

# KAPETANOV GLASNIK

br. 38-39



## More je naš izbor

UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

Split, prosinac 2020. godine



MARITIME TRAINING AND CREWING CENTER / CENTAR ZA IZOBRAZBU I UKRCAJ POMORACA



**DIVERSO IMPEX d.o.o.**  
*Centar za izobrazbu i ukrcaj pomoraca*

+385 91 252 2260  
Velebitska 123, 21000 Split  
[www.diversoimpex.hr](http://www.diversoimpex.hr)  
[diverso@diversoimpex.hr](mailto:diverso@diversoimpex.hr)



+385 21 781 041  
Stinice 12, 21000 Split  
[www.kliper.hr](http://www.kliper.hr)  
[info@kliper.hr](mailto:info@kliper.hr)



**KLIPER**  
USTANOVA ZA OBRAZOVANJE  
KADROVA U POMORSTVU



**More je naš izbor**

UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

Split

ISSN 1332-9456



# KAPETANOV GLASNIK



Split, prosinac 2020. godine

**I Z D A V A Č I :**

Udruga pomorskih kapetana  
Split - Hrvatska  
Dražanac 3a  
Tel/faks 385 (0) 21 399 037  
IBAN HR3824070001100573397  
E-Mail: upks@upks.hr  
www.upks.hr



Pomorski fakultet  
Split - Hrvatska  
Ruđera Boškovića 37  
Tel: 385 (0) 21 380-762  
Žiro račun 2492008-1100057850  
E-mail: dekanat@pfst.hr  
www.pfst.h

**ZA IZDAVAČA**  
Kap. Sanjin Dumanić

**UREDNIČKI SAVJET:**  
Kap. Alfonso Bezmalinović

Kap. Mladen Russo

Kap. Davor Vidan

**GLASNIK UREĐUJE UREĐIVAČKI ODBOR:**  
Kap. Miroslav Pinterić

Kap. Ante Roje

Časnik Igor Pentić

**GRAFIČKA OBRADA:**  
Kap. Miroslav Pinterić, Dalmacija papir Split

**LEKTURA I KOREKTURA:**  
Prof. Elizabeta Garber

**PRIPREMA I TISAK:**  
Dalmacija papir - Split

**NAKLADA**  
400 primjeraka

## CILJEVI I DJELATNOST UDRUGE

### **Shodno Članku 8. Statuta, Udruga ima sljedeće ciljeve:**

- Organizacijsko povezivanje pomorskih kapetana u članjivanjem u Udrugu, kao jedinstvenu i profesionalnu organizaciju radi zaštite profesionalnih standarda i interesa, te očuvanja ugleda i pomoračke tradicije svojih članova.
- Stručno i znanstveno usavršavanje pomorskih kapetana u brodarstvu i pomorskom gospodarstvu.
- Sudjelovanje, suradnja i doprinos u rješavanju obrazovnih i gospodarskih pitanja u pomorstvu.
- Unapređenje zaštite okoliša.

### **Shodno članku 9. Statuta, Udruga ostvaruje svoje ciljeve:**

- Stručnim usavršavanjem svojih članova organiziranjem predavanja, stručnih rasprava i anketa, seminara, tečajeva i izdavanjem povremenih publikacija.
- Praćenjem i razmatranjem tehničkih, znanstvenih i gospodarskih pitanja s područja pomorstva u suradnji s pomorskim tijelima državne uprave, te s drugim radnim i znanstvenim organizacijama čija je djelatnost povezana s pomorstvom.
- Davanjem odgovarajućih stručnih mišljenja, preporuka i prijedloga nadležnim upravnim tijelima državne uprave u rješavanju raznih pitanja iz oblasti pomorstva.
- Sudjelovanjem u pripremi nacrtu propisa iz oblasti pomorstva i prijedlozima prilikom usvajanja međunarodnih konvencija i preporuka iz ovih oblasti i njihove provedbe.
- Redovitim praćenjem, proučavanjem nastavnih planova i programa, usklađivanjem s međunarodnim standardima za osposo-

bljavanje časnika palube i ostalog osoblja trgovačke mornarice, sudjelovanjem u organizaciji i razvoju pomorskog školstva, davanjem stručnih mišljenja i prijedloga, neposrednom suradnjom s nadležnim tijelima državne uprave i gospodarstva.

- Nabavom stručnih časopisa i knjiga (domaćih i stranih izdanja), organiziranjem i održavanjem stručne knjižnice koju mogu koristiti svi članovi Udruge.
- Osiguranjem pravnih savjeta i pravne zaštite svojih članova.
- Organizacijom društvenog života.
- Stručnom suradnjom sa srodnim udrugama u zemlji i inozemstvu.

**Ured tajništva** nalazi se u Splitu, Dražanac 3/A. Uvijek ste dobrodošli u tajništvo gdje možete dobiti obavijesti koje Vas interesiraju, uplatiti članarinu, izvršiti upis u Udrugu ili nas posjetite iz bilo kojeg drugog razloga. Možete nam se javiti telefonom, napisati faks ili E-mail poruku. Uredovno vrijeme tajništva je svakog četvrtaka od 17.00 do 19.00, a za vrijeme ljetnog računanja vremena od 18.00 do 20.00 sati.

### **TIJELA UDRUGE:**

- SKUPŠTINA UDRUGE
- PREDsjedNIK UDRUGE
- UPRAVNI ODBOR UDRUGE
- NADZORNI ODBOR
- ARBITRAŽNO VIJEĆE

Na desetoj izvanrednoj izbornoj Skupštini Udruge  
održanoj u Splitu 5. prosinca 2017.  
u tijela Udruge izabrani su:

**PREDSJEDNIK UDRUGE**  
**Kap. Sanjin Dumanić**

**UPRAVNI ODBOR:**

**Kap. Miroslav Pinterić, predsjednik**  
**Časnik Igor Pentić, tajnik**  
**Kap. Mladen Brodarić, član**  
**Kap. Ivo Makjanić, član**  
**Kap. Boris Horvat, član**  
**Kap. Zvonimir Lušić, član**  
**Kap. Damir Škunca, član**  
**Kap. Rino Bošnjak, član**  
**Kap. Ivan Franičević, član**  
**Kap. Davor Vidan, član**  
**Kap. Alfonso Bezmalinović, član**  
**Kap. Ante Roje, član**  
**Kap. Josip Žižić, član**

**NADZORNI ODBOR:**

**Kap. Paško Kolombatović, predsjednik**  
**Kap. Krešimir Baljak, član**  
**Kap. Špiro Roguljić, član**

**ARBITRAŽNO VIJEĆE:**

**Kap. Fedomir Pavić, predsjednik**  
**Kap. Ivo Šore, član**  
**Kap. Ivica Šarić, član**

**LIKVIDATOR:**

**Kap. Ante Roje**

**POČASNI ČLANOVI UDRUGE**

***APOSTOLAT MORA - Split***

***CAPT. T. MANJI / SENIOR MANAGING DIRECTOR NYK LINE - TOKYO***

***CAPT. T. ISHIDA / CHAIRMAN, NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD - SINGAPORE***

## PODUPIRUĆI ČLANOVI UDRUGE



*BUREAU VERITAS - Split*



*BRODOSPAS d.d. Split*



*HRVATSKI REGISTAR  
BRODOVA - Split*



*HRVATSKI HIDROGRAFSKI  
INSTITUT - Split*



*MARINE CONSULT  
Kaštel Gomilica*



*POMORSKI PELJAR d.o.o. Split*



*ATLANTIS d.o.o. Split*



*JADROPLOV d.d. - Split*



*DIVERSO IMPEX d.o.o.  
Split*



*PLOVPUT d.o.o. - Split*



*SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET  
POMORSKI FAKULTET  
Split*



*L.P. Pomoć jahtama d.o.o.*



*CUNEUS MARITIMUS crew agency*

## ZAHVALJUJEMO NA POMOĆI PRI IZRADI ČASOPISA:



*Svim pomorcima na moru i na kraju, te njihovim obiteljima,  
upućujemo iskrene želje povodom blagdana Sv. Nikole  
zaštitnika pomoraca, za mirno i dobro more.*



*Blagoslovljen Božić i  
sretna i uspješna Nova 2021. godina*



Kap. Sanjin Dumanić,  
Predsjednik Udruge pomorskih kapetana Split

## Izvještaj o radu Udruge pomorskih kapetana Split

Poštovani kolege, uslijed krize prouzročene koronavirusom, ovaj broj izlazi kao dvobroj nakon posljednjeg, 37. broja u prosincu prošle godine. Covid-19 izazvao je krizu svjetskih razmjera, pogodio cijeli svijet i sve aktivnosti pa tako i nas. Posljednji sastanak upravnih tijela Udruge održao se 4. ožujka. Bili smo prisutni u manjem broju uslijed straha od korone. Ni sastanak 16. rujna nismo uspjeli održati iz istog razloga te sve aktivnosti provodimo preko maila i telefona.

ZHUPK, Zajednica hrvatskih udruga pomorskih kapetana, a time i naša Udruga, zajedno sa SPH i Udrugom Mare Nostrum, zajedničkim zalaganjem uspjeli su isposlovati sljedeće:

Izmjene Pomorskog zakonika, Zakon o 183 dana stavlja se u mirovanje i pomorci će biti oslobođeni svih poreznih davanja za 2020. godinu; omogućiti testiranje pomoraca po ubrzanom postupku prije odlaska na brod i po povratku s broda; besplatno zdravstveno osiguranje za ovu godinu; produženje valjanosti svih svjedodžbi za 6 mjeseci.

Confederation of European Ships Masters Association (CESMA), a mi smo njezini ravnopravni članovi, 20. ožujka uputila je pismo na adresu EU Commission for Transport s molbom da se omoguće smjene pomoraca za vrijeme pandemije. CESMA News od rujna 2020. sa svim aktivnostima u ovoj godini možete naći na našoj internetskoj stranici: [www.udruga.pomorskih.kapetana.split](http://www.udruga.pomorskih.kapetana.split).

ZHUPK je stupio u vezu s Toninom Piculom, našim predstavnikom u EU, i on je uputio dopis našim ministrima Olegu Butkoviću i Viliju Berošu te Josepu Borrellu, potpredsjedniku EU-parlamenta, o koridoru za iskrcaj i ukrcaj pomoraca.

Sve vezano uz krizu, moguće luke iskrcaja i ukrcaja pomoraca možete naći na našoj web-stranici.

Na redovnoj skupštini ZHUPK-a, održanoj u Šibeniku 21. veljače 2020., natpolovičnom su većinom izglasani počasni članovi zajednice. Povelje će se dodijeliti Ivanu Paši, Maji Markovčić, Šimi Gržanu i Van Wijnenu.

**Proslavu dvadeset godina postojanja naše Udruge, koja se trebala održati 1. travnja ove godine, nije bilo moguće prirediti zbog straha od korone. Ni naš tradicionalni domjenak povodom blagdana sv. Nikole i Dana pomoraca, koji organiziramo zajedno s Udrugom pomorskih strojara 5. prosinca već više od 20 godina, ove godine neće se, na žalost, održati iz istoga razloga.**

Poštovani kolege, u ime Udruge pomorskih kapetana Split i u svoje osobno ime, čestitam vam blagdan sv. Nikole, zaštitnika pomoraca, i Dan pomoraca sa željom da vas prati mirno more i da ova kriza ne ostavi nikakve posljedice na vas i vaše najmilije. Da se zdravi vratite svojim obiteljima!

**Poštovane kolege, članovi naše Udruge**

**Uvidom u evidenciju plaćanja članarine ustanovili smo da devedesetčetiri člana (94) odnosno 31% ukupnog članstva Udruge ne podmiruje redovno svoju člansku obavezu. Većinom su to članovi u radnom odnosu koji plaćaju 200 kuna godišnje.**

**Zbog objektivnih razloga, izgubili smo tri podupiruća člana, tvrtke „BSM“, „Jadrolinija“ i „Generali“. Na taj način gubimo 6.000 kn godišnje. Osim toga, mnogi članovi koji su bili u radnom odnosu sada su u mirovini te za njih članarina sada iznosi 100 kuna godišnje umjesto 200 kuna godišnje.**

**Sve ovo je rezultiralo padom ukupnog prihoda što dovodi u pitanje budući rad Udruge, tiskanje časopisa kao i organizaciju tradicionalnog domjenka te drugih aktivnosti i obaveza koje moramo plaćati. Stoga molimo sve članove Udruge pomorskih kapetana Split da uredno i redovno podmiruju svoju statutarnu obvezu plaćanjem članarine.**

**Predsjednik Udruge  
Kap. Sanjin Dumanić**

**Predsjednik Upravnog odbora  
Kap. Miroslav Pinterić**

Kap. Krešimir Baljak

## 2020. – GODINA KALVARIJE NA MORU

Ne sluteći kakvih nedaća tek se imam nagledati, krajem siječnja 2020. u svoj iskušan kufer spakirao sam stvari potrebne za idući vijadž. Nekoliko dana prije pakiranja i polaska, u razgovoru s menadžerima brodovlasnika, obaviješten sam kako me čeka odlazak na brod u trajanju od tri do četiri tjedna, s ciljem pripreme broda i posade za važan inspekcijski nadzor (*SIRE vetting*). Nakon toga, planiran je povratak doma i nastavak odmora sve do odlaska u škver i preuzimanja novogradnje. Sve divno i krasno, život može biti uistinu lijep.

Tako smo se ja i moj vjerni kufer zaputili prema Japanu, Zemlji izlazećeg sunca. Nakon odmora i noći provedene u tokijskom hotelu, sljedeći dan ukrcao sam se na brod u luci Niigata. Primopredaja teče uobičajeno. Pregledavaju se brodske svjedodžbe, dokumenti posade, status klase, upute unajmitelja, teretnica, plan putovanja te se broji novac iz blagajne. Nakon nekoliko sati sna, potpisujem primopredajne papire te preuzimam zapovjedništvo nad brodom. Vremena je malo, valja isploviti i odraditi silnu administraciju.

Na putu smo prema ruskom otoku Sahalinu, vijadž je kratak. Prvo jutro na moru iskoristavam za sastanak s prvim časnikom palube i upraviteljem stroja. Planiramo i dogovaramo radove koje valja obaviti na desetodnevnom sidrištu, prije samog ulaska u ukrcajnu luku. Zimski su uvjeti, sidrište i prilaz luci prekriveni su debelim slojem leda, međutim posao se mora obaviti.



Slika 1. Plovidba u uvjetima leda

Poslije čifa i kapa, na red dolazi sastanak s kuharom. Tu slijedi prvi šok. Kuhar me obavještava kako nemamo dovoljno hrane te da moramo smanjiti mesne i riblje porcije do dolaska u ukrcajnu luku. Nevjerojatno otkriće. Opet provjeravam primopredajne papire te u njima čitam kako hrane i vode ima dovoljno. Kakva primopredaja, i to od iskusnog kolege, od Hrvata iz Zadra! Tko će kome bolje smjestiti nego svoj svome. No, idemo dalje.

Prvi teret prevozimo prema tajvanskoj luci Yung An, kratak vijadž, svega 6 do 7 dana plovidbe ekonomskom brzinom. Brodovlasnik najavljuje inspekcijski nadzor za vrijeme iskrcaja tereta u Tajvanu. Izvrsne vijesti, mogao bih poći doma nakon 20-ak dana na brodu, kako je i najavljeno tijekom brifinga prije samog ukrcaja na brod. Nastavljamo pripremu za inspekcijski nadzor te uživamo u svježoj hrani nedavno primljenoj u Rusiji. Počinjem raditi na primopredajnim papirima, život je lijep. Međutim, dan prije dolaska u Tajvan primam poruku lokalnog agenta te slijedi drugi šok. Vlasnik luke, uslijed prijeteće pandemije novog koronavirusa, odlučuje do daljnjega zatvoriti luku za sve brodske potrebe i servise. Zabrana između ostalog uključuje smjene posade, inspekcijske nadzore, opskrbu hranom i vodom, pružanje liječničke skrbi posadi itd. O svemu obavještavam posadu koja, osim onih koji su trebali biti zamijenjeni, to stoički prima.

Nakon obavljenog iskrcaja, slijedi povratak u Rusiju, koja još uvijek ne uvodi posebne mjere opreza protiv prijetnje korone. Smjene posade u Rusiji nema. Nije bila dopuštena ni u normalnim uvjetima prije pandemije. Tamo nas čeka novi teret i vijadž prema kineskoj luci Tangshan. Brodovlasnik još uvijek nema operativne upute za pandemijske uvjete. Srećom, agent u Tajvanu opskrbio nas je s nekoliko stotina jednokratnih medicinskih maski za lice.

Na putu prema Kini brodovlasnik razvija prvu verziju operativnih uputa za pandemijske uvjete. Obučavamo posadu u skladu s time te pripremamo dodatne mjere zaštite. Mjerimo temperaturu svoj posadi jutrom i navečer. Pripremamo se za najgori mogući scenarij. Lokalni agent u Kini obavještava nas kako nema posebnih mjera i zabrana u luci, što posada prihvaća s oduševljenjem. Moguće je obaviti smjenu posade te naručiti hranu ili rezervne dijelove. Obavještavam brodovlasnika te tražim smjenu posade, dopunu hrane te rezervne dijelove. Hranu i rezervne dijelove dobivamo, ne i smjenu posade radi, kako kažu, sigurnosti nas samih na brodu. Tada prvi put primjećujem nezadovoljstvo među posadom.

Ostavljamo Kinu i vraćamo se u Rusiju koja uvodi posebne mjere protiv koronavirusa. Srećom, još uvijek možemo naručiti hranu i manje dijelove te odložiti smeće. Brodovlasnik nas obavještava kako će se inspekcijski nadzor održati u ukrcajnoj luci, za što se intenzivno pripremamo i s uspjehom prolazimo. Novi teret je na brodu te smo opet na vijadžu prema tajvanskoj luci Yung An gdje su restrikcije i dalje na snazi. Posada sve više izražava nezadovoljstvo. Broj onih koji su trebali dobiti smjenu sve je veći. Već sam 2 mjeseca na brodu. Čif i kapo tu su već 5 mjeseci, ETO već 6. Noštromo, timunjer i konobar su na brodu više od 12 mjeseci. Još uvijek se drže, ali dokad? Razgovaram s njima individualno svakog dana, nastojim ih ohrabriti, ali i fokusirati na određene poslove. Zabrinut sam zbog njihova mentalnog odsustva i eventualnih ozljeda na radu.

Još jedan uspješno obavljen iskrcaj i punom brzinom vraćamo se prema Rusiji. Čeka nas novi teret i vijadž za kinesku luku Tianjin. Kina potpuno zatvara svoje granice te smjene posade više nije moguća. To je novi šok. Nezadovoljstvo na brodu raste. Sve više sebi dodjeljujem ulogu dežurnog psihologa te nastojim ohrabriti posadu, bilo u grupama ili individualno. Unajmitelju broda, s druge strane, posao cvjeta te od nas traži plovidbu punom charter brzinom od 19,25 čv bilo u balastu ili pod teretom.



Slika 2. Ukrcaj pilota helikopterom u luci Tianjin, Kina

Nakon sigurnog iskrcaja u Kini, ali pod dosad neviđenim mjerama zaštite i restrikcija u interakciji brod – kopno, punom brzinom vraćamo se prema Rusiji. Tu nas čeka novi teret i vijad za japansku luku Nagoya (Chita). U Japanu su na snazi iste ili slične restriktivne mjere kao i u Kini. Opet šok. Za vrijeme iskrcaja tereta na brodu nema predstavnika terminala. Sve sigurnosne provjere odrađuju se jednostrano i prijavljuju drugoj strani putem radioveze. Ne osjećam se komforno u ovakvoj situaciji. Ipak prevozimo plin, a ne pitku vodu. Već sam 3 mjeseca na brodu, a još nisam uspio organizirati smjenu posade.

Tijekom povratnog putovanja u Rusiju jedan od timunjera za vrijeme rada na palubi ozlijedio je oko. Slučaj je prijavljen dežurnom časniku palube, a nakon toga i meni, dan nakon nastanka ozljede, kada je iritacija očito postala presnažna. Pretpostavili smo kako je ozljeda nastala uslijed kontakta sa stranom česticom, vjerojatno komadićem ruzine. Međutim, svi naši pokušaji lociranja i uklanjanja ruzine pokazali su se neuspješnima. Odmah obavještavam lokalnog agenta u Rusiji i tražim liječničku pomoć, odnosno posjet oftalmologu. Uskoro dobivam odgovor kako radi mjera zaštite protiv koronavirusa to nije moguće. Odgovor me, priznajem, zatekao.

Idući teret i, srećom, kratak vijad vodi nas prema južnokorejskoj luci Pyeongtaek, koja također održava posebne mjere zaštite zbog koronavirusa. Međutim, dobivam informaciju od agenta kako je smjena posade moguća uz uvjet dvotjedne hotelske karantene za dolazeću posadu. Odlazeća posada može ostati u hotelu do trenutka napuštanja Koreje, bez obveze karantene. Smjesta obavještavam brodovlasnika i tražim iskrcaj bez smjene za

jednog časnika i troje članova posade koji su već debelo produžili ugovor, što je i prihvaćeno. Također od agenta tražim liječničku pomoć za ozlijeđenog timunjera, čija situacija s okom postaje sve gora te primjenjujemo lokalni anestetik. Agent još ne potvrđuje odlazak oftalmologu. U međuvremenu radimo kratku devijaciju prema južnokorejskoj luci Yoesu radi ukrcaja predstavnika Klase. U ovom slučaju brodovlasnik nije bio osobito zabrinut za sigurnost ljudi na brodu. Do dolaska u Pyeongtaek radimo pregled u međuvremenu (*Intermediate survey*).

Dolaskom u luku i rješavanjem administrativnih procedura zahtijevam od agenta liječničku pomoć za timunjera. On me obavještava kako to nije moguće zbog mjera zaštite od koronavirusa. Moram priznati da sam u tom trenutku izgubio smirenost i diplomatski pristup koji zapovjednik uvijek mora posjedovati, na što nisam nimalo ponosan. Međutim moj turbulentan nastup i prijetnja s prekidom operacija iskrcaja plina urodila je plodom te je timunjer konačno dobio dozvolu za izlazak i prijeko potrebnu liječničku pomoć. Nakon iskrcaja tereta i četvorice članova posade, vraćamo se prema Rusiji u nekom čudnom ozračju. Posada je tiha i povučena. Poslije večere nitko ne dolazi u salon, nema međusobne interakcije. Jedina prostorija u koju se dolazi jest moj ured. Naravno, i dalje sam u ulozi psihologa, samo češće nego prijašnjih mjeseci.

Iduća su dva tereta prema kineskoj luci Tianjin. Prvi teret je za Sinopec, a drugi za terminal CNOOC. U Kini su i dalje na snazi stroge mjere zaštite od koronavirusa. Smjena nije moguća, kao ni dobava hrane i dijelova. Posada je pod velikim pritiskom i sve je manje koncentrirana. Brodovlasnik ne pomaže, već povećava administrativno opterećenje uvođenjem različitih daljinskih nadzora. U praksi to znači kako posada mora prikupiti, obraditi, skenirati i proslijediti brodovlasniku na stotine različitih dokumenata (koje inače šalje istekom svakog mjeseca), a sve kako bi zadovoljili nekakvu formu. Ovaj nepotreban sustav postoji, čini mi se, isključivo radi sebe samog. Već sam 5 mjeseci na brodu, te sad i meni treba psiholog.

I onda, kao što nakon svake oluje dolazi sunce, unajmitelj me kontaktira i obavještava kako je idući teret predviđen za južnokorejsku luku Incheon, te kako je brodovlasnik obaviješten i radi na smjenama posade. Pokušavam dobiti potvrdu te informacije od brodovlasnika, međutim potvrde nema. Posadi još uvijek ne govorim ništa, ne želim im davati lažnu nadu. Nakon nekoliko dana napetog iščekivanja, brodovlasnik me obavještava kako je posada krenula prema Koreji radi obvezne dvotjedne karantene prije smjene. Obavještavam posadu o smjeni, oduševljeni su. Više od polovice posade odradilo je nekoliko mjeseci više od svog nominalnog ugovora. Nekoliko njih odradilo je dvostruko dulji ugovor. Rekorderi su timunjer i mazač koji su na brodu više od 14 mjeseci.

Ukrkali smo zadnji teret u Rusiji te krenuli prema korejskom poluotoku. Unajmitelj me kontaktira i traži devijaciju prema južnokorejskoj luci Ulsan radi uzimanja bunkera. U hipu se pripremamo za traženu operaciju, posada doslovno leti. Zabrinut zbog toga, tražim od posade maksimalnu fokusiranost i implementaciju svih sigurnosnih mjera. Srećom, operacija ukrcaja bunkera prolazi uspješno te nastavljamo zadnji vijađ prema luci Incheon. Dva dana prije dolaska, brodovlasnik me obavještava kako ćemo za vrijeme iskrcaja imati još jedan inspekcijski nadzor. Ovaj put u pitanju je inspekcija Shell. Nimalo lak zadatak. U isto vrijeme unajmitelj mijenja luku iskrcaja. Umjesto u Incheon, brod mora ići u Pyeongtaek. Srećom, to iziskuje minimalne izmjene plana putovanja, s obzirom na to da su obje luke blizu jedna drugoj, dio su istog VTS-a i sustava pilotaže.

Zadnjih dan i pol prije dolaska u Pyeongtaek gotovo da nisam ni spavao. Valjalo se pripremiti za pilotažu, privez, iskrcaj tereta, inspekcijski nadzor, servis opreme, prijem hra-

ne, dijelova, maziva, za smjenu posade i primopredaju broda. Dolaskom u iskrcajnu luku započeli smo s radovima prema rasporedu. Smjena je stigla na brod te konačno mogu odahnuti. I moja smjena je tu, idem doma nakon gotovo šest mjeseci provedenih na brodu. Odrađujemo sve poslove prema rasporedu, osim inspekcijskog nadzora. Shellov inspektor kasnio je nekoliko sati, te nismo uspjeli dovršiti nadzor toga prvog dana. Prekinuli smo inspekciju oko dva ujutro drugog dana, te nastavili poslije šest ujutro. Ova četiri sata iskoristio sam za dovršetak primopredajnih papira. Oko osam sati nadzor je s uspjehom dovršen, potpisujem sve papire vezane za teret te predajem brod novom zapovjedniku. Imam pola sata na raspolaganju za tuširanje i pakiranje stvari u svoj vjerni kufer.

Konačno smo na tvrdom, više od polovice posade spustilo se s kuferima na terminal. Stvarno je gotovo. Odrađujemo carinski i imigracijski protokol te konačno dolazimo u hotel. Nekoliko članova posade odlazi već sutra, neki od nas prekosutra dok filipinska posada odlazi tek za tri dana. Nakon što sam uglavnom prespavao ta dva hotelska dana, konačno stižem na aerodrom te preko Istanbula i Zagreba dolazim doma svojoj obitelji.

U konačnici, umjesto 20-ak dana, na brodu ostajem gotovo šest mjeseci. Sigurno dostavljamo devet tereta te obavljamo 20 lučkih operacija. Većinu vremena provodim u svojstvu psihologa nastojeći održati moral i koncentraciju posade. U svakoj luci doslovno se borim za dobavu hrane, manjih dijelova i potrošnog materijala. Osjećam kako nas je brodovlasnik napustio na više od pet mjeseci. Najveći problem s kojim sam se suočio nedvojbeno je pružanje liječničke pomoći posadi broda, što je nehumano i nečuveno. Zakazali su svi dionici ove branše: IMO, ILO, WHO, nacionalna zakonodavstva, vlasnici tereta, vlasnici luka i brodovlasnici. U doba najveće pandemije i globalne krize pomorci su se našli prepušteni sami sebi. Ne ponovilo se!



Kap. Sanjin Dumanić

## SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU MOREM – SEAWORTHINESS

Engleski Apelacioni sud u ožujku ove godine potvrdio je raniju presudu u slučaju nasukanja broda za prijevoz kontejnera. MV Libra, brod nosivosti 6000 TEU, djelomično narrcan teretom u luci Xiamen, pri isplovljenju se nasukao. Mnogi bi to smatrali greškom u navigaciji. Nasukani brod tražio je pomoć kod odsukavanja od lokalnih tegljača i deklarirao generalnu havariju. Vlasnici broda zatražili su učešće vlasnika tereta u troškovima spašavanja, u duhu generalne havarije, i mnogi su u tome sudjelovali, ali jedan broj vlasnika tereta pozvao se na konvenciju York-Antwerp, Pravilo D, tvrdeći da brod u momentu isplovljenja iz luke i nasukavanja nije bio sposoban za plovidbu morem, **not seaworthy**.

Pregledom je utvrđeno da odgovarajući ispravak pomorske karte za navedeno područje, a u skladu s „Notice to Mariners“, nije uveden, odnosno da je brod plovio s neažuriranim pomorskom kartom. Nikakvo upozorenje nije bilo naznačeno na karti kao ni na planu putovanja „**Passage Plan**“. Brod je navigavao po papirnatim kartama bez elektronske karte za podršku.

Na osnovi tih saznanja, Visoki je sud zaključio da je brod imao defekt koji je morao biti otklonjen prije isplovljenja. Zbog te neispravnosti, brod nije bio sposoban za plovidbu, odnosno bio je **unseaworthy** i, shodno tome, vlasnici tereta nisu imali obavezu sudjelovanja u troškovima generalne havarije. Vlasnici broda su se žalili i pozivali na Haška pravila, tvrdnjom da sudac ne pravi razliku između navigacije i sposobnosti za plovidbu. Također su pokušali ukazati na to da je pogreška zapovjednika i časnika i njihova sposobnost vođenja navigacije pogreška koja se ne bi trebala odraziti na sposobnost broda za plovidbu morem.

Sud je definitivno donio odluku da brod može biti proglašen nesposobnim za plovidbu zbog nemara/aljkavosti zapovjednika i posade. U objašnjenju presude sudac je naveo kako vlasnik ima „overriding obligation“, najvišu obavezu da mu brod bude sposoban za plovidbu, bez ikakvog izuzetka. Nemaran, aljkav management broda prije početka putovanja može prouzročiti nesposobnost broda za plovidbu.

Sud je odbacio tvrdnje vlasnika broda kako se sposobnost broda za plovidbu odnosi na tehničku ispravnost broda i valjanost svih brodskih svjedodžbi. Također je odbio pokušaj vlasnika broda da se odvoji postupak zapovjednika i časnika u svojstvu navigatora. Ponovno je potvrđeno da karte moraju biti ispravljene do zadnje korekcije i Plan putovanja, Passage Plan, mora biti usklađen s navigacijskim kartama. Obaveza zapovjednika i časnika da brod bude spreman za plovidbu, povjeren im je od strane vlasnika broda i tu dužnost izvršavaju u njegovo ime i ne mogu je nikom drugom delegirati.

Ovo je prva ovakva presuda i ukazuje na važnost točnosti kod ispravljanja karata, kao i na važnost područja gdje se brod ne smije naći tijekom navigacije. „No Go Area“ mora biti jasno naznačena na karti i u Planu putovanja, u protivnom, u slučaju spora, brod gubi sposobnost za plovidbu, odnosno gubi spor, a time i osiguranje.

S ciljem da brod uvijek bude sposoban za plovidbu, brod se redovito podvrgava pregledu, preventivno od strane zapovjednika, a zatim od klasifikacijskog društva, lučkih kapetanija, USCG-a, vodećih kompanija za prijevoz tekućeg tereta kao i mnogih drugih čiji su interesi vezani za brod i teret koji prevozi. U tu svrhu svi su brodovi opskrbljeni mnoštvom formulara i instrukcija. Najčešće su korišteni **The Shipmasters Business Companion** i program **Ship Inspection Report (SIRE)**, koji daju sve potrebne informacije. Obe knjige dostupne su i na internetu.



Kap. Davor Vidan

## OVISNOST O GPS-U

Za sigurnu navigaciju brodom potrebno je u svakom trenutku znati dvije stvari – svoju točnu poziciju i siguran kurs od trenutne pozicije broda prema odredištu.

Do izuma i puštanja u rad elektronskih sustava određivanja pozicije, pomorci su se morali služiti astronomskim i terestričkim metodama određivanja pozicije, koje su zahtijevale znanje, iskustvo i trud časnika, istodobno nisu bile uvijek dostupne, a u plovidbi u opasnijim područjima uvijek je nužno i dobro poznavanje lokalnih uvjeta.

Globalni sustav određivanja pozicije, Global Positioning System (GPS), ili NAVSTAR GPS, satelitski je radionavigacijski sustav, započet 1978. godine i kompletiran 1993. U vlasništvu je vlade Sjedinjenih Američkih Država i održava ga američka vojska (United States Space Force). Stavljene su na raspolaganje i za civilnu uporabu, uz nešto manju točnost, i vrlo brzo se dokazao u praksi i počeo koristiti u sve moguće svrhe, od najskupljih aviona do najjeftinijih mobitela, što je danas dovelo do ovisnosti svjetskog transporta, ali i drugih grana ekonomije o pouzdanosti GPS-a.

Mnogi se ljudi oduševljavaju novim i prihvaćaju ga bez provjere u praksi. Jer novo je uzbudljivo, novi auto, novi mobitel, odijelo, žena, a pogotovo ako je nekome profitabilno i lagodno. Sjetimo se samo aluminijski, koji je trebao zamijeniti željezo, ali nije, plastike, koja je trebala spasiti šume, ali je proizvela otpad u kojem se danas davimo, kompjutera, koji su trebali smanjiti birokraciju, a danas je ima više nego ikad – navodno jedna uprava nakon uvođenja digitalizacije ima skoro pet puta više zaposlenih nego u vrijeme papira i olovke.

Svi su prihvatili GPS radi njegove točnosti, pouzdanosti i lakoće korištenja jer ga, bez posebnog znanja, može koristiti svatko, i svijet je postao ovisan o njemu. Kao i o mobitelu, o kojem smo svi ovisni i od kojega ne možemo odlijepiti djecu, ovisni smo i o GPS-u, ovisni o tehnologiji.

Kako bi umanjile i izbjegle ovisnost o američkom GPS-sustavu, veće države u svijetu razvile su svoje sustave GPS-a, sličnih mogućnosti i načina rada: GLONASS, ruski, BeiDou, kineski, Galileo, europski projekt, te NavIC, indijski.

IMO je objedinio korištenje svih sustava u GNSS, Global Navigation Satellite System, svjetski sustav s uređajima koji mogu koristiti signale svih sustava.

Za razliku od mnogih drugih novotarija uvedenih bez provjere potencijalnih štetnih učinaka, GPS, kao idealni sustav, koristi se u svim prometnim granama, ali i u uređajima, kao što je mobitel i slično, za određivanje pozicije vozila, ali i tereta, osoba, životinja i naročito u naoružanju. Nema štetnih posljedica za prirodu i ljude, osim što je, kao i svaki tehnološki uređaj ili sustav, idealan samo dok radi ispravno.

Potencijalne greške GPS sustava mogu biti:

- greške sustava, koji se stalno unapređuje i malo su vjerojatne, osim u slučaju namjerno izazvanih grešaka po potrebi vojske;
- greške prijarnika, koji su vrlo pouzdani, ali se moraju nadograđivati ili zamjenjivati kod većih izmjena i unapređenja sustava;
- greške uslijed prirodnih utjecaja, od sunčeva zračenja do nevremena – ipak su rijetke, a u slučaju pojačanog sunčevog zračenja ionako bi pola elektronike otkazalo uz rušenje svjetskih ekonomskih i političkih sustava;
- greške uslijed zlonamjernog ometanja i blokiranja sustava, koje je relativno lako izvedivo i javlja se najviše u područjima ratnih sukoba i oko njih.

Najveći je problem kod pojave greške GPS-a u nepravovremenom prepoznavanju postojanja greške od strane korisnika, što se jedino može izbjeći kontinuiranim motrenjem pozicije drugim metodama, a to je dovoljan razlog da se ne plovi samo po ekranu i GPS-u, već po moru, koristeći objekte pomorske signalizacije uz obalu i nebeska tijela na oceanima.

Posebno su opasne one greške koje nastaju uslijed namjernog ometanja GPS-signalna ili emitiranja lažnih signalna (Spoofing i/ili Jamming).

Prijavljeni su česti slučajevi ometanja u području Crnog mora i Sjeverne Norveške (Gunter Schütze: Structure, mode of operation, technical and physical fundamentals of GPS, WEB). European Global Navigation Satellite Systems Agency sačinila je popis od 50.000 slučajeva namjernog ometanja u samo dvije godine, a pretpostavlja se da je isti razlog bio uzrok gubitka GPS-pozicije kod više od 40 zrakoplova koji su slijetali na Manila's Ninoy Aquino International Airport u srpnju i kolovozu 2016. godine (Paul Tullis: Not only ships and planes, but the world economy runs on GPS, July 25, 2018, by Bloomberg Businessweek).

Također zabilježeni su i sljedeći slučajevi (GPS spoofing, SAFETY AT SEA, 31/01/20).

U Kini, posebno oko Šangaja i rijeke Huangpu, Centre for Advanced Defense Studies (C4ADS) analizom je AIS-podataka ustanovio mnogobrojne slučajeve ometanja GPS-signalna za područje Sredozemlja, najviše u istočnom dijelu i oko Sueskog kanala. US Maritime Administration (US MARAD) izdala je službeno upozorenje za pomorce u svezi s ometanjem GPS-signalna.

Naročito je opasno i često ometanje GPS-signalna u području Perzijskog zaljeva i Hormušskog tjesnaca (US MARAD).

Za pomorce može biti upozoravajući slučaj broda u Crnom moru koji je prijavio u US Coast Guard Navigation Center (NAVCEN) kako mu je njegov GPS dao potpuno pogrešnu poziciju što je uspio otkriti i pozivajući druge brodove ustanovio da i oni imaju isti problem.

Prijavljenih, a još više i neprijavljenih slučajeva ima sve više u raznim izvorima, što upozorava da se ne smije olako prepustiti GPS-u da vodi brod bez kontrole i stalne provjere, kako to, uostalom, nalažu i pomorski propisi.

STCW, Chapter VIII, Part 4-1: „Coastal and congested waters

47 The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow. When using ECDIS, appropriate usage code (scale) electronic navigational charts shall be used and the ship's position shall be checked by an independent means of position fixing at appropriate intervals.

48 The officer in charge of the navigational watch shall positively identify all relevant navigation marks.“

U navigaciji se moraju koristiti sva raspoloživa sredstva uz stalnu provjeru, bez oslanjanja na samo jedan sustav, i moraju se opažati i identificirati svi navigacijski objekti i oznake u priobalnoj navigaciji.

Isti princip vrijedi i za oceansku plovidbu u kojoj se ne smije osloniti na samo jedan sustav, koliko god on bio ugodan i pouzdan, već se moraju koristiti i druge metode određivanja pozicije, u ovom slučaju astronomske. Istina, brod koji plovi po oceanu i bez znanja

o vlastitoj poziciji, ukoliko plovi u stalnom kursu, naletjet će na kopno prije ili kasnije, ali nije ni najmanje svejedno gdje.

Integrirani sustavi navigacije već danas omogućavaju plovidbu po ekranu, a ne na moru, bez orijentiranja po obali i navigacijskim oznakama. Na ekranu je sve, pozicija, kurs, karta, radarski prikaz, brodovi, AIS, dubine, brzina itd. Lakše je i ugodnije gledati u ekran nego orijentirati se po okolini. Mnogi brodovi danas se grade sa zatvorenim mostovima iz kojih je snimanje objekata otežano, ako ne i nemoguće. Plovi se jednostavno slijedeći ucrtanu rutu po ekranu, potpuno ovisеći o radu GPS-a.

Unatoč unapređivanju GPS-sustava novim satelitima III. generacije s poboljšanom zaštitom, američka je vojska reaktivirala stari sustav LORAN i izradila druge sustave određivanja pozicije i navigacije kako bi izbjegli potencijalne opasnosti greškaka i ometanja GPS-sustava (Nathan Strout: Trump wants US to be less reliant on GPS with new executive order, February 13, 2020, [www.c4isrnet.com](http://www.c4isrnet.com)).

U nastojanju da osiguraju što jeftiniju radnu snagu i kraće školovanje, neki danas pozivaju na ukidanje astronomske navigacije kao obveznog gradiva za nautičare i na skraćivanje programa terestričke navigacije kao nepotrebnih u doba GPS-a i kompjutera, zane-marujući opasnosti do kojih može dovesti greška GPS-a ili kompjutera. Na moru pomorci moraju biti u stanju prevladati sve neočekivane i opasne situacije, kao što je kvar GPS-sustava koji bi u cijelom svijetu izazvao velike probleme, ne samo na moru.

Ni tradiciju se ne smije odbaciti, makar nema profitnu vrijednost, a vještina navigacije je osposobljenost koja čini razliku između časnika i šoferu koji čita tabele na putovanju. U školama se ne smije učiti samo ono što će se sigurno koristiti u daljnjem radu i životu. Mnogo toga uči se radi opće kulture i razvijanja sposobnosti rješavanja problema. Ljudi nisu roboti – u robote se upišu samo one procedure koje su mu nužne, i robot može raditi samo ono što je tim procedurama predviđeno. Čovjek, međutim, zahvaljujući inteligenciji, znanju i iskustvu, može se snaći i u neočekivanim situacijama.

Danas se mnogi oduševljavaju uvođenjem autonomnih brodova kao velikom uspjehu čovjeka i „pametnih“ tehnologija. Prodaju nam kompjutore i ostale uređaje kao „smart“ i „intelligent“, iako su kompjutori i dan-danas jednako glupi kao i prvi kalkulatori – oni znaju samo ono što su neki ljudi u njih upisali. Ne misle, na našu sreću, jer ako i postanu umjetno inteligentni, prva stvar koju će zaključiti jest da im više ne treba čovjek.

I onda se dogodi koronavirus i cijeli sustav o kojem ovisimo poklekne. Kako spriječiti zaraze osmislili su još stari Dubrovčani, karantenom, na osnovi iskustva prije svega. Danas je vrijeme najvažniji faktor profita i nema se vremena čekati da iskustvo provjeri posljedice uvođenja novih tehnologija. Svjedoci smo katastrofalnih štetnih učinaka na okoliš uslijed prekomjernog korištenja tehnologije. Nestale su mnogobrojne biljne i životinjske vrste uza sve naše iskustvo i znanje koje je veće, korisnije i manje štetno od svih naučnih i tehnoloških postignuća.

Autonomni brodovi zaplovit će kada postanu isplativi vlasnicima više od brodova s posadom i kada se odgovornost za štetu koju će napraviti ograniči propisima na štetu onih koje će te štete pogoditi. Ne prije, osim u najrazvijenim državama na kraćim nacionalnim linijama, makar su sve tehnologije za gradnju i plovidbu autonomnih brodova već dostupne. Avioni autonomno lete u tri dimenzije bez problema, a dvodimenzionalna plovidba po moru daleko je manje zahtjevna. Autonomni brodovi kao osnovu svoga postupanja moraju imati svoju točnu poziciju. Bez posade, ovisni su o GPS-u u potpunosti i komunikaciji – internetu, ali time i osjetljiviji na ometanje i hakiranje.

Sve nove tehnologije jesu napredak, ali nisu sve sigurne za upotrebu. Ne provode se dovoljno duge provjere moguće štetnosti, najmanje u trajanju životnog vijeka proizvoda,

kako bi se saznalo i za mogućnosti zbrinjavanja otpada nastalog njihovom upotrebom i za posljedice na ljude i okoliš.

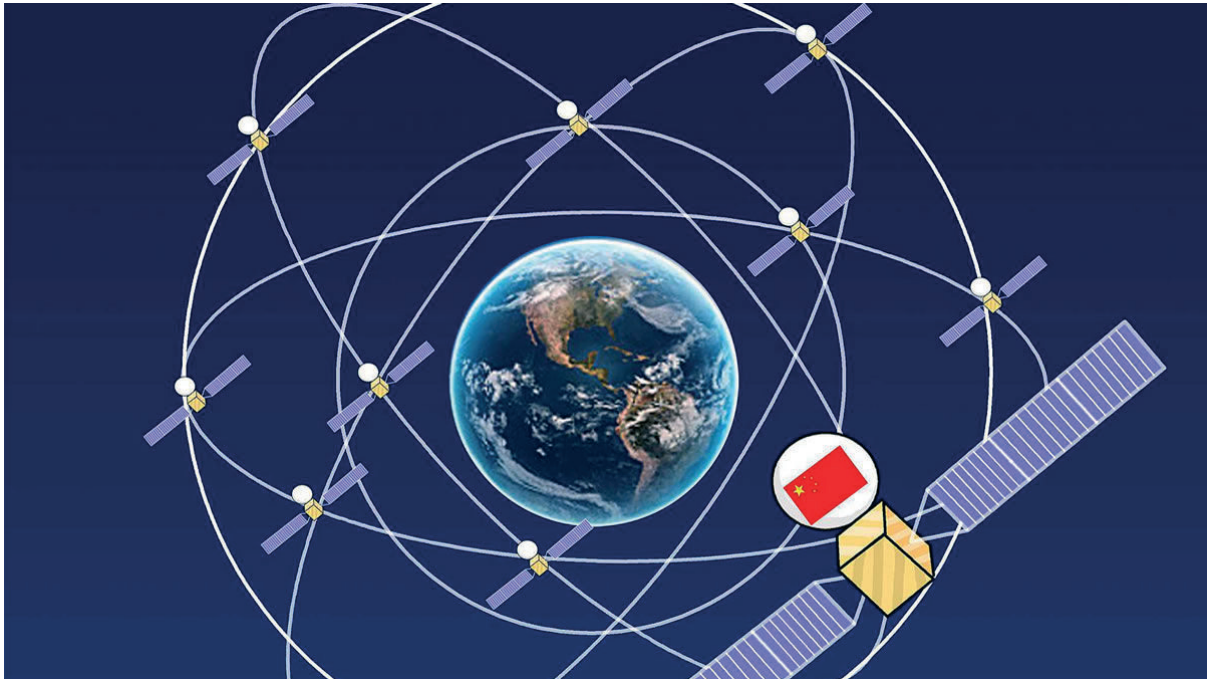
Nove se tehnologije mogu uvoditi i uz nastavak korištenja starih, dokazanih metoda rada. Na primjer, mnogo država uvelo je elektronski sustav nadzora plovidbe, radar i AIS-sustave, ali neke su nastavile koristiti stari dokazani sustav radiogoniometra, tako da mogu u trenutku emitiranja točno vidjeti poziciju pošiljatelja radiosignala, što može poslužiti u slučaju opasnosti kada je pozicija upitna ili nepoznata, ali i kao provjera identiteta i pozicije pošiljatelja poruke. Neke države nisu to zadržale, iako se mnogi slučajevi pogibelji na moru odnose na plovila bez AIS-a i slabo su ili nikako vidljiva na radaru.

Autonomni brodovi sigurna su ali daleka budućnost, barem u razvijenom dijelu svijeta, međutim to nije razlog da se pomorcima uskrati učenje i astronomske i terestričke navigacije, kako bi se dobila što jeftinija radna snaga, što radi tradicije, što radi potrebe da će se i te autonomne brodove trebati spašavati s mora kad sustavi zakažu.

Ovisnost o GPS-u opasna je navika kojoj se ne smije dopustiti potpuna prevlast u navigaciji na moru, jer GPS jest odličan, ali ipak može zakazati ili može biti sabotiran. To je dovoljan razlog za učenje i prakticiranje prirodne navigacije – ona je pouzdana i sigurna, nema mogućnosti ometanja ni kvara, može se koristiti i kad tehnika i elektronika zakažu, a na moru pomorci se mogu osloniti samo na sebe i svoje vještine, posebno na vještine astronomske i naročite terestričke navigacije.



GPS III satellite, gpsworld.com 2020



Beidou-3-novi-kineski-gps-sustav, www.racunalo.com

 An infographic titled "Benefits coming from GPS III constellation" showing the progression of GPS satellite generations. It features four columns, each with a satellite image and a list of specifications:
 

- GPS IIR:**
  - 13 satellites launched 1997-2004
  - Design life: 7.5 years
  - Status: 11 satellites still operational
  - Frequencies: L1, L2
  - Increased signal reliability
  - Reprogrammable processors onboard
- GPS IIR-M:**
  - 8 satellites launched 2005-2009
  - Design life: 7.5 years
  - Status: 7 satellites still operational
  - L2C Civilian signal added
  - L1M and L2M Military signals added
  - Anti-jam flex power
- GPS IIF:**
  - 12 satellites launched 2010-2016
  - Design life: 12 years
  - Status: 12 satellites still operational
  - L5 safety-of-life signal added
  - New M-code signal added
  - Better resistance to jamming
  - Reprogrammable processors can receive software uploads
- GPS III:**
  - 10 satellites under contract
  - Design life of 15 years
  - 3 times more accurate
  - 8 times improved anti-jam capability
  - L1C Global Navigation Satellite Systems (GNSS) compatibility
  - Proven compatible with the current GPS constellation and the OCS ground control segment
  - Evolves to incorporate new technology and changing mission needs
- GPS IIIF:**
  - 22 satellites under contract
  - Search and Rescue, Laser Reflector Array and Digital Payload at SV 11+

Benefits coming from GPS III constellation, www.gpsworld.com

Dr. sc. Zvonimir Lušić  
Šime Uhoda  
Pomorski fakultet u Splitu

## ANALIZA PROMETA KROZ KANAL SV. ANTE

### 1. UVOD

Kanal sv. Ante na prilazu luci Šibenik specifičan je i za pomorce zahtjevan pomorski prolaz. Nadzor i regulacija prometa u kanalu od iznimne su važnosti za sigurnost pomorske plovidbe. U ovom radu analizirat će se promet kroz Kanal sv. Ante s posebnim osvrtom na odnos prometa većih i manjih plovila, te s usporedbom prometa u ljetnim u odnosu na zimske mjeseci. Određivanje gustoće i strukture pomorskog prometa ključno je za definiranje budućih mjera unapređenja sustava nadzora i regulacije plovidbe kako bi se plovidba ovim osjetljivim područjem i dalje odvijala sigurno i nesmetano.

### 2. KANAL SV. ANTE

Kanal sv. Ante jest prolaz iz Šibenskog kanala do luke Šibenik. Dio je zaštićenog krajobraza Kanal – Luka koji obuhvaća estuarij rijeke Krke od šibenskog mosta do kraja Kanala sv. Ante. Kanal vodi do luke Šibenik (od međunarodnog značaja s terminalima za rasuti i generalni teret, drvnim terminalom te putničkim terminalom na koji pristaju brodovi za kružna putovanja), do gradske luke Šibenik (od županijskog značaja s putničkim i trajektnim pristanom te vezovima za jahte), remontnog brodogradilišta, te više marina i lučica s komunalnim vezovima za manje brodice.



Slika 1. Kanal sv. Ante sa zapada [12]

#### 2.1. KARAKTERISTIKE KANALA

Kanal je dugačak 1,4 milje, na ulazu je širok 220 m, a u najužem dijelu 140 m, dubine u kanalu su iznad 30 m. U sjeveroistočnom dijelu kanala obale su posvuda strme, a uz obalu



## Signalna postaja Jadrija

Signalne su postaje fiksni objekti sa semaforским svjetlima upravljanim iz centra, kojima se označava da je plovidba određenim područjem (u pravilu kanalima) slobodna, odnosno zabranjena. [11]

Nakon odobrenja prolaska, po pozivu putem VHF radijske veze od strane plovila koje traži dozvolu prolaska kanalom, kanal se s jedne strane otvara (pali se zeleno svjetlo) za plovilo koje je tražilo dozvolu prolaska kanalom, dok s druge strane kanal ostaje zatvoren (ostaje upaljeno crveno svjetlo). Crveno svjetlo označava zatvoren prolaz za plovila iznad 50 BT, a zeleno svjetlo otvoren prolaz za plovila iznad 50 BT. Kanal je također označen standardnim oznakama sustava IALA. [3]



**Slika 3.** Signalna postaja Jadrija i semaforско svjetlo na ulazu u kanal [11]

### 3. PROMET KROZ KANAL SV. ANTE

Kroz Kanal sv. Ante prometuju brodovi u linijskoj nacionalnoj plovidbi (1 trajektna, 1 brodska i 1 brzobrodska linija), teretni brodovi u međunarodnoj plovidbi (rasuti teret, fosfati i urea, uvoz/izvoz, generalni teret, aluminiј, uvoz, drvena građa izvoz...), putnički brodovi za kružna putovanja, veliki broj jahti do 500 BT, manji broj jahti većih od 500 BT, znatan broj manjih turističkih plovila i brodice, naročito tijekom ljetnih mjeseci.

#### 3.1. PROMET PLOVILA VEĆIH OD 50 BT

U 2018. i 2019. promet brodova prema podacima signalne postaje Jadrija prikazan je u tablici 1.

Tablica 1. Prolazak Kanalom sv. Ante, brodovi preko 50 BT [6]

	<b>2018.</b>	<b>2019.</b>
Siječanj	512	520
Veljača	520	492
Ožujak	641	608



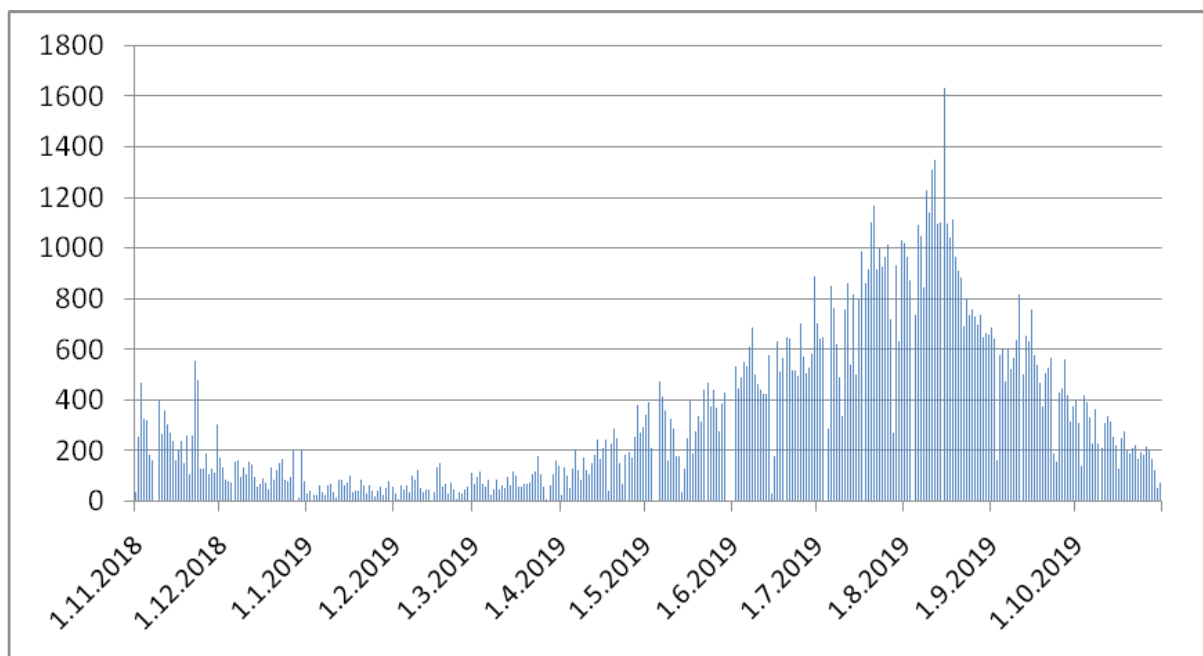
Travanj	670	695
Svibanj	1006	1028
Lipanj	1290	1286
Srpanj	1447	2028
Kolovoz	1495	1349
Rujan	1151	1240
Listopad	696	787
Studeni	581	492
Prosinac	547	593
<b>UKUPNO</b>	<b>10556</b>	<b>11118</b>

Iz tablice 1 vidljivo je povećanje broja plovila u ljetnim mjesecima kad brodovi u linij-skoj nacionalnoj plovidbi imaju više linija nego zimi, također je povećan broj brodova na kružnim putovanjima kako u nacionalnoj tako i u međunarodnoj plovidbi. Najveće povećanje broja plovila odnosi se na manje jahte i brodice u najmu.

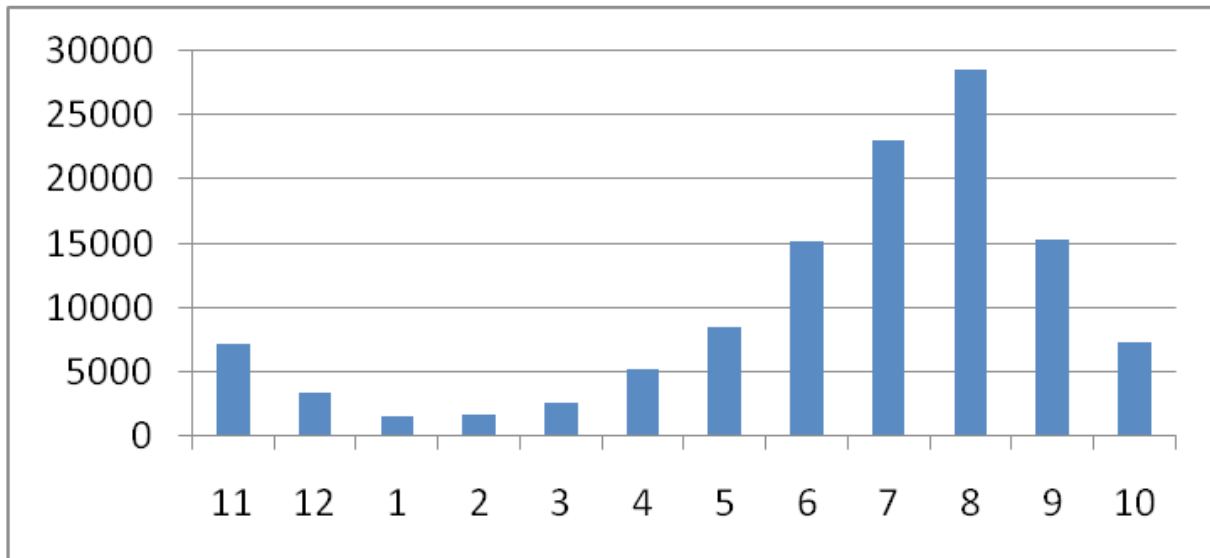
Broj brodova u prolasku iznad 500 BT u 2019. bio je 346 (od toga 144 prolaza putničkih brodova i 60 prolaza jahti s peljarom). U 2018., do 8. studenoga, broj prolazaka brodova većih od 500 BT bio je 311 (od toga 128 putničkih brodova i 45 prolazaka jahti s peljarom) što je približan broj prolazaka kao i za isti period u 2019. [7]

### 3.2. PROMET SVIH PLOVILA KROZ KANAL SV. ANTE 2018. I 2019.

Ako se uzmu u obzir i manja plovila, ukupni pomorski promet značajno je veći u odnosu na onaj prikazan u tablici 1.



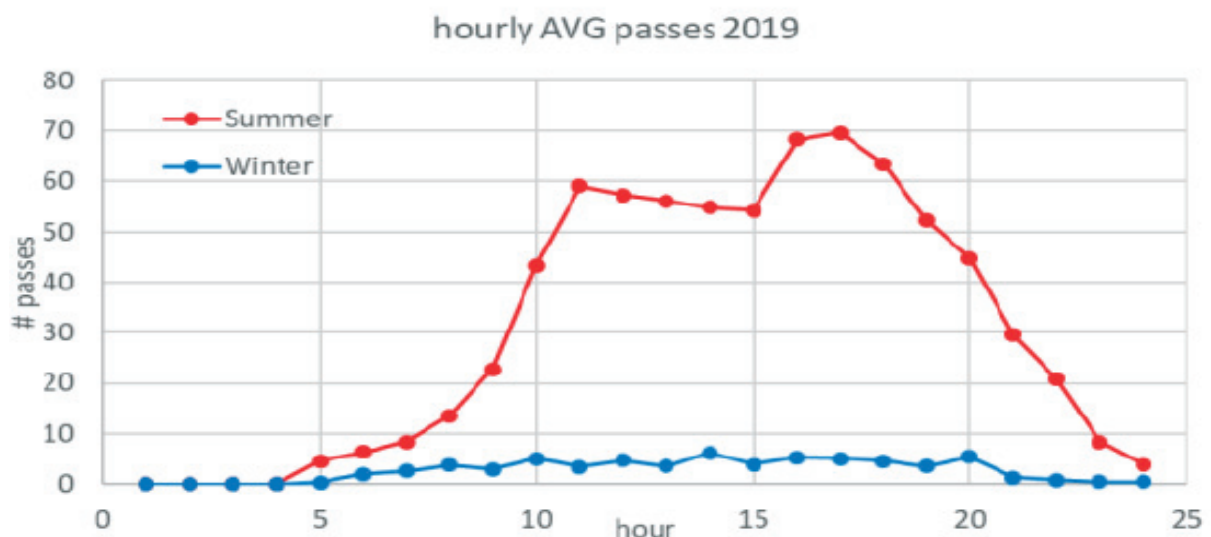
Slika 4. Dnevna distribucija prometa plovila od 1. 11. 2018. do 31. 10. 2019. [2]



Slika 5. Mjesečna distribucija prometa plovila od 1. 11. 2018. do 31. 10. 2019. [2]

U sljedeće dvije tablice prikazan je broj svih plovila koja su prošla kroz kanal po danima, od svibnja 2018. godine do listopada 2019. Usporede li se ovi podaci s podacima o kretanju brodova iznad 50 BT, očito je ukupni promet daleko veći, a sezonalnost još više izražena.

Iz slika 4 i 5 vidljivo je da je u zimskom periodu broj prolazaka oko 2 do 3 tisuće mjesečno dok se ljeti taj broj povećava i do desetak puta. Također, ukupni godišnji promet plovila iznosi oko 120.000 što je oko 10 puta više u odnosu na promet brodova većih od 50 BT. [2]



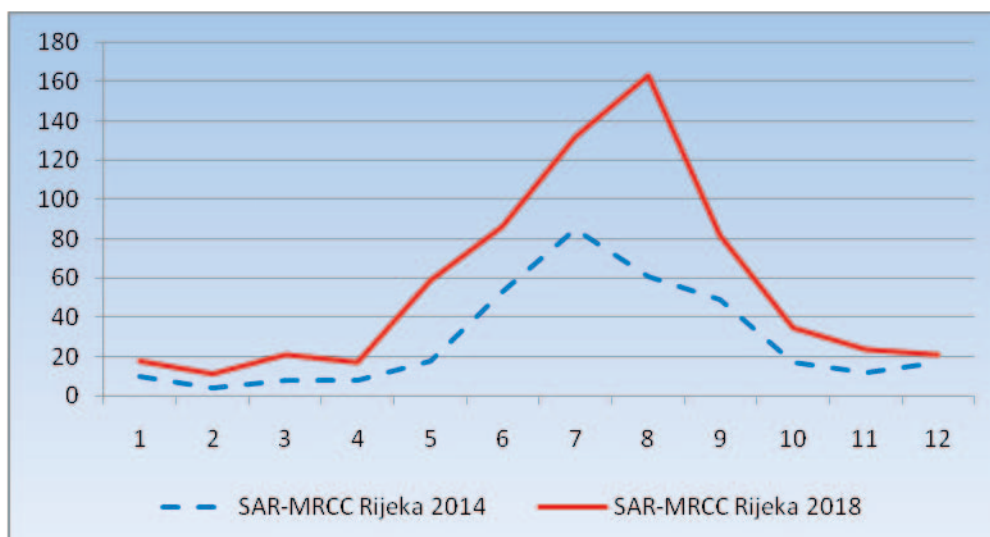
Slika6: Prolazak Kanalom sv. Ante, sva plovila, po satima, ljeto/zima za 2019. [2]

Intenzitet prometa nije jednako raspoređen za različite vremenske periode. Za zimski je period oko 3 do 6 prolazaka po satu za dnevnog svjetla. Za ljetni period broj prolazaka se povećava za više od 10 puta. Krivulja distribucije prolazaka kroz kanal ima dva vrha, jedan u jutro, a drugi popodne. To je i očekivano zbog velikog broja turista nautičara s brodicama i jahtama koji dolaze u jutro i odlaze popodne. U zimskom periodu većinu prometa čine linijski putnički promet i brodice lokalnih vlasnika. [2]

#### 4. POMORSKE NESREĆE

Domaća flota u 2018. godini imala je ukupno 127.791 plovila (1422 broda, 123.469 brodica i 2900 jahti). U dijelu iznajmljivanja plovila (charter) u 2018. evidentirana su 35.123 najma brodica i 44.140 najma jahti. Prema podacima Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sustava CIMIS, prema broju prijava u lukama RH tijekom 2018. evidentirano je 388.808 putovanja. U dijelu prijava dolazaka i boravka stranih brodica i jahti u 2018. evidentirano je 7518 stranih jahti i 52.065 stranih brodica. [8] Također, u RH broj turističkih plovila na stalnom vezu u lukama nautičkog turizma u 2018. iznosio je 13.617, od toga 3027 odnosi se na Šibeniko-kninsku županiju. Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2018. iznosio je 194.164, od toga 51.234 u Šibensko-kninskoj županiji. [14]

Tijekom 2018. na području odgovornosti Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja MRCC Rijeka i ostalih 8 MRSC podsredišnjica (Lučkih kapetanija Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik) poduzeto je ukupno 669 akcija traganja i spašavanja na moru (akcija SAR) [8]. Za usporedbu, u 2014. bilo ih je 342, a 2010. 310.



Slika 7. Akcije SAR u RH [8]

Tablica 2. Prikaz izvanrednih događaja prema najznačajnijim vrstama [8]

VRSTA	2017.	2018.
Nasukanje i udar	61	69
Potonuće	12	13
Sudar	19	30
Požar	18	19
Nesposoban za plovidbu	59	83
Medicinska pomoć i prijevoz	138	205
Naplavljivanje	13	19
Eksplozija	0	2
Opasan nagib, prevrnuće	4	5
Napuknuće trupa	1	1

Tablica 3. Akcije SAR prema područjima nadležnosti [8]

Lučka kapetanija	2017.	2018.
Pula	51	37
Rijeka	68	104
Senj	10	21
Zadar	166	242
Šibenik	35	110
Split	68	74
Ploče	1	7
Dubrovnik	29	60
Zerp i izvan	9	14
<b>Ukupno</b>	<b>437</b>	<b>669</b>

Bez obzira na jako velik promet plovila Kanalom sv. Ante, kao i na općenito velik broj izvanrednih događaja na Jadranu, u samom kanalu nema većih nesreća. Od značajnijih nesreća može se spomenuti nasukanje 15-metarske jedrilice u srpnju 2008., na ulazu s mora u kanal, na hridi Roženik [15]. U lipnju 2012. došlo je do sudara brodice i 12-metarske jedrilice „Ana“ [16], u kolovozu 2016. do nasukanja motorne jahte „Perla Nero“, dužine oko 30 metara i 195 BT, na stijene rta Koščina [17]. Ako se uzme u obzir da je ukupni godišnji promet svih plovila oko 120.000 i da se nesreće javljaju svake 4 godine, proizlazi da je vjerojatnost nesreće oko  $2,1 \times 10^{-6}$ .



Slika 8. Nasukanje jedrilice u 2008. [15]



Slika 9. Nasukanje motorne jahte u 2016. [17]

## 5. ZAKLJUČAK

Kanal sv. Ante specifičan je i za navigatore zahtjevan prolaz. Iako ima dovoljno dubine, zahtjevan je za veće brodove zbog načina protezanja, relativno male širine i jakih struja. Prolaz kanalom reguliran je posebnom naredbom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Nadzor nad prometom u kanalu provode VTS Hrvatska (Centar Split), trgovačko društvo Plovput putem signalne postaje Jadrija sa semaforskim svjetlima na obje strane kanala i Lučka kapetanija Šibenik.

Promet kroz kanal naglo raste od travnja svake godine da bi vrhunac dosegnuo početkom kolovoza (oko 25.000 prolazaka). Većina plovila tijekom ljetnih mjeseci odnosi se na brodice, manje jahte i brodove na kružnim putovanjima u nacionalnoj plovidbi. Zimi je promet kanalom puno manji, najviše prolazaka odnosi se na linijsku nacionalnu plovidbu te na brodice lokalnih vlasnika (u siječnju oko 2000 prolazaka). Ukupni godišnji promet svih plovila iznosi oko 120.000, odnosno promet manjih plovila oko desetak puta je veći u odnosu na promet brodova.

Statistika pokazuje da se značajnije nesreće događaju svake 4 godine, i uglavnom je riječ o manjim plovilima. Iako u zadnjem desetogodišnjem periodu nije bilo nesreća s težim posljedicama, unapređenje mjera sigurnosti nužno je s obzirom na kontinuirani porast pomorskog prometa kao i općenitu tendenciju rasta pomorskih nesreća na Jadranu. Važnost je tim veća jer se radi o iznimno važnom prolazu i ekološki osjetljivom području.

## LITERATURA

- [1] *Peljar I, Jadransko more-istočna obala*, HHI, Split, 2012.
- [2] Omanović, D., Cukrov, N., Carić, H.: *Nautical Tourism Ecological Footprint in MPA's – technical report*, Institut Ruđer Bošković, ispostava Martinska, Šibenik, 2019.
- [3] Mihalić, F.: *Kvantitativna analiza prometa i planova razvoja u morskoj luci Šibenik*, diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016.
- [4] *Pomorski zakonik RH*, Zagreb, 2019.
- [5] *Naredba o plovidbi u prolazu u šibensku luku, u Pašmanskome tjesnacu, u prolazu Mali ždrelac i Vela vrata, rijekama Neretvom i Zrmanjom, te o zabrani plovidbe Pelješkim, Koločepskim, Unijskim kanalom i kanalom Krušija, te dijelovima Srednjega kanala, Murter-skoga mora i Žirjanskoga kanala*, MMPI, Zagreb, 2007.
- [6] *Evidencija prometa kroz kanal sv. Ante signalne postaje Jadrija*, Plovput Split, Plovno područje Šibenik, 2018., 2019.
- [7] *Peljarski dnevnik za 2018. i 2019.*, Šibenik Pilot d.o.o., 2019.  
*NAUTIČKI TURIZAM-Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2018.*, Državni zavod za statistiku, 2019., [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-04\\_01\\_2018.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-04_01_2018.htm)
- [8] *SAR Izvješće za 2018.*  
([https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%2019/MMPI%20SAR%20STATISTIKA%202018%20ANALIZA%2012-1\\_19.pdf](https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/MORE/More%2019/MMPI%20SAR%20STATISTIKA%202018%20ANALIZA%2012-1_19.pdf))
- [9] [www.portauthority-sibenik.hr](http://www.portauthority-sibenik.hr), 8. 1. 2020.
- [10] [www.sea-see.com](http://www.sea-see.com), 8. 1. 2020.
- [11] [www.mmpi.gov.hr](http://www.mmpi.gov.hr), 8. 1. 2020.
- [12] [www.plovput.hr](http://www.plovput.hr), 8. 1. 2020.
- [13] [www.m.sibenik.in/kanal-sv-ante](http://www.m.sibenik.in/kanal-sv-ante), 8. 1. 2020.
- [14] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-04\\_01\\_2018.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-04_01_2018.htm), 1. 2. 2020.
- [15] <http://www.057info.hr/vijesti/2008-07-13/jedna-teze-i-pet-lakse-ozljedenih-osoba>, 1. 2. 2020.
- [16] <http://www.novolist.hr/Vijesti/Crna-kronika/Sudar-brodica-u-kanalu-sv-Ante-Jedna-osoba-ozlijeden>, 1. 2. 2020.
- [17] <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/motorna-jahta-nasukala-se-u-kanalu-sv-ante/2860>, 1. 2. 2020.



Kap. Nikša Zrnčić

## DOBRA POMORAČKA PRAKSA

U jednom prethodnom članku o vještačenju u pomorstvu naveo sam da mi je pitanje „je li određeni postupak bio u skladu s dobrom pomoračkom praksom“ bilo jedno od najtežih, s obzirom na kompleksnost tog pojma. Pod tim pitanjem podrazumijeva se pitanje „Što bi dobar pomorac učinio u određenom slučaju?“. Zbog toga pomoračka, a ne pomorska praksa.

Wikipedija daje sljedeću uopćenu definiciju pomorca: ***Pomorac ili moreplovac je izraz za osobu koja se profesionalno i/li stručno bavi pomorstvom, odnosno plovidbom, bilo kao zapovjednik (kapetan) broda ili odgovarajućeg plovnog objekta, bilo kao član njegove posade. Pod tim izrazima se općenito podrazumijeva širok pojam koji može obuhvaćati kako osobe koje se pomorstvom bave kao dio svog redovnog zanimanja, tako i one koje se njime bave iz sporta i želje za pustolovinom (npr. sportski jedriličari). Ono što pomorce razlikuje od drugih ljudi jest prije svega posjedovanje elementarnih pomorskih vještina kao što su navigacija, brodska signalizacija, upravljanje i održavanje plovila, odnosno spremnost na rizike i psihološke posljedice dugotrajnog boravka na moru.***

Imenica pomorac u hrvatskom je jeziku muškog roda, iako ima androgina svojstva, jer u suvremenom svijetu sve više žena plovi profesionalno ili amaterski.

Radi boljeg razumijevanja problema potrebno je detaljnije osvrnuti se na znanja i vještine povezane s rizicima pomorske plovidbe, koje bi morao imati profesionalni i amaterski pomorac. Ta znanja i vještine osnova su dobre pomoračke prakse.

Pomoračka praksa kao vještina ogleda se u nebrojenim radnjama tijekom plovidbe, od najbanalnijih, kao što je držanje tanjura s juhom dok se brod valja i posrće, do najkomplikiranijih profesionalnih radnji.

### PROFESIONALNI POMORAC

Profesionalni pomorac plovi da bi zaradio za „kruh sa sedam kora“ na brodovima i jachtama.

Bez obzira na struku, profesionalni pomorci moraju proći osnovnu sigurnosnu obuku (uglavnom spašavanje, preživljavanje, protupožarnu i sigurnosnu zaštitu). Tijekom plovidbe ta se obuka dopunjuje stalnim vježbama.

Časnici palube i stroja (uključivši zapovjednika i upravitelja stroja) tijekom školovanja detaljno se upoznaju s rizicima plovidbe povezanim s njihovom strukom i neposredno su odgovorni za upravljanje tim rizicima u plovidbi, koristeći stečeno znanje i dobru pomoračku praksu. Kroz povijest pomorstva oni su pomoračku praksu prilagođavali razvoju brodova i plovnih putova.

Od samih početaka plovidbe, pomoračka se praksa morala nositi s izazovom prirodnih sila. Prije pojave mehaničkog pogona časnici navigatori bili su neposredno izloženi djelovanju prirodnih sila, a neke, kao vjetar, koristili su za pogon broda. Kako su tijekom plovidbe na otvorenoj palubi bili stalno izloženi djelovanju tih sila, s vremenom su razvijali praksu, ponekad i uvjetne reflekse kako bi ih bolje iskoristili, svladali ili izbjegli. U početku je iskustvo, odnosno praksa, bilo važnije od obrazovanja. Netko je jednom, s dobrom dozom humora, kazao da su tadašnji kapetani imali zapisničara („škrivana“), jer su često bili nepismeni.

Tek plovidba na otvorenom moru postavlja zahtjeve za određenim obrazovanjem, poglavito iz područja astronomije. Dok su zapovjednici jedrenjaka bili i vlasnici tereta, pomoračka praksa uglavnom je ovisila o njihovim sposobnostima i karakteristikim osobinama. Uključivanjem drugih sudionika u pomorstvo, pomoračka praksa nastoji se ujednačavati, kako bi se zaštitio njihov interes.

Uvođenje, najprije mehaničkog pogona, a zatim novih tehnologija u pomorstvo mijenja neke rizike, ali i stvara nove. Prirodne sile ostaju iste, možda se neke čak i povećavaju. Međutim, sučeljavanje s njima olakšano je primjenom tehnologije. Konstrukcija brodova je sigurnija, vremenske prognoze su pouzdanije, elektronska pomagala za navigaciju olakšavaju plovidbu, brodska postrojenja su automatizirana, u područjima guste plovidbe uvode se sheme odvojene plovidbe i sl.

Konstrukcija zapovjedničkih mostova na modernim brodovima sve više odvaja navigatora od neposrednog kontakta s okolinom, većina podataka o okolini dostupna je na pokazivačima raznih pomagala za navigaciju i ti se podaci automatski zapisuju. Navigator postavlja kritične veličine pojedinih parametara, kako bi se aktivirali alarmi ako se ti parametri prijeđu.

Strojari tijekom plovidbe obavljaju stražu u kontrolnoj prostoriji koja je odvojena od strojarnice, a na nekim se brodovima nalazi na zapovjedničkom mostu. Na brodovima s automatiziranim strojarnicom nema neposredno nadzora osim u slučaju alarma.

Boravak u lukama sve je kraći, operacije krcanja i iskrcavanja zahtijevaju pojačani rad i nadzor posade. Vrlo naporan ritam rada u navigaciji i lukama dovodi do preopterećenosti pomoraca, te su smjene učestalije.

Nove tehnologije zahtijevaju odgovarajuće obrazovanje pomoraca i odgovarajuće korištenje tih tehnologija, tj. osuvremenjivanje dobre pomoračke prakse. Zbog toga je za ujednačavanje obrazovanja usvojena STCW-konvencija. Razne međunarodne konvencije reguliraju sigurnost na moru, zaštitu okoline i sigurnosnu zaštitu.

Nažalost, primjena tih propisa često ima negativan učinak. Neke uprave koriste odredbe STCW-konvencije za proliferaciju ispita i isprava radi povećanja prihoda. ISM-priručnike i postupke često izrađuju (ponekad i prepisuju) birokrati brodara ili konzultanta, a što je najgore, većinom ih odobravaju i kontroliraju njihovu primjenu osobe bez ikakvog pomoračkog iskustva. Takav pristup ima kao rezultat zahtjev za ispunjavanjem mnoštva formulara, što časnici palube i stroja najčešće čine tijekom morske straže, što može dovesti do neželjenih posljedica.

## **AMATERSKI POMORAC**

Amaterski pomorac plovi radi rasonode, kada mu priroda njegova posla dopušta, dakle uglavnom vrlo rijetko. Zato im je pomoračka praksa oskudna, a da ne govorimo o dobroj pomoračkoj praksi.

Teorijska obuka je kratka, ovlaštenja se stječu uglavnom bez praktične obuke. S obzirom na veličinu, amaterska plovila izrazito su osjetljiva na sile prirode, a zbog često velikih brzina predstavljaju veliku opasnost za ostale sudionike u plovidbi i okolinu. Zbog toga bi obuka u praksi ili na simulatoru morala prevladavati, kako bi amateri stekli potrebnu pomoračku praksu. Nažalost, kod nas samo jedriličari tijekom obuke stječu odgovarajuću praksu, kako bi mogli uspješno koristiti prirodne sile.



## BUDUĆNOST

Brodovi posluju na tržištu, koje ima svoje zakonitosti, a diktiraju ih razni, često oprečni interesi. Tržišna utrka zahtijeva smanjenje troškova, a sigurnost i zaštita okoliša uvođenje novih tehnologija.

S obzirom na povećanje broja plovila, uvođenjem novih tehnologija relativni broj pomorskih nesreća se smanjuje, ali su materijalni gubici veći. Statistika pokazuje da je uzrok većine pomorskih nesreća ljudska pogreška. Do nje dolazi kada dobra pomoračka praksa nije usklađena s tehnologijom. Uzrok može biti pretjerano oslanjanje na nesavršenu tehnologiju, smanjen broj (zamor) ili neodgovarajuća obuka pomoraca.

Većina obalnih država uvodi učinkovite sustave kontrole plovidbe radi zaštite okoline, koji u osnovi imaju savjetodavnu ulogu, ali postupno preuzimaju vođenje brodova, stvarajući tako novu pomoračku praksu.

Za pomoračku praksu koja je primjerena takvim zahtjevima potrebni su odgovarajuće obrazovanje i iskustvo. Iskustvo se sve češće stječe na simulatoru. Tijekom stažiranja kadeta i asistenata stroja oni se ne susreću često sa svim situacijama koje bi kod njih stvorile dobru pomoračku praksu, osobito ne sa situacijama na koje treba žurno reagirati. Simulator omogućava generiranje iskustva za razne predvidive situacije, te čak stvaranja uvjetnih refleksa u kritičnim situacijama.

Radi smanjenja troškova i ljudskih pogrešaka, kao sljedeći korak u sigurnosti plovidbe razmatra se uvođenje plovidbe „pametnog broda“ (smartship), kao preteče autonomnom brodu, tj. brodu bez posade. Sustav pomorske plovidbe sastoji se od pomorca, broda i okoline (fizičke i društvene). „Pametnan“ i autonomni brod uvode virtualnog pomorca s odgovarajućom pomoračkom praksom. Uvođenje „pametnog“ i autonomnog broda postavlja mnoštvo interdisciplinarnih problema i nije mi namjera o njima raspravljati, već isključivo navesti problem stvaranja dobre pomoračke prakse virtualnog pomorca. Dakle, osnovno je pitanje na koji način i koju pomoračku praksu unijeti u algoritme upravljanja „pametnim“ i autonomnim brodom. Sljedeće pitanje je tko će to raditi i na koji ga način obrazovati.

To su prvenstveno pitanja za sustave obrazovanja, sigurnosti na moru (uključujući sigurnosnu zaštitu) i zaštitu okoline, a odgovor na njih na kraju će tražiti i dati financijski interes svih sudionika u pomorstvu.

## ZAKLJUČAK

Pomoračka praksa nije konstanta, ona se mijenja uvođenjem novih tehnologija i prilagođava se promjeni pomorskih rizika. „Pametni“ i autonomni brodovi u dohodnoj će budućnosti morati ploviti u okruženju klasičnih brodova i amaterskih plovila. Neki rizici plovidbe će se smanjiti, a neki povećati. Uvođenje „pametnih“ i autonomnih brodova donosi mnoštvo novih rizika i traži osuvremenjivanje postojeće i stvaranje nove dobre pomoračke prakse.

Pomorstvo je kroz povijest bilo vrlo konzervativno, ali razvoj pomorskog tržišta naglo je ubrzao razvoj i primjenu novih tehnologija. Činjenica je da starije generacije pomoraca teže usvajaju novu, već nastoje zadržati postojeću pomoračku praksu, koja nije prilagođena novim tehnologijama. Uzrok su tomu nostalgija za prošlim vremenima kada je pomoračka praksa još sadržavala određenu količinu osobnosti, ali i nedovoljno poznavanje i prihvaćanje novih tehnologija.

Danas navigacija s modernog zapovjedničkog mosta više sliči računalnim igricama, nego ona prije desetak i više godina promatranjem (lookout) s krila mosta i korištenjem papirnate pomorske karte. Plan krcaja spremnika i proračun stabilnosti i čvrstoće broda obavlja se na kopnu. Parametri postrojenja na dnevnoj se bazi očitavaju u uredu broдача. Računalni programi preventivnog održavanja postrojenja sadrže upute za pojedine radove s naznakama o tome koliko je ljudi i sati potrebno za te radove.

Nova dobra pomoračka praksa znatno se razlikuje od one koju su usvajale prethodne generacije i sve će se više razlikovati kada zaplove trgovački „pametni brodovi“, a osobito ako i kada zaplove autonomni brodovi. Često se zapitamo što bi se dogodilo u slučaju zakaživanja informacijske tehnologije (satelitske, zemaljske ili brodske). Vjerojatnost takvog scenarija je zanemariva, ali potrebno ga je predvidjeti u svim budućim tehnološkim rješenjima i pomorce minimalno osposobiti za takav scenarij. Nemojmo zaboraviti da su se u SAD-u u Drugom svjetskom ratu osposobljavali navigatori i strojari u roku od mjesec dana. To je tada uglavnom bilo za jednokratnu plovidbu u konvojima, ali su ti pomorci nastavili uspješno ploviti i nakon završetka rata.

Pitanje je što predvidjeti u algoritmu „pametnog“ i osobito autonomnog broda za taj slučaj? Hoće li za ovaj posljednji na brodu biti stalno ukrcan „pomorac za spašavanje“? Takvom pomorcu trebalo bi umjetno usaditi dobru pomoračku praksu na simulatoru i redovito je provjeravati, kao što se to radi i sa sredstvima za spašavanje.

Razni interesi u pomorstvu nastoje dobru profesionalnu pomoračku praksu, dok još postoje profesionalni pomorci, toliko ujednačiti i formalizirati da pomorci postaju sve sličniji robotima. Kada postanu identični robotima, lako će ih zamijeniti algoritmi. Rezultat takvog razvoja je, na žalost pomoraca, sve veća vjerojatnost da će se dobra pomoračka praksa u izravnom susretu s iskonskim silama prirode u budućnosti moći stjecati i koristiti samo u amaterskoj plovidbi.



Petar Zuanić

## IZNOSI PLAĆA I AZIJSKO OBARANJE CIJENE RADA

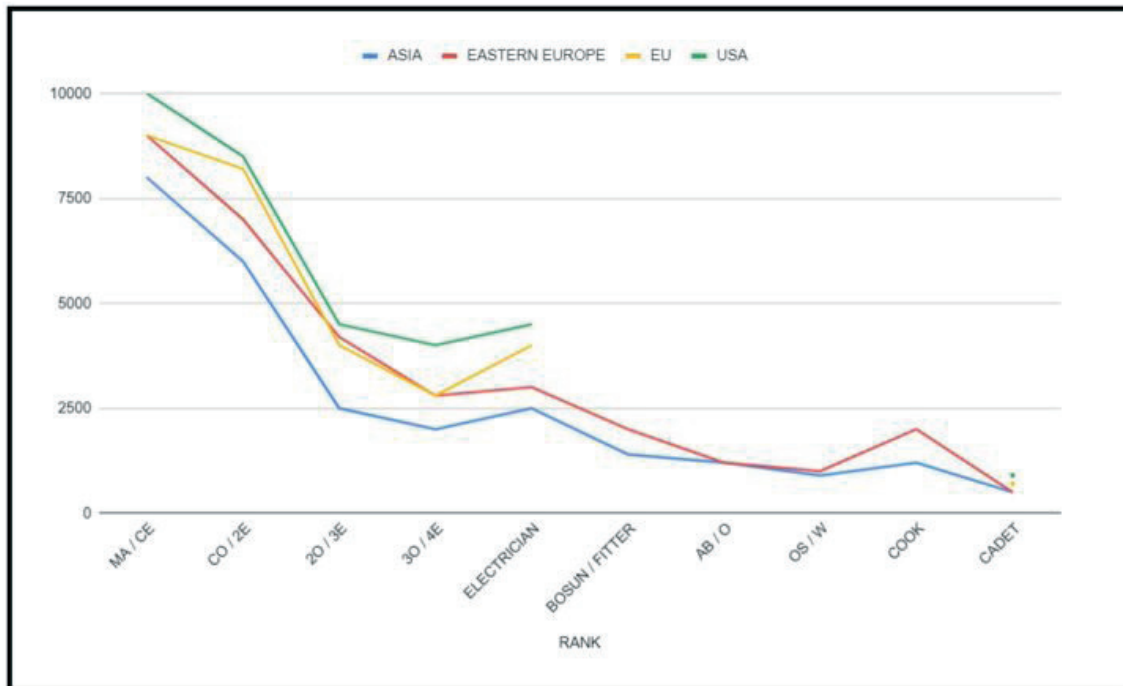
Već je naširoko poznato da se svjetskim morima obavlja čak devet desetina robnoga prometa, te je more postalo apsolutni vladar transportnog sektora kao prometni koridor koji s minimalnim ulaganjima na krajnjim točkama puteva donosi pozamašnu dobit. Da bi sve išlo prema planu i programu, pomorski sektor svojim znanjem i vještinama opskrbljuju radnici na kopnu i na moru. Onih na moru je u 2019. godini bilo nešto više od 1,8 milijuna, te je za očekivati da njihov broj raste s rastom broja brodova u trgovačkoj mornarici, no to neće biti slučaj ukoliko dugoročno razmatramo odvijanje situacije. S napretkom tehnologija izrade i upravljanja brodova, potreba sa brojem pomoraca će opadati, no svijet još uvijek ne zna kuda sa onima koji ostanu bez posla, pa se tehnologije trećeg tisućljeća ne primjenjuju u punoj potenciji na moru, baš kao ni na kopnu. Dok je tako, većina pomoraca plovi zbog visoke, odnosno relativno visoke plaće. Najveće novčane prihode imaju osobe na pozicijama Zapovjednika broda i Upravitelja stroja, a najmanje, naravno – kadeti palube i asistenti stroja. U tablici donosimo pregled plaća po pozicijama i vrstama brodova kada je riječ o tipu broda za prijevoz tekućih tereta.

RANK	PRODUCT	CHEMICAL	VLCC	LPG / LNG
MASTER	11500-12500	12000-14000	8500-14000	12800-15400
CH. MATE	8000-11250	10500-11450	8000-11000	10900-12000
2nd MATE	4000-4800	4500	4000-4800	4750-5250
3rd MATE	3300-3800	3500-4420	3100-3800	3500-4500
CH. ENGINEER	11200-12000	12800-13880	10500-13200	12300-15100
2nd ENGINEER	8000-11000	10200-11400	10400	9900-12300
3rd ENGINEER	4000-4800	4200-5250	4000-4800	4750-5250
4th ENGINEER	3300-3800	3500-4700	3100-3800	3500-4500
GAS ENGINEER	-	-	-	7500-10000
ELECTRICIAN	3200-3600	4000-6500	3500-6000	6000-8100
BOSUN / FITTER	1950-2500	2000-2600	1950-2500	2300-2500
AB / OILER	1450-1950	1450-2100	1450-1950	1700-2100
OS / WIPER	900-1300	1050-1500	900-1300	1300-1800
COOK	1750-2300	1875-2500	1750-2300	1800-2500
CADET	600-1055	725-1155	600-1050	650-1250

Tablica 1 Plaće prema pozicijama na brodovima za prijevoz tekućeg tereta  
(u američkim dolarima)

Globalizacijom i otvaranjem tržišta, pomorci zapadnih zemalja su se našli u problemima. Jeftina radna snaga sa Istoka je oborila cijenu rada, pa je došlo do zaokreta što se tiče zaposlenja u pomorskom sektoru. Od današnjih 1,8 milijuna pomoraca, gotovo dvije trećine njih je iz samo četiri države – Kine, Filipina, Indonezije i Indije, pa se može reći da je Azija apsolutni radnički lider u pomorskom sektoru. Takve prilike dovele su do postavljanja minimalnih plaća za koje su pripadnici pojedinih regija svijeta spremni raditi. Azijati

su, naravno, najjeftiniji, a slijede ih pomorci iz zemalja Istočne Europe. Na drugom mjestu najskupljih su državljani članica Europske Unije, čiju ju cijenu rada na statističkim grafovima oborio ulazak Bugarske i Rumunjske u sastav Unije. Najskuplji radni sat na brodovima za prijevoz tekućeg tereta odrađuju državljani Sjedinjenih Američkih Država. Zanimljivo je i kako pomorci iz SAD-a i EU imaju toliko malen broj pomoraca koji nisu časnici, da je u usporedbi sa Azijom i Istočnom Europom – zanemariv.



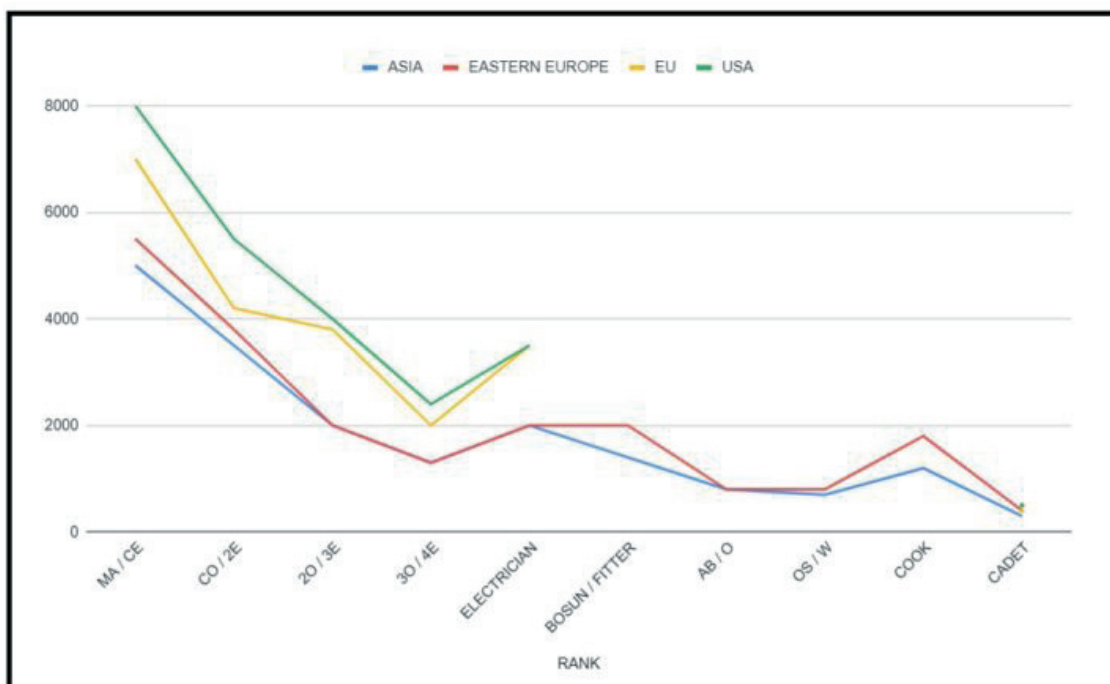
Graf 1 Minimalna plaća (\$) na koju su pomorci spremni pristati  
(po poziciji i regiji svijeta – TEKUĆI TERETI)

Novčane naknade su nešto niže na brodovima za prijevoz krutog i rasutog tereta. Na takve brodova otpada većina svjetske flote, a najviše je brodova za prijevoz generalnog tereta. Slijede ih brodovi za prijevoz rasutih tereta, a potom brodovi za prijevoz kontejnera koji bi u skorijoj budućnosti trebali preći broj tankera za prijevoz kemikalija i udio tankera za prijevoz sirove nafte. Na četvrtom mjestu ove sekcije su brodovi za prijevoz vozila, odnosno Ro-Ro brodovi. Plaće variraju od osam, pa sve do trinaest tisuća dolara. Zanimljivo je i da se plaća kadetima i asistentima s prelaskom u časnički čin poveća čak deset puta, što je dvostruko veći rast nego li na brodovima za prijevoz tekućih tereta, uz činjenicu da su plaće na ovom tipu plovila, u prosjeku, čak 25% niže nego li na tankerima.

RANK	BULK	CONTAINER	CAR CARRIER	GEN. CARGO
MASTER	8100-12100	8000-11700	8100-12600	9000-13000
CH. MATE	6000-9500	6900-7100	5500-7750	5500-8670
2nd MATE	2500-3500	2700-3700	3200-4500	2500-4500
3rd MATE	2000-3990	3100-4000	3300-3500	2500-3300
CH. ENGINEER	8400-12000	8200-11000	7500-10200	7700-10200
2nd ENGINEER	6700-9500	6900-7100	5500-7750	5500-8670
3rd ENGINEER	2700-4000	2700-4300	3200-4500	2500-4500
4th ENGINEER	2200-3000	2000-3200	2200-3200	2500-3150
ELECTRICIAN	4000-5600	3400-5000	2000-5600	2750-5050
BOSUN / FITTER	1600-1900	1600-1900	1600-2000	1600-1800
AB / OILER	1380-1400	1300-1670	1300-1670	1100-1600
OS / WIPER	900-1220	910-1285	900-1220	1130-1400
COOK	1600-1990	1630-1900	1600-2000	1400-2000
CADET	200-750	400-650	400-650	250-750

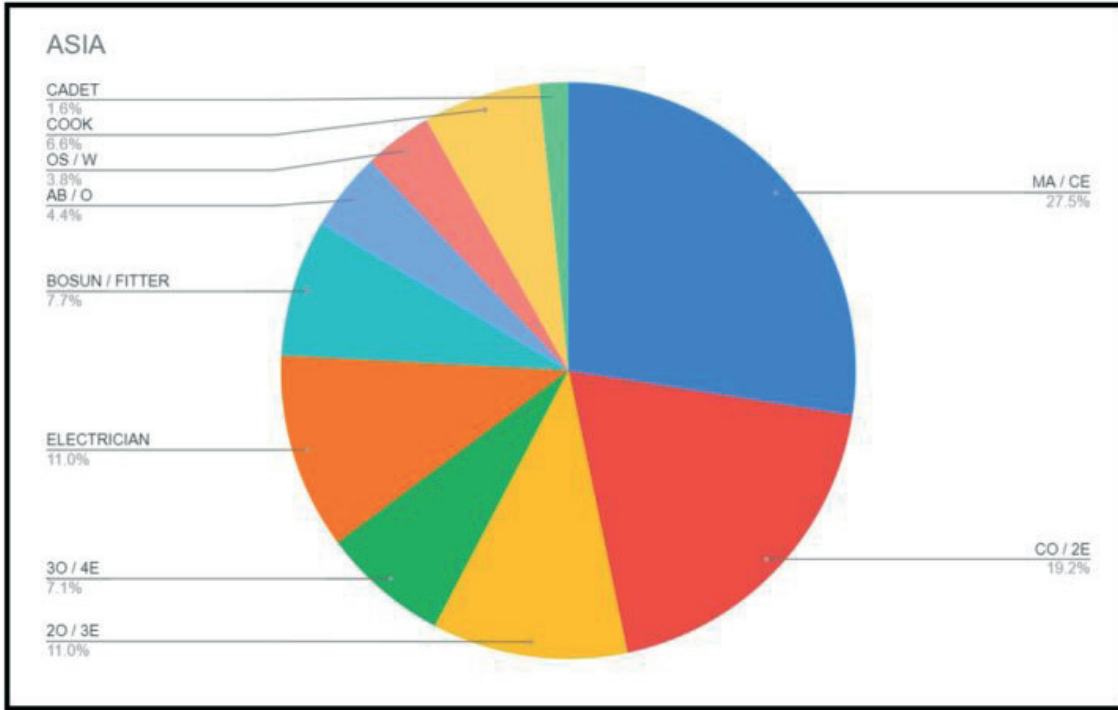
Tablica 2 Plaće prema pozicijama na brodovima za prijevoz krutog i rasutog tereta  
(u američkim dolarima)

Baš kao i na tankerima, i ovdje su državljani azijskih zemalja značajno oborili cijenu rada, te su spremni raditi za trideset posto manju plaću nego li američke kolege, odnosno za tri četvrtine plaće radnika iz Europske Unije. Pomorci iz Istočne Europe tek su neznatno skuplji od azijskih kolega, a najzanimljiviji su uvjeti kuhara istočne Europe – oni su postavili uvjete koji su gotovo identični uvjetima trećih časnika palube i četvrtim časnicima stroja iz Europske Unije, odnosno žele raditi za minimalno dvije tisuće dolara mjesečno. Također, električari iz EU i SAD-a su dvostruko skuplji od istočnoeuropskih i azijskih kolega.

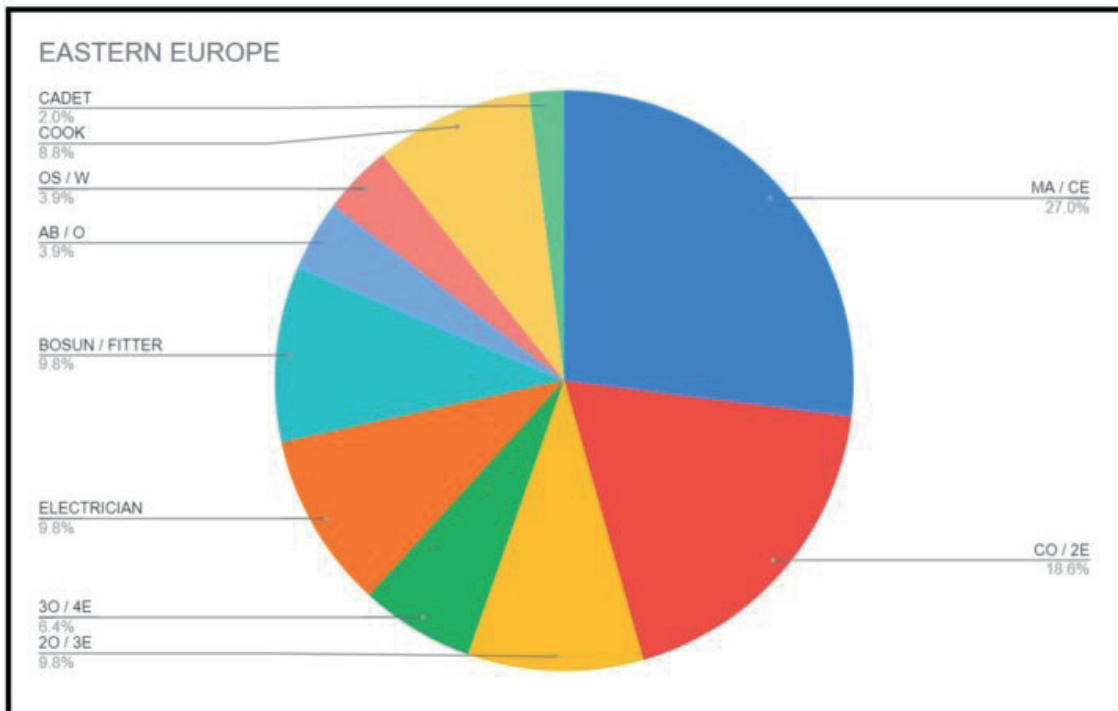


Graf 2 Minimalna plaća (\$) na koju su pomorci spremni pristati  
(po poziciji i regiji svijeta – KRUTI I RASUTI TERETI)

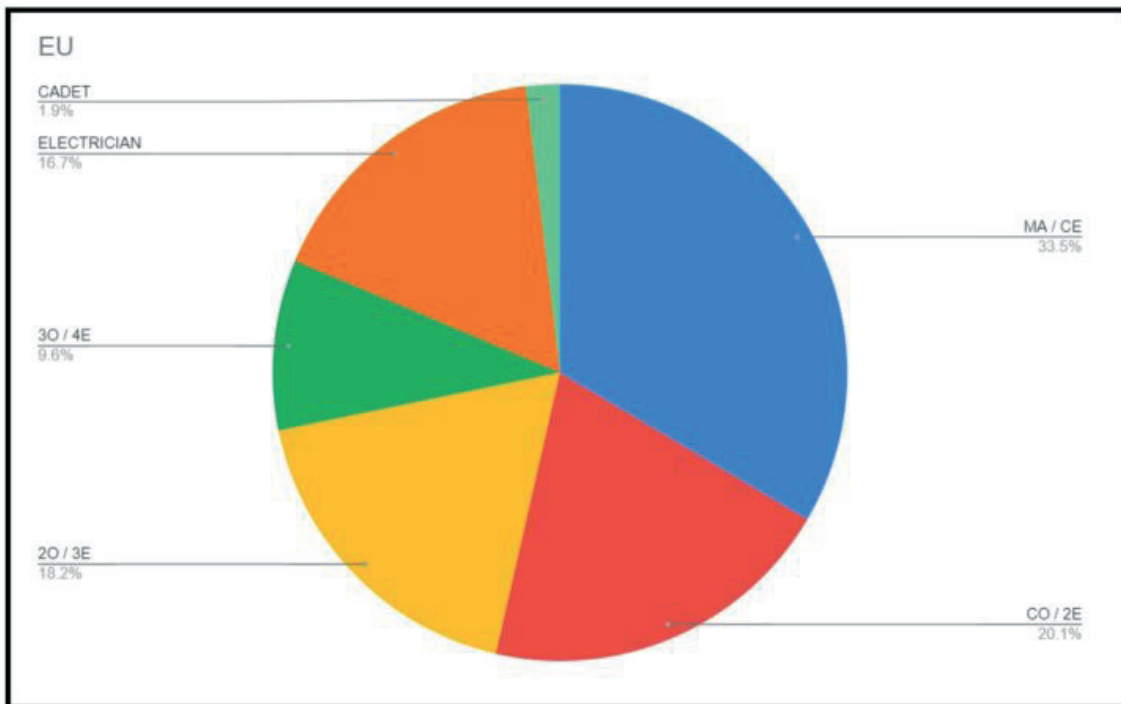
Ukoliko bi na brodu bile posade kreirane isključivo po navedenim regijama, najviše brodova bi mogle uslužiti azijske zemlje i države Istočne Europe. Najviše pomoraca dolazi iz Kine, a slijede ju Filipini i Indonezija, dok su na četvrtom i petom mjestu Ruska Federacija i Ukrajina. U nastavku donosimo grafičke prikaze udjela plaća po pozicijama od ukupnog troška brodarka za radnu naknadu posade.



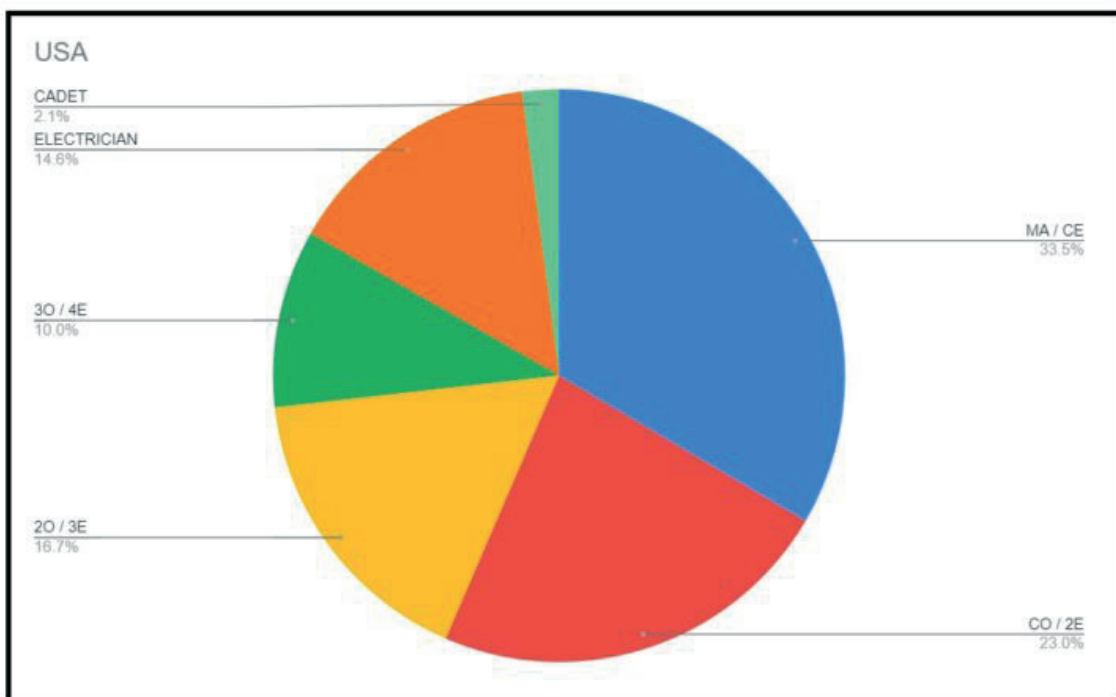
Graf 3 Udio plaće od ukupnog izdatka brodarka za radnu naknadu posade – regija Azija



Graf 4 Udio plaće od ukupnog izdatka brodarka za radnu naknadu posade – regija Istočna Europa



Graf 5 Udio plaće od ukupnog izdatka broдача za radnu naknadu posade – regija EU



Graf 6 Udio plaće od ukupnog izdatka broдача za radnu naknadu posade – regija SAD

Filipinci su poznati među pukom kao najbrojniji pomorci, te su, ne tako davne, 2008. godine u svoju matičnu državu donijeli 3 milijarde američkih dolara, a tada je bilo 227 000 filipinskih pomoraca, od čega svega nešto više od 13 000 časnika. Već 2016., broj Filipinaca na brodovima trgovačke mornarice je bio neznatno iznad 440 000, a 2018. su u državu donijeli 6,14 milijardi dolara. Za takav zavidan rast pobrinule su se obrazovne ustanove za školovanje pomoraca na Filipinima, od kojih su najpoznatije PNTC Colleges, Meridian International, The Maritime Training Center of The Philippines i Globe Maritime. Poznata je i suradnja MOL-a sa Filipincima, pa su stoga osnovali svoj centar za obrazovanje pomoraca na Filipinima. Usprkos pričama o nezaustavljivom rastu filipinskog kadra na brodovima, izgleda da on i nije toliko nezaustavljiv jer se u cijelu priču uključila i Kina kojoj je podatak o mogućem obrazovanju 300 000 Filipinaca godišnje za pomorska zanimanja očigledno bio neprihvatljiv.

Iako su po svojim pomorskim podvizima poznati od davnina, broj kineskih pomoraca u trgovačkoj mornarici raste tek s početkom tekućeg stoljeća, no tada je neznatniji. Pravu malu renesansu pomorsko obrazovanje u Kini doživljava 2009. godine kada je visoka pomorska učilišta upisao čak 46 000 Kineza, a takav trend se nastavio i narednih nekoliko godina, da bi se 2014. broj prepolovio, a 2017. ponovo doživio eksponencijalni rast. Već 2016., Kina je imala 500 000 pomoraca u trgovačkoj mornarici, te je već tada prestigla Filipine. Kina je i država iz koje dolazi najveći broj pomorskih časnika. Da bi ostala broj jedan i potpuno zavladała prijevozom roba, brine se pedeset visokih učilišta i sto srednjoškolskih učilišta u Kini. Najistaknutiji su Dalian Maritime University, Shanghai Maritime University, Jimei University i Wuhan University of Technology. Iza kineskih pomoraca stoje i snažna sindikalna udruženja, te kao vrhovni borac za njihova prava – Narodna Republika Kina. U sljedećih dvadeset i pet godina, Kinezi planiraju u potpunosti zagospodariti prijevozom roba na planeti. Već sada u značajnoj mjeri opskrbljuju četrdeset najvećih brodskih kompanija (izvan svog teritorija) sa svojim pomorcima, a osim toga predstavljaju i uštedu za brodare koji više ne trebaju plaćati putovanja svojim zaposlenicima do njihova prebivališta, zahvaljujući velikom broju pomoraca iz kineskih lučkih gradova. Da to ne bi bilo sve, Kina u svom vlasništvu ima preko 6000 preoceanskih brodova, što je čini apsolutnim svjetskim brojem jedan, a u matičnoj državi registrirano je čak 4039 brodova. Ta brojka je pozicionirala Kinu na drugo mjesto po broju brodova u državnom registru, odmah nakon Paname sa 6465 upisanih brodova, no ukoliko kineskom broju dodamo brodove registrirane u Hong Kongu, kojih je 2442, dobivamo brojku registriranih brodova pod kineskim patronatom u iznosu 6481, što je čini globalnim liderom u svijetu pomorstva. Osim ovih impozantnih brojki, Kina bilježi i stopu od 60% uposlenosti za novogradnju, odnosno prednjači i u tom segmentu pomorstva sa gotovo apsolutnom većinom narudžbi, koja bi se trebala ostvariti do 2025. godine. Kina do 2050. planira postati apsolutni svjetski lider u pomorstvu u svim segmentima.

Kolaju priče kako Filipinci za mal novac kupuju stanove, kuće i farme, no Kinezi kao da su i tome odlučili stati na kraj. Samo u 2019., Kinezi su na Filipinima kupili nekretnina u protivrijednosti 43 000 000 000 američkih dolara. Izgleda da kupnjom zemlje i građevina, uz obrazovanje i brodogradnju u zamahu, planiraju Filipincima poprilično otežati situaciju u desetljećima koja dolaze. Ovo je pravi mali rat istočnih tigrova, od kojih je jedan znatno veći i krupniji, a onaj iz južnijeg dijela tek poput hrabrog mladunčeta. Gledajući kroz nacionalne simbole, može se reći da će kineski zmaj, vrlo vjerojatno, dokrajčiti filipinskoga orla.



Nameće se pitanje hoće li hrvatski pomorci u broju koji je danas aktualan uspjeti opstati do druge polovice dvadesetprvoga stoljeća, te može li Hrvatska konkurirati dalekistočnom gigantu Kini i ostalim velikim nacijama. Također se nameće i pitanje o državnoj intervenciji u svrhu zaštite vlastitih pomoraca, te može li Sindikat Hrvatskih Pomoraca parirati kineskoj megalomanskoj zajednici i velikom filipinskom marketingu koji je Filipince predstavio kao neopjevane heroje pomorskih pothvata i nositelje globalne trgovine. Nadalje, živa je i hipoteza o mogućnosti upliva, odnosno lobiranja zajednica pomoraca, a prvenstveno Sindikata, na odluke državnih tijela, u većoj mjeri Hrvatskoga Sabora, a u manjoj nadležnoga Ministarstva. Sva nemoć hrvatske intervencije ogledala se i u ovoj krizi izazvanoj bolešću COVID-19, pa je pandemija razjasnila mnoge mogućnosti, odnosno nemogućnosti borbe sa virusom, a još više nemogućnosti borbe sa svjetskim silama. Hrvatska, kao jedna od malih država s izrazito niskim brojem stanovnika i depopulacijom kao rak ranom, ne bi smjela svoju budućnost u pomorstvu temeljiti na postojećim znanjima, već bi se trebala većim dijelom usmjeriti na konkretne poteze koji će odrediti pomorstvo ovoga stoljeća, te stvoriti uvjete za ulazak u dvadeset i drugo stoljeće. Zato je nužna jaka država, snažno nadležno Ministarstvo, vizionarski pristup trenutnoj problematici i, naravno, prelazak stila obrazovanja iz memorijskog u inovativni.



Kap. Juraj Karninčić

## **PRIZNANJE CHARTERED MASTER MARINER**

Chartered Master Mariner (CMMar) jest titula koja je uvedena u cilju prihvaćanja novog i željno očekivanog profesionalnog standarda u pomorskoj industriji. Dodjela statusa Chartered najviši je ili zlatni standard za one koji zaslužuju priznanje eminentnosti. To priznanje služit će u svrhu prepoznavanja titule Master Mariner za one koji nisu samo koristili ovu vrstu industrije, nego su svojim profesionalnim radom i odnosom prema pomorstvu u cjelini doprinijeli napretku pomorstva, a iskazali su i spremnost da promoviraju i pomognu drugima da se uzdignu iz prosječnog standarda.

Priznanje Chartered Master Mariner trebalo bi predstavljati ispunjenje svih teorijskih i praktičnih znanja jednog kapetana duge plovidbe. Čarterstvo je širom svijeta prepoznato kao najviši, „zlatni standard“ za profesionalce i posebno je zadovoljstvo vidjeti da su pomorci na ovaj način u potpunosti prihvaćeni kao takvi.

### **1. ŠTO JE CHARTERSHIP?**

Povijesno, to je kraljevska „povelja“, a odnosi se na aktivnosti ili praktičnu aktivnost koju provode određene osobe ili osoba. Povelja se uobičajeno dodjeljivala na temelju dokaza o iznimnoj zaslugi, sposobnosti ili odanosti državi, odnosno kruni. Primanje profesionalne povelje predstavljalo je vrhunsko priznanje koje je država, odnosno kruna, mogla dodijeliti zaslužnim građanima, a moglo bi se predstaviti kao uvjerljiv dokaz o njihovoj osobnosti, kompetenciji i vještini. Osnivanje je opisano kao „zlatni standard“ osobnih postignuća i profesionalnog razvoja. Nije postojao niti jedan viši standard u svijetu profesionalnih i tehničkih dostignuća.

### **2. ZNAČENJE RIJEČI CHARSTERSHIP U POMORSKOJ INDUSTRIJI**

U posljednjih 50 godina, mnoge tehnički usmjerene profesije primijenile su vlastite, više standarde usmjerene ka individualnoj sposobnosti i praktičnom znanju. Utvrđivanje standarda za stjecanje te povlaštene titule ovisi o normativima profesionalnih institucija koje imaju razrađene standarde i sheme kod dodjele priznanja. Prema tome, najviši oblik priznanja kod većine tehničkih profesija strogo je kontroliran i reguliran provjerom svakog pojedinog kandidata. Dakle, najveća čast koju većina tehničkih profesija odaje priznanju za osobni razvoj daje se statusu Chartered.

Chartership se odobrava i dodjeljuje na osnovi postignuća svakog pojedinca, a ne na osnovi neke sheme u obliku matrice. Postoje smjernice i pravila za dodjelu tako visokog (najvišeg) priznanja u pomorstvu.

### **3. ŠTO JE CHARTERED MASTER MARINER?**

To je osoba koja je svojim profesionalnim radom, pokretačkom energijom, snažnim statusom u pomorskim krugovima, profesionalnim odnosom prema pomorskoj industriji uopće, te svojim radom i zalaganjem doprinijela razvoju pomorstva na globalnom planu.

#### **4. CARTERSHIP TRAŽI „IZNIMNE I IZVANREDNE“ PERFORMANCE SVAKE POJEDINE OSOBE KAO I POJEDINAČNE DOPRINOSE U POMORSKOJ INDUSTRIJI.**

Podnositelji zahtjeva trebaju definirati što je „iznimno i izvanredno“ u njihovu radu i stvaralaštvu te dokazati kako su „izvanredni“ na svom radnom mjestu i u širem okruženju. Da bismo izbjegli svaku sumnju kako je jednostavno „biti dobar u svom poslu“ ili „ne raditi pogreške“, recimo odmah da to neće biti dovoljno za zadovoljenje standarda pri dodjeli tražene titule. Ne postoji „propisani put“ do titule Chartership, niti način kako je steći. Titulu Chartership vjerojatno će postići oni koji su preuzeli kontrolu i odgovornost za svoj osobni razvoj, ciljeve, ambicije te životna stremljenja.

To je tip osobe za koju je osmišljen Charterhip: pojedinac koji je dovoljno odrastao da doista vjeruje u sebe i to demonstrira, koji je dostigao razinu ugleda na kojoj se može osloniti na svoje vlastito znanje i biti predstavljen za primjer drugima kao ono najbolje što pomorska industrija ima ponuditi.

To su, između ostalih, osobine koje se očekuju od nekoga tko teži postati Chartered Master Mariner.



Kap. Jurko Karninčić

## **ŽENE U POMORSTVU WOMEN IN THE MARITIME WORLD**

Svjetski dan pomorstva godine 2019. bio je posvećen ženama. Generalni tajnik IMO-a Kitack Lim naglasio je da ženama treba dati veći značaj u pomorskoj industriji u godinama koje dolaze, nego što su ga imale do danas. To je potreba industrije koja zahtijeva odlučnu akciju kako bi se preskočile duboke strukturne, institucionalne i kulturne barijere.

Pomorstvo je oduvijek bilo industrija kojom dominiraju muškarci, a isto se odnosi na mnoge pridružene profesije u pomorskoj zajednici. Ali to se mijenja; postoje mnogi razlozi zbog kojih je ravnopravnost spolova prepoznata kao jedna od ključnih platformi na kojoj ljudi mogu izgraditi svijetlu budućnost. To je jedan od 17 ciljeva koji su temelj UN-ovog programa razvoja, a za njih su se zemlje širom svijeta obvezale kako će ih provesti.

Pomorska će zajednica mnogo izgubiti ako ne uspije pravilno osnažiti žene na radnom mjestu. Miješani timovi daleko su produktivniji od timova u kojima dominiraju samo muškarci. Na radnim mjestima raznolikost spolova doprinosi većem zadovoljstvu poslom te angažmanu u cijelosti. Imati više žena na radnom mjestu korisno je za radne organizacije u cjelini, te isto tako za muškarce i za žene u tim organizacijama.

Za Svjetski dan pomorstva odabrana je tema „Osnaživanje žena u pomorskoj zajednici“. Ova tema pruža priliku za podizanje svijesti o važnosti rodne ravnopravnosti, u skladu s ciljevima Ujedinjenih naroda za održivi razvoj, te o važnosti isticanja još uvijek nedovoljno iskorištenog doprinosa žena u pomorskom sektoru. Osnaživanje žena podržavaju napredna gospodarstva širom svijeta i potiču zapošljavanje sve većeg broja žena u globalnoj pomorskoj zajednici.

IMO-ov program „Žene u pomorstvu“ nastavit će podržavati osnaživanje žena u pomorskom sektoru i u narednim godinama putem specifičnih stipendija, olakšanog pristupa visokoj tehničkoj obuci za žene u pomorskom sektoru, posebno u zemljama u razvoju, stvaranja okruženja u kojem su žene identificirane i odabrane za mogući napredak u karijeri uglavnom u lučkim upravama, lukama i pomorskim zavodima za osposobljavanje pomoraca.

Žene u pomorskom svijetu danas su snažne – neprestano se bore protiv staromodnog pogleda na pomorsku industriju u kojoj dominiraju muškarci. Iskustvo nam govori kako je različitost bolja za timski rad, bolja za vodstvo te bolja za komercijalni učinak. Pomorski se svijet mijenja. I to na bolje. Uz pomoć IMO-a i drugih organizacija, ženama se otvaraju uzbudljive i korisne mogućnosti stvaranja karijere. A nova generacija jakih i talentiranih žena odaziva se tom pozivu i mogućnosti ulaska u donedavno strogo čuvani muški svijet. One dokazuju da je pomorska industrija u današnjem svijetu namijenjena svima. Ne pita se više traži li posao žena ili muškarac, već se govori o tome što tko može pružiti i učiniti za napredak pomorstva.

Kap. Slavko Bačić,  
umirovljeni inspektor sigurnosti plovidbe  
i ribarski inspektor po ovlaštenju

## ZBOG ČEGA REPUBLIKA HRVATSKA JOŠ NIJE PROGLASILA GOSPODARSKI POJAS

### UVOD

**Isključivi gospodarski pojas** kao pojam u međunarodnome pravu mora prvi put se spominje u Međunarodnoj konvenciji o pravu mora koja je donesena 1982. godine na konferenciji OUN-a u Monte Bayu na Jamajci. Nastao je nakon što je Republika Island jednostranom odlukom drugim državama na svojoj kontinentalnoj orubini zabranila ribolov. Naravno da se odluka kojom je jedna mala otočna država zabranila ribolov na 200 milja od svoje obale nije svjdjela velikim državama s razvijenim ribolovom. Odluku su Islandđani dosljedno provodili, a prekršitelje progonili ratnim brodovima – korvetama.

Tako u Konvenciji o pravu mora '82. imamo pojmove: otvoreno more, epikontinentalni pojas, **isključivi gospodarski pojas**, vanjski morski pojas, teritorijalno more, arhipelaške vode i unutrašnje morske vode. U ranijoj konvenciji o pravu mora, poznatoj kao Ženevska konvencija iz 1958. godine, pojam isključivi gospodarski pojas nije postojao.

U našem Pomorskom zakoniku (Narodne novine, 181/04,76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/09), računajući od kopna prema pučini, imamo: unutarnje morske vode, teritorijalno more, **gospodarski pojas** i epikontinentalni pojas.

### PRAVNI TEMELJ ZA PROGLAŠENJE GOSPODARSKOG POJASA

U Glavi IV. Pomorskog zakonika koji se odnosi na GOSPODARSKI POJAS ima točno 10 članaka (od čl. 32. do čl. 41.) pa ću navesti prva tri.

#### **Članak 32.**

*Gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom (vidi čl. 1018.).*

#### **Članak 33.**

*U svojem gospodarskom pojasu Republika Hrvatska ostvaruje suverena prava radi:*  
*a) istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim i neživim prirodnim bogatstvima;*

*b) proizvodnje energije korištenjem mora, morskih struja i vjetrova.*

*Republika Hrvatska surađuje sa susjednim državama radi donošenja i provođenja mjera zaštite i očuvanja živih morskih bogatstava u području gospodarskog pojasa Republike Hrvatske.*

#### **Članak 34.**

*Ovlaštena tijela Republike Hrvatske imaju pravo i dužnost poduzimati sve potrebne mjere radi ostvarivanja suverenih prava istraživanja i iskorištavanja, zaštite, očuvanja i gospodarenja živim morskim bogatstvima u gospodarskom pojasu Republike*

***Hrvatske, uključujući pregled, inspekciju, uzapćenje stranog broda i sudske postupke. O uzapćenju ili zadržavanju stranog broda i o izrečenim kaznama odmah se obavještava diplomatskim putem država čiju zastavu brod vije.***

Kada se pročitaju ta tri članka, naravno, i ostalih sedam, dalo bi se zaključiti da Republika Hrvatska ima proglašen gospodarski pojas. Međutim, „kvaka“ je na svršetku članka 32. gdje piše „(vidi čl. 1018.)“. Pa, evo što piše u tom članku:

**Članak 1018.**

*Odredbe članka 32., članka 33. stavka 1. točke a), članka 34., 40. i 41. ovoga Zakonika primjenjuju se danom početka primjene Odluke Hrvatskog sabora o proglašenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru (Narodne novine, br. 157/03. i 77/04.) kojom je uspostavljen **zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.***

*Odredbe članka 33. stavka 1. točke b), članka 35., 36., 37., 38. i 39. ovog Zakonika počet će se primjenjivati kad Hrvatski sabor proglasi ostale sadržaje isključivog gospodarskog pojasa u skladu s Konvencijom o pravu mora.*

A evo kako je glasio tekst u članku 1042. u prvom Pomorskom zakoniku (Narodne novine, 17/94) kojim je trebalo proglasiti gospodarski pojas prije više od četvrt stoljeća:

**Članak 1042.**

***Sabor Republike Hrvatske donosi odluku o proglašenju gospodarskog pojasa Republike Hrvatske. Odredbe članka 33. do članka 42. ovoga Zakonika primjenjivat će se kad Sabor Republike Hrvatske donese odluku iz stavka 1. ovoga članka.***

Što je učinio naš zakonodavac – Sabor RH? Izmisli je pojam **ZERP** kojega nema u Međunarodnoj konvenciji o pravu mora '82., niti u našem Pomorskom zakoniku. Očito da se ne zamjerimo „velikom susjedu i briselskim vlastima“. Međutim, treba ih podsjetiti da su odredbe međunarodnih konvencija „jače“ od nacionalnih zakona i direktiva i uredbi EU-a.

Još ću citirati jedan relevantan članak iz Glave V. Pomorskog zakonika, a odnosi se na „**epikontinentalni pojas**“ i glasi:

**Članak 42.**

*Epikontinentalni pojas Republike Hrvatske obuhvaća morsko dno i morsko podzemlje izvan vanjske granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske u smjeru pučine do granice epikontinentalnog pojasa sa susjednim državama.*

***Granice epikontinentalnoga pojasa Republike Hrvatske i Talijanske Republike utvrđene su Sporazumom između Vlade SFRJ i Vlade Republike Italije o razgraničenju epikontinentalnog pojasa između dvije države 1968. godine.***

*Do postizanja sporazuma o razgraničenju epikontinentalnog pojasa sa Crnom Gorom, Republika Hrvatska će, sukladno pravilima međunarodnog prava i odredbama Konvencije UN-a o pravu mora, uživati suverena prava i jurisdikciju o tome prostoru do crte sredine koja se nastavlja na vanjsku granicu teritorijalnog mora u Bokokotorskom zaljevu u smjeru pučine.*

Republika Hrvatska već je davno temeljem članka 42. stavak (2) Pomorskog zakonika, a u skladu s člankom 74. stavak (4) Međunarodne konvencije o pravu mora '82., koji glasi: ***Kada između zainteresiranih država POSTOJI SPORAZUM KOJI JE NA SNAZI*** (istaknuo S. B.) ***pitanja u svezi s razgraničenjem isključivog gospodarskog pojasa uređuje se u***

**skladu s odredbama toga sporazuma**, trebala proglasiti gospodarski pojas bez ikakvih pregovora i sporazuma s bilo kime.

Duboko sam uvjeren da bi, da je pojam **gospodarskog pojasa** postojao u doba potpisivanja tog Sporazuma između Vlade SFRJ i Vlade Republike Italije, bilo riješeno i to pitanje.

Ovakvo stajalište zastupa i prof. Vladimir – Đuro Degan na stranicama 113. i 114. knjige „Međunarodno pravo mora i izvori međunarodnog prava“.

## **AKCIJA DOMOLJUBNE UDRUGE HRVATSKOG NACIONALNOG ETIČKOG SUDIŠTA I POSTUPAK DRŽAVNOG TIJELA (GRANIČNE POLICIJE) PREMA SVOME PUKU**

Kako Sabor Republike Hrvatske još od 1994. godine i pored pritiska oporbe i drugih domoljubnih udruga ne želi na dnevni red sjednice uvrstiti to pitanje, Hrvatsko nacionalno etičko sudište, u subotu 21. rujna 2019. godine, pokrenulo je akciju proglašenja isključivog gospodarskog pojasa RH. Organizatori akcije bili su Ivan Valek, Zvonimir Šeparović, bivši ministar vanjskih poslova RH i njegova supruga Branka, poznata novinarka. Svojom nazočnošću akciju su podržali admiral Davor Domazet – Lošo, prof. Josip Jurčić i mnoge druge osobe iz javnog i političkog života iz cijele Hrvatske.

Nas 112 putnika na obali kralja Petra Krešimira u Zadru oko 9 sati ukrkali smo se na mb „Leut“ čiji je vlasnik i zapovjednik Tonči Jureško, s još 5 članova posade.

Nakon otpjevanje himne u izvrsnom raspoloženju, na udobnom brodu s gostoljubivom posadom, oko 10 sati isplovili smo prema Salima, luci otvorenoj za međunarodni pomorski promet, u koju smo morali pristati radi obavljanja postupka prelaženja državne granice. Naime, državna granica RH na moru poklapa se s vanjskom crtom teritorijalnog mora koja je 12 milja udaljena od polazne crte, a mi smo išli u još uvijek neproglašeni GOSPODARSKI POJAS.

Na putovanju od Zadra do Salija, organizatoru smo dali osobne podatke (ime i prezime, mjesto i datum rođenja, adresu, OIB i broj osobne iskaznice) radi sastavljanja Popisa putnika (Passenger List). U međunarodnom pomorskom prometu Popis posade (Crew list) i Popis putnika predaju se nadležnim državnim tijelima (Kapetaniji, Policiji i Carini) na izlasku odnosno ulasku u državu.

S obzirom na to da je za čak 112 putnika osobne podatke trebalo napisati za vrijeme plovidbe od Zadra do Salija, nije se uspjelo dogotoviti Popis putnika, pa je trebalo još oko pola sata da ga se kompletira, nakon čega je predan policijskom djelatniku. Našom krivicom zbog kašnjenja predaje Popisa putnika (oko pola sata) i kontrole policijskog djelatnika, u Salima smo se zadržali oko 3 sata.

Policijski djelatnik tražio je da se svi putnici i članovi posade iskrcaju i kroz prozor kontejnera daju osobne iskaznice ili putovnice da bi ih usporedio s podacima u navedenim popisima što nije uobičajeni postupak u prelasku državne granice na moru. Očito se željelo poniziti i omalovažiti organizatora i sudionike akcije, od kojih su neki imali i preko 90 godina. Nakon takvog maltretiranja, po idealnom vremenu plovili smo kroz Park prirode Telašćica prema budućem GOSPODARSKOM POJASU Republike Hrvatske te je na 13. milji od polazne crte od koje se računa teritorijalno more, motor zaustavljen i održan prigodni program, a uz pjesmu u more je bačena metalna pločica prigodnog sadržaja. Naravno da je postupak bio popraćen brodskom sirenom.

Na povratku u Sali opet isti „cirkus“. Zapravo, još i gori. Naime, oko 18,30 sati vezali smo se na isti vez s kojega smo isplovili. Na taj vez pristaje i brod koji obavlja putnički prijevoz na relaciji Zadar – Sali, a u Sali stiže u 20,40 sati.

Kako je policijski djelatnik očito po napatku „s vrha“, opet „savjesno“ obavljao pregled istih putnika i posade, bližilo se vrijeme dolaska putničkog broda, kojemu je „Leut“ morao ustupiti mjesto, dakle isploviti bez obavljene „kontrola“ svih putnika te se po isplovljenju putničkog broda vratiti po ostale putnike. Zbog negodovanja mještana, članova posade i nas putnika, policajac se „smilovao“ i dozvolio nam isplovljenje u 20,35 sati, iako posao nije obavio do kraja.

Sramotno da sramotnije ne može biti da jedno državno tijelo ovako postupa prema svojim građanima koji samo žele potaknuti Sabor i Vladu da proglase **gospodarski pojas** zajamčen Međunarodnom konvencijom o pravu mora iz '82. i Pomorskim zakonikom. Građanima koji su velik dio svoga života i rada utkali u stvaranje Lijepe naše!

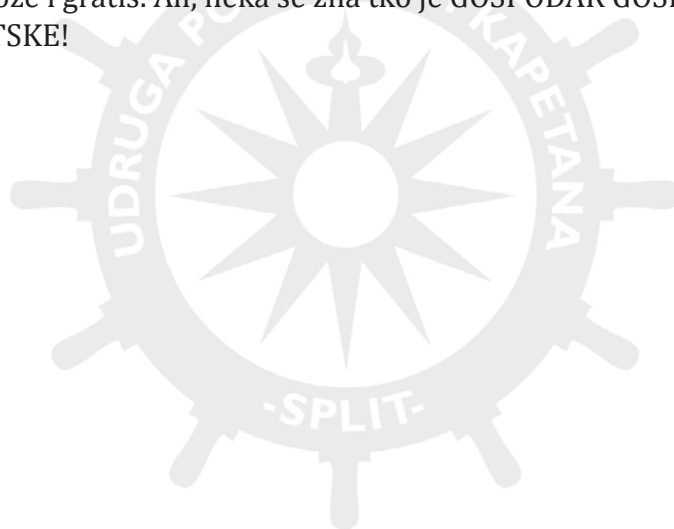
Vrijednost je gospodarskog pojasa u ribama i živim morskim organizmima koji obitavaju u njemu, a ne u „*proizvodnji energije korištenjem vode, struje i valova, podizanju umjetnih otoka*“, kako se izruguje predsjednik hrvatske Vlade.

## ZAKLJUČAK

Od 193 države članice OUN-a, 137 ih je proglasilo **isključivi gospodarski pojas**. Dakle, 56 država nije proglasilo isključivi gospodarski pojas. Neke od njih nisu ga u mogućnosti proglasiti jer nemaju izlazak na more, odnosno nisu obalne države. Samo u Europi takvih je 11: Austrija, Bjelorusija, Češka, Kosovo, Luksemburg, Mađarska, Moldova, Sjeverna Makedonija, Slovačka, Srbija i Švicarska, ne računajući Andoru, Monaco, Lihtenštajn i San Marino.

Na žalost, Republika Hrvatska, koja se diči i hvali morem, svjesno se odriče svoga prava proglašenja gospodarskog pojasa, pa se postavljaju dva pitanja. Zašto Hrvatskom saboru nije točno određen rok za proglašenje gospodarskog pojasa, kao što je u prijelaznim i završnim odredbama određen drugim tijelima (Vladi, ministrima itd.) za donošenje podzakonskih propisa? I kada će se dogoditi to „kada *Hrvatski sabor proglasi ostale sadržaje isključivog gospodarskog pojasa u skladu s Konvencijom o pravu mora*“?

Ministarstvo poljoprivrede, u čijem je ustrojstvu Uprava za ribarstvo i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture moraju raditi na proglašenju **gospodarskog pojasa**, kao području od osobitog interesa za Republiku Hrvatsku. Za početak, može se odrediti točan broj brodova, njihova veličina (BT) i porivna snaga (kW), vrsta ribolova (koćarenje, ribolov male plave ribe, velike plave ribe i slično), rok i naknada za obavljanje ribolova. Prvih nekoliko godina može i gratis. Ali, neka se zna tko je GOSPODAR GOSPODARSKOG POJASA REPUBLIKE HRVATSKE!










Pentić Igor,  
časnik

## UPOZNAJMO RECAAP!

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery (RECAAP) međunarodna je organizacija, odnosno prvi regionalni sporazum vlada i država za poboljšanje suradnje u borbi protiv piratstva i oružanih pljački brodova na području Azije. Sporazum je stupio na snagu 4. rujna 2006. godine i do danas u istom sudjeluje 20 država i to 14 azijskih, 4 europske te još SAD i Australija. Evo pregleda tih država.

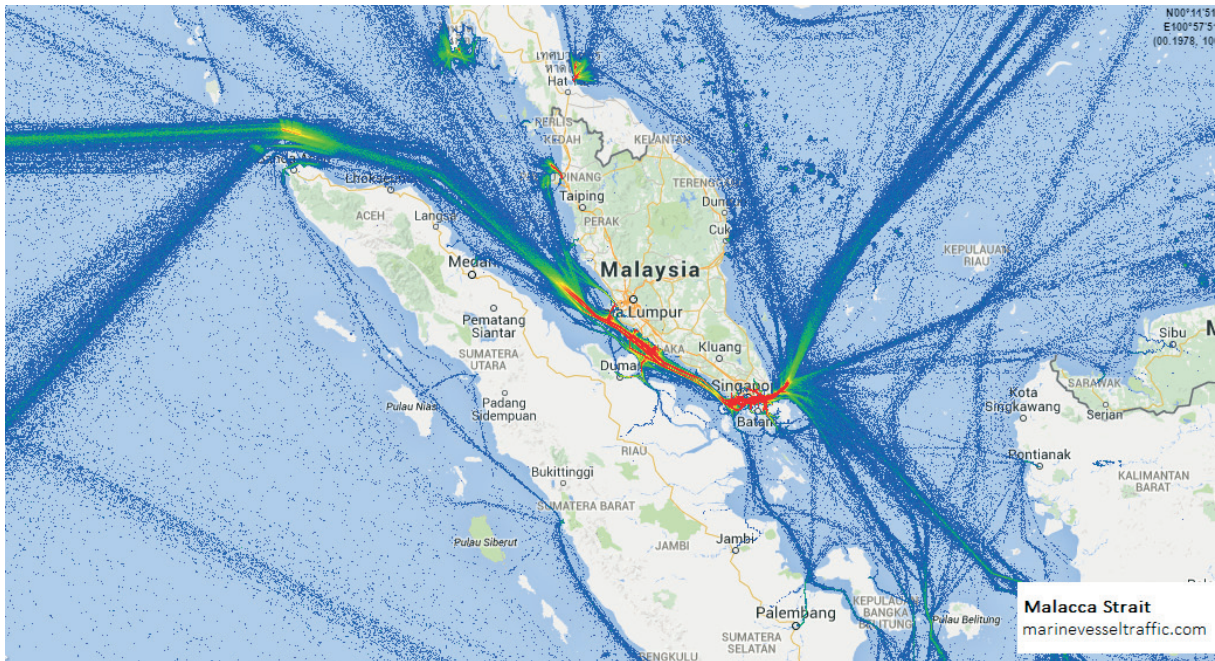
 Australia	 Bangladesh	 Brunei
 Cambodia	 China	 Denmark
 India	 Japan	 South Korea
 Laos	 Myanmar	 Netherlands
 Norway	 Philippines	 Singapore
 Sri Lanka	 Thailand	 United Kingdom
 United States	 Vietnam	

Na čelu organizacije trenutno se nalazi Masatumi Kuroki (Japan). Sjedište joj je u Singapuru. Naime, Singapurski je tjesnac prolaz između dvaju svjetskih oceana (Indijskog i Tihog), dug je 65 NM, a širok 10 NM, uz prosječnu dubinu od 22 metra. Dijele ga čak tri države: Singapur, Malezija i Indonezija. To je jedan od najvažnijih svjetskih prolaza odnosno ospkrbnih točaka za brodove. Prema službenim podacima države Singapur, godišnje u njezinu luku dolazi radi ospkrbe više od 140.000 brodova nosivosti veće od 75 tona, uz prosječni godišnji porast od od 7 % u posljednjih 10 godina.

No treba posebno naglasiti kako se kroz ovaj prolaz odvija 40 % svjetske trgovine morem, te još i 80 % trgovine Republike Kine u oba smjera.



Sidrište u Singapuru



Shipping lines u Malajskom prolazu

RECAAP je ustanovio 4 kategorije incidenata odnosno napada na brodove. No prije opisa sve četiri kategorije treba naglasiti kako svaki incident ima dva faktora: faktor nasilja i ekonomski faktor. Faktor nasilja određuju vrsta oružja u upotrebi, ponašanje prema posadi i broj pirata – pljačkaša uključenih u akciji. Ekonomski faktor utvrđuje vrstu otuđene imovine, novac, osobne stvari. To je, dakako, manje značajno od slučajeva otmice broda ili prebacivanja tereta na drugi brod.

Ovdje valja svakako naglasiti kako država Indonezija pokriva najveći dio Malajskog prolaza pa tako, prema informacijama IBM-a (International Bureau of Maritime), u većini piratskih napada sudjeluju državljani indonezijskog porijekla. Isti se mogu svrstati u tri kategorije: oni koji traže brzi profit, oni koji su organizirani u svoj kriminalni sindikat i oni koji djeluju iz političkih razloga.

Dana 15. listopada 2020. održan je redoviti Governing Council Meeting putem videokonferencije. Dogovorena je pojačana aktivnost ove organizacije, usprkos situaciji s koronavirusom, a u tijeku je i proces pristupanja još dvije države RECAAP-u (Francuska i Njemačka).

Evo punog opisa sve 4 kategorije napada, prema utvrđenim standardima RECAAP-a.

Kategorija	Opis
<b>CAT 1</b>	U incidentima CAT 1 sudjelovao je velik broj počinitelja; više od 9 muškaraca u četiri na svakih 10 incidenata i 4-9 muškaraca u ostalih šest incidenata. Počinitelji su uglavnom bili naoružani pištoljima i noževima, a posada će vjerojatno pretrpjeti neki oblik ozljede ili fizičkog nasilja, poput napada, vezivanja ili prijetnji. U slučaju gubitaka, brod je ili otet ili je ukraden teret, na primjer, sifovanje teretnog ulja.

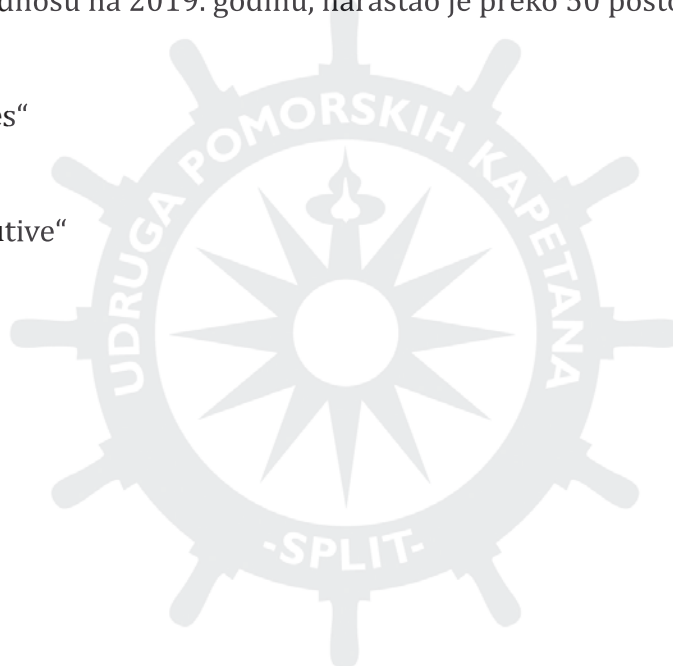
<b>CAT 2</b>	U većini incidenata CAT 2 sudjelovalo je 4-9 muškaraca koji su vjerojatno naoružani noževima / mačetama, a u 1/4 incidenata vatrenim oružjem. Posadi će vjerojatno biti prijatna ili privremeno držanje talaca kako bi počinitelji mogli ukrasti novac posade i brodsku imovinu, uključujući rezervne dijelove motora. U nekoliko slučajeva posada je pretrpjela neki oblik ozljeda ili fizičkog nasilja, ali manje teške prirode u usporedbi s incidentima CAT 1.
<b>CAT 3</b>	Broj počinitelja koji su sudjelovali u incidentima CAT 3 obično je uključivao skupine između 1-6 muškaraca. Povremeno su počinitelji bili naoružani noževima / mačetama / drugim ili drugim predmetima kao što su palice, šipke, šišmiši itd. Posada nije ozlijeđena, iako je bilo slučajeva da je bila pod prisilom tijekom incidenta, no bez tjelesnih ozljeda. U gotovo polovici incidenta CAT 3, počinitelji nisu uspjeli ukrasti ništa s broda, ali u slučajevima kada su prijavljeni gubici, trgovine i rezervni dijelovi motora bili su najčešće ciljane stavka.
<b>CAT 4</b>	Počinitelji nisu bili naoružani, a posada nije oštećena. Više od polovice incidenata CAT 4 uključivalo je 1-3 muškaraca koji su pobjegli praznih ruku pred posadom.

Prema dostupnim informacijama, ekonomske i pomorske velesile Kina i Japan spremaju se (ako već i nisu, jer to uvijek prolazi ispod radara javnosti) poslati svoje ratne brodove u ovo područje poradi zaštite svojih gospodarskih interesa, u prvom redu regularne opskrbe naftom iz Perzijskog zaljeva.

Naime, JWC (Joint War Committee) iz Lloydovog odjela za tržišta, proglasio je ovo područje zonom velikog rizika. Ta će odluka imati velik utjecaj na više od 50.000 brodova koji godišnje prolaze ovim prolazom ili teritorijalnim vodama države Indonezije. No, kako za brodovlasnike problemi nikad ne prestaju, prema pisanju dobro obaviještenog portala „Maritime Executive“, vodeća svjetska osiguravajuća kuća „Lloyd Insurance“ odlučila je sve brodove koji transitiraju ili dolaze u luke Malajskog prolaza opteretiti dodatnom policom osiguranja. Time će brodovlasnici biti opterećeniji za više od 100.000 američkih dolara za svaku luku koju dotaknu u ovom prolazu.

Prema posljednjim podacima RECAAP-a, broj incidenata u ovome području od siječnja do rujna 2020., u odnosu na 2019. godinu, narastao je preko 50 posto.

Izvori:  
 „The Strait Times“  
 „Bloomberg“  
 Wikipedia  
 „Maritime Executive“  
 RECAAP



Kap. Sanjin Dumanić

## „SUDAR NA MORU MOŽE VAM POKVARITI CIJELI DAN“

Tako je napisao atenski povjesničar Tukidid oko 400 godina prije Krista.

Sudar će pokvariti puno više od cijelog dana. Posljedice sudara su višestruke, mogući gubici ljudskih života, ekološke posljedice mogu biti nesagledive, materijalna šteta, reputacija i mentalno zdravlje sudionika.

Pomorska je navigacija skup znanja i vještina. Da bi sudionik u navigaciji bio uspješan, mora poznavati Pravila o izbjegavanju sudara na moru. Pravila **COLREG** pišu se i dopunjavaju zadnjih skoro 200 godina, a sigurno će biti još dopuna s dolaskom novih tehnologija.

Predviđeno je pravilima navigacije da brod iz jedne točke do druge plovi sigurno i ekonomski najisplativije, te da u isto vrijeme napravi sve što je u okvirima mogućnosti da drugim brodovima u tom području olakša navigaciju uz što manje problema. Mnogi brodovi sudarili su se u lošoj vidljivosti gdje se ili jedan ili oba broda ne vide dok nije prekasno da bi se izbjegao sudar.

Naša generacija pamti promjene u navigaciji dolaskom radara. Kad je ARPA postala dio obavezne opreme na komandnom mostu, svi smo polagali tečajeve iz rukovanja ARPA-om, zatim su brodovi dobili AIS, tečajevi su najčešće održavani na brodovima i tako smo usvajali nove tehnologije.

Dolaskom novih tehnologija broj sudara na moru se smanjio, ali je i dalje nedopustivo velik. I dalje pomorci pogibaju u sudarima na moru, a ekološke i materijalne štete i dalje su nedopustivo velike. Kakva je tu uloga COLREG-a? Pravila su jasna i prevedena na preko 100 jezika i svima dostupna, nalaze se na svakom komandnom mostu, a sudari se i dalje događaju. Tehnologija ja prisutna, radar ima sve potrebne alarme, ARPA nam daje sve podatke svih brodova u blizini, uvijek su nam dostupne informacije kao CPA i TCPA, uvijek imamo informaciju koji je od brodova u blizini u sudarnom kursu, AIS nam daje i podatke o brodovima u blizini, njihovo ime i pozivni znak, njihov smjer kretanja, čak i luku isplovljenja i prema kojoj luci plovi, sve imamo, možda čak i previše informacija. Slika na radaru u kombinaciji s GPS-om i ECDIS-om, elektronskom kartom može dovesti do osjećaja prevelike sigurnosti, a tada dolazi do opuštanja. Engleski kolege kažu da je **complacency – samouvjerenost** i lažna sigurnost uzrok najvećeg broja sudara na moru. Lažna sigurnost vidi se i u nošenju mobilnog telefona na mostu za vrijeme straže, za što znamo da je zabranjeno, ali se ipak katkad događa. Poznati su i slučajevi gdje časnik straže bez znanja zapovjednika skreće brod sa zadanog kursa kako bi došao u domet signala obalnih stanica samo zato da bi se mogao koristiti mobitelom. Kod takvih skretanja od zadanog kursa ili povratka na isti, dovodimo brodove u blizini u opasnu situaciju i povećavamo rizik od sudara.

Statistički je dokazano da se najveći broj sudara dogodio uslijed tri razloga. **Nedovoljno osmatranje, nepoštovanje Pravila 5**, praćenja brodova u našem okruženju, jedan je od njih. Osmatranje mora biti vizualno i uz pomoć dalekozora te oslušivanjem ako nam to vremenske prilike dopuštaju. Osmatranje uvijek kombiniramo s praćenjem slike na radaru. Otprilike 80 % informacija koje mozak prima dolaze kroz naše oči. Sustavi na mostu daju navigatoru realnu sliku područja, ali ti sustavi ne mogu identificirati detalje koje oko osmatrača može otkriti.

Što je veća udaljenost na kojoj je zapažen brod, to je veća mogućnost da se izbjegne sudar ili da se ne nađemo u položaju bliskih brodova.

**Utvrdjivanje rizika od sudara, nepoštovanje Pravila 7**, drugi je razlog. Svaki brod mora upotrijebiti sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju prevladavajućim okolnostima i stanju da bi se utvrdilo postoji li rizik od sudara. Ako postoji i malo sumnje, držat će se da taj rizik postoji.

**Radnja kojom se izbjegava sudar, nepoštovanje Pravila 8**, još je jedan od najčešćih razloga sudara na moru. Svaku radnju poduzetu da bi se izbjegao sudar mora se provesti u skladu s pravilima, odlučno, pravodobno i onako kako to treba učiniti dobar pomorac, ako to okolnosti slučaja dopuštaju.

Svaka promjena kursa i brzine poduzete da bi se izbjegao sudar moraju biti dovoljno velike da ih drugi brod, koji promatra vizualno ili pomoću radara, može odmah primijetiti. Uzastopne male promjene kursa ili brzine treba izbjegavati.

Postavlja se pitanje koja i koliko pomagala časnik najčešće koristi. Nažalost, nerijetka je pojava ovisnosti o tehničkim pomagalima i sredstvima na mostu. Tehnološke promjene u svakom su slučaju dobrodošle, ali uvijek je osnova sigurnosti Pravilo 5, konstantno osmatranje, zatim Pravilo 7, utvrđivanje rizika od sudara, te Pravilo 8, odlučan i pravovremen manevar izbjegavanja.



Kap. Alfonso Bezmalinović

## **Osvrt na novi "Pravilnik o brodicama, \*čamcima i jahtama" i "Pravilnik o načinu, uvjetima i postupku određivanja, označavanja i vođenja evidencije imena i oznaka pomorskih objekata" (NN br. 13/20, na snazi od 01. 02. 2020.)**

Temeljem odredbi Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (NN br. 17/19) ministar mora, prometa i infrastrukture donio je **Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama i Pravilnik o načinu, uvjetima i postupku određivanja, označavanja i vođenja evidencije imena i oznaka pomorskih objekata.**

**Odredbe ovoga Pravilnika** primjenjuju se na **jahte, brodice** (i \*čamce) upisane u hrvatski upisnik brodova, te **na sve brodice i jahte** koji plove **unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske.**

**Odredbe ovoga Pravilnika** koje se odnose na **prevenciju od onečišćenja mora i morskog okoliša primjenjuju se na sve brodice i jahte** koje plove u **unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenoj ekološko-ribolovnoj zoni Republike Hrvatske.**

U Republici Hrvatskoj postoji **Upisnik brodova** koji je od **01. 01. 2020. jedinstveni upisnik "pomorskih objekata" hrvatske državne pripadnosti u koji se upisuju pomorski objekti** i pomorski objekti u gradnji, osim ratnih brodova i ...

**Pomorski objekt** jest objekt namijenjen za plovidbu morem (**plovni objekt**), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (**plutajući objekt**), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (**nepomični odobalni objekt**).

**Plovni objekt** jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti **brod, jahta ili brodica.**

**Plutajući objekt** jest pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. **plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marinai sl.**).

**Brod**, osim ratnog broda, jest **plovni objekt** namijenjen za plovidbu morem, **čija je duljina trupa veća od 15 m**, ili je **ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Putnički brod** jest brod na mehanički pogon koji je **ovlašten prevoziti više od 12 putnika.**

**Brod** može biti **putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstveno istraživački.** Sve Lučke kapetanije postaju **Jedinstveno upravno mjesto (JUM)** za zaprimanje zahtjeva za upis brodova.

**Jahta** jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno o tome koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je **duljina trupa veća od 15 metara** i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je **osim posade ovlašten prevoziti do 12 putnika.**

**Jahta za gospodarske namjene** jest jahta namijenjena iznajmljivanju **sa ili bez posade**.

**Brodica** jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je **ovlašten prevoziti najviše 12 putnika**, čija je **duljina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara, ili ukupne snage porivnih uređaja veća od 5 kW**.

**Pojam brodica ne obuhvaća:**

- plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova,
- plovila namijenjena isključivo za natjecanja,
- kanue, kajake, gondole i pedaline,
- daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima.

**Brodica za osobne potrebe** jest brodica za sport i razonodu koja se ne koristi u gospodarske namjene, odnosno rekreacijsko plovilo **duljine između 2,5 i 15 metara**, uključujući i **osobno plovilo na vodomlazni pogon bez obzira na duljinu trupa**.

**Brodica za gospodarske namjene** jest brodica, koja se koristi za obavljanje gospodarske djelatnosti.

**Osobno plovilo na vodomlazni pogon** (vodeni skuter, i sl.) jest brodica duljine **manje od 4 metra** opremljena motorom s unutarnjim izgaranjem i vodomlaznom pumpom kao glavnim pogonskim uređajem, projektirana na način da **osoba ili osobe na njoj sjede, stoje ili kleče na trupu a ne unutar trupa**.

**\*(Čamac jest plovilo namijenjeno isključivo za plovidbu unutarnjim vodama (rijeke i jezera Republike Hrvatske, pa ga u daljnjem izlaganju više neću spominjati.)**

**Zahtjev za prvi upis brodice podnosi se lučkoj kapetaniji ili ispostavi u čiji se Upišnik brodova ista može upisati.**

**U Republici Hrvatskoj postoje sljedeće namjene brodica:**

- brodica za osobne potrebe,
- brodica za gospodarske namjene,
- javna brodica.

**Razlikujemo sljedeće brodice za gospodarsku namjenu:**

- brodice za prijevoz putnika,
- brodice za prijevoz tereta,
- radne brodice,
- ribarske brodice,
- ostale vrste brodica za gospodarske namjene.

**Stupanjem na snagu ovog Pravilnika prestaju važiti Pravila za statutarnu certifikaciju brodica i jahti (NN br. 19/16), a oprema za brodice ovisno o namjeni i kategoriji plovidbe propisana je ovim Pravilnikom.**

**Brodice podliježu osnovnom, redovnom, izvanrednom pregledu** koje obavlja **lučka kapetanija ili ispostava**, što u iznimnim slučajevima može biti povjereno **Hrvatskom registru brodova**.

**Osnovni pregled** obavlja se prije upisa brodice u upisnik brodova Republike Hrvatske. Osnovni pregled brodice **obavlja se na suhom.**

**Redovni pregled brodica, obavlja se:**

- 1. svake dvije godine** za brodice za **gospodarske** namjene i **javne brodice.**
- 2. svakih pet godina** za brodice za **osobne potrebe duljine trupa veće od 7 metara ili snage porivnog uređaja većeg od 15 kW** ukoliko:
  - su opremljene sanitarnim čvorom, i/ili
  - kuhinjom sa ugrađenim plinskim trošilom, i/ili
  - predviđene za višednevni boravak na moru, i/ili
  - opremljene ugrađenim porivnim strojem, i/ili
  - imaju ugrađeni spremnik benzinskog goriva.

**Redovni pregled brodica**, čija starost **ne prelazi 20 godina**, na suhom obavlja se **svake četiri godine** za brodice za gospodarske namjene i javne brodice.

**Redovni pregled brodica**, čija starost **prelazi 20 godina** obavlja se u istim razmacima uz razliku što se svaki **redovni pregled obavlja na suhom.**

**Izvanrednom pregledu podliježu sve brodice upisane u upisnik brodova Republike Hrvatske, a obavezno se obavlja u sljedećim slučajevima:**

- kada brodica **pretrpi nesreću** (npr. nasukanje, sudar, potapanje, oštećenje, požar i sl.),
- u slučajevima kada postoji opravdana sumnja da brodica ne ispunjava propisane uvjete u pogledu sposobnosti za plovidbu,
- u slučaju značajnih popravaka i preinake na postojećim brodicama,
- u slučajevima promjene namjene iz brodice za osobne potrebe u brodicu za gospodarsku namjenu ili u slučajevima promjene područja plovidbe,
- u slučajevima odgode redovnih pregleda.

**Vlasnici brodica namijenjenih za osobne potrebe**, čija je duljina trupa **veća od 7 metara ili snage ugrađenog porivnog uređaja veće od 15 kW**, a koje sukladno odredbama "starog" **Pravilnika o brodicama i jahtama** nisu bile u obvezi obavljati redovne preglede, **dužni su podnijeti zahtjev za obavljanje redovnog pregleda kako slijedi:**

- **za brodice** čija starost ne prelazi **5 godina najkasnije do 31. prosinca 2025.;**
- **za brodice** čija je starost između **5 i 10 godina, najkasnije do 31. prosinca 2023.;**
- **za brodice** čija starost prelazi **10 godina, najkasnije do 31. prosinca 2021. godine.**

**Vlasnici brodica** koje su, sukladno odredbama starog Pravilnika o brodicama i jahtama bile registrirane za područja plovidbe **Ia, II i IIa, dužni su podnijeti zahtjev za usklađivanje područja plovidbe** prema odredbama **Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama** najkasnije do **31. prosinca 2020. godine** (\*\*radi izmijene granica plovidbe).

**Oznaka i ime brodice**

Tijekom postupka upisa u **Upisnik brodova**, lučka će kapetanija odnosno ispostava odrediti oznaku brodice. **Oznaka brodice za osobne potrebe**, sastoji se od **dva slova** kojima se označava luka upisa i **NIB-a** (jedinstveni Nacionalni Identifikacijski Broj). Više nema broja iz Očevidnika brodica pojedine Kapetanije ili Ispostave. Slovcane oznake za Kapetanije i Ispostave sastavni su dio Pravilnika. Primjer: "**ST 123456**".



**Oznaka brodice za gospodarske namjene** sastoji se od NIB-a brodice i dva slova kojima se označava luka upisa. Primjer: "123456 ST".

**Oznaka javne brodice** sastoji se od slovne oznake "RH", NIB-a brodice i dva slova kojima se označava luka upisa. Primjer: "RH 123456 ST".

**Ime, oznaka i luka upisa** mora biti čitljivo ispisana velikim slovima, latiničnim i tehničkim pismom, bojom koja se vidljivo razlikuje od boje kojom je pomorski objekt obojen. Visina znakova kojima je ispisano ime, oznaka i luka upisa mora biti u skladu s veličinom pomorskog objekta, a iznosi najmanje 20 centimetara. Sastavni dijelovi oznake moraju biti odvojeni najmanje 10 cm.

**Ime, oznaka i luka upisa niti na jedan način ne smije biti izbrisana, oštećena, prekrivena ili zaklonjena.**

**Oznaka brodice mora biti ispisana na obje strane slobodnog boka pramčanog dijela brodice** ili, ako je to preglednije, na vidljivom mjestu s obje strane nadgrađa, odnosno za glisere na sredini boka.

**Veličina slova i brojeva** iz oznake brodice mora iznositi najmanje 10 cm, te mora biti u razmjeru s veličinom brodice.

Ako brodica ima ime, ono mora biti čitljivo ispisano na brodici na način da ne ometa vidljivost oznake.

**Brodice koje pripadaju matičnom brodu moraju imati oznaku broda kojem pripadaju.**

**Označavanje ribarskih brodova, ribarskih brodica duljine veće od 10 metara te brodica koje pripadaju matičnom ribarskom brodu obavlja se sukladno Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 404/2011 (vidi dolje\*). Primjer: "ST R 123456".**

Iznimno, ime i luka upisa ribarskog broda mogu biti ispisani na objema stranama krme.

**Luka upisa mora biti ispisana ispod imena ribarskog broda.**

**Ribarske brodice koje imaju kormilarnicu-kabinu dužne su ispisati oznaku i na krovu brodice.**

**Brodica za javnu namjenu** mora na oba boka ili nadgrađa imati ispisani naziv tijela koje je korisnik brodice odnosno skraćeni ili uobičajeni naziv tog tijela (kapetanija, carina, policija...).

Uz obveznu oznaku, brodica može imati i ime, koje određuje vlasnik.

\* Ribarsko plovilo označava se **slovnom oznakom** luke u kojoj je registrirano i **brojem** pod kojim je ono registrirano. Oznaka mora biti napisana ili istaknuta na obje strane pramca, što je moguće više iznad razine vode kako bi bili jasno vidljiva s mora i iz zraka, i to u boji koja je u kontrastu s bojom podloge. Ribarska plovila čija duljina preko svega iznosi više od 10 metara, visina slova i brojeva mora iznositi najmanje 25 centimetara, a širina crte mora biti najmanje 4 centimetra.

**Na svakoj ribarskoj brodici mora se nalaziti popis članova posade, čiju se preslika predaje nadležnoj lučkoj kapetaniji prije isplovljavanja ili odmah nakon isplovljavanja ribarske brodice koja plovi u međunarodnoj plovidbi.**

**Na brodici ili jahti za osobne potrebeu vlasništvu fizičke osobe** mora se za vrijeme plovidbe nalaziti vlasnik brodice ili jahte, članovi njegove uže obitelji ili osobe ovlaštene pisanom i ovjerenom punomoći.

**Na brodici ili jahti za osobne potrebe u vlasništvu pravne osobe**, mogu se za vrijeme plovidbe nalaziti zaposlenici pravne osobe ili osobe ovlaštene za korištenje plovila **temeljem pisane i ovjerene punomoći**.

**U upisnik brodova ne mogu se upisati brodice i jahte duljine trupa do 24 metra-proizvedene prije 16. lipnja 2000. godine** osim ukoliko su označene CE oznakom sukladnosti sukladno primjenjivim zahtjevima Direktive 94/25/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. lipnja 1994. o usklađivanju zakona i drugih propisa država članica u vezi s rekreacijskim plovilima.

**Zahtjev za prvi upis brodice** može se podnijeti:

- putem javne elektronske usluge dostupne u okviru sustava e-Građani ili e-Poslovanje,
- putem elektroničke pošte ili na drugi prikladan način koji se smatra elektroničkom dostavom,
- neposrednim uručenjem lučkoj kapetaniji koja vodi upisnik i poštom.

Bez obzira na način podnošenja zahtjeva za upis isti će se smatrati uredno zaprimljenim u trenutku kad je zahtjev evidentiran u centralnom informacijskom sustavu Ministarstva za elektroničko uredsko poslovanje.

Za upis brodice nadležna je lučka kapetanija, odnosno ispostava lučke kapetanije na čijem je području prebivalište, odnosno sjedište fizičke ili pravne osobe vlasnika ili korisnika brodice. Iznimno od prethodne odredbe, za upis brodice nadležna je lučka kapetanija, odnosno ispostava lučke kapetanije na čijem se području brodica stalno ili pretežno zadržava ili plovi.

Prilikom prvog upisa nove (novoizgrađene) brodice nije potrebno izvršiti tehnički pregled, ali je potrebno ispuniti Izjavu o ugrađenoj opremi na brodici. Izjavu se može naći na stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Nakon upisa u Upisnik brodova, svake je godine potrebno plaćati:

- naknadu za upotrebu pomorskog dobra;
- naknadu za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja.

U slučajevima značajnijih popravaka ili preinaka na postojećoj brodici, bez obzira na njenu namjenu, vrst poriva i područje plovidbe, a koji utječu ili mogu utjecati na strukturu cjelovitost trupa, stabilitet, plovidbena svojstva, sustave poriva, dopušteni broj osoba, nosivost ili područje plovidbe vlasnik mora odmah obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju ili ispostavu i to prije početka radova.

**Zahtjev za prvi upis jahte u Upisnik brodova** podnosite nadležnoj lučkoj kapetaniji. U upisnik brodova može se upisati:

- a) jahta koja je u cjelini ili djelomično u vlasništvu državljana Republike Hrvatske
- b) jahta koja je u cjelini u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe ako se pretežno nalazi u Republici Hrvatskoj.

**Upisnik brodova se sastoji od glavne knjige i zbirke isprava te se isti vodi u elektroničkom obliku.**

Glavna knjiga upisnika brodova sastoji se od uložaka.

Ulošci su označeni rednim brojem i imaju **list A** (opisni), **list B** (vlasnički) i **list C** (teretni). Svaki pomorski objekt upisuje se u poseban uložak.

NIB pomorskog objekta identičan je rednom broju uložka u koji je upisan pomorski objekt. U uložak brisanog pomorskog objekta ne može se upisati drugi pomorski objekt.

Brodu ili jahti se ne može odrediti ime koje je neprikladno iz moralnih, vjerskih ili povijesnih razloga ili je suprotno interesima Republike Hrvatske.

Brodu se može odobriti ime koje u dodatku ima rimski ili arapski broj ili riječ koja označava rimski ili arapski broj, ukoliko se radi o istovrsnim brodovima.

Jahta može imati ime koje se sastoji od kratica riječi, te u dodatku imena može imati rimski ili arapski broj.

### **Dva broda ili dvije jahte ne mogu imati isto ime.**

**Oznaka tehničkog plovnog objekta** sastoji se od oznake luke upisa, troslovne kratice naziva objekta, odnosno riječi koja upućuje na njegovu vrstu i NIB-a, na primjer: **“ST TEG 123456”**.

**Oznaka plutajućeg objekta** sastoji se od oznake luke upisa, slova PLO i NIB-a, na primjer: **“ST PLO 123456”**.

**Temeljem odredbi Pomorskog zakonika, Hrvatski registar brodova će do 31. prosinca 2021. godine, u skladu s odredbama ovog Pravilnika koji se odnose na utvrđivanje sposobnosti za plovidbu brodica, utvrđivati sposobnost za plovidbu plovila za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina trupa veća od 12 i manja od 15 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru te koji je pored posade ovlašten prevoziti do 12 putnika.**

### **\*\*Područja plovidbe brodica i jahti**

**Brodica ili jahta ovisno o svojoj veličini, konstrukciji i drugim tehničkim karakteristikama može ploviti u sljedećim području plovidbe:**

- 1. Područje plovidbe I-** obuhvaća međunarodnu plovidbu svim morima i vodama koje su pristupačne s mora,
- 2. Područje plovidbe II-** obuhvaća međunarodnu plovidbu svim morima i vodama koje su pristupačne s mora uz ograničenje udaljavanja od 20 Nm od najbliže obale kopna i otoka
- 3. Područje plovidbe III -** obuhvaća međunarodnu plovidbu svim morima i vodama koje su pristupačne s mora uz ograničenje udaljavanja od 12 Nm od najbliže obale kopna i otoka.

**Za ribarske brodice duljine veće od 7 metara obuhvaća plovidbu teritorijalnim morem i zaštićenim ekološko-ribolovnim pojasom Republike Hrvatske (ZERP).**

**U području plovidbe III mogu postojati sljedeća ograničenja:**

**IIIa-** do 6 Nm od obale kopna ili otoka;

**IIIb -** do 3 Nm od obale kopna ili otoka;

**IIIc -** do 1 Nm od obale kopna i otoka

**4. Područje plovidbe IV -** obuhvaća plovidbu lukama, zaljevima, ušćima rijeka, te rijekama do granica do koje su one plovne s morske strane (\*Kaštelanski zaljev npr.).

**U području plovidbe III, lučka kapetanija ili Hrvatski registar brodova može ograničiti plovidbu brodice ili jahte na teritorijalno more i unutarnje morske vode Republike Hrvatske.**

**U bilo kojem području plovidbe lučka kapetanija ili Hrvatski registar brodova može ograničiti plovidbu brodice ili jahte u određenim vremenskim uvjetima odnosno za određeno vremensko razdoblje.**

**Osobno plovilo na vodomlazni pogon** može ploviti isključivo u području plovidbe IIIc uz ograničenje na plovidbu **unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru R. H.**

**Sva nabrojena ograničenja moraju biti naznačena u Upisnom listu brodice ili Svjedodžbi o sposobnosti jahte za plovidbu.**

**Sva plovila** građena prema zahtjevima ovog Pravilnika moraju biti svrstana u odgovarajuću projektnu kategoriju kako je to određeno ovim Pravilnikom, a područje plovidbe u odnosu na projektnu kategoriju određuje se kako slijedi:

- Projektna kategorija A - sva područja plovidbe;
- Projektna kategorija B - područje plovidbe, II, III, IIIa, IIIb, IIIc, IV;
- Projektna kategorija C - područje plovidbe III, IIIa, IIIb, IIIc, IV;
- Projektna kategorija D - područje plovidbe IV.

Projektna kategorija	Snaga vjetra, [Bf]	Značajna valna visina * ( $H_{1/3}$ , m)	Područje plovidbe
A	> 8	> 4	sva područja
B	≤ 8	≤ 4	II i niže
C	≤ 6	≤ 2	III i niže
D	≤ 4	≤ 0,3	IV

**Jahta od 30 BT** zamjenjuje se riječima "Jahta do 18 m", a što znači da **Voditelj brodice kategorije C** smije zapovjedati jahtom **do 18 m** umjesto jahtom do 30 BT.

**Jahta do 100 BT** zamjenjuje se riječima "Jahta do 24 m", a što znači da **Zapovjednik jahte do 100 BT** smije zapovjedati jahtom **do 24 m** umjesto jahtom do 100 BT.

Program za održavanje tečajeva za **Voditelja brodice C** i **Zapovjednika jahte do 100 BT** ostaju isti do donošenja novog propisa.

**Osobna plovila na vodomlazni pogon i brodice čija brzina prelazi 20 čvorova:**

- **Osobno plovilo na vodomlazni pogon mora imati sigurnosnu narukvicu, a osobno plovilo na vodomlazni pogon namijenjeno za gospodarske svrhe mora imati i mogućnost daljinskog zaustavljanja s obale. Tijekom plovidbe sigurnosna narukvica treba biti pričvršćena na osobu koja upravlja osobnim plovilom na vodomlazni pogon.**

**Plovila na vodomlazni pogon namijenjena za gospodarske svrhe moraju, u roku od pet godina od stupanja na snagu ovog Pravilnika, biti opremljena elektronskim sustavom upravljanja koji mora omogućiti najmanje sljedeće:**

1. **Ograničenje plovidbe na maksimalnu brzinu od 5 čv do i od poligona definiranog koncesijom ili koncesijskim odobrenjem;**
2. **Ograničenje brzine na 5 čv prilikom prelaska granične linije poligona;**
3. **Automatsko smanjivanje brzine na 5 čv kod kritičnog približavanja dva plovila na vodomlazni pogon koji plove unutar poligona.**

**Elektronski sustav mora zadovoljavati standarde proizvođača i biti testiran prije obavljanja aktivnosti iznajmljivanja plovila na vodomlazni pogon od strane ovlaštene osobe lučke kapetanije odnosno ispostave.**

Osobe koje se nalaze na osobnom plovilu na vodomlazni pogon moraju imati na sebi prsluke za spašavanje i sigurnosne kacige.

Da bi se osobno plovilo na vodomlazni pogon moglo smatrati podobnim za povlačenje skijaša ili padobranca mora biti:

1. certificirano za najmanje 3 osobe (vozača, osobu koja sjedi u obrnutom smjeru od smjera vožnje - promatrača skijaša, te skijaša kada nije na skijama), a kako je opisano u Priručniku za vlasnika. Pri tome je potrebno provjeriti da je na pločici graditelja plovila navedeno da plovilo smije prevoziti 3 osobe; i
2. imati odgovarajuću tvornički ugrađenu kuku za vuču skijaša, a kako je opisano u Priručniku za vlasnika; i
3. imati Priručnik za vlasnika kojim je dopušteno i opisano postupanje s plovi- lom kod povlačenja skijaša; i
4. imati konveksni retrovizor za promatranje skijaša.

Brodice od gumiranog platna s krutim dnom (RIB) i sve otvorene brodice (brodice bez palube) koje plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske, čija brzina prelazi 20 čvorova moraju imati sigurnosnu narukvicu. Tijekom plovidbe sigurnosna narukvica treba biti pričvršćena na osobu koja upravlja brodicom.

Sve brodice čija brzina prelazi 20 čvorova moraju imati sigurnosnu narukvicu, a ako povlače skijaša ili padobranca i konveksni retrovizor.

Sve osobe na brodicama čija brzina prelazi 20 čvorova moraju za vrijeme plovidbe nositi prsluke za spašavanje osim ako se nalaze u zatvorenom prostoru.

Brodice za iznajmljivanje do 5 metara duljine trupa i snage do 5 [kW] mogu plo- viti samo u području plovidbe IIIc i IV.

Brodice građene 1. siječnja 2006. godine i kasnije moraju udovoljavati zahtjevi- ma hrvatske norme HRN EN ISO 8099:2004 - "Mala plovila - Sustav za prikupljanje sanitarnog otpada" ili jednakovrijednom tehničkom propisu.

Postojeće brodice, građene prije 1. siječnja 2006. godine koje imaju zahod s di- rektnim ispustom u more moraju se opremiti sabirnim spremnikom za zadržavanje sanitarnih otpadnih voda te priključnicom ili drugom mogućnosti za prihvat otpada na kopnu, ne kasnije od 31. prosinca 2021. godine.

Kod svih brodica namijenjenih za prijevoz putnika, čija brzina prelazi 20 čvorova, a kod kojih putnici nisu smješteni u zatvorenim prostorima sve osobe na brodici (uključujući i djecu) moraju na sebi nositi prsluk za spašavanje tijekom cijelog trajanja putovanja.

Osoba koja upravlja brodicom ili zapovjednik jahte koja je doživjela pomorsku ili plovidbenu nezgodu, kao i sve fizičke i pravne osobe koje steknu saznanje o događaju pomorske ili plovidbene nezgode, **dužni su u roku ne duljem od 12 sati od trenutka nezgode** ili od trenutka saznanja o pomorskoj ili plovidbenoj nezgodi, **prijaviti istu luč- koj kapetaniji ili ispostavi.**

Lučka kapetanija ili ispostava kojoj je prijavljena pomorska ili plovidbena nesreća ili nezgoda **dužna je provesti izvide pomorskih prekršaja** na način utvrđen Pomorskim zakonikom, te o rezultatima istrage **sačiniti zapisnik.**

Kap. Slavko Bačić

## ZADARSKA BURA

U doba koronavirusa i preporuke „ostanimo doma“, surfajući po internetskim stranicama naišao sam na doktorski rad Ivane Stiperski, naslovljen „Valna rezonancija i prizemno strujanje u zavjetrini kompleksne orografije“ – Zagreb 2010., kojoj je mentorica prof. dr. sc. Vanda Grubišić.

Životopis autorice, priložen na kraju disertacije, fantastičan je. Članica je hrvatskog i američkog meteorološkog društva, sudionica na mnogim konferencijama, studijski često boravi u inozemstvu, primateljica je mnogih stipendija, nagrada i priznanja.

U Uvodu piše:

1. 1. CILJ RADA. *U ovom će radu biti istražen utjecaj sekundarnih lanaca na stabilno stratificirano zavjetrinsko strujanje. Rad je motiviran opažanjima na dvjema lokacijama: na zavjetrinskoj strani planinskog lanca Sierra Nevada u SAD-u, za vrijeme T-REX (Terrian-induced Rotor Experiment) kampanje mjerenja, te u zavjetrini Južnog Velebita, gdje je opaženo da za vrijeme jake bure dolazi do pojave tzv. „Zadarske tišine“.*

Tekst disertacije kojim se pokušava odgovoriti na pitanje zbog čega bura u Zadru puše slabije nego na okolnom području, po mom sudu „ne drži vodu“. Kako uopće imati povjerenje u taj rad, kad je na slici 3. 2. na stranici 47. otok Vir prikazan jednako udaljen od kopna kao i otok Ugljan (s Pašmanom prikazan kao jedan!), a otok Pag zrcalno zaokrenut. Naime, Paški je zaljev okrenut prema Kvarneriću – jugozapadu, a ne prema Velebitskom kanalu – sjeveroistoku. Naravno da navedeno nema nikakva utjecaja na „Zadarsku tišinu“, kao ni neznanje da se pozicija nekog mjesta izražava prvo s geografskom širinom ( $\varphi$ ) i tek onda s geografskom dužinom ( $\lambda$ ), a ne obratno, kao što piše na 66. i još nekim stranicama. Kako to nije uočila ni mentorica?!

Na istoj su slici označene 4 točke: ZD (Zadar), MP (Most Pag – na stranicama 53. i 54. označen je s PB od Zadra udaljen 23 km), ZZ (zračna luka Zadar u Zemuniku, od Zadra udaljena 11 km) i OB (Obrovac od Zadra udaljen 38 km). Naravno, radi se o zračnoj udaljenosti. Na tim su točkama 20. prosinca 2004. godine, na automatskim meteorološkim postajama zabilježene brzine bure na kojima se temelji doktorski rad.

U dijelu 3.2.3. *Automatske postaje*, piše:

„Postaje PB (MP) i OB se nalaze u neposrednoj blizini Južnog Velebita i pod njegovim su direktnim utjecajem te mjerenja odgovaraju buri olujne jakosti sa srednjim brzinama vjetra koje dosežu 20 m/s, a udari prelaze 30 m/s. S druge strane automatska postaja Zadar u Zadru (ZD), koja se nalazi dalje u zavjetrini Južnog Velebita, pokazuje značajno slabije brzine vjetra, s udarima slabijim od 10 m/s“. Pa je na slici 3. 8. b) prikazana krivulja brzine vjetra za Zadar neznatno manja od 10 m/s i kreće se od 5 do 9 m/s. Ako uzmemo prosjek (7 m/s), to bi odgovaralo brzini vjetra od 25 km/h ili 14 čvorova. Po Beaufortovoj skali, to je „umjereni vjetar“ snage 4 Bofora.

Što je bura?

Prof. Branko Gelo u knjizi „Opća i pomorska meteorologija“ buru definira kao: „tipičan vjetar Jadranskog primorja. Puše na obalama mora uz koje planinski lanci dijele općenito topliji zrak nad morem od hladnog zraka nad kopnom. Ovakvi uvjeti, kao na Jadranu, malo gdje su ispunjeni pa i naziv „bura“ ulazi u svjetsku terminologiju, a nalazi se i pod imenom „bora“. Bura je jak, hladan i pretežno suh vjetar koji puše sa sjeveroistoka i na udare. Brzine

bure su 15, prelaze i 30 m/s, dok udari vjetra poprimaju i vrijednosti od 50 m/s. 21. prosinca 1998. izmjeren je na Masleničkom mostu kod Zadra mah bure od 69 m/s (250 km/h).“ ... „Oblik kopna ima gotovo odlučujući utjecaj na smjer i brzinu bure, pa može puhati od N do ENE“. Zatim piše, da: „To su obično područja prijevoja i drage na planinskim lancima“, pa navodi mjesta na istočnoj obali Jadrana koja su poznata po jakim burama. Isto tako nabraja područja u stranim zemljama poznatima po burama, ali ne spominje najpoznatiju buru na Sredozemlju. Možda i na svijetu – Matapansku buru, koja puše uz obalu Peloponeza u Grčkoj.

Prof. Gelo piše da bura puše „sa sjeveroistoka“. Na drugom mjestu navodi da puše „od N do ENE“, što nije točno. Vjetar koji puše sa sjevera (N) na hrvatskom dijelu Jadrana zove se „tramontana“, a u ostalom dijelu Lijepe naše – „sjeverac“ ili sjeverni vjetar.

Dakle, temeljni smjer puhanja bure je sa sjeveroistoka (NE). Vjetar koji puše iz tog smjera na ovom području zove se „čista bura“. Međutim, s obzirom na položaj zračnih masa, bura može puhati iz sjevera-sjeveroistoka (NNE), pa je zovemo „bura po tramontani“, a buru koja puše iz smjera istok-sjeveroistok (ENE), zovemo „bura po levantu“.

U doba kad pušu ove dvije „nečiste bure“, brzina vjetra na zadarskom području nije ništa manja nego li na okolnim područjima, pa upravo u toj činjenici treba tražiti razlog zbog kojeg „čista bura“ ima osjetno manju brzinu u Zadru i dijelu Zadarskog kanala. Točnije, na području između crte koja spaja Puntamiku s uvalom Frnaža na otoku Ugljanu sa sjeverozapadne strane, i crte koja spaja luku Gaženice s otokom Ošljak s jugoistoka. Ivana Stiperski u svome radu ne navodi područje „Zadarske tišine“.

Kada je položaj zračnih masa takav da puše „čista bura“ (NE), hladni zrak se obrušava niz strminu najvišeg dijela Velebita (Vaganjski vrh 1757 i Sveto brdo 1752 m visine), gdje u podnožju planine s kopna prelazi na more. Taj hladni zrak, tik uz obalnu crtu „pritišće“ more, zbog čega nastaje trenje između zraka i površine mora s koje se diže morska „prašina“ od koje nastaje posolica ili slana. Vjetar prelazi jugoistočni dio Velebitskog kanala, pa opet dolazi do kopna i preko Ravnih kotara zahvaća raslinje (borove, „(h)rastiće“ i drugo raslinje). Pušujući dalje prema Zadru dolazi na još jednu prepreku – Bili brig, na kojem još više usporava. Jedan dio zračne mase prelijeva se preko brda, a drugi, manji dio, zaobilazi ga s istočne strane dolinom rječice Ričine, te sa zapadne, preko Bokanjačkog blata. Zbog tog usporavanja i zaobilaženja vjetra u zavjetrini Bilog briga u kojoj je smješten Zadar s dijelom Zadarskog kanala i središnji dio otoka Ugljana, po mojem mišljenju jest jedini razlog zbog čega bura u Zadru puše znatno slabije nego na susjednom području. To mišljenje temeljim na visini Bilog briga, zapravo na slojnicama (izohipsama – iznad 100 metara visine) prikazanim na pomorskim kartama, što se vidi i na fotografiji. Visina Bilog briga najveća je upravo iznad Zadra. Dakle, na području na kojem bura puše najslabije.



Naravno, ovo razmišljanje treba provjeriti meteorološkim mjerenjima na pomno odabranim mjestima u neposrednoj blizini Zadra, a ne na mjestima za koje se zna da pušu olujne bure, a daleko su od Zadra 20 i više kilometara. I to ne za puhanja samo jedne bure.

Bilo bi dobro da to učini netko od zadarskih znanstvenih novaka te na toj temi i doktora. Ne treba ići u SAD na Sierra Nevadu, jer smjer i brzinu vjetra uvjetuju položaj zračnih masa i konfiguracija područja (orografija) o kojima ovisi „*vodoravno gibanje zraka – vjetar*“, jer fizikalna svojstva zraka na zemlji svugdje su ista.

Mislim da doktorski rad Ivane Stiperski, utemeljen samo na jednodnevnom promatranju bure (20. prosinca 2004.), u kojem umjereni vjetar brzine od 25 km/h – snage 4 Bofora zove „TIŠINA“, i u kojem se koristi riječ „rotor“ umjesto „zračni vrtlog“, ne zaslužuje prolaznu ocjenu. Jer ni zadarski barkarijoli, ni ribari, niti ostalo lokalno stanovništvo, vjetar te brzine ne zovu „TIŠINA“, pa ne bi trebala ni znanstvena novakinja I. S.

Pojam „Senjska bura“ koristi se kao sinonim za olujnu i orkansku buru koja puše u Senjskim vratima i u Velebitskom kanalu, a „**Zadarska bura**“ mogao bi biti primjeren naziv za buru umjerene snage koja puše na užem zadarskom području, a ne „Zadarska tišina“. jer TIŠINA je, kada je brzina vjetra od 0 – 0,2 m/s, a ne više od toga.



Kap. Juraj Karninčić

## PASTOR ČLAN BRODSKE POSADE

Pomorac je specifično zanimanje, to ne može biti svatko. Pomorac živi i radi na brodu koji katkad u kratko vrijeme mijenja vremenske zone, godišnja doba, strane svijeta, kontinente, pozicije. Njegovo radno mjesto se valja, kreće naprijed, natrag, pokreće ga stroj koji čini konstantnu buku, radi na palubi i pod raznim vremenskim uvjetima, ponekad ekstremnima. Kiša, vjetar, hladnoća, vrućina, temperatura od -25 do +50 stupnjeva! Većinu svog radnog vremena provodi ploveći po morima različitih karakteristika, po oceanima, kanalima, rijekama. Posada je na brodu iz različitih zemalja, različitih je rasa, običaja, svjetonazora i vjera.

Vrijeme provedeno na brodu mora biti podređeno zahtjevima radnog mjesta. Zapovjednik je po prirodi svoga posla najodgovorniji, za brod, za teret, za posadu, a svi ostali svaki za svoj posao. Sve to dovodi do stresa pod kojim se pomorac uvijek nalazi a da najčešće toga nije ni svjestan. Opuštanja na brodu jedva da ima.

Uvjeti plovidbe s vremenom se mijenjaju. Pomorci su nekad dugo boravili na brodu, ali su se za to vrijeme više družili i prijateljevali. Danas je puno lakše jer pomorac boravi na brodu puno kraće, oko dva mjeseca, no svejedno je psihički stresno. Pomorci su cijeli svoj radni vijek odvojeni od obitelji, roditelja, supruge i djece i prijatelja. Vrijeme koje provodi kod svoje kuće nadoknaditi ne može. Pod stresom je i kad boravi kod kuće sa svojom obitelji jer i onda je vezan uz brod, polako se priprema za ponovni odlazak.

Na plovidbi brodom „Nova Fresia“ u vlasništvu poduzeća „Damaco“ iz Kostrene, kao zapovjednik imao sam poseban doživljaj koji mi se više nije ponovio. Naime, prvi časnik palube bio je pastor, svećenik. To sam doznao za vrijeme plovidbe, jedne nedjelje tijekom odmora. Brod je bio u cikloni zbog koje se brod valjao, ali nije bilo opasnosti za plovidbeni zadatak. Čif mi je rekao kako moli Boga da nas ciklona napusti. Odgovorio sam mu da mi nismo u opasnosti jer ciklona polako odlazi iz našega kursa plovidbe. No, ipak je ponovio kako će on moliti da nam bude dobro vrijeme. I tada je otkrio da je on pastor – svećenik. Naravno, bio sam iznenađen. Predložio je tada da svake nedjelje u Salonu posade održavamo vjerski obred. Većina posade bili su katolici, ali je dio bio muslimanske vjere. Tako se svake nedjelje održavala misa kojoj je prisustvovala sva posada, bez obzira na vjeru. Posada je bila opuštenija i lakše podnosila izoliranost od svijeta.

Meni je kao zapovjedniku to bio prvi slučaj da među posadom imam pastora za kaptana – prvog časnika palube. Posada je bila filipinske nacionalnosti, a ja sam bio jedini Hrvat. Je li nam crkveni obred omogućio stalno lijepo vrijeme ili ne... tek, bilo je ugodno i plovidbeni smo zadatak obavili vrlo dobro, na zadovoljstvo brodarar i unajmitelja.



Dr. sc. Maksim Klarin, kap.

## **ZADAR U RATU: POMORSKE RATNE BLOKADE 1991. GODINE**

### **UVOD**

Period od 1. rujna 1991. do 1. siječnja 1992. bilo je vrijeme najtežih napada na grad Zadar. Napadom na Maslenički most, Jesenice i Kruševo počeo se ostvarivati hipotetički plan *RAM* kojim su se granice nove Jugoslavije trebale učvrstiti na liniji Karlobag – Karlovac – Virovitica. Iako postojanje tog plana nije potvrđeno, ratne operacije koje su se odvijale ukazuju na njegovo postojanje. Jake snage JNA pokrenute su prema području Bukovice i Ravnih kotara te prema Zadru. Do kraja 1992. grad je trpio snažan pritisak oklopnih jedinica, pješadije, avijacije i mornarice. Napad na Zadar izveden je punom žestinom, a strategijski plan bio je proboj do mora i cijepanje teritorija Hrvatske na dva dijela.

U tom periodu proglašene su i tri pomorske ratne blokade. Zadar, kao izrazito pomorski grad, u velikoj je mjeri ovisan o intenzitetu brodskog prometa. Važnost pomorskog prometnog puta višestruko se povećala presijecanjem kopnenog pravca preko Masleničkog mosta. Zauzimanjem mosta i, kasnije, njegovim rušenjem, sav se promet usmjerio na dužobalni pomorski put i na otok Pag koji je s podvelebitskim kopnom povezan trajektnim prugama.

U tijeku pomorskih blokada i za vrijeme trajanja općih i zračnih uzbuna, kao i za vrijeme trajanja primirja, na zadarskom akvatoriju plovio je velik broj različitih brodova. Svaki od njih dao je svoj doprinos ratu. Razne službe koje su nadzirale prometne tijekomove i sigurnost plovidbe radile su u posebnim ratnim uvjetima. Podaci o ratnim situacijama nalaze se u velikom broju brodskih dnevnika, radiodnevnika, raznih cirkulara, dopisa i drugih dokumenata. Pristup svakom izvoru nije bio moguć. Neki od dokumenata vođeni su u ratnim uvjetima, bez preciznijih podataka. Neki dnevници (posebno kad se radilo o prijevozima vojno-strateških materijala) nisu uopće ni bili vođeni.

Zbog svih tih okolnosti ovaj prikaz ratnih prilika na moru nije ni potpun ni bezgrešan. Svi su izneseni detalji dokumentirani, ali unutar cjeline nedvojbeno postoje praznine koje će, možda, trebati naknadno nadopuniti. Obuhvaćeni period odnosi se samo na vrijeme kad su izvođene ratne blokade: prethodni i preostali dio rata nije imao toliko značajan utjecaj na odvijanje pomorskog prometa.

Radom su obuhvaćeni isključivo ratni prometni problemi lokalnog karaktera.

### **GLAVNI SUDIONICI U PROVOĐENJU BLOKADA**

S aspekta provođenja pomorske blokade zadarsko pomorsko okružje karakteristično je po najmanje dva važna detalja: akvatorij je relativno zatvorena morska površina koju je lako nadzirati, a zbog relativno lakog nadzora nad cestovnim prometnim pravcem, alternativni prometni put moguće je uspostaviti jedino kombinacijom pomorskih i kopnenih veza.

Obje okolnosti upućuju na znatno veće prednosti strane koja želi imati nadzor nad prometnim pravcima. Zbog toga pomorska blokada zadarskog akvatorija može biti izvedena vrlo efikasno.

Istovremeno, ona zaraćena strana koja je primorana održavati promet osoba i stvari u daleko je nepovoljnijem položaju, posebno ako ne posjeduje sredstva kojima bi bilo moguće razbiti blokadu. Promet se može održavati samo uz velike rizike i s velikim samoprijedorom ljudi koji u njemu sudjeluju. Ova okolnost sama po sebi predstavlja priznanje posadama brodova koji su, unatoč svim teškoćama i rizicima, uspjeli tijekom tri provedene blokade održavati prometne pravce skoro neprekidno otvorenima, a povećan protok roba i ljudi besprijekorno obaviti. Unatoč pokušajima suprotne strane da se po svaku cijenu onemogući komunikacija, unatoč višestrukim napadima avijacijom na trajekte koji se ni na koji način nisu mogli zaštititi, unatoč činjenici da je nemali broj trajekata imao direktne pogotke, u najkritičnijim trenucima za grad Zadar i šire područje Dalmacije posade ovih brodova uspjele su prevesti sve količine tereta i sve putnike. Pri tome je bilo i relativno malo žrtava, a havarije brodova koji su ionako bili vrlo stari i koji su se čak i u normalnim okolnostima jedva mogli nositi s potrebama prometa, bile su svedene na najmanju moguću mjeru.

Posebno je značajna činjenica da je pomorski putnički brodar „Jadrolinija“ u gotovo svakoj situaciji reagirao skoro trenutno. Na primjer, nakon bombardiranja mosta na Pagu i prekida prometa preko mosta, promet trajektima uspostavljen je već istog ili sljedećeg dana. Uvođenje nove trajektne pruge u normalnim okolnostima iziskuje pripreme koje traju ponekad i godinama. Iako ne postoje pismeni dokumenti koji bi ukazivali na postojanje planova za određene nepredviđene okolnosti, reakcija ovog putničkog brodarka ukazuje na činjenicu da je planiranje prometa u ratnim okolnostima ipak postojalo. Pruga Žigljen – Prizna uspostavljena je neposredno nakon zatvaranja Masleničkog mosta. Pruga Medviđa – Fortica također je uspostavljena neposredno nakon zatvaranja Paškog mosta. Uvijek se našao na raspolaganju određeni trajekt i uvijek je tom trajektu bilo omogućeno pristajanje. Svladavane su i prirodne prepreke kao što su bure koje su na području podvelebitskog kanala izrazito jake.

Poseban oblik doprinosa pružili su službenici Lučke kapetanije Zadar. Ova osjetljiva javna ustanova namijenjena je nadzoru sigurnosti plovidbe i po svojoj je funkciji služba koja je uvijek prva upoznata sa svim smetnjama na pomorskim plovnim putovima. Dakle, pomorska blokada Zadra zadire direktno u ovlasti Lučke kapetanije. U tom smislu ta je organizacija bila prisiljena djelovati na vrlo poseban način: promet ljudi i roba morao se odvijati; sigurnost ljudi i brodova bila je izravno ugrožena snažnom pomorskom blokadom; Lučka kapetanija izravno je odgovorna za sigurnost ljudi i brodova – prema tome sila koja je blokirala luku s jedne strane i Lučka kapetanija s druge strane bile su izravno sućeljene. Obje strane bile su svjesne te činjenice. Zapravo sva upozorenja i komunikacije sustava koji je provodio blokadu odvijali su se ili posredovanjem Lučke kapetanije ili pod njezinim brižljivim nadzorom.

Lučka kapetanija kao izrazito osjetljiva organizacija koja je, dakle, morala po svojoj funkciji prihvatiti ulogu koordinatora, bila je prisiljena raditi u ratnim uvjetima. Dok su trajale blokade grad je bio na udaru artiljerije i velika većina javnih službi nije uopće mogla djelovati ili su djelovale vrlo ograničeno. Javne komunikacije bile su u potpunom prekidu. Grad je ostao bez električne energije. U jednom trenutku jedina veza Zadra s ostalim svijetom održavala se preko autonomnog sustava veza koji je uspostavila Lučka kapetanija.

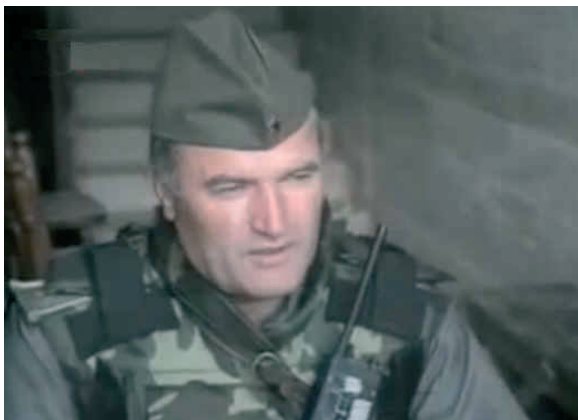
Organizacija „Plovput“ mala je organizacija koja provodi tehnički nadzor na pomorskim plovnim putovima i pod njezinim nadzorom nalaze se sva sredstva signalizacije kao što su čuvani svjetionici, obalna i lučka svjetla, svjetleće oznake, plutače, plovne oznake itd. Ova sredstva sigurnosti plovidbe služila su u jednakoj mjeri brodovima koji su održavali život-

no važan promet i brodovima JRM koji su taj promet onemogućavali. Osjetljiva pozicija te organizacije bila je sadržana u tome da istovremeno omogući sigurnu orijentaciju trgovačkim brodovima i onemogući orijentaciju ratnim brodovima, što su dva međusobno suprotstavljena cilja, a kompromisno rješenje nije moguće. Taj je zadatak „Plovput“ mogao obaviti samo velikim samoprijegom i, konačno, s velikim rizikom. Svjetionici su nezaštićeni i sasvim bespomoćni ciljevi, a njihovo gašenje brodovi JRM nedvosmisleno su mogli shvatiti kao subverziju uperenu protiv njih. Gašenjem svjetionika u trenutku kad se ratni brod nalazi na nekoliko milja udaljenosti, svaki je svjetioničar zapravo javno obznanjivao da pripada drugoj strani i da je spreman zbog toga snositi posljedice. Ti detalji uglavnom prolaze nezapaženo u javnosti koja jedino registrira činjenicu da li svjetionik gori ili je ugašen.

Tijekom rata „Plovput“ je u Zadru imao samo dva stalna službenika i desetak radnika na svjetionicima i brodu, ali unatoč toj činjenici, svi svjetionici na zadarskom okružju gašeni su za vrijeme trajanja blokada i paljeni kad su blokade prestajale. Svjetioničarska služba vodila je i izvanredno djelotvorno motrenje, uspješno u tolikoj mjeri da niti jedan ratni brod nije prišao Zadru a da njegova prisutnost nije prethodno dojavljena s nekog svjetionika. Ratni brodovi noću su plovili ugašenih svjetala pa je u nekoliko navrata njihova prisutnost registrirana po zvuku motora.

## POMORSKE RATNE BLOKADE

Tijekom rujna 1991. ratne operacije sve su se više približavale Zadru. Osim zbog svog položaja, Zadarsko područje bilo je osjetljivo i zbog svog zaleđa. Uoči ratnih događaja većina stanovnika općina Obrovac i Benkovac izjasnila se za takozvanu „Republiku Srpsku Krajinu“ i tim činom opredijelila za neprijateljstva prema Republici Hrvatskoj, a područja ratnih djelovanja približila su se nadomak Zadru. Stratezi rata mogli su donijeti logičan zaključak: Republika Hrvatska najlakše može biti pobijeđena ako se njezin teritorij fizički razdvoji na dva dijela. Najlakši način da se u djelo provede ova strategija bio je zauzimanje uskog pojasa kopna Bukovice i Ravnih kotara i izbijanje na more. Time bi područje Dalmacije bilo fizički razdvojeno od ostatka Hrvatske i praktično blokirano. Prve ratne operacije na području zadarskog zaleđa vodile su se s tim ciljem.



*Pukovnik JNA Ratko Mladić, zapovjednik devetog (kninskog) korpusa, tijekom borbi unaprijeđen je u čin general-bojnika. U svibnju 1992. preuzeo je dužnost glavnog zapovjednika štaba Druge vojne oblasti u Sarajevu, a nakon osnivanja Vojske Republike Srpske postavljen je na dužnost zapovjednika vrhovnog štaba. Godine 1994. unaprijeđen je u čin general-pukovnika. Zajedno s Radovanom Karđžićem, glavni je optuženik za ratne zločine na tlu bivše Jugoslavije, osuđen na doživotni zatvor. Zbog ratnih zločina Županijski sud u Zadru osudio ga je na 20 godina zatvora.*

Već 3. rujna 1991. izvršen je artiljerijski napad na Maslenički most, kao dio plana izlaska na more. Na most je ispaljeno oko 30 projektila od kojih su tri pogodila most, ali nije nanesena šteta. Pravi napad na čitavo područje Masleničkog mosta uslijedio je tjedan poslije. U međuvremenu odvijali su se živi pokreti vojnih jedinica na tom području. U tim aktivnostima jedan vojni avion srušio se u more između otoka Vira i Molata (9. rujna), a

vojni helikopteri slijetali su između Slivnice Gonje i Ždrila, prelijetali Zadar na ruti između Šepurina i Zemunika i Dugi otok (pri čemu je nešto ispušteno na području Vele straže), avioni su nadlijetali Nadin, Korlat, Vrsi i Paški most. Na cesti od Biljana prema Benkovcu primijećena je velika kolona civilnih osobnih automobila u pratnji automobila JNA. Pokreti brodova JRM primijećeni su u Telašćici i u Salima.

Napad na Maslenički most, Jesenice i Kruševo počeo je 9. rujna. Sutradan borbe su se proširile i na Ribnicu. U napadima koristili su se artiljerija i oklopne jedinice. Borbe su trajale do 12. rujna 1991. kad su pale Jesenice i Kruševo, a jedinice JNA zaposjele su sjevernu stranu mosta. Promet mostom potpuno je obustavljen.

U utorak, 11. rujna, prvi je put u Zadru uveden policijski sat u periodu od 23 do 5 sati. Uvedena je kontrola izlazaka iz grada.

Istog dana Predsjedništvo SFRJ izdalo je naredbu da se sve vojne jedinice povuku u vojarne. Naredba je donesena dok su na područjima od Vrlike do Jesenica trajali žestoki napadi JNA kojima je rukovodio pukovnik Ratko Mladić. Komanda JNA nije prihvatila naredbu Predsjedništva.

U subotu 15. rujna 1991. naredbom Vrhovnog zapovjedništva oružanih snaga Hrvatske i predsjednika Republike blokirane su sve vojarne u Republici Hrvatskoj. Naređeno je da se zapriječe izlazi iz vojarni, da se vojarnama obustavi isporuka električne energije i vode. Blokada vojarni provedena je u noći između 14. i 15. rujna i prošla je bez incidenata. Do tog trenutka JRM još nije sudjelovao u ratnim operacijama. Prvi put jedinice JRM uključile su se u ratna djelovanja 18. rujna 1991. Jedinice JNA krenule su u jake napade na svim pravcima, a Komanda vojnopomorske oblasti objavljuje proglašenje prve pomorske blokade od Dubrovnika do Pule.

Cjelokupni tekst objavljivanja blokade (notifikacija) objavljen je u javnim glasilima:

***„Na osnovi naređenja pretpostavljene Komande, Komanda Vojnopomorske oblasti donijela je odluku da od 6 sati, 17. rujna 1991. godine pa nadalje izvrši vojnopomorsku blokadu slijedećih luka: Pule, Rijeke, Zadra, Šibenika, Splita, Ploča i Dubrovnika.***

***Ovom odlukom zabranjuje se uplovljenje – isplovljenje svih brodova – plovni objekata iz navedenih luka. Svako nepoštivanje ove odluke rješavat će se po pravilima borbene upotrebe Ratne mornarice.***

***Na ovakav korak Komanda Vojnopomorske oblasti odlučila se poslije višednevnih potpunih blokadi kasarni, vojnih škola i akademija, bolnica i drugih vojnih objekata, kao i zbog masovnog maltretiranja vojnih osoba u svim situacijama. Potpuno je prekinuta opskrba jedinica strujom, vodom, hranom, medicinskom zaštitom i drugim potrebama. Istodobno mnogi su vojni objekti na najpodliji način napadnuti snagama Zbora narodne garde i Ministarstva unutarnjih poslova.***

***Na sve načine smo pokušali preko službenih organa vlasti, formiranih kriznih štabova i drugih organa da se sporovi rješavaju mirnim putem. Unatoč obećanjima pojedinih službenih organa situacija se nije smirivala nego sve više eskalirala do oružanih napada na objekte i jedinice JNA.“***

Prva akcija brodova JRM bila je zaustavljanje trajekata „Vladimir Nazor“, „Tiziano“ i „Liburnija“. Unatoč blokadi, brodovi lokalnih pruga u zadarskom okružju održavaju pruge. Trajektne pruge u Zadru i na pruzi Žigljen – Prizna održavaju se normalno.

Uslijedila je i prva reakcija Ministarstva pomorstva Republike Hrvatske kojom su ugašena sva pomorska svjetla osim vanjskih svjetionika za međunarodnu plovidbu. Na području Lučke kapetanije Zadar postavljene su prepreke u Srednjem i Vrgadinskom kanalu, kod otoka Pašmana i Iža.

Oko 20. rujna traju žestoke borbe kod Šibenika koji je napadan pješadijom, artiljerijom, avijacijom i mornaricom. U samom gradu Zadru još nema većih djelovanja. Napadnute su neke kasarne, a neke vojne jedinice i vojni objekti padaju u ruke Zbora narodne garde (vojarna Artiljerijskog školskog centra i hotel „Iž“). Na 20. rujna predala se posada kasarne Ravnice. Traju borbe u okolini Zadra. Jedinice Zbora narodne garde uništile su radarski sustav za navođenje iznad Bibinja. Raketiran je aerodrom Zemunik.

Prvo žestoko bombardiranje Zadra počelo je nakon što je u ruke Zbora narodne garde pala kasarna na lokaciji Turske kuće (Smiljevac). Kasarna je pala 21. rujna 1991. u 20,30 sati. Neposredno nakon toga, otvorena je žestoka artiljerijska vatra iz kasarni „Ante Banina“, „Đuro Đaković“, „Marko Orešković“ i „Konjušnica“. Pucalo se iz haubica, topova i minobacača. Napadi su bili koncentrirani na područje vojarne Smiljevac.

U nedjelju 22. rujna Zadar su prvi put nadlijetali avioni tipa Galeb. Avioni su raketirali ciljeve unutar kasarne Smiljevac. Iz kasarne „Ante Banina“ haubičkom paljbom gađano je područje iste kasarne u kojoj je zaostala određena količina naoružanja.

Prekid borbi dogovorili su predsjednik Republike Hrvatske i savezni sekretar za obranu. Primirje je stupilo na snagu u nedjelju 22. rujna u 15 sati. U isto vrijeme ukinuta je i prva pomorska blokada.

Tijekom prve pomorske blokade ratni brodovi (osim transportnih) nisu uplovljavali unutar akvatorija luke Zadar i nije bilo ratnih djelovanja s brodova. Pomorski lokalni promet odvijao se bez zastoja, a brza pruga bila je u prekidu. Bez zastoja odvijala su se putovanja trajektnim prugama, ali zbog prekida prometa na Šibenskom mostu promet na trajektnoj pruzi Žigljen – Prizna bio je neznatnog intenziteta. Prva pomorska blokada trajala je od 17. rujna 1991. u 6 sati do 22. rujna 1991. u 15 sati.

Završetkom prve blokade upaljena su obalna i lučka svjetla. Dopušten je promet svih brodova. Uspostavljena je brza pruga, ali brodovi brze pruge ne plove unutrašnjim kanalom. Uklonjene su zapreke oko otoka Vela Arta, Vrgada, Gangaro, Pašman, Iž. Ostala je jedino zabrana plovidbe u području Novigradskog ždrila.

Dana 27. rujna 1991. Ministarstvo pomorstva donijelo je odluku o obaveznom dežurstvu u lučkim kapetanijama i o pregledima putničkih brodova prije i za vrijeme ukrcaja putnika.

Nove borbe počele su 28. rujna napadima vojske na Murvicu, Dračevac, Rupalj, Poličnik, Suhovare, Posedarje, Lišane, Vukšić. Napadnuti su Crno, Dračevac i Gaženica. Sljedećeg dana oko 18,30 nekoliko projektila palo je u more pored Borika.



*General-pukovnik Momčilo Perišić. U vrijeme izbijanja sukoba, u činu pukovnika JNA, bio je na dužnosti komandanta Artiljerijskog školskog centra u Zadru. Nakon raspada Jugoslavenske narodne armije, postao je glavni zapovjednik Vojske Jugoslavije s činom general-pukovnika. Završetkom rata, u Hrvatskoj je osuđen u odsutnosti za ratne zločine na 20 godina zatvora. U prvostupanjskom postupku pred Haškim sudom za ratne zločine u bivšoj Jugoslaviji osuđen je 2011. na 27 godina zatvora zbog zločina protiv čovječnosti u Bosni i Hrvatskoj, na drugostupanjskom postupku oslobođen je krivnje po svim točkama optužnice i pušten na slobodu 2013. godine.*

Na 30. rujna 1991. jedinice Zbora narodne garde provele su protuudar na Smoković, a izveden je napad na Rovanjску i Maslenički most. Borbe su se vodile na pravcu Biograd – Benkovac. Iz kasarni u Zadru počela je paljba iz haubica, pa su kasarne ponovno stavljene pod blokadu. Pojavile su se dvije skupine avi-

ona koji su između 20,40 i 21,30 ispaljivali svjetleće rakete od Masleničkog mosta do Zadra. Uvedena je pomorska blokada, ali samo za luku Dubrovnik.

Napad iz kasarni na Zadar, ovaj put na civilne objekte, izvršen je 1. listopada 1991. U tom napadu pogođen je stambeni objekt kod katedrale svete Stošije, Sveti Krševan, Narodni muzej i prodavaonica „Sljemena“ pored zgrade Općinske skupštine. Stječe se dojam da su granate bile namijenjene katedrali i Skupštini, ali su pogoci bili neprecizni jer je tog dana puhao jaki SE vjetar. Artiljerijskom vatrom iz kasarne „Ante Banina“ zapovijedao je artiljerijski pukovnik JNA Momčilo Perišić.

Prijeteći nagovještaj daljnjih žestokih borbi došao je iz Beograda u obliku *Saopštenja Štaba Vrhovne komande* 1. listopada 1991. Tekst *Saopštenja*, objavljen u svim javnim glasilima, glasilo je:

**SAOPŠTENJE ŠTABA VRHOVNE KOMANDE**

**Beograd, 01. 10. 1991.**

**Predsjedniku Republike Hrvatske**

**Vladi republike Hrvatske**

**Glavnom stožeru Hrvatske vojske**

***Rukovodstvo i oružane formacije Republike Hrvatske potpuno ignorišu sve dosad postignute sporazume o prekidu vatre. Dogovorena primirja koriste za prikupljanje snaga i izvođenje napada na vojne objekte i jedinice. Kasarne i drugi vojni objekti napadaju se mnogostruko jačim snagama.***

***Umesto da se ukine, pojačava se blokada vojnih jedinica. Pripadnicima armije uskraćuje se voda i hrana što se po međunarodnim konvencijama mora obezbediti i ratnim zarobljenicima. Faktički se radi o svojevrsnom genocidu.***

***Izvršeno je mnoštvo bezočnih zločina nad pripadnicima JNA. Domaća i svetska javnost upoznati su sa nekima od njih.***

***Zloupotrebljavaju se i na sve moguće načine šikaniraju, proganjaju i uništavaju porodice pripadnika JNA. To se više ne može tolerisati. Zato vas***

**U P O Z O R A V A M O**

***1. Za svaki napadnuti i osvojeni objekt Jugoslavenske narodne armije – bit će odmah uništen po jedan objekt od vitalnog značaja za Republiku Hrvatsku,***

***2. Za svaki napadnuti i zauzeti garnizon – bit će uništeni vitalni objekti grada u kome se garnizon nalazi. To je, istovremeno, upozorenje civilnom stanovništvu da se blagovremeno povuče iz tih naseljenih mesta.***

***3. Kao vojnički odgovor na zauzimanje više kasarni i drugih objekata nakon poslednjeg sporazuma o prekidu vatre – preduzećemo ofanzivne akcije i dejstva na delu Republike Hrvatske.***

***Ukoliko želite da izbegnete dalje krvoproliće i razaranja neka lokalni organi vlasti ODMAH stupe u kontakt sa nadležnim komandama JNA radi omogućavanja potpuno bezbednog izvlačenja jedinica sa celokupnom tehnikom i pokretnom imovinom, kao i imovinom članova porodica pripadnika armije iz ugroženih garnizona. Na tome se mogu angažovati i posmatrači međunarodne misije.***

***01. 10. 1991. godine***

***Štab Vrhovne Komande***

***Oružanih snaga SFRJ***

Na pomolu su bili novi žestoki ratni sukobi. Jedna od prvih konkretnih reakcija na ovu objavu došla je iz Londona. Osiguratelj Lloyd podigao je stopu osiguranja za brodove koji plove u hrvatske luke na 1 posto vrijednosti broda što je značilo ogromno opterećenje za brodare (normalna stopa osiguranja iznosi 0,25 %). Praktično, time je uveden svojevrsni djelomični „nepolitički“ embargo.

Već 3. listopada uvedena je nova blokada hrvatskih luka od Pule do Dubrovnika. Blokada je deklarirana<sup>1</sup> za 9,00 sati 3. listopada 1991.

Uslijedila je reakcija Ministarstva pomorstva Republike Hrvatske u obliku obavijesti Vladama SAD-a, SSSR-a, Velike Britanije, Francuske, Italije, Vijeću sigurnosti Ujedinjenih naroda, Evropskoj ekonomskoj zajednici, Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO-u) i lordu Caringtonu:

**VLADAMA (MINISTARSTVIMA POMORSTVA):  
SAD, SSSR, VELIKE BRITANIJE, FRANCUSKE, ITALIJE  
VIJEĆU SIGURNOSTI UN  
EVROPSKOJ EKONOMSKOJ ZAJEDNICI  
IMO-u  
LORDU CARINGTONU**

***Generalštab Jugoslavenske narodne armije, u surovj agresiji na Republiku Hrvatsku objavio je ponovnu vojnu blokadu luka Dubrovnik, Ploče, Split, Rijeka i Pula u dijelu jadranske obale Republike Hrvatske, zabranivši uplovljenje, isplovljenje i bilo kakvo kretanje svim brodovima u blokiranom području.***

***Blokada nema nikakva opravdanja jer nije ničim uzrokovana. Čitavo dubrovačko područje, u kojem su svjetski kulturno povijesni monumenti, bilo je mirno područje, bez vojnih postrojenja i većih oružanih formacija. Sada je u plamenu, podliježe najbrutalnijim rušenjima. U blokiranim lukama nema niti jednog ratnog broda Republike Hrvatske. Blokada je, prema tome, gusarski čin protiv slobode plovidbe i prometa morskim prostorima. Zbog tih mjera nastaju veliki gubici u ekonomiji, uključujući gubitke stranih brodara čiji su brodovi bezrazložno ostali u blokiranim lukama ili ne mogu obaviti svoje redovite trgovačke operacije. Blokada nanosi patnju civilnom stanovništvu, osobito onome na otocima.***

***Molim Vas, stoga, da upotrijebite svoj utjecaj i zatražite od Generalštaba Jugoslavenske narodne armije u Beogradu da blokadu hrvatskih luka odmah prekine.***

#### **MINISTARSTVO POMORSTVA REPUBLIKE HRVATSKE**

Strateške namjere JRM-a i JNA zorno su se razotkrile istog dana (3. listopada 1991.) kad je prvi put avijacijom raketiran most na otoku Pagu. Treba napomenuti da je to bila jedina alternativna kopnena prometnica koja je povezivala Dalmaciju s ostalim dijelovima Hrvatske i prekidom tog prometnog pravca područje Dalmacije ostalo bi prometno izolirano i upućeno isključivo na pomorski promet. Most je bio pogođen, ali bez težih oštećenja i ostao je u funkciji tijekom čitavog rata (uz nekoliko iznimaka kad su promet preuzimali trajekti na trajektnoj pruzi Medviđa – Fortica).

Predstojeći teški ratni sukobi mogli su se naslutiti. Tih je dana zapravo potpuno obustavljen pomorski promet Hrvatske s ostalim svijetom. Zadnji strani brod u redovnoj pruzi<sup>2</sup> prestao je saobraćati. Sve hrvatske luke bile su pod blokadom pa se nisu održavale

1 *Po međunarodnom pravu mora u ratu za provođenje blokade moraju biti ispunjena tri uvjeta: efektivnost (onemogućavanje svakog oblika pomorskog prometa), deklaracija (obaveza određivanja područja i vremena početka blokade) i notifikacija (priopćavanje blokade).*

2 *M/t „Palladio“ brodarske tvrtke „Adriatica“ iz Venecije obustavio je plovidbu na liniji Bari – Split – Ancona 3. listopada 1991.*



redovne brodske pruge. Izuzetak su bile pruge na šibenskom okružju<sup>3</sup> koje su povezivale šibenske otoke s Vodicama, te trajektne pruge Žigljen – Prizna i Medviđa – Fortica. Ipak su povremeno isplivljavali i brodovi lokalnih pruga u zadarskom okružju, iako neredovito.

Artiljerijska oluja stuštila se na Zadar u noći između petka (4. listopada) i subote (5. listopada). Otvorena je žestoka artiljerijska vatra iz svih kasarni u gradu te iz Zemunika i Šepurina. Vrlo žestoko tukli su se gradska jezgra na poluotoku, posebno predio oko Kneževa dvora i kompleks starih talijanskih kasarni (Pomorska škola, Naučna biblioteka, Arhiv), zatim Drčevac, Ploče, Murvica, Gaženica, Voštarnica, Put Stanova, Relja. Svom žestinom napadana su sela u okolini Zadra (Crno, Murvica, Briševo, Bokanjac). Direktnim pogocima oštećeni su između ostalog Bolnica, Kapetanova kula, Naučna biblioteka, Pomorska škola, Knežev dvor, kompleks hotela na Boriku. Prekinut je dovod električne energije i pitke vode. Blokirane su telefonske linije.

Napad na grad nastavljen je tijekom čitave subote i nedjelje. Grad je napadan avionima i raketiran u više navrata. Bombardiranju se u nedjelju priključila i mornarica s dva ratna broda, raketnom topovnjačom 404 (RTOP – 404 „Hasan Zahirović“) i velikim patrolnim brodom broj 32 (VPBR – 32 Koper).<sup>4</sup> Topovnjača se brzinom od oko 14 čvorova kretala u jugoistočnom kursu sredinom Zadarskog kanala, pucajući iz topova po gradu. Između Ošljaka i Arbanasa okrenula je u protukurs i nastavila pucati po gradu. Veliki patrolni brod „Koper“ plovio je iza topovnjače na udaljenosti od oko 2 NM također pucajući iz topova. Između Zadra i Poljane okrenuo je u protukurs i nastavio ploviti prema Virskom moru, pucajući i dalje. Pucano je i na otočna sela, pa su projektili pali i na Kali, Preko, Sutomišćicu i Lukoran. U tom najžešćem napadu pogođeni su: Adrija, Elektronika, Polikem, Kemoplast, Prigorika, Vinilplastika, Sojara, Tvornica duhana, „Boris Kidrič“, SAS, „Maraska“, osnovne škole „Velimir Škorpik“ i „Veljko Vlahović“, Arhiv, Ekonomska škola, Narodno kazalište, carinarnica, gradska vrata, crkva svetog Šime, marina, luka Zadar, Dalmatinska banka. Tvornica kruha „Danilo Štampalija“ direktno je pogođena s osam projektila, a još ih je dvadesetak palo u neposrednoj blizini.

3 Artiljerijska baterija na otoku Žirju djelotvorno je nadzirala područje oko luke Šibenik, koje su ratni brodovi zaobilazili na udaljenostima većim od 10 NM.

4 Jedan od četiri najsnažnije jedinice JRM-a („Split“, „Koper“, „Pula“ i „Kotor“, veliki patrolni brodovi, fregate, ponekad ih se zvalo i razaračima).



VPBR-32 Koper (Veliki Patrolni Brod) bio je fregatni brod JRM klase Koni (NATO oznaka). Bio je jedan od dvije najsnažnije vojne jedinice JRM-a (drugi je bio VPBR-31 Split). Izgrađen je u brodogradilištu Crveni metalac u Zelenodolsku (Crno more) 1981., a u sastav JRM-a ušao je 1982. Jedan je iz serije od 14 istovjetnih brodova izgrađenih u Sovjetskom Savezu, a u Jugoslaviji (u brodogradilištu Kraljevica) poslije su izgrađena još dva broda istih karakteristika, ali nešto manjeg deplasmana (klasa Kotor, VPBR-33 Kotor i VPBR-34 Pula). Raspadom SFRJ, brod je prebačen u Crnu Goru, 1990. preimenovan je u Podgorica, 2007. povučen je iz službe te izrezan u staro željezo. Bio je dugačak 96,51 m, širok 12,56 m, deplasmana pod punom ratnom opremom 1900 tona. Brzinom od 32 čvora pokretala su ga dva dizel motora ukupne snage oko 6000 kW i plinska turbina snage oko 15.000 kW, s prijenosom snage na tri propelera. Imao je 123 člana posade i naoružanje od dva dvocijevna topa kalibra 76 mm, dva dvocijevna topa kalibra 30 mm, četiri lansera protubrodskih raketa SS-N-2 Styx, raketnog sustava Osa-M (NATO oznaka SA-N-4 Gecko) za protuzračnu obranu te dva dvanaestocijevna protupodmornička raketna bacača RBU-6000.

U gradu je u ta tri dana bilo 39 poginulih i preko 200 ranjenih osoba.

Ali, osim napada na Zadar, u tijeku je bio globalni napad na čitavo područje ovog dijela Dalmacije. Napadana su sela, raketirane prometnice. Napadnuti su trajekti na pruzi Fortica – Medviđa, Jablanac – Mišnjak i Žigljen – Prizna<sup>5</sup> čime se po svaku cijenu nastojalo prekinuti prometne veze Dalmacije s ostalim dijelovima Hrvatske.

U ponedjeljak ujutro borbe su prestale. Pregovara se s kninskim korpusom, ali druga blokada hrvatskih luka i dalje traje nesmanjenim pritiskom. Zamro je sav promet na istočnom Jadranu, a premije osiguranja za plovidbu u Jadranu postaju najveće na svijetu. Ministarstvo pomorstva izdalo je preporuku brodovima da ne uplovljavaju u luke.

Ukidanje druge blokade najavljeno je za četvrtak 10. listopada u 12 sati. Tog su dana iz Zadra isplovili brodovi redovnih lokalnih pruga, ali brodovima brze pruge nije bila dopuštena plovidba. Ako je suditi po radiotelefonskim komunikacijama između ratnih brodova i trgovačkih brodova u plovidbi, brodovi ratne mornarice nisu bili obaviješteni o prestanku blokade. Stvarno, druga pomorska blokada ukinuta je 11. listopada 1991. u 20,45 sati.

5 Dana 6. listopada 1991. u 12,15 sati pogođen je trajekt „Borik“ na liniji Miletići – Miškovići. Istog dana raketiran je trajekt Rapske plovidbe na pruzi Jablanac – Mišnjak (raketa je promašila cilj), a avioni su mitraljirali trajekte „Kačjak“ i „Sveti Juraj“ na pruzi Prizna – Žigljen.



RTOP-404 „Hasan Zahirović“ bila je raketna topovnjača klase Končar, u službi od 1978. kao četvrti brod iz projekta „Vrbas“. Izgrađena je u brodogradilištu Kraljevica, a prvotna joj je namjena bila protubrodsko i protuzračna zaštita raketnih čamaca. Ukupno je izgrađeno šest brodova te klase. Pokretala su je dva dizelska motora MTU 20 V 538 TB92, snage 2648 kW svaki i dvije plinske turbine „Proteus“, snage 3310 kW svaka, s prijenosom na četiri propelera. Dizelski motori koristili su se za plovidbu u mirnodopskim uvjetima dok su se turbine koristile kao dodatni pogon za postizanje većih brzina u borbama i ratnim vježbama. Brzina s dizelskim motorima iznosila je 25 čvorova, s turbinama 28 čvorova, a najveća brzina (sa svim pogonskim strojevima) 40 čvorova. Bila je naoružana s dva lansera za protubrodsko rakete P-20 (NATO je za takve rakete koristio oznaku SS-N-2 Styx) i dva topa Bofors Mk 1 (YU SAK L/70) kalibra 57 mm. Također je bila opskrbljena s četiri dvocijevna lansera osvjetljavajućih raketa „Svitac“ kalibra 128 mm, lanserom infracrveno navođenih lakoprijenosnih protuzračnih raketnih projektila te lanserom radarskih mamaca „Barricade“. Istisnina opremljenog broda bila je 250 tona, dužina 44,9 m, a širina 7,9 m. Povlačenjem JRM-a brod je odvezen u Crnu Goru, 2007. povučen je iz službe i ponuđen na prodaju.

Unatoč činjenici da sljedećih dvadesetak dana nije bilo deklarirane blokade luka, plovidba ipak nije bila slobodna. Često su zaustavljani putnički i teretni brodovi i na njima su obavljani pregledi, a neki od brodova provođeni su u crnogorsku luku Zelenika (kao brodovi „Slavija 1“, „Ilirija“ ili „Marina“). Zbog činjenice da je brod „Perast“ ostao zarobljen u luci Slano, Zadar se morao odreći jednog putničkog broda („Postira“) koji je otplovio u Dubrovnik. Također zbog popravaka mosta na otoku Pagu i zbog ponovnog uspostavljanja trajektnog prometa između Fortice i Medviđe, iz Zadra je povučen i trajekt „Borik“.

Nestabilni mir trajao je do kraja listopada. Pruge u zadarskom okružju održavale su se relativno redovito. Znatno je intenziviran promet na brznoj pruzi u kojoj voze svi raspoloživi brodovi „Jadrolinije“ namijenjeni dužobalnom prometu („Liburnija“, „Slavija I“, „Ilirija“ i „Balkanija“), često potpomognuti i drugim plovilima iz vlastite flote („Bartol Kašić“, „Partizanka“, „Vladimir Nazor“) ili unajmljenim brodovima („Marina“). Dužobalne pruge održavaju i hidrogliseri i hidrobusevi („Kрила Brača“, „Kрила Hvara“, „Iris“). Pritisak putnika iz smjera Dubrovnika i Splita je ogroman, tako da brodovi vrlo često i ne pristaju u Zadru na putovanjima prema Rijeci. Redovito je održavana i međunarodna pruga s Anconom (hidrokrilac „Žman“), tri puta tjedno s Malim Lošinjem i jedanput tjedno s Pulom (m/t „Vis“).

Brodovi ratne mornarice tek povremeno se pojavljuju u okolici Zadra, a njihova prisutnost budno se prati. Česti su gosti zadarske luke Gaženica vojni transportni brodovi tankeri PN 26 – Sipa i PN 27 – Lignja koji iz skladišta u Gaženici iznose kerozin. U nekoliko plovidbi iz Zadra je u Boku kotorsku prevezeno oko 5500 tona kerozina. Na posljednjem putovanju brod PN 26 uplovio je u Gaženicu kao PN 2.



Pomoćni brodovi JRM-a, naftni tankeri PN 26 – Lignja i PN 27 – Sipa izgrađeni su u brodogradilištu Kraljevica, a Mornarici su isporučeni 1988. godine. Korisna nosivost bila im je 830 tona, dok je dužina preko svega iznosila 58 metara. Povučeni su iz službe 2007.

Nove borbe počele su se rasplamsavati 31. listopada 1991. U 18,25 počela je rafalna paljba iz pješadijskog naoružanja iz okupiranog zadarskog sela Crno. Neposredno nakon toga počele su na grad padati granate. U 18,45 u gradu je dan znak opće opasnosti, a neposredno nakon toga Zadar je ponovno ostao bez električne energije. U ovom bombardiranju jedna je granata oštetila tankove s vinilklorid monomerom u Gaženici.

Sljedećih dana borbe postaju sve žešće. Dana 6. studenoga 1991. u 13,30 sati avioni su napali i raketirali Nin.

U subotu 9. studenoga proglašen je početak treće ratne blokade. Deklarirana je sljedećim izvještajem Komande Vojnopomorske oblasti:

***„Uspostavlja se potpuna blokada lučkih rajona Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Blokadu sprovode brodovi JRM. Svako narušavanje režima blokade rešavaće se borbenom upotrebom snage ratne mornarice.***

***Mere blokade primenjivaće se od 1000 časova 8. novembra ove godine.***

***Ove mere su poduzete zbog toga što organi vlasti Republike Hrvatske i njeni oružani sastavi nisu deblokirali objekte i kasarne u primorskim garnizonima, niti omogućili pripadnicima JNA, vojnim penzionerima i članovima njihovih porodica, osnovne uslove za život, ličnu i materijalnu sigurnost, kako je to regulisano Haškim sporazumom.***

***U isto vreme obaveštavamo i svetsku javnost da se i pored zabrane uvoza oružja u Jugoslaviju i dalje nastavlja masovno naoružavanje raznih oružanih formacija Republike Hrvatske.“***

Neki od brodova putničkih pruga nisu se do nastupa blokade uspjeli vratiti u Zadar. I određeni broj čamaca oko Zapuntela nalazio se na ribarenju. Ipak, od strane patrolnog ratnog broda koji je provodio blokadu dobilo se odobrenje da se sva plovila vrata u luke.

Usljedili su novi napadi aviona i nova bombardiranja. Istog dana napadnut je ponovno Paški most i trajekti „Borik“ i „Vira“. Trajekt „Vira“ pogođen je granatom koja nije eksplodirala. Avion je mitraljirao i kolonu automobila koja je čekala na ukrcaj u trajekt. Nekoliko putnika bilo je ranjeno, ali je pogođen i avion koji se srušio, a pilot je uspio iskočiti. Promet preko Paga je obustavljen, pa su prestali ploviti i trajekti na pruzi Prizna – Žigljen. Ipak, istog dana pušten je u promet Paški most pa se ponovno uspostavio promet.

Raketama je napadnut Ražanac, a i na Zadar su u nekoliko navrata ispaljene rakete. Ratni okršaji počeli su 15. studenoga i oko Splita. Mornarica je topovskom paljbom napala grad, ali je po drugi put (nakon Šibenika) pretrpjela gubitke. Između ostalog onesposobljen je veliki patrolni brod „Split“ (fregata VPBR – 31) koji je otegljen na otok Vis. Zanimljiv je način na koji je Mornarica pokušavala skrivati svoje gubitke: tijekom noći fregata „Split“ je otegljena u Boku kotorsku, a jednoj od preostale tri fregate koja je ostala u Visu promijenjeno je ime u „Split“ i ispisan broj 31 na boku. U napadu na Split poginula su i dva člana posade m/t „Vladimir Nazor“, upravitelj stroja Dinko Maras i član posade Jure Kalpić.

Na dan 18. studenoga uslijedio je novi napad širokih razmjera. Napadnuti su Škabrnja, Nadin, Gorica i Zemunik Donji. Ratni brod koji je provodio blokadu Zadra ispalio je i nekoliko granata na otok Olib. U jakom napadu na Zadar tog su dana ispaljivane rakete iz višecijevnog bacača raketa (VBR) s položaja na brdu Križ kod Bibinja. Dva aviona borbeno su djelovala po Zadru i tom je prilikom pogođena katedrala svete Stošije, a gađana je i Elektra. Grad je za dulje vrijeme ostao bez električne energije. Napadnut je i Sukošan. Istog dana pale su Škabrnja i Nadin. U Škabrnji je počinjen jedan od najvećih ratnih zločina, ubojstvo 43 civilne žrtve, a zločin se ponovio i sutradan u Nadinu, kad je ubijeno 14 civila. Motritelji sa svjetionika registriraju intenzivne pokrete ratne flote.

Sljedećih dana borbe su se prenijele na područje Masleničkog mosta. Napadnuto je Posedarje, a 21. studenog 1991. srušen je Maslenički most te tako i fizički prekinuta jedina prometnica koja kopnenim putem povezuje Dalmaciju s ostalim dijelovima Hrvatske. Sav promet Dalmacije time je preusmjeren na trajektnu prugu Prizna – Žigljen. Istog dana Zadar je vrlo teško bombardiran.

Treća i posljednja pomorska blokada ukinuta je 3. prosinca 1991. u 12 sati. Ova blokada trajala je najdulje: od 9. studenog do 3. prosinca 1991. Ipak, po jednom detalju bitno se razlikuje od dvije prethodne: unatoč dugom trajanju, zadarski otoci nisu bili sasvim odsječeni. Polasci i dolasci brodova nisu bili redoviti, ali brodovi su ipak plovili. Ratni brodovi nisu se približavali Zadru, a konvoji koje je predvodio m/b „Balkanija“ s teretima oklopnog oružja iz Pule prema crnogorskim lukama nisu se približavali otocima šibenskog ili zadarskog arhipelaga na bliže od 15 NM. Razlog: u potkopima na Dugom otoku kod mjesta Dragove i Božava bili su stacionirani ratni brodovi Hrvatske ratne mornarice, a obalne baterije već su s mnogo više sigurnosti nadzirale plovne putove u okružju Zadra i Šibenika.

Kap. Boris Horvat

## MOJE PUTOVANJE U MIRU

Prohladna jesen u Splitu, negdje kraja studenog. Kišilo je već danima, bez naznaka odlaska ciklone. Taj dan zadržao sam se malo dulje na poslu, zapravo, pregledavao sam do tada učinjenu pripremu za tisak našeg Glasnika, koji sam svake godine nastojao završiti, kao jedan od urednika, na vrijeme kako bi po tradiciji i ovaj put za naš Blagdan sv. Nikole, bio u rukama pomoraca na svim morima i na kraju. Trebalo je odabrati fotku za naslovnicu. Sjećam se da sam pomislio kako bi bilo dobro pogledati i potražiti fotografiju grada Myra, u Maloj Aziji, jer je to grad našega zaštitnika gdje je ostavio nadublji trag. Biti ću malo sebičan i govoriti o sv. Nikoli i mojem putovanju u Myru kao zaštitniku nas pomoraca iako znamo tko se sve raduje i tko ga štuje posebno.

Kako ništa u životu nije slučajno tako sam i ja taj dan, po dolasku kući doživio i pitanje, ženino:

- Čuj mužu, jesi li za putovanje u Antaliyu?
- U Antaliyu kažeš, pa tamo je Hajduk na pripremama, a znaš da je moja boja modra!
- Ma dobro, nije nogomet sada u pitanju. Dobila sam ponudu putne agencije koja mi se učinila jako atraktivna i povoljna, za tebe možda i posebno jer si uvijek govorio kako bi volio u Myru zbog sv. Nikole. I evo, sada je prilika jer je putovanjem obuhvaćeno i to mjesto. Nasmijao sam se i samo rekao: idemo ženo.

Moram naglasiti da je to bio moj prvi susret s modernom Turskom. Sve do tada saznanja, školska, dosezala su do bitke za Sinj, Siget, Beč, pohoda Osmanlija, Ataturku, moderne tv sapunice i pokoji dokumentarac.

Dakle, krenuli smo.

Okupljanje je bilo u Zagrebu, početak travnja 2012. godine. Nas iz Splita je bilo dvadesetak, naravno najglasnijih. Upoznavanja, više iz pristojnosti i razloga zajedničkih dva tjedna i naravno, zlu ne trebalo, neka nas i naših.

Zrakoplov bugarskog prijevoznika, bio je pun putnika u konačnici, što je značilo oko dvijesto i jako ugodan dvoiposatni let donio je promjenu vremenske zone, a i klimatološki gledano prelijepo sunčano podneblje.

Pripremajući se na spuštanje zrakoplov nam je omogućio prekrasan pogled na veliko bijelo područje, milijunski grad Antalyu i tirkiznu boju Mediterana.

Pojašnjene za velika bijela područja došlo je uskoro. To su plastenici, organizirani uzgoj vrtnih kultura. Saznali smo kasnije i princip organiziranja uzgoja po regijama.

Dakle, cijelo priobalno područje koje presijeca moderna autocesta, podijeljeno je na regije po vrstama vrtno kulture i uzgaja se samo i isključivo ta kultura. Radi se o nasadima primjerice rajčica, druga regija krastavaca, slijedeća paprike i tako redom, a promjena je svakih tridesetak kilometara. Područje neodoljivo podsjeća na naše Kaštelansko polje, samo što u pozadini nije Kozjak već gorje Taurus. Naravno zastupljene su i regije agruma, smokava, rogača, nara.

Maslinici nepregledni, uredni bez nepokošene trave, uređena stabla, čekaju kampanju berbe, mahom ručne u kojoj svake godine učestvuje oko dva milijuna ljudi. Turska izvozi plod masline u Grčku, Italiju, Španjolsku, i ulja od tih maslina tako postaju brandovi tih zemalja. Padaju ti na pamet gledajući ta područja kako bi mogli i mi tako u Hrvatskoj. Imamo gotovo sve...hm, hm...gotovo.

No, kako bilo, putovanje autobusom uz predivan krajolik prema odredištu, gradu Myra, proteklo je u stalnim lijepim, stručnim i nadasve zanimljivim pojašnjenima mlade studentice sveučilišta u Ankari, inače rodom iz Sarajeva, u koji se nakon studija želi i vratiti.

Naše odredište, grad Myra osvaja putnika namjernika od prvih trenutaka boravka. Susret s gradom, biva zapravo i susret sa Sv. Nikolom: veliki trg, fascinantan spomenik, osjećaj da se vrijeme zaustavilo tamo negdje tijekom 4. stoljeća naše ere.

Autor skulpture, spomenika, zamislio je prikaz svećenika Nikole iz vremena kada postaje zaštitnikom, **svetim**: atletske građe, čvrsta koraka, snagom koja izbija, na ramenu dijete, držeći djevojčicu za ruku, mornarska kapa na glavi, ide naprijed, odlučno.



S1.2. Spomenik Sv. Nikoli na glavnom gradskom trgu u Myri.

**Demre Myra** je puni naziv grada gdje je Sveti Nikola živio i radio kao episkop. U gradu se nalazi crkva iz 11. stoljeća u kojoj su čuvani njegovi ostaci, sve dok nisu ukradeni i preneseni u Bari.

**Nikola Mirlikijski** (grčki: Νικόλαος, Nikolaos) poznat i kao **sveti Nikola Čudotvorac**. Rođen u maloazijskoj oblasti Likiji u gradu **Patari** oko 270. godine. Njegovi roditelji, otac Teofan i majka Nona imali su samo njega. Pri krštenju je dobio ime Nikolaj, što bi prevedeno značilo: pobjednik iz naroda. Duhovnom životu podučavao ga je stric Nikolaj episkop Patarski. Oni su se zajedno zaredili u manastiru Novi Sion. Nakon smrti svojih roditelja, prodao je cijelo imanje i novac je poklonio sirotinji. Neko vrijeme je bio svećenik u svom rodnom gradu. Odlikovao se milosrđem, ali pošto je bio skroman, povukao se u samoću i da tako sačeka smrt. Kršćani vjeruju da mu se u toj samoći javio glas Gospodina: "**Nikolaje,**

**pođi u narod**". Tada je napustio pustinjački život i otišao u narod. Izabran je za arhiepiskopa grada Myre. Postoji legenda da Djed Mraz nije došao iz Finske, već je njegov lik stvoren po ugledu na Svetog Nikolu, koji je, kako legenda kaže bacao vrećice zlatnih novčića u kuće devojaka koje su htjele udaju, a nisu imale dovoljno miraza. Zbog svojih dobrih djela postao je zaštitnik djevice, mornara, djece.

Arheološka ispitivanja grobnih reljefa i načina njihove izrade govore da je grad Myra postojao pet stoljeća prije helenskog razdoblja, a da je svoje zlatno doba doživio u drugom stoljeću. Kompletno je uništena 141. godine u zemljotresu, ali je obnovljena bogastvom Oroma iz Radiopolisa i Lukija Magnuna, rimskog Valije. Za vrijeme Vladavine Teodosija II, Myra je postala likijska metropola, centar hodočašća, gde su dolazili ljudi kršćani, tražeći lijek od raznih bolesti, iz razloga što je tu živio Sveti Nikola.

Tijekom vladavine careva Dioklecijana i Maksimijana u vrijeme progona i mučenja kršćana bio je zatvoren u tamnicu, ali ni tu nije prestajao propovijedati i širiti kršćanstvo. Prisustvovao je Prvom Vaseljenskom saboru u Nikeji, ali zbog toga što je udario aleksandrijskog svećenika Arija, optuženog za herezu, udaljen je sa sabora i zabranjeno mu je dalje prisustvovanje. U krišćanskoj tradiciji se spominje da su mu odobrili ponovno prisustvo na Saboru tek kada se preko izabranih arhijereja javio glas Gospoda Isusa Krista i Presvete Bogorodice, da je učinjena velika nepravda prema Svetom Nikolaju.

Ljudi su ga još za vrijeme njegovog života smatrali zaštitnikom. Prizivali su ga u pomoć pri bolestima, nekoj nesreći ili nemoći. Krišćani vjeruju da se on svima odazivao i da je svima pomagao, a da je iz njegovog lica sijala svjetlost. U starosti se razbolio i preminuo 6. prosinca 343. godine. Sveti Nikola se i slavi toga dana,

26. kolovoza 1071. godine bizantska vojska je poražena od Turaka Seldžuka tako da Bizant privremeno gubi kontrolu nad velikim dijelom Male Azije. Ovo područje vraćeno je u sastav Bizanta tek za vrijeme vladavine Aleksija I Komnina (vladao 1081–1118), ali je i dalje ostalo pod napadima Turaka. Kršćani veruju da se u ovoj pometnji Sveti Nikola u jednom čudesnom snu javio nekom časnom svećeniku iz Barija i naredio da se njegove moći prenesu u Bari (Italija) koji je u to vrijeme bio pravoslavni grad i pod pravoslavnim patrijarhom. Moći su u Bari stigle 9. Svibnja 1087. Godine. Prema nekim izvorima, moćii su ukrali talijanski pirati i prenijeli ih u Bari, gde se nalaze i danas.

Kršćani veruju da je Sveti Nikola čudotvorac i da se mnoga čuda događaju od njegovih čudotvornih moći iz kojih neprestano izbija sveta snaga kojom ozdravljaju bolesnici. Spašavao je nasukane i izgubljene brodove, i smatra se zaštitnikom moreplovaca. Zbog toga ga moreplovci često pozivaju pri opasnim situacijama ili brodolomima.

Na ovaj datum su sve lađe, gde god bi se nalazile, bacale svoja sidra i do sutradan mirovale, odajući slavu ovom zaštitniku. Danas se uoči praznika često zaustavljaju lađe dok se mornari pomole svetitelju i onda nastavljaju put. Svojim čudesnim moćima sveti Nikola pomaže svakom ko mu se obrati za pomoć u bolesti, nemoći i duševnoj patnji.

Praznuje se kao dečiji praznik u katolika, tada deca dobijaju poklone ukoliko su bila poslušna. Zaštitnik je grada Amsterdama i država Rusije i Grčke

Na ikonama, Sveti Nikola se obično prikazuje uz, sa jedne strane Isus Krista sa Jevanđeljem u rukama a sa druge Bogorodicom s omoforom na rukama.





Ostaci ikone u Bazilici

Grad Myra je u 5. stoljeću postala prijestolnica provincije Likija. Dugo vremena grad je po snazi bio na drugom mjestu u Maloj Aziji. Poslije smrti Svetog Nikole podignut je mali spomenik izvan grada. Kasnije, bilo je potrebno podići veći hram, svetište. Tako je i sagrađena bazilika.

Na ulazu u baziliku postavljen je spomenik, a prilikom obilaženja unutrašnjosti dolazi se naravno i do mjesta gdje je bio grob, od kojega danas postoji samo sarkofag.



Dodir sarkofaga



Zanimljivo je bilo vidjeti kako lica na ikonama nisu prebojana, već su ostavljena u izvornom obliku



Sl.6. I ostaci oltara su izvorni nakon zemljotresa.

Moram priznati da sam imao poseban osjećaj pri dodiru reljefa ankore, nepobitnog dokaza zaštite pomoraca.



Sl. 7 Ankora

Evo, moje putovanje naravno nije završilo u gradu Myra, vidjeli smo još zaista prelijepu dijelove velike zemlje, područja gdje su se događale, smjenjivale kulture, civilizacije.

I na kraju moram spomenuti, u hotelu u Antalyi, pri upisu na recepciji, službenik je čuvši spominjanja imena Split, ozaren povikao: Hajduk.

Bio sam zaista ponosan u tom trenutku, iako je u srcu modro.



## IZMEĐU DVA BROJA

Bili smo prisutni na slijedećim događanjima:

-06.02.2020. Predstavljanje knjige "Boka Kotorska, zaljev svetaca i hrvatske kulture"

-20.02.2020. Predstavljanje knjige "Mediterranski armerun"

-16.10.2020. Otvaranje izložbe "Prva na Jadranu"

### IN MEMORIAM

Našem kolegi i članu Udruge pomorskih kapetana Split  
**Kap. Davor Mikinac**

zauvijek je napusto našu Udrugu.  
Hvala mu na kolegijalnosti i članstvu





More je naš izbor

## UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT – HRVATSKA

Dražanac 3a; Tel/Fax: 385 (0) 21 399 037

IBAN: HR3824070001100573397

M.B.: 1504428 OIB: 30509201849

E-Mail: upks@upks.hr

## PRISTUPNICA

1. Naziv tvrtke: \_\_\_\_\_

2. Adresa tvrtke:

Mjesto: \_\_\_\_\_

Ulica i broj: \_\_\_\_\_

Telefon/mobitel: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

3. OIB tvrtke: \_\_\_\_\_

4. Kontakt osoba i njen mobitel: \_\_\_\_\_

5. Pristupamo „Udruzi pomorskih kapetana“-Split kao podupirući član.

Ispunjena Pristupica smatra se kao upisnica nakon potvrde Upravnog odbora Udruge.

Mjesto i datum: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Odgovorna osoba tvrtke







More je naš izbor

Članska iskaznica br. \_\_\_\_\_

## UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT – HRVATSKA

Dražanac 3a; Tel/Fax: 385 (0) 21 399 037

IBAN: HR3824070001100573397

M.B.: 1504428 OIB: 30509201849

E-Mail: upks@upks.hr

## P R I S T U P N I C A

1. Ime i prezime: \_\_\_\_\_

2. Datum rođenja: \_\_\_\_\_

3. Mjesto rođenja: \_\_\_\_\_

4. Državljanstvo: \_\_\_\_\_

5. OIB: \_\_\_\_\_

6. Adresa stanovanja:

Mjesto: \_\_\_\_\_ Poštanski broj: \_\_\_\_\_

Ulica i broj: \_\_\_\_\_

Telefon / mobitel: \_\_\_\_\_

7. E-mail: \_\_\_\_\_

8. Svjedodžba o osposobljenosti po STCW-u: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

9. Sadašnji status / zaposlenje: \_\_\_\_\_

10. Želim pristupiti "Udruzi pomorskih kapetana" – Split, kao:

a) Redovni član

b) Podupirući član

Ispunjena Pristupnica smatra se kao upisnica nakon potvrde Izvršnog odbora Udruge.

U Splitu, dana \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
/ Vlastoručni potpis /



## NAPUTAK AUTORIMA

Kapetanov glasnik je stručni časopis i u skladu s time se i uređuje. U časopisu se objavljuju radovi koji sadrže korisne priloge iz pomorstva, pomorskog obrazovanja, zaštite okoliša itd. i podliježu stručnom pregledu/recenziji. Stručni prilozi ne moraju predstavljati izvorna istraživanja. Kapetanov glasnik objavljuje i druge tekstove u stalnom/povremenom privitku.

Uredništvo prima rukopise tijekom cijele godine i uključuju se u broj časopisa koji još nije u pripremi. Valja podnijeti izvornik rukopisa, ispisanog na računalnom pisaču, s dvostrukim proredom na formatu papira A-4. Uz rukopis, valja priložiti CD s tekстом u Word-u spremljenog u .doc formatu (predlažemo HR - Ariel ili Times New Roman). Ako tekst sadrži slike, iste zasebno snimiti na DVD-e ili CD-e i spremiti u JPEG ili TIFF propisanom formatu (ni slučajno slike spremiti u Wordu). Stranice obvezno ostraničiti.

Članak se mora pisati u najkraćem obliku što ga jasnoća izlaganja dopušta (najviše tri stranice, uključujući slike i tablice, a iznimno više, ako Uredništvo to prihvati). Tekst mora biti jasan, sažet, gramatički i pravopisno ispravan, pisan u trećem licu i bez pasivnih glagolskih oblika. Poželjno ga je podijeliti na poglavlja: Uvod (tema i cilj, pregled dosadašnjih rezultata i metode koje koristilo se), Rasčlamba teme, Rezultati i Zaključak. Na kraju članka valja navesti literaturu, prema abecednom redu autora. Redoslijed u navođenju je: prezime autora, početno slovo(a) imena, naslov, izdavač, mjesto i godina. Primjeri:

Besermeny, I.: Pomorstvenost u Hrvatskoj, Matica Hrvatska, Split, 1993.

\*\*\* Pomorska enciklopedija, JAZU, dio IV, Zagreb, 1977.

Autori članaka primaju po jedan autorski primjerak časopisa. Rukopisi i recenzije se ne honoriraju. Rukopise se na vraća, osim u slučajima ako ih se ne prihvati za objavljivanje. Uredništvo pridržava uobičajeno pravo na manje izmjene teksta i slikovnih priloga, te na lekturu.



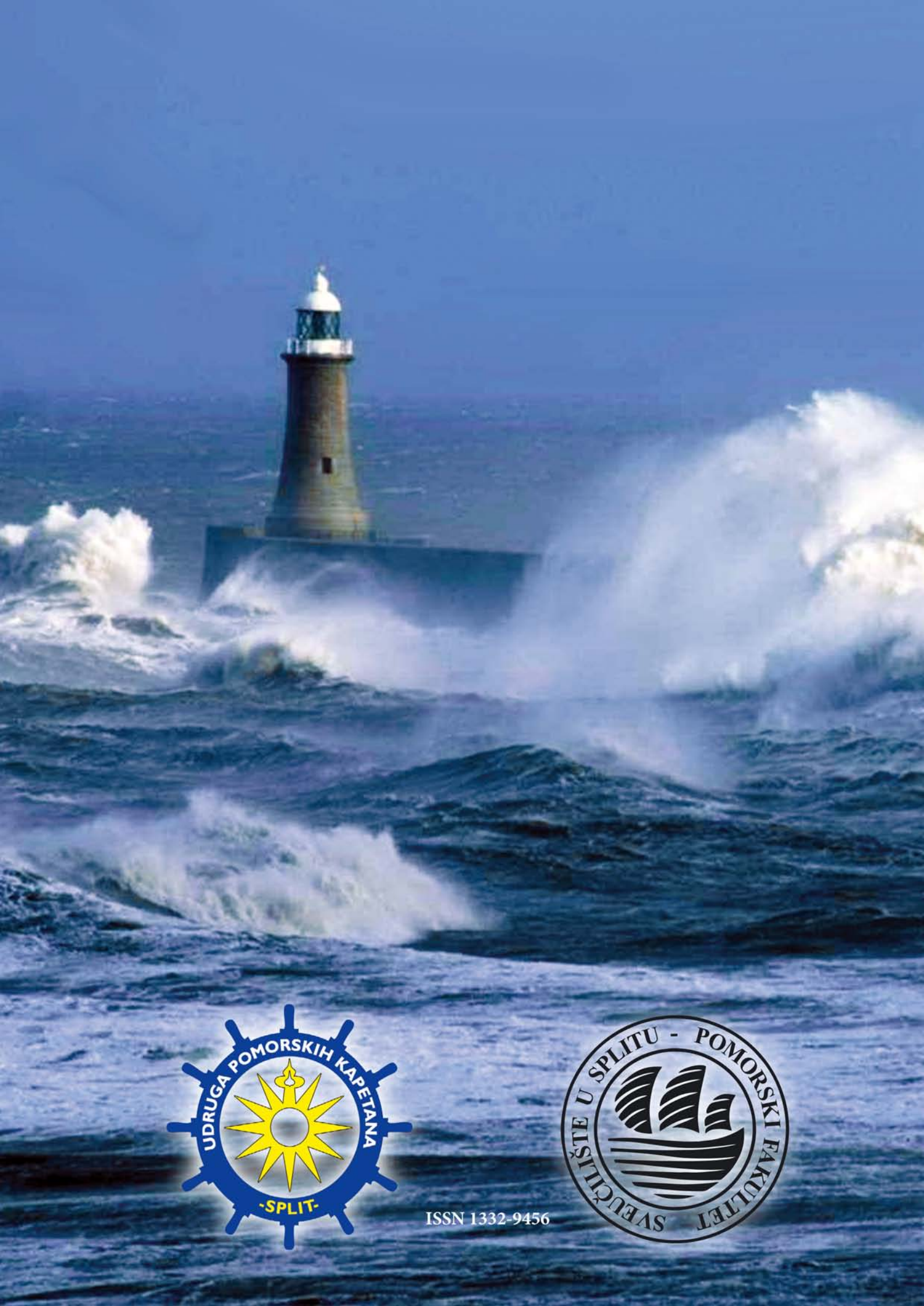


**Sadržaj**

Kap. Sanjin Dumanić / <b>Izveštaj o radu Udruge pomorskih kapetana Split.....</b>	<b>7</b>
Kap. Krešimir Baljak / <b>2020. – GODINA KALVARIJE NA MORU.....</b>	<b>9</b>
Kap. Sanjin Dumanić / <b>SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU MOREM – SEAWORTHINESS.....</b>	<b>14</b>
Kap. Davor Vidan / <b>OVISNOST O GPS-u.....</b>	<b>15</b>
Dr. sc. Zvonimir Lušić, Šime Uhoda / <b>ANALIZA PROMETA KROZ KANAL SV. ANTE.....</b>	<b>20</b>
Kap. Nikša Zrnčić / <b>DOBRA POMORAČKA PRAKSA.....</b>	<b>29</b>
Petar Zuanić / <b>IZNOSI PLAĆA I AZIJSKO OBARANJE CIJENE RADA.....</b>	<b>33</b>
Kap. Juraj Karninčić / <b>PRIZNANJE CHARTERED MASTER MARINER.....</b>	<b>40</b>
Kap. Juraj Karninčić / <b>ŽENE U POMORSTVU WOMEN IN THE MARITIME WORLD.....</b>	<b>42</b>
Kap. Slavko Bačić / <b>ZBOG ČEGA REPUBLIKA HRVATSKA JOŠ NIJE PROGLASILA GOSPODARSKI POJAS ..</b>	<b>43</b>
Igor Pentić, časnik / <b>UPOZNAJMO RECAAP!.....</b>	<b>47</b>
Kap. Sanjin Dumanić / <b>„SUDAR NA MORU MOŽE VAM POKVARITI CIJELI DAN“ ..</b>	<b>50</b>
Kap. Alfonso Bezmalinović / <b>Osvrt na novi "Pravilnik o brodicama, *čamcima i jahtama" i " Pravilnik o načinu, uvjetima i postupku određivanja, označavanja i vođenja evidencije imena i oznaka pomorskih objekata" (NN br. 13/20, na snazi od 01. 02. 2020.) ..</b>	<b>52</b>
Kap. Slavko Bačić / <b>ZADARSKA BURA.....</b>	<b>60</b>
Kap. Juraj Karninčić / <b>PASTOR ČLAN BRODSKE POSADE.....</b>	<b>63</b>
Dr. sc. Maksim Klarin, kap. / <b>ZADAR U RATU: POMORSKE RATNE BLOKADE 1991. GODINE.....</b>	<b>64</b>
Kap. Boris Horvat / <b>MOJE PUTOVANJE U MIRU ..</b>	<b>76</b>

**POŠTOVANI KOLEGE,  
ZAHVALJUJEMO NA UPLAĆENOJ ČLANARINI  
ZA 2020. GODINU, A ONI KOJI TO JOŠ NISU UČINILI,  
MOLIMO DA NE ZABORAVE NA SVOJU OBVEZU.**





ISSN 1332-9456

