



Crna Gora

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća



Broj: 03 - 39/26

Podgorica, 03. april 2026. godine

## **KONAČAN IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ SIGURNOSNOJ ISTRAZI**

### **VRLO OZBILJNE POMORSKE NESREĆE**

**Pad osobe iz padobrana tokom aktivnosti parasailinga**

**Budva, 28.maja 2025 godine**

## SADRŽAJ:

UVOD.....	3
1. OSNOVNI PODACI O POMORSKOJ NESREĆI.....	3
2. ČINJENICE.....	4
2.1 Specifičnosti plovnog objekta.....	4
2.2. Podaci o pomorskoj nezgodi ili nesreći.....	6
3. REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE.....	7
4. ANALIZA .....	11
5. ZAKLJUČCI.....	13
6. SIGURNOSNE PREPORUKE.....	14

## **UVOD:**

Ovaj izvještaj, po sprovedenoj sigurnosnoj istrazi, izradila je i objavila Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća ovlašćena da shodno Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe (Sl. list CG br. 62/13, 52/15, 71/17 i 77/20), Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća (Sl.list Crne Gore br. 52 od 11 septembra 2015 godine), kao i Kodeksu međunarodnih standarda i preporučene prakse o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda Međunarodne pomorske organizacije(IMO). Glavni istražilac je formirao ekspertski tim, koji je učestvovao na predmetnoj sigurnosnoj istrazi. Iz etičkih razloga Komisija nije priložila više fotografija u izvještaj, jer se na istima mogla identifikovati stradala osoba.

**Sigurnosne istrage nisu namijenjene pripisivanju krivice niti utvrđivanju upravno pravne, građansko pravne ili krivično pravne odgovornosti. Ovaj izvještaj ne može biti korišćen kao dokaz u sudskom postupku, koji ima za cilj utvrđivanje građansko pravne, upravno pravne ili krivično pravne odgovornosti. Cilj sigurnosne istrage je utvrđivanje okolnosti i faktora koji su doprinijeli nastanku nesreće radi unapređenja sigurnosti pomorske plovidbe.**

### **1. Osnovni podaci o pomorskoj nesreći**

Osnovni podaci o pomorskoj nezgodi ili nesreći sastoje se od osnovnih podataka koji su doveli do pomorske nezgode ili nesreće, i to: vrijeme i mjesto kada se i kako dogodila pomorska nezgoda ili nesreća, broj povrijeđenih ili stradalih lica, koje su nastale kao rezultat pomorske nezgode ili nesreće.

Dana 28. maja 2025. godine oko 11:00 časova, dogodila se vrlo ozbiljna pomorska nesreća u akvatorijumu Budvanskog zaliva, na moru, naspram plaže Mogren II. Nesreća se dogodila tokom obavljanja aktivnosti parasailinga. Osoba smještena u sjedištu padobrana je odvezala sigurnosne pojaseve i ispala iz sjedišta padobrana sa visine od oko 110 metara, nakon čega je pala u more. Padobran je povlačio plovni objekat tipa gliser registarskih oznaka 858-BD. Usled zadobijenih povreda osoba je smrtno stradala.

## 2. Činjenice

Činjenice koje je utvrdila Komisija sastoje se od sljedećih podataka:

### 2.1 Specifičnosti plovnog objekta:

REGISTARSKI BROJ I DATUM REGISTRACIJE	<b>858-BD / 23.06.2024 - 30.05.2025</b>		
BROJ SVJEDOČANSTVA O SPOSOBNOSTI ČAMCA ZA PLOVIDBU	<b>02400419</b>		
ZASTAVA I LUKA UPISA	<b>CRNA GORA, BUDVA</b>		
PROIZVOĐAČ, MARKA, MODEL I GODINA PROIZVODNJE	<b>TURSKA, ENMA 1020 , 2008</b>		
IDENTIFIKACIONI BROJ TRUPA	<b>TR-EN11020P1D808</b>		
DOZVOLJEN BROJ LICA	<b>12</b>		
BRUTO TONAŽA	<b>6,80</b>		
NAMJENA	<b>GLISER ZA VUČU PADOBRANA / PRIVREDNA DJELATNOST</b>		
MATERIJAL GRADNJE	<b>PLASTIKA</b>		
GLAVNE DIMENZIJE	<b>Dužina</b> <b>10,20 m</b>	<b>Širina</b> <b>2,85 m</b>	<b>Visina</b> <b>1,50 m</b>
POGONSKI STROJ, MARKA, MODEL, UKUPNA SNAGA I SERIJSKI BROJ	<b>BRODSKI MOTOR IVECO FRT N60E 294 KW / 1824242</b>		
MINIMALNI BROJ ČLANOVA POSADE	<b>2</b> <b>MORNAR MOTORISTA 1</b> <b>VODITELJ ČAMCA 1</b>		
VLASNIK	<b>PREDUZETNIK, BUDVA</b>		

Podaci su uneseni iz Svjedočanstva o sposobnosti čamca za plovidbu i Dozvole za plovidbu čamca



Fotografija 1. Plovni objekat 858 -BD koji je vukao padobran na vezu u marini Budva



Fotografija 2. Kokpit plovnog objekta 858 -BD



Fotografija 3. Oprema(Harnes) za vezivanje osobe u padobranu

## 2.2 Podaci o pomorskoj nezgodi ili nesreći:

Dana 28. maja. 2025. godine oko 10,45 časova, započeta je plovdba predmetnim plovnim objektom sa opuštenim padobranom sa pontona na Slovenskoj plaži, te je plovdba i vuča padobrana, sa osobom u sjedištu padobrana, bila naspram Slovenske plaže, nakon čega se odvijala prema Starom gradu Budva, pa prema plaži Mogren II. Na početku vožnje, naspram Slovenske plaže, nadmorska visina padobrana bila je ispod 50 metara, te nakon skretanja prema Starom gradu Budva i plaži Mogren II, visina se povećavala. Dolaskom na visinu od oko 110 metara, usled zadobijenog straha osoba u sjedištu padobrana, odvezuje sigurnosne pojaseve i ispada iz sjedišta padobrana i pada u more. Meteorološki uslovi u vrijeme događaja bili su stabilni i povoljni za obavljanje predmetne aktivnosti. Pomoć osobi koja je pala u more, ukazali su odmah nakon što su uočili osobu u moru, upravitelj čamca sa dvoje turista koji su se nalazili u blizini događaja, tako što su osobu izvadili iz mora i smjestili je u čamac. Tokom plovdbе, od mjesta nesreće prema marini Budva, ukazali su prvu pomoć i pozvali policiju da ih informišu o događaju. Dolaskom u marinu Budva, osobu je preuzela služba Hitne pomoći. Nakon toga medicinski službenici su konstatovali smrt osobe. Posadu plovnog objekta su sačinjavla dva člana posade i to upravitelj plovnog objekta,

bez ovlaštenja za mornara motoristu, sa pomorskom knjižicom izdatom od Ministarstva saobraćaja i infrastrukture Republike Turske i drugi član posade pomoćnik sa uvjerenjem za vođitelja čamca, izdatim od Lučke kapetanije Bar.

Komisija je predmetnu pomorsku nesreću klasifikovala kao vrlo ozbiljna pomorska nesreća shodno Uredbi o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća (Sl.list Crne Gore br. 52 od 11 septembra 2015 godine).

### **3. Rekonstrukcija pomorske nesreće**

Rekonstrukcija pomorske nezgode ili nesreće obuhvata sve segmente nezgode ili nesreće, prema hronološkom toku događaja koji su prethodili nezgodi ili nesreći i nastupili tokom pomorske nezgode ili nesreće, umiješanost svih bitnih faktora - okruženja, opreme, spoljašnjih intervencija i dr. Vrijeme koje je potrebno za rekonstrukciju pomorske nezgode ili nesreće, zavisi od događaja koji su prethodili i doprinijeli pomorskoj nezgodi ili nesreći.

Dana 28. maja 2025. godine oko 11:00 časova dogodila se vrlo ozbiljna pomorska nesreća u akvatorijumu Budvanskog zaliva, na moru, naspram plaže Mogren II. Nesreća se dogodila tokom obavljanja aktivnosti parasailinga, prilikom koje je jedna osoba, smještena u sjedištu padobrana, koji je povlačio gliser, odvezala sigurnosne pojaseve i ispala iz sjedišta padobrana u more sa visine od oko 110 metara. Usled zadobijenih povreda osoba je smrtno stradala. Član posade predmetnog plovnog objekta je na Slovenskoj plaži, gore navedenog dana oko 10,00 časova ponudio turistima reklamnu besplatnu vožnju. Nakon što je jedna osoba sa Slovenske plaže prihvatila ponudjenu vožnju, uputili su se ka predmetnom gliseru, koji je bio vezan na pontonu, na Slovenskoj plaži. Nakon nekoliko minuta posada je smjestila osobu u sjedište padobrana, vezali su je sigurnosnim pojasevima, nakon čega su joj stavili prsluk za spašavanje i zakopčali ga. Po dostupnim informacijama isti su upoznali osobu u sjedištu padobrana gdje treba da se drži i da ne smije da dodiruje metalne djelove, kao i da je vožnja sigurna i bezbjedna. Nakon toga otvorili su padobran i otpočeta je vožnja - parasailing. Vožnja je započeta naspram Slovenske plaže, te nakon toga napravljen je manevar skretanja prema Starom gradu Budva i dalje prema plaži Mogren II. Analizom snimka dostupnog Komisiji u trajanju od oko 25 minuta, ekspertski tim je razmatrao sljedeće aktivnosti:

- ponašanje osobe u sjedištu padobrana
- ponašanje posade predmetnog plovnog objekta

- vremenske uslove za vrijeme parasailing aktivnosti
- postupke lica koja su učestvovala na ukazivanju pomoći osobi koja je pala u more
- tehničku ispravnost plovnog objekta i opreme i druge činjenice dostupne istražiocima

Osoba u sjedištu padobrana je, tokom prvih minuta parasailing aktivnosti, pokazivala znakove uzbuđenja i zadovoljstva. U kasnijem dijelu leta, kada se visina povećala, dolaskom iznad lukobrana marine Budva, nakon 7 minuta i 55 sekundi leta, uočena je promjena ponašanja i pojava znakova uznemirenosti i straha. Takođe upućen je prvi signal posadi plovnog objekta mahanjem rukama i glasom od strane osobe u sjedištu padobrana. Osoba je signalizirala rukama i glasom prema predmetnom plovnom objektu i posadi, pokušavajući da uspostavi komunikaciju sa posadom i to u vremenskim intervalima 8,20 minuta, 9,10 minuta, 9,22 minuta, 9,31 minuta, 9,36 minuta, 9,44 minuta leta, te u 09,50 minuta leta započinje odvezivanje iz sjedišta i u 10,18 minuta leta, ispada iz sjedišta padobrana i pada u more. Dakle, u osmom minutu vožnje doživjela je psihološku reakciju na strah od visine. Ovaj strah se povećavao kako su prolazile sekunde zbog neprijatne situacije u kojoj se zadesila. Reakcija na veliki intenzitet straha jasno je vidljiv u devetom minutu snimka, nakon čega dolazi do odvezivanja i ispadanja iz sjedišta padobrana u 10,18 minuta leta, kao i pad u more sa visine od oko 110 metara. Tom prilikom se jasno čuje zvuk pada u more osobe, nakon 4,6 sekundi od ispadanja iz sjedišta padobrana. Mahanje rukama i upućivanjem riječi prema posadi da hoće nazad i da je spuste dole itd. ostalo je neprimijećeno od strane posade predmetnog plovnog objekta, na kojem su se nalazila dva člana posade i to upravitelj i pomoćnik. Na plovnom objektu se jasno čula glasna muzika. Komisija je ustanovila da u kritičnom periodu, u trajanju od oko pet minuta osoba u sjedištu padobrana nije bila pod nadzorom od strane posade plovnog objekta, koji je povlačio padobran. Pregledom snimka Komisija je zapazila da od momenta kada je osoba ispala iz sjedišta padobrana u 10,18 minuta vožnje, posada sa plovnim objektom nije mijenjala kurs tek pravi manevar zaokreta u 13 minutu vožnje, kada primjećuju da se padobran čudno ponaša, a u 14,47 minutu sjedište spušta na plovni objekat, kada postaju svjesni da osobe nema u sjedištu padobrana.

Tokom sigurnosne istrage istražioci nisu utvrdili bilo kakve nedostatke na opremi za parasailing, uključujući sigurnosne kajiševe za vezivanje, prsluk, alke, kao ni nedostatke na plovnom objektu, na konopu za vuču, vinču za konop, i dr. Istražioci su između ostalog koristili snimak kamere smještene u konstrukciji padobrana, u trajanju od oko 25 minuta na kojem se jasno čuje i vidi slijed događaja koji su doveli do ove vrlo ozbiljne pomorske nesreće.



Fotografaija 4. Visina padobrana odmah nakon ispadanja osobe iz sjedišta



Fotografaija 5. Mjesto pada osobe u more



Fotografaija 6. Plovni objekat koji je ukazao prvu pomoć osobi koja je pala u more



Fotografaija 7. Sjedište padobrana sa zaštitnim pojasevima prilikom približavnja čamcu



Fotografija 8. Plovni pobjekat 858 -BD pod nadzorom nakon pomorske nesreće

#### 4. Analiza

Istražiocima su za analizu koristili izuzeti snimak sa kamere u padobranu, u trajanju od 25 minuta. Snimak pokazuje da posada plovnog objekta nije kontinuirano vizuelno pratila stanje osobe u sjedištu padobrana tokom trajanja aktivnosti, pogotovo kad je osobi postalo neprijatno zbog visine na kojoj se nalazila, pojave znakova uznemirenosti i straha i kad je ista upućivala signale dozivanjem i mahanjem rukama što se ogleda u sledećem zapažanju:

Osoba u sjedištu padobrana je, tokom prvih minuta parasailing aktivnosti, pokazivala znakove uzbuđenja i zadovoljstva. U kasnijem dijelu leta, kada je padobran povećao visinu, te dolaskom iznad lukobrana marine Budva, u osmom minutu leta, uočena je promjena ponašanja i pojava znakova uznemirenosti i straha. Takođe upućen je prvi signal posadi plovnog objekta mahanjem rukama i glasom od strane osobe u sjedištu padobrana. Osoba je signalizirala rukama i glasom prema plovnom objektu i posadi, pokušavajući da uspostavi komunikaciju sa posadom i to u vremenskim intervalu od sedme do jedanaeste minute, kada se odvezuje i ispada iz sjedišta padobrana i pada u more. Dakle, u osmom minutu vožnje doživjela je psihološku reakciju na strah od visine. Ovaj strah se povećavao kako su prolazile sekunde zbog neprijatne situacije u kojoj se zadesila. Reakcija na veliki intenzitet straha jasno je vidljiv u devetom minutu

snimka, nakon čega dolazi do odvezivanja i ispadanja iz sjedišta u jedanaestoj minuti leta, nakon čega pada u more sa visine od oko 110 metara. Na snimku se jasno čuje zvuk pada u more, nakon 4,6 sekundi od ispadanja iz sjedišta padobrana. Mahanje rukama i upućivanjem riječi prema posadi da hoće nazad i da je spuste dole itd. ostalo je neprimijećeno od strane posade plovnog objekta, na kojem su se nalazila dva člana posade i to upravitelj i pomoćnik. Na plovnom objektu se jasno čula glasna muzika. Komisija je ustanovila da u kritičnom periodu, u trajanju od oko pet minuta osoba u sjedištu padobrana nije bila pod nadzorom od strane posade plovnog objekta, koji je povlačio padobran. Pregledom snimka Komisija je zapazila da od momenta kada je osoba ispala iz sjedišta padobrana u 10,18 minuta vožnje, posada sa plovnim objektom nije mijenjala kurs. Prvi manevar zaokreta pravi u 13 minutu vožnje, a u 15 minuti sjedište spušta na plovni objekat, kada konstatuju da osobe nema u sjedištu padobrana.

Analiza snimka ukazuje da je osoba tokom leta pokušavala više puta signalizirati glasom i mahanjem rukama posadi plovnog objekta da želi nazad, odnosno da je spuste, ali ti signali nijesu bili primijećeni od strane posade

Utvrđeno da na plovnom objektu nije postojala formalizovana pisana procedura (check-lista) za sprovođenje aktivnosti parasailinga, niti standardizovana procedura za postupanje posade u slučaju da osoba u sjedištu padobrana pokaže znakove nelagode ili zatraži prekid aktivnosti.

Turistička aktivnost parasailing - vuča padobrana plovnim objektom, nije definisana pravnom regulativom.

U trenutku događaja posadu plovnog objekta, namijenjenog za privredne svrhe, su sačinjavala dva člana. Jedan od članova posade nije posjedovao ovlašćenje koje odgovara ovlašćenju mornara-motoriste za upravljanje predmetnim plovnim objektom, dok drugi član posade u svojstvu pomoćnika imao je adekvatno ovlašćenje.

Tokom istrage nije utvrđeno prisustvo alkohola kod članova posade.

Meteorološki uslovi u vrijeme događaja bili su stabilni i povoljni za obavljanje aktivnosti parasailinga.

Pomoć osobi koja je pala u more iz sjedišta padobrana, ukazali su, odmah nakon što su uočili osobu u moru, upravitelj čamca sa dvoje turista koji su se nalazili u blizini događaja, tako što su osobu izvadili iz mora i smjestili je u čamac. Tokom plovidbe, od mjesta nesreće prema marini Budva, ukazali su prvu pomoć i pozvali policiju da ih informišu o događaju. Dolaskom u marinu Budva, osobu je preuzela služba Hitne pomoći. Nakon toga medicinski službenici su konstatovali smrt osobe.

Istražiocima nisu utvrdili činjenice koje bi odstupale od Svjedočanstva o sposobnosti čamca za plovidbu koje je izdala Uprava pomorske sigurnosti Bar tokom posljednjeg pregleda. Nisu utvrđene činjenice ili indicije koje bi upućivale na tehničku manjkavost ili neispravnost, odnosno kvar nekog dijela broskog sistema i opreme za parasailing

## **5. Zaključci**

Zaključci sadrže navode u izvještaju o odlučujućim faktorima koji su doprinijeli vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći a koji bi se trebali ispraviti u cilju unaprijeđenja sigurnosti, zbog prevencije budućih nezgoda i nesreća.

Na osnovu sprovedene sigurnosne istrage Komisija je utvrdila sljedeće odlučujuće faktore koji su doprinijeli nastanku vrlo ozbiljne pomorske nesreće:

### **Glavni uzrok vrlo ozbiljne pomorske nesreće**

- Glavni uzrok ove vrlo ozbiljne pomorske nesreće je što nije postojalo duže vrijeme kontinuirano vizuelno praćenje osobe u sjedištu padobrana od strane posade tokom trajanja aktivnosti, pogotovo u kritičnoj fazi aktivnosti kada osoba usled straha od visine otkopčava sigurnosne pojaseve što uslovjava njeno ispadanje iz sjedišta padobrana sa visine od oko 110 metara, usled čega je pad u more uzrokovao smrtne posledice.

### **Kontributivni uzroci vrlo ozbiljne pomorske nesreće**

- Nepostojanje pravne regulative koja definiše aktivnost parasailinga - vuča padobrana plovnom objektom
- Nije postojala audio vizuelne komunikacija između posade i osobe u sjedištu padobrana
- Nepostojanje internih operativnih procedura operatera za obavljanje aktivnosti parasailinga
- Na plovnom objektu je tokom plovidbe reprodukovana glasna muzika što umanjuje mogućnost posade da uoči ili čuje signale osobe u sjedištu padobrana
- Posada nije posjedovala u cjelosti propisana ovlašćenja

## 6. Sigurnosne preporuke

Sigurnosne preporuke sačinjavaju se na osnovu analiza i zaključaka nakon istrage o nezgodi ili nesreći, povezanih sa propisima, postupcima, i svim drugim činjenicama. Sigurnosne preporuke namijenjene su subjektima i organima koji su direktno uključeni i imaju mogućnost primjene preporuka u svrhu prevencije novih pomorskih nezgoda i nesreća.

Na osnovu sprovedene analize Komisija daje sljedeće sigurnosne preporuke radi unapređenja sigurnosti i bezbjednosti izvođenja parasailing aktivnosti:

### **Sigurnosna preporuka - Ministarstvu pomorstva**

1. Neophodno regulisati pravnom regulativom aktivnost parasailinga - vuča padobrana plovnim objektom uključujući:
  - obaveza pomoćnika na čamcu da kontinuirano prati osobu ili osobe u sjedištu padobrana
  - tehničke zahtjeve za opremu,
  - minimalni sastav i kvalifikacije posade kao i provjera obučenosti
  - operativne procedure i sigurnosne standarde
  - neophodno da postoji u sjedištu padobrana uređaj koji osoba može pritiskom da aktivira u slučaju nužde ili nelagode i sl.a koji bi upozorio posadu
  - sigurnosni pojasevi, treba da budu izražajnih boja (crvene, žute ili slične upadljive boje).
  - obaveze operatera koji obavljaju parasailing aktivnost

### **Sigurnosna preporuka operaterima koji obavljaju parasailing aktivnost**

2. Neophodno posjedovati Listu provjere na plovnom objektu za vuču padobrana, koja treba da sadrži pisanu proceduru za posadu, provjeru čamca i opreme kao i jasne procedure za prekid aktivnosti u slučaju da osoba u sjedištu padobrana signalizira problem ili nelagodu prilikom izvođenja svake aktivnosti, dnevnik aktivnosti koji vodi upravitelj plovnog objekta da je izvršio provjeru plovnog objekta, opreme, kao i obuku osobe u sjedištu padobrana prije svake vožnje a potpisanu od strane osobe ili osoba koje koriste turističku aktivnost parasailing

3. Izrada bezbjednosnog uputstva za korisnike parasailing usluge koje treba da bude najmanje dvojezično napisano i da uključuje:

- način korišćenja sigurnosne opreme,
- postupanje u slučaju nelagode ili potrebe za prekidom aktivnosti,
- način komunikacije sa posadom i dr.
- neophodno je da korisnici usluga parasailinga potpišu pisani obrazac nakon obuke i datih upustava od operatera i/ili posade da su upoznati sa sigurnosnim procedurama i načinu ponašanja

Ovaj Izvještaj o sprovednoj sigurnosnoj istrazi ne sadrži pretpostavke o mogućoj krivici i ne može poslužiti u svrhu utvrđivanja bilo kakve pravne odgovornosti, niti identifikuje svjedoke. Komisija je tokom istraživanja ove vrlo ozbiljne pomorske nesreće koristila informacije i zabilješke svih relevantnih subjekata kao i fotografije, video zapise, izjave svjedoka, mišljenja članova stručnog tima koji je radio na sprovođenju sigurnosne istrage i dr.

Komisija za istraživanje nezgoda i nesreća u saobraćaju  
Glavni istražilac za nezgode i nesreće u pomorstvu  
mr. Aleksandar Božović dipl.pomorski ing.