruktura marine, pa ni kao sredstva za prijevoz eksplozivnih ili zapaljivih tvari za počinjenje terorističkih akata.

Morski ulaz u marinu, tamo gdje postoji ograničeno područje ulaska u marinu, nadzire se neposredno od strane mornara ili posredstvom sustava videonadzora. Nadzor pristupa u prostor marina koje imaju ograničeno područje ulaska mogao bi se urediti i tehničkim rješenjima poput postavljanja senzora, koji bi ujedno imali mogućnost mjerenja duljine plovila, što je važno i za dodjelu određene vrste veza, odnosno cijene veza. Određeni broj marina nema takvo ograničeno područje

ulaska u marinu plovilom pa postoji veća mogućnost pristupa dokovima s morske strane, što može predstavljati dodatni sigurnosni izazov. Takvu mogućnost potrebno je uzeti u obzir kao način počinjenja kaznenih djela na štetu imovine i tome prilagoditi sigurnosne mjere, barem kroz kvalitetan videonadzor prostora za pristup gatovima.

4.4. Sigurnost imovine marine i potkoncesionara

Tijekom istraživanja uzeta je u obzir i sigurnost imovine marine. U intervjuima su dobiveni podaci da nisu zabilježeni ozbiljniji slučajevi namjernog uništavanja imovine marine. Uglavnom je bila riječ o događajima tijekom kojih su zbog nemarnog postupanja korisnika marine oštećene ulazne rampe u marinu, ograde, ormarići za struju i vodu i slično. Ulaz vozilima u pojedinim marinama je ograničen, a tamo gdje se nalaze uređena parkirališta moguće je uz naplatu slobodno parkirati vozila.

Marine su uglavnom u većoj ili manjoj mjeri ograđene, što onemogućuje ulazak na prostor marine iz svih pravaca te je pristup moguć samo kroz ulaze ili na ograničenom prostoru. Zapriječivanje ulaska u prostor marine ima sa sigurnosnog aspekta važnu ulogu, osobito ograničavanje ulaska na same gatove, odnosno dijelove marine s kojih se može pristupiti na plovila koja su na vezu. To je posebno bitno za marine smještene u urbanim sredinama i ondje gdje postoji vjerojatnost pristupa velikog broja osoba koje nisu korisnici marine. Već zatvorena, nezaključana vrata na ulazu u marinu mogu osjetno smanjiti broj osoba koje će se njome kretati.

U ugostiteljskim objektima koji se nalaze na prostoru marina javljaju se uobičajeni problemi s gostima, uglavnom uzrokovani prekomjernom konzumacijom alkohola. Bilo je riječi o narušavanjima javnog reda i mira, svađama, ponekoj tučnjavi ili galami. Takvi događaji ponekad bi se prenijeli i na prostor marine kad bi osobe izašle iz ugostiteljskih objekata.

Benzinske postaje često se nalaze u sklopu marina, no sa sigurnosnog aspekta one su samostalni objekti koji rade vlastitu procjenu ugroze. Zabilježeni su rijetki sigurnosno relevantni događaji u vidu manjih požara na plovilima zbog nepoštovanja sigurnosnih standarda prilikom točenja goriva ili nekog manjeg istjecanja goriva koje djelatnici benzinske postaje sami saniraju.

U sklopu marina još se sigurnosno može razmatrati prostor recepcije marine s aspekta novčarskog poslovanja, prije svega mjenjačkih poslova. U tom smislu postoje vanjski rizici od počinjenja razbojništva i unutarnji rizici od krađe ili pronevjere povjerenog novca od strane zaposlenika. Također je potrebno uzeti u obzir

i informacijsku sigurnost s obzirom na nekoliko blažih napada na informacijski sustav pojedinih marina. Posebno je potrebno osigurati odvojene informacijske sustave za interno poslovanje marine od sustava koji su na usluzi korisnicima marina. Informacijske sustave potrebno je smatrati, kako naglašavaju Radmilo, Gudelj i Ristov¹⁰, kritičnom poslovnom infrastrukturom i u tom smislu osigurati odgovarajuću zaštitu.

Prilikom razmatranja sigurnosti u marinama treba uzeti u obzir i zaposlenike marine kao potencijalne izvore opasnosti za imovinu marine i korisnika marine. Zaposlenici marina mogu se pojaviti kao počinitelji krađa ili obavljanja usluga u marini za vlastiti račun (rezervacija veza, pružanje dodatnih usluga, održavanje broda, korištenja dizalica u marini itd.). U tom smislu važna je uloga neposrednih rukovoditelja da kroz edukacije i nadzorno-usmjerivačku djelatnost preveniraju takve aktivnosti.

4.5. Sigurnost osoba na prostoru marine

U pogledu sigurnosti osoba na prostoru marine razmatrana su dva aspekta: osobna sigurnost korisnika marine i osobna sigurnost zaposlenika marine. U analiziranim marinama nisu zabilježeni slučajevi ozbiljnijeg ugrožavanja sigurnosti korisnika marine počinjenjem težih kaznenih djela. Događale su se svađe, fizički sukobi između gostiju, nesretni slučajevi utapanjem, slučajevi prirodne smrti i slično.

Slična situacija je i u pogledu osobne sigurnosti zaposlenika marina. Evidentirani su napadi na mornare, međutim, nije bilo težih posljedica, već je uglavnom bilo riječi o verbalnim napadima, vrijeđanjima, sukobima s korisnicima marine i prijetnjama. Takvi događaji relativno su rijetki.

Zabilježeni su nesretni slučajevi ozljeđivanja mornara tijekom obavljanja poslova te poneki smrtni slučaj zaposlenika tijekom radnog vremena.

Zabilježene su također nesreće na radu koje su kao posljedicu imale tjelesno ozljeđivanje zaposlenika koji su obavljali poslove održavanja na plovilima. Uzroci su uglavnom bili povezani s neodgovarajućom primjenom mjera zaštite na radu. Prostore na kojima se obavljaju radovi vezani uz održavanje plovila potrebno je dodatno razmatrati s aspekta zaštite na radu, a posljedice nepoštovanja zaštitnih mjera mogu se reflektirati i na sigurnost imovine i ljudi u marini. Često je riječ o izvođenju radova koji se ne bi smjeli zajedno obavljati na ponekad vrlo

10 Radmilo, I.; Gudelj, A.; Ristov, P., *Information Security in Maritime Domain*, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 76-82.

malom prostoru. Korištenje lakozapaljivih i visokoeksplozivnih tvari istodobno s korištenjem otvorenog plamena ili korištenje alata koji dovode do iskrenja može predstavljati ozbiljnu opasnost za osobe i imovinu u marini. Neposredan nadzor takvih prostora u vrijeme intenzivnih priprema za sezonu plovidbe jedan je od važnih čimbenika sigurnosti u marini.

4.6. Sustav zaštite marina

4.6.1. Mornari i drugi zaposlenici marine

Svi zaposlenici marine važan su čimbenik sigurnosti u marinama. Tijekom obavljanja redovitih poslova oni bi trebali voditi računa o sigurnosti osoba i imovine u marini. Ipak, kao što jasno pokazuju rezultati istraživanja, među zaposlenicima najvažniju ulogu u sigurnosnom smislu imaju mornari. Mornari su važna operativna snaga marine. U pravilu su nazočni 24 sata na dan u marini, odnosno, što je još važnije, nalaze se na otvorenom prostoru marine. Broj mornara u smjeni ovisi o veličini marine i trenutačnom opsegu poslova. Uz mornarski segment posla, koji je povezan s prihvatom plovila koja ulaze u marinu, smještajem na odgovarajući vez, pomoći pri privezivanju, premještanjem plovila, usmjeravanjem korisnika marine, davanjem potrebnih informacija i drugih poslova, mornari imaju i važnu sigurnosnu funkciju u marini. Prije svega to proizlazi iz činjenice da oni svojom nazočnošću na prostoru marine imaju mogućnost zamijetiti sigurnosno relevantne činjenice i događaje te na njih brzo reagirati. Primjerice, u smislu zaštite od požara važna je osposobljenost mornara za ranu reakciju kod gašenja požara. Svaka minuta u okružju lakozapaljivih materijala može biti presudna. Također, već spomenuto uočavanje i zbrinjavanje ostavljenih vrijednih stvari bez nadzora ili pristupanje osobama koje se bez valjanog razloga kreću po gatovima od ozbiljne je preventivne važnosti. Njihov doprinos prevenciji i ranoj reakciji na sigurnosne ugroze iznimno je važan i potrebno ga je unaprijediti. Javlja se samo pitanje njihova dovoljnog broja ovisno o površini i konfiguraciji marine, broju vezova, sezonskom opsegu poslova i drugim elementima sigurnosne prosudbe.

Za još učinkovitije obavljanje sigurnosne funkcije uputna bi bila dodatna edukacija mornara u pogledu sigurnosnog segmenta poslova, osobito o prepoznavanju indikatora kriminogenog ponašanja, komunikacijskim taktikama rješavanja konfliktnih situacija te taktici postupanja u pojedinim izvanrednim situacijama.

Učinkovitosti obavljanja sigurnosnih poslova doprinosi i uniformirani način odijevanja mornara. Prepoznatljive odore koje jasno upućuju na to da je riječ o zaposleniku marine doprinose lakšoj komunikaciji i uspješnosti obavljanja ovih poslova.

U obavljanju poslova mornarima bi bila korisna i oprema za fotografiranje i videosnimanje kojom bi mogli dokumentirati određene sigurnosno relevantne činjenice. Ovisno o veličini i konfiguraciji marine u obveznu opremu ulazi radio-komunikacijski sustav koji omogućuje brzu i učinkovitu razmjenu informacija među mornarima i drugim zaposlenicima marine te odgovarajuća prijevozna sredstva radi olakšanog kretanja marinom. Osobito je to važno za kvalitetu reakcije u hitnim situacijama.

4.6.2. Sigurnosni obilazak

Sigurnosni obilazak jedan je od standardnih radnih zadataka mornara zaposlenih u marinama. Obavlja se svakodnevno, u ponekim marinama i više puta dnevno. Uočeno je da se primjenjuje u svim marinama uz manje ili veće razlike u učestalosti i kvaliteti obilaska te načinu evidentiranja stanja vezova i plovila. Zašto uopće koristiti termin sigurnosni obilazak? Iako tijekom pješačkih obilazaka marine, ponajprije gatova, mornari imaju u jednom segmentu poslovne funkcije vezane uz uslugu pružanja veza u marini, njihovi obilasci marine primarno su sigurnosnog karaktera. Prilikom sigurnosnog obilaska uočava se prisutnost plovila na vezu sukladno evidencijama marine, zapažaju se također vidljiva oštećenja na plovilima ili infrastrukturi marine, tragovi provale u plovilo, dimljenja, tinjanja, provjerava se vodena linija plovila, priključenost plovila na električnu mrežu, mirisi koji mogu upućivati na potencijalnu opasnost od curenja baterija i slično. Pozitivan nalaz nekog od potencijalnih izvora ugrožavanja plovila povezan je s internom procedurom postupanja. Važno je da se takve situacije u internim aktima o sigurnosti predvide kao potencijalni sigurnosni rizici i da se za svaki rizik propiše odgovarajuća procedura postupanja. Mornari i drugi djelatnici marine trebaju biti upoznati s takvim procedurama. Uočeno je da postoje razlike u načinu evidentiranja sigurnosnog obilaska među marinama, od slučajeva kada je riječ samo o površnom evidentiranju plovila pa do razvijenih softverskih rješenja koja prate takve obilaske. Svako uvođenje tehnologije koja zamjenjuje čovjeka ili ga kontrolira dovodi do pouzdanijeg obavljanja poslova, a time i sigurnosti u marinama. Treba naglasiti da sigurnosni obilazak ne smije imati samo reaktivnu funkciju, da marina reagira što brže na nastalu štetu, nego je važna preventivna funkcija takvog obilaska tijekom kojeg će se uočavati indikatori pojedinih rizika i već po njima postupati. Treba napomenuti da mornari trebaju i izvan sigurnosnih obilazaka, tijekom obavljanja drugih poslova u marini, voditi računa o sigurnosti osoba i imovine.

Zbog sigurnosnih razloga djelatnici marine trebali bi pod određenim uvjetima, radi otklanjanja opasnosti, imati pristup na plovilo i u unutrašnjost plovila. Važne su jasne procedure koje je potrebno pritom poštovati. To uključuje i pohranjivanje ključeva plovila u marini, ovlaštenja za pristup ključevima i način dokumentiranja i obavještanja vlasnika u slučaju ulaska u plovilo.

Uz redovite sigurnosne obilaskе važno je, sukladno procjeni rizika, uvesti i izvanredne sigurnosne obilaskе marine i u skladu s njima preraspodijeliti obavljanje poslova, uvesti pojačani nadzor i obilaskе bilo zbog vremenskih prilika ili drugih sigurnosno relevantnih događaja.

Iz opisa elemenata sustava sigurnosti marina u prethodnom dijelu rada, odnosno konkretnih poslova koje mornari stvarno obavljaju u marinama, a izravno su ili neizravno povezani s uspostavom sigurnosti, otklanjanjem rizika ili pak posljedica, proizlazi da uz mornarske poslove oni obavljaju i poslove čuvara u marinama. Promatramo li to u kontekstu zakonskog uređenja, riječ je o poslovima koji odgovaraju u sigurnosnom smislu odredbi članka 2. st. 1. t. 5. Zakona o privatnoj zaštiti¹¹ koji regulira osnivanje unutarnje čuvarske službe neke pravne osobe. Ta odredba određuje da je unutarnja čuvarska služba unutarnja ustrojstvena jedinica koju pojedina pravna osoba ili obrtnik ustrojava radi zaštite svojih objekata, prostora i osoba koje borave u tim objektima i prostorima. Naime, članak 3. st. 2. tog Zakona određuje da ako pravne osobe i obrtnici žele zaštititi svoju imovinu i zaposlenike, moraju u tu svrhu angažirati pravnu osobu ili obrtnika koji ima odobrenje za obavljanje poslova privatne zaštite ili osnovati vlastitu unutarnju čuvarsku službu. Zaposlenici unutarnje čuvarske službe imaju tada prema članku 54. tog Zakona propisane ovlasti čuvara, zaštitara i zaštitara – tehničara. Takve ovlasti bile bi koristan alat mornarima u obavljanju sigurnosnog segmenta poslova. U analiziranim marinama nije uočeno osnivanje takvih unutarnjih organizacijskih jedinica.

Na tragu spajanja mornarskih i čuvarskih poslova je i Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma¹² koji u Prilogu I. među uvjetima za kategorije marine u stavci 1.2. t. 8. navodi obvezu funkcioniranja mornarsko-čuvarske službe 24 sata dnevno. U istoj stavci, pod točkom 7., odvojeno se kao uvjet za kategorizaciju marina u tri najviše kategorije navodi 24-satno funkcioniranje portirske službe tijekom dana. Navedene dvije stavke su i jedini izravni sigurnosni elementi koji se uzimaju u obzir prilikom kategorizacije marina prema spomenutom Pravilniku.

¹¹ Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine br. 68/2003, 31/2010, 139/2010.

¹² Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

Spajanjem mornarskih i čuvarskih poslova u marinama stvara se kumulativna situacija koja je specifična s aspekta normativnog uređenja, no promatrano s funkcionalnog stajališta predstavlja najkvalitetnije rješenje za sigurnosne potrebe marine.

Iz svega navedenog jasno proizlazi potvrda postavljene hipoteze da su mornari glavni nositelji sigurnosno preventivnih aktivnosti u marinama i da bi u budućnosti dodatno trebalo jačati njihovu ulogu u sigurnosnom smislu.

4.6.3. Specijalist za sigurnost marine

Osim obavljanja operativnih sigurnosnih poslova u marinama, osobito onima s većim brojem vezova, postoji potreba za integralnim¹³ i stručnim obavljanjem poslova sigurnosti. Riječ je o poslovima:

- izrade i ažuriranja sigurnosne prosudbe marine ili lanca marina
- izrade i implementacije planova zaštite marine
- nadzora kvalitete funkcioniranja sustava tehničke zaštite
- nadzorno-usmjerivačke djelatnosti u odnosu na zaštitare i mornare
- praćenja sigurnosno relevantnih događaja
- planiranje i poduzimanje sigurnosno-preventivnih aktivnosti te
- obavljanje drugih sigurnosnih poslova.

Trenutačno te poslove obavljaju rukovoditelji različitih razina u marinama, no ipak bi ih trebalo povjeriti odgovarajućem specijalistu s potrebnim znanjima i vještinama.

4.6.4. Sigurnosna prosudba marine

Jedan od važnih čimbenika sigurnosti marine je kvalitetna sigurnosna prosudba. Njome se trebaju sagledati svi potencijalni rizici za poslovanje marine. Riječ je o integralnom dokumentu koji treba prilagoditi specifičnosti poslovnih procesa koji se obavljaju u marini. S obzirom na to da je sigurnost vrlo dinamična kategorija, sigurnosnu prosudbu mora se periodički, a u pojedinim segmentima i na tjednoj razini, ažurirati. Pojedine marine imaju sigurnosne prosudbe kojima se razmatraju sigurnosni rizici i opće procedure postupanja. Međutim, u praksi se ne uočava potpuna primjena i provedba takvih dokumenata, drugim riječima,

13 Petar, S.; Laušić, M., Sigurnosne procedure u hotelima, zadovoljenje minimuma zakonskih obveza ili omogućavanje maksimuma sigurnosti gosta, *Acta Turistica Nova*, vol. 4, br. 2, 2010., str. 201-218.

oni nemaju stvaran utjecaj na stanje sigurnosti. Sigurnosna prosudba ne smije biti dokument koji će se samo čuvati u sefu, već treba biti operativni dokument koji će pomoći donošenju odluka za poboljšanje sigurnosti u marinama. Pretpostavka za izradu kvalitetne sigurnosne prosudbe je cjelovita sigurnosna analiza koja će obuhvatiti sigurnosno relevantne događaje u marinama i njezinu okružju kroz višegodišnje razdoblje. Analiza karakteristika pojava oblika kaznenih djela i drugih štetnih događaja, njihova motiva, vremena počinjenja, učestalosti, načina počinjenja, karakteristika posljedica, oštećenih i počinitelja temelj je za izradu sigurnosne analize. Naravno, da bi takva sigurnosna analiza bila moguća, važno je evidentiranje sigurnosno relevantnih događaja u marinama i mogućnost učinkovitog pretraživanja takvih evidencija. Odgovarajuće softverske aplikacije mogu taj posao znatno olakšati. Na sigurnosnu prosudbu nadovezuje se operativni plan primjene sigurnosnih mjera koji s obzirom na uočene rizike predviđa primjenu konkretnih mjera zaštite.

4.6.5. Zaštitari

Dio marina radi održavanja stanja sigurnosti ima dodatno angažirane zaštitare. Oni su u jednom dijelu marina raspoređeni na ulaznu portu, a u manjem dijelu marina obilaze i prostor marine. Takav način angažiranja zaštitara ne zadovoljava u potpunosti sigurnosne potrebe marina te zaposlenici uglavnom izražavaju nezadovoljstvo njihovom učinkovitošću. Samo u slučaju jedne marine uočeno je potpuno zadovoljstvo zaštitarskom službom koja je angažirana u noćnim satima i koju čine zaštitari koji niz godina obavljaju te poslove, tako da su osposobljeni i za obavljanje nekih poslova mornara. Postojeća iskustva govore da su mornari u sigurnosnom smislu učinkovitiji od zaštitara. Djelatnici zaštitarskih tvrtki u pravilu nemaju specifična znanja i vještine potrebne za rad u marinama, slabije su plaćeni i nemaju dovoljnu razinu motivacije za kvalitetno obavljanje poslova u marinama, pa nemaju očekivanu učinkovitost.

4.6.6. Tehnička zaštita

Od sustava tehničke zaštite u analiziranim marinama ugrađeni su sustavi videonadzora koji su više ili manje kvalitetno projektirani s obzirom na razmjestaj, visinu, kvalitetu kamera i mrtve kutove. O pojedinačnim tehničkim karakteristikama sustava videonadzora ovisi i mogućnost pohrane videozapisa. Snimke videozapisa trebale bi se čuvati dulje vrijeme, osobito izvan sezone kada vlasnici plovila i po nekoliko mjeseci ne dolaze na plovilo. Potrebno je osigurati da čitavo područje marine bude pokriveno sustavima videonadzora, a osobito je potrebno

pažljivo postavljati takav sustav na kritičnim točkama kao što su ulazi u marinu i izlazi iz marine, vezovi i gatovi te ključna infrastruktura. Potrebno je osigurati i kvalitetne snimke tijekom noći. Kvalitetan sustav videonadzora ima znatnu preventivnu ulogu. Poboľšanju kvalitete sigurnosti doprinosi postojanje operatera na sustavu videonadzora koji može pratiti više kamera i time šire područje marine. Na takav se način vrlo brzo uoče i potrebe ugradnje kamera na područjima koja nisu pokrivena videonadzorom ili kvaliteta snimke ne omogućuje jasno praćenje stanja ili identifikaciju osoba, vozila ili plovila na određenom dijelu marine. Ipak, rezultati istraživanja Jadrijević, Lorincz i Krčum¹⁴ pokazuju da sve marine nemaju ugrađen sustav videonadzora. Udio takvih marina kreće se od 20% u Splitsko-dalmatinskoj županiji do 43% u Zadarskoj županiji.

4.7. Potreba razvoja sigurnosnih standarda u marinama

Za potrebe ovog rada sigurnosni standard u marinama definirat ćemo kao razinu sigurnosti koja se postiže provođenjem odgovarajuće vrste sigurnosnih mjera na prostorima marina te određenom kvalitetom njihova provođenja. Iz sigurnosne prakse proizlazi da je primjena odgovarajućih sigurnosnih mjera povezana s manjom vjerojatnošću počinjenja kaznenog djela, odnosno lakšim otkrivanjem počinitelja. Pritom su bitne dvije dimenzije sigurnosnog standarda: vrsta sigurnosnih mjera koje se poduzimaju s ciljem prevencije počinjenja kaznenih djela i način, odnosno kvaliteta njihova provođenja. Vrste sigurnosnih mjera trebaju biti prilagođene zaštitnom objektu i potencijalnim načinima njegova ugrožavanja. U tom smislu razlikujemo opće sigurnosne mjere poput, primjerice, fizičke zaštite plovila ili opće mjere tehničke zaštite kao što je sustav videonadzora, ali i specijalizirane sustave poput različitih oblika elektroničke zaštite i senzora koji se ugrađuju kako bi spriječili ili dojavili aktivnosti na plovilu. Benny kao primjer navodi elektromagnetske senzore, fotoelektrične senzore, lasere, senzore loma stakla, senzore pritiska, senzore vibracija, audiosenzore, infracrvene senzore, senzore dima i temperature, senzore ulaska vode i druge.¹⁵

U tom smislu bilo bi potrebno *de lege ferenda* u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, koji postavlja određene standarde u poslovanju marina, uvrstiti i minimalne sigurnosne standarde za pojedine kategorije marina. Razina sigurnosti u pojedinoj marini važan je element koji bi trebalo

14 Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 262-270.

15 Benny, D. J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts and Ships*, 1st Edition, CRC Press, Taylor and Francis Group, Boca Raton, 2015.

vrednovati prilikom razvrstavanja i kategorizacije marina. Ako su uspostavljeni kriteriji za vezove, ugostiteljske sadržaje ili sanitarne čvorove, onda bi svakako trebalo takve kriterije odrediti i u pogledu sigurnosti.

Međutim, za razliku od većine drugih elemenata koje Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma uzima u obzir kod kategorizacije marina i koje je relativno lako utvrditi, razinu sigurnosti nije moguće tako jednostavno unificirati. Temelj za primjenu zaštitnih mjera, a time i sigurnosnih standarda, sigurnosna je prosudba koja je individualna za svaku marinu i obuhvaća već prije spomenute elemente. Nisu isti sigurnosni rizici pa time ni sigurnosne mjere, primjerice, u nekoj velikoj marini koja je smještena u urbanom središtu i maloje sezonskoj marini smještenoj na udaljenijem otoku.

Na kraju ćemo se vratiti na razmatranje jednog od postavljenih ciljeva istraživanja koji čini i okosnicu istraživanja, a to je pitanje postoji li podudarnost među marinama u pogledu funkcioniranja sigurnosnog sustava kako bi se mogao stvoriti minimalni zajednički standard sigurnosti.

Kao što je vidljivo iz razmatranja pojedinih elemenata sigurnosti marina, nominalno postoji podudarnost među marinama u primjeni određenih zaštitnih mjera, ali postoji velik prostor za unaprjeđenje kvalitete primjene tih sigurnosnih mjera. Ilustrirat ćemo to na primjeru videonadzora u marinama. Marina koja ima ugrađene tri kamere videonadzora kao i marina koja ima ugrađenih pedeset kamera videonadzora nominalno mogu navesti da imaju ugrađen sustav videonadzora. Međutim, stvarna sigurnosna funkcionalnost sustava videonadzora ovisit će o brojnim drugim elementima kao što su pokrivenost područja marine, osobito sigurnosno bitnih područja, operativna i identifikacijska vrijednost snimki, koja ovisi o položaju i rezoluciji kamere te postojanju operatera na sustavu videonadzora, kvaliteta noćnog snimanja, period i kvaliteta pohrane snimki, učestalost provjera stvarne funkcionalnosti sustava itd. Ako neki od tih segmenata nije potpuno zadovoljen i funkcionalan, upitna je sigurnosna uloga pojedine zaštitne mjere. Naime, iako su pojedine sigurnosne mjere ili procedure nominalno implementirane u marinama, njihova neadekvatna primjena može dovesti do izostanka željenih učinaka. U tom smislu važno je periodično testiranje sustava sigurnosti i nadzor sigurnosnih sustava. To je primarni zadatak stručnjaka koji obavljaju poslove sigurnosti u marinama. Na isti način mogu se promatrati i ostali elementi sustava sigurnosti u marinama. U tom smislu možemo potvrditi i posljednje dvije postavljene hipoteze da postoji podudarnost među marinama u pogledu primjene osnovnih sigurnosnih mjera, odnosno da postoje razlike u kvaliteti implementacije sigurnosnih mjera u marinama.

Prije normiranja određenih standarda važno je precizno odrediti postojeće stanje u pogledu sigurnosnih mjera u svim marinama i na osnovi takvih podataka postaviti kriterije koji su realno dostižni kako se njihova implementacija ne bi odrazila na poslovanje marine.

Osim o minimalnim sigurnosnim standardima možemo govoriti i o potrebi za višim sigurnosnim standardima u marinama. Viši sigurnosni standard može biti poslovno opredjeljenje marine i čimbenik u tržišnom natjecanju, ali može biti i opredjeljenje vlasnika plovila koji će dodatno investirati u osobnu sigurnost i sigurnost svoje imovine ili rizik prenijeti na osiguravajuće društvo ugovaranjem police osiguranja. U tom smislu svaka marina može se opredijeliti na uvođenje viših sigurnosnih standarda u čitavoj marini ili dijelu marine, ovisno o interesu na tržištu ili će se za takve standarde morati pobrinuti sam vlasnik plovila. U pogledu više razine sigurnosti plovila i imovine na njima vlasnici mogu poduzeti na vlastitu inicijativu dodatne zaštitne mjere. Na raspolaganju im stoje različiti sustavi tehničke i elektroničke zaštite, protuprovalni alarmni sustavi i dojavljiivači, GPS označivači lokacije plovila i druga zaštitna rješenja, sve do dodatne neposredne fizičke zaštite plovila. Kao što je već u uvodu spomenuto, visoka razina sigurnosti odražava se i na cijenu usluga marine jer podrazumijeva i viša financijska ulaganja u zaštitne mjere i, analogno tome, preuzimanje odgovornosti za sigurnost imovine i ljudi. Upravo ovo potonje glavni je kamen spoticanja u primjeni sigurnosnih standarda u marinama. Naime, tijekom istraživanja uočeno je kako određene marine primjenjuju i više standarde sigurnosti nego što to deklariraju kroz ugovore o vezu upravo zbog straha od odgovornosti za potencijalnu štetu.

Prilikom analize sigurnosnih standarda u marinama nije moguće zaobići usporedbu sa standardima sigurnosti u srodnom području kao što su pomorske luke, koji su uređeni Zakonom o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka¹⁶ (ZSZPBL). Iako standardi koji su propisani tim Zakonom uglavnom nisu prilagođeni specifičnosti poslovanja marina, ipak bi bilo moguće određene segmente prilagoditi potrebama marina. Prije svega to je odredba koja se odnosi na ustrojavanje službe za sigurnosnu zaštitu luke, koja mora biti djelatna 24 sata dnevno (čl. 6. st. 3. ZSZPBL-a). U marinama već postoji temelj za primjenu takvog standarda kroz dodatno uređenje mornarsko-čuvarske službe. Zatim, važna je odredba koja uređuje imenovanje djelatnika zaduženog za sigurnosnu zaštitu (čl. 6. st. 6. ZSZPBL-a). O potrebi integralnog i stručnog bavljenja sigurnošću već su izneseni argumenti u prethodnom dijelu rada, jednako kao i o potrebi donošenja

¹⁶ Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.

sigurnosne procjene i plana zaštite marine. U tom smislu ovaj Zakon u čl. 7. st. 1. predviđa donošenje procjene i plana sigurnosne zaštite luke (zakon). Poboljšanju funkcioniranja sigurnosnog sustava doprinijela bi odgovarajuća primjena odredbe čl. 10. st. 2. ZSZPBL-a koja se odnosi na provjeru učinkovite primjene plana sigurnosne zaštite luke. Razloge za približavanje sigurnosnim standardima koji se primjenjuju u javnim lukama možemo pronaći i u činjenici da se pojedine marine prostorno nalaze u blizini javnih luka ili su dio njih pa mogu kroz primjenu ovakvih standarda dodatno doprinijeti sigurnosti pomorskih luka, ali i samih gradova i naselja u kojima se nalaze.

5. UMJESTO ZAKLJUČKA

Jasno je da visoka razina sigurnosti osoba i imovine u marinama nema alternativu. Postojeće sigurnosne mjere koje se primjenjuju u marinama, uz trenutno povoljnu opću sigurnosnu situaciju u Republici Hrvatskoj, predstavljaju dobar temelj i priliku da se sigurnosni standardi u marinama na vrijeme ujednače i podignu na razinu koja bi mogla podnijeti i ozbiljnije sigurnosne rizike. Razvoj sigurnosnih standarda ugodniji je u mirnom okruženju i za vrijeme kada nema sigurnosnih ugroza, a u suprotnom, bit ćemo osuđeni na reaktivni pristup razvoju sigurnosnih standarda koji, naravno, za sobom povlači i teže posljedice. Taj proces je potrebno dodatno profesionalizirati daljnjim stručnim usavršavanjem svih dionika, a osobito mornara čuvara u marinama. Projektiranje, implementaciju i nadzor sigurnosnih standarda potrebno je, pak, povjeriti stručnjacima unutar marina kojima bi pitanja sigurnosti bila u primarnom fokusu, a ne sporedan posao. Paralelno bi se trebala razvijati i normativna podloga koja će pružiti pravni okvir za uspostavu sigurnosnih standarda u marinama.

Čitav proces potrebno je provoditi u bliskoj komunikaciji s marinama, rukovodeći se argumentima i njihovim poslovnim interesima. Planska i postupna implementacija sigurnosnih mjera bit će lakša i s aspekta financijskih opterećenja marine.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige

1. Benny, D. J., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts and Ships*, 1st Edition, CRC Press, Taylor and Francis Group, Boca Raton, 2015.
2. Malcolm, A. J., *The securitisation of the United Kingdom's maritime infrastructure during the „war on terror“*, doktorska disertacija, University of Warwick, Warwick, 2011., http://wrap.warwick.ac.uk/45468/1/WRAP_THESIS_Malcolm_2011.pdf, stranica posjećena 20. rujna 2018.

Članci

1. Ahić, J., Javno privatno partnerstvo u oblasti sigurnosti, *Kriminalističke teme*, vol. 11, br. 1-2, 2011., str. 73-84.
2. Čemerin, V.; Nađ, I.; Rubić, I., Nazivlje privatne sigurnosti: Problematika definiranja pojma korporativne sigurnosti, Nađ, I. (ur.), *Zbornik radova: Dani kriznog upravljanja*, Split, 12. – 13. travnja 2016., Veleučilište Velika Gorica, 2016., str. 61-67.
3. Garg, A., Travel Risks vs Tourist Decision Making: A Tourist Perspective, *International Journal of Hospitality & Tourism Systems*, vol. 8, br. 1, 2015., str. 1-9.
4. Jadrijević, N.; Lorincz, J.; Krčum, M., Defining Factors of Nautical Tourism Ports Competitiveness in the Republic of Croatia, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 262-270.
5. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Meško, G. et al. (ur.), *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe; From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25. – 27. rujna 2018., University of Maribor Press, Maribor, 2018., str. 469-484.
6. Petar, S.; Laušić, M., Sigurnosne procedure u hotelima, zadovoljenje minimuma zakonskih obveza ili omogućavanje maksimuma sigurnosti gosta, *Acta Turistica Nova*, vol. 4, br. 2, 2010., str. 201-218.
7. Radmilo, I.; Gudelj, A.; Ristov, P., Information Security in Maritime Domain, Vidan, P. et al. (ur.), *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, 20. – 21. travnja 2017., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 76-82.

Propisi

1. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
2. Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine br. 68/2003, 31/2010, 139/2010.
3. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine br. 108/2017.

Ostalo

1. Carpenter, A., Security and Europe's Sea Ports: threats and issues facing maritime gateways to Europe, http://www.academia.edu/download/13329296/A_Carpenter_Paper_for_2012_Policing_and_European_Studies_Conference.pdf, 2012., stranica posjećena 10. kolovoza 2018.
2. Ministarstvo unutarnjih poslova, Pregled osnovnih sigurnosnih pokazatelja i radnih rezultata za godine 2010. – 2016., Zagreb, 2016.