

More je naš izbor

UDRUGA POMORSKIH KEPETANA

Split

ISSN 1332-9456



KAPETANOV GLASNIK



Split, prosinac 2016. godine

Udruga pomorskih kapetana
Split - Hrvatska
Dražanac 3a
Tel/faks 385 (0) 21 399 037
Žiro račun 233 0003-11 0000 6526
E-Mail: upks@upks.hr
www.upks.hr



IZDAVAČI:



Pomorski fakultet
Split - Hrvatska
Zrinsko-frankopanska 38
Tel: 385 (0) 21 380-762
Žiro račun 2492008-1100057850
E-mail: dekanat@pfst.hr
www.pfst.hr

ZA IZDAVAČA

Kap. Sanjin Dumanić

UREDNIČKI SAVJET:

Kap. Alfonso Bezmalinović

Kap. Mladen Russo

Kap. Nikica Radman

GLASNIK UREĐUJE UREĐIVAČKI ODBOR:

Kap. Miroslav Pinterić

Kap. Ante Roje

Časnik Igor Pentić

PRIPREMA I TISAK

TIPOART d.o.o., 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 nacрта 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 osposobljavanje 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 devetoj izvanrednoj izbornoj Skupštini Udruge održanoj u Splitu 16. rujna 2015. u tijela Udruge izabrani su:

PREDSJEDNIK UDRUGE

Kap. Sanjin Dumanić

UPRAVNI ODBOR:

Kap. Miroslav Pinterić, predsjednik
Časnik Igor Pentić, tajnik
Kap. Mladen Brodarić
Kap. Ivan Makjanić, član
Kap. Boris Horvat, član
Kap. Zvonimir Lušić, član
Kap. Nikša Zrnčić, član
Kap. Boris Matošić, član
Kap. Ivan Franičević, član
Kap. Nikica Radman, član
Kap. Matko Vicelić, član
Kap. Ante Roje, član
Kap. Josip Žižić, član

NADZORNI ODBOR:

Kap. Alfonso Bezmalinović, predsjednik
Kap. Ratko Marinović, član
Kap. Igor Jurić, član

ARBITRAŽNO VIJEĆE:

Kap. Ljubomir Mimica
Kap. Ivan Vodopivec, član
Kap. Paško Kolombatović, član

LIKVIDATOR UDRUGE:

Kap. Ante Roje

PODUPIRUĆI ČLANOVI UDRUGE

AGENCIJA ZA OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET - Split
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d. - Dubrovnik
BRODOSPAS d.d. - Split
B.S.M. CENTAR ZA POSADE - Split
CONMAR d.o.o. - Split
HRVATSKI HIDROGRAFSKI INSTITUT - Split
HRVATSKI REGISTAR BRODOVA - Split
IVA POMORSKA AGENCIJA d.o.o. - Split
JADROPLOV d.d. - Split
LUČKA UPRAVA SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE
LUČKA UPRAVA - Split
MARINE CONSULT - KaštelGomilica
NYK LINE - TOKYO
NYK SHIPMANAGMENT - SINGAPORE
ORIENT SHIP MANAGMENT d.o.o. - Split
POMORSKA ŠKOLA - Split
POMORSKI FAKULTET - Split
SPLIT PILOT d.o.o. - Split
DIVERSO IMPEX d.o.o. - Split
ATLANTIS d.o.o. - Split
SONATA d.o.o. - Split
ADVANCES MARITIME VENTURE d.o.o. - Supetar

*Svim pomorcima na moru i nakraju
te njihovim obiteljima,
upućujemo iskrene želje i čestitke povodom blagdana
Sv. Nikole
zaštitnika svih pomoraca, zamirno i dobro more.*

*Sretan Božić i Novu 2017. godinu
uz obilje zadovoljstva, zdravlja i sreće.*



SADRŽAJ

S. Dumanić, Uvod	7
Okrugli stol	8
Javna tribina	13
A. Roje, Što nam se (i zašto) opet događa?	23
Lušić-Pušić, Služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS eng. Vessel Traffic Service) u Republici Hrvatskoj	28
Lušić-Kovačević, Izravno određivanje zemljopisne širine međutočke ortodrome	32
Bičanić-Sučević, Brodovi novih sposobnosti.	36
Sučević, Ratni brodovi-ravnopravni sudionici u međunarodnoj plovidbi	40
Bezmalinović, Izvadnak iz Pravilnika o zavnjima	43
Pentić, Nova presuda u slučaju tankera „Prestige”	47
Pentić, Vrata suza	49
Bezmalinović, Crtice iz sjećanja - Crno more.	50
Bašić, Sjećanja kap. Vicka Šimunkovića (1883.-12.04.1957)	53
Bašić, Gruški meštar od brod(ov)a Đulio Šoletić	55
Bašić, Izložba „Lloydovi Slikopisi”	56
In memoriam	57
Kalendar za 2017. Godinu	58
Pristupnica pravne osobe	59
Pristupnica fizička lica	61
Naputak autorima	63

Kap. Sanjin Dumanić Predsjednik Udruge Pomorskih Kapetana Split

Poštovani kolege,

Počašćen izborom za predsjednika Udruge pomorskih kapetana na redovnoj izbornoj skupštini održanoj 05.12. 2014. , a na kojoj je izabran i novi Izvršni Odbor, želim vas izvjestiti o našem djelovanju i aktivnostima u proteklom periodu.

Kao što je i do sada bila tradicija, nakon skupštine uslijedilo je druženje koje zajedno sa Udrugom pomorskih strojara organiziramo povodom dana Sv. Nikole. Bilo je zadovoljstvo družiti se s velikim brojem naših pomoraca.

U tijeku 2015. i prvom tromjesečju ove godine imali smo niz aktivnosti koje ću kronološki nabrojiti:

- Na žalost, prošle godine nismo izdali naš časopis Glasnik, jer smo krajem 2014. godine na sjednici Zajednice hrvatskih udruga pomorskih kapetana (ZHUPK) donijeli zaključak da ćemo ubuduće zajednički izdavati Glasnik za koji bi članke pisali članovi iz svih udruga. Dok su se udruge dogovarale i pripremala prošla je cijela godina bez konačnog rezultata. Zbog navedenog, odlučili smo izdati ponovo svoj glasnik o čemu smo obavijestili kolege u ZHUPK. Bez obzira na tekuće probleme, kako finansijske, tako i nedostatak pisanih materijala koji su izbrisani hakiranjem našeg kompjutera, koristim ovu priliku da zamolim naše članove, koji imaju volje napisati članak iz struke ili iz pomorskog života i time pomognu izdavanju Glasnika.

- Na Pomorskom fakultetu, dana 8.04.2015. organizirano je predavanje za studente s temom „Pravilnik o zvanjima i svjedožbama o osposobljenosti pomoraca“ sa primjenom u praksi. Predavač je bio Kap. Alfonso Bezmalinović, a predavanju je prisustvovalo stotinjak studenata.

- Novim zakonom o udrugama bili smo obavezni održati izvanrednu skupštinu dana 16.09.2015. na kojoj su preimenovana tjela udruge, Izvršni odbor u Upravni odbor, Sud časti u Arbitražno vijeće te je izabran i likvidator.

- Na poziv Pomorskog fakulteta Zadar, dana 04.12.2015. naši delegati su prisustvovali svečanoj ceremoniji promocije studenata fakulteta u Inžinjere Pomorskog Prometa.

- Istoga dana održan je tradicionalni domjenak povodom dana Sv. Nikole u Lori.

- Naši delegati dana 05.12.2015. prisustvovali su polaganju vjenaca palim pomorcima na obnovljenom svetioniku u Splitu.

- Na poziv J.K. „Val“ iz Šibenika dana 05.12.2015. prisustvovali smo dodjeli plakete „Valovi Šibenika“

obitelji talijanskih jedriličara, stradali u šibenskom akvatoriju u sudaru s gliserom „Santa Marina“.

- Detaljnije upoznati ovom pomorskom nesrećom, dana 21.sječnja 2016. uslijedio je naš Okrugli stol s temom sudar glisera „Santa Marina“ i jedrilice „Santa Pazienza“ O.S. je planiran jednu sedmicu ranije u kjižnici sveučilišta ali nam je samo nekoliko sati prije zakazanog termina uskraćen prostor. Koincidencijom, istoga dana naš kompjuter je hakiran i svi podaci potpuno izbrisani. Razumjevanjem vlasnika i uprave, O.S. je održan u hotelu „Corner“ i izazvao je veliko zanimanje medija i podršku široke javnosti (prezentacija O.S. je štampana u ovom Glasniku). Podrška u pomorskim krugovima je očita povećanim brojem članova naše udruge.

Izborna skupština ZHUPK održana je u Zadru 04.03.2016. na kojoj je ponovo izabran Kap. Dunat iz Udruge pomorskih kapetana Zadra, za predsjednika zajednice, a Kap. I. Kučić iz Udruge pomorskih kapetana otoka Raba, za prestavnika u međunarodnoj udruzi kapetana.

Skupštini su prisustvovali delegati Udruge kapetana iz Rijeke, Kostrene, Raba, Zadra, Šibenika, Splita i Zagreba. Nakon našeg izvještaja o održanom O.S., delegati iz ostalih udruga kapetana, izrazili su želju da se uključe u daljni rad i upoznavanje javnosti sa problemima i propisima vezanim uz sigurnost na našem djelu Jadrana.

Također je istaknut daljnji interes za izdavanjem zajedničkog Glasnika u budućnosti.

Sadašnja kriza u pomorstvu, izazvana niskom cjenom nafte pa time i smanjenim aktivnostima Off Shore-u mnoge naše kolege ostale su bez posla, te je upitna njihova mogućnost ostvarivanja 183 dana potrebna za oslobađanje od poreza. Naša udruge je na ZHUPK pokrenula inicijativu za promjenom i nadopunom postojećeg zakona, te je ZHUPK uputilo zajedničko pismo ministru pomorstva sa molbom za izmjenu istog zakona. Ako ministarstvo ne reagira, u tjeku svibnja ZHUPK će organizirati O.S. u Zadru na istu temu.

- Zajedno sa ZHUPK uključeni smo u organizaciju održavanja proslave 150 godina Viške bitke, koja će se održavati tijekom ovoga ljeta. Naš predstavnik Kap. P. Kolombatović već se pridružio organizatorima u Visu.

- Na kraju želim obavjestiti i pozvati sve članove udruge koji se žele uključiti u rad udruge novim idejama, dobrodošli su svake prve srijede u mjesecu kada se sastaje U.O.

Mirno more kolegama ma gdje bili.

Poštovani čitatelji,

Zbog velikog interesa kolega koji nisu prisustvovali našem okruglom stolu pod nazivom Sudar „Santa Marina“ i „Santa Piazenza“ koji je održan 21.01.2016. kao i javnoj tribini pod nazivom „Zašto službena potraga nije našla brodolomce?“ održanoj 03.11.2016. odlučili smo da potpune „power pointe“ objavimo u našem časopisu.

Uredništvo

Sudar “Santa Marina” – “Santa Paziienza”

GLAS STRUKE

Kritički osvrt na vještačenje i nadvještačenje



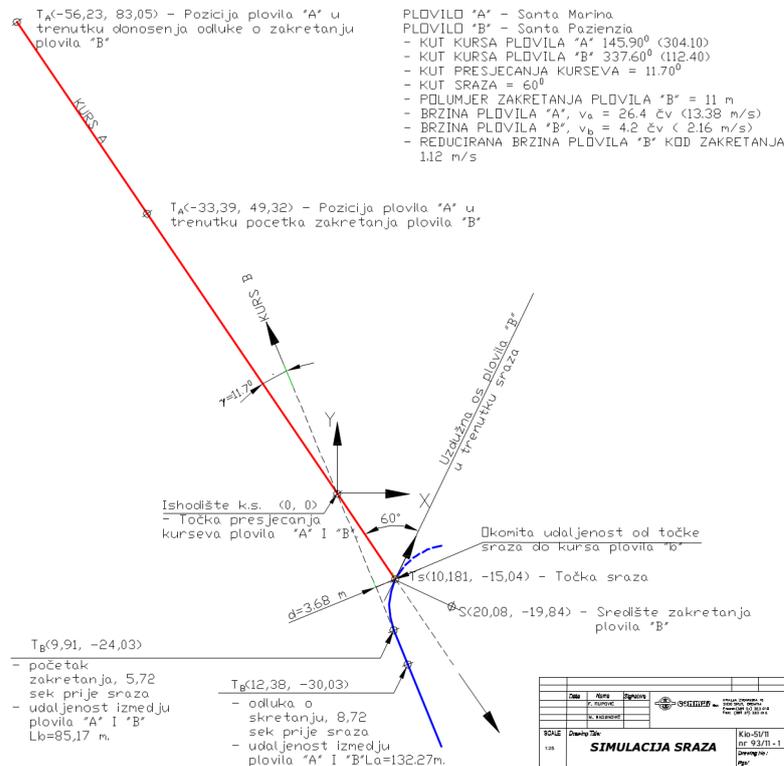
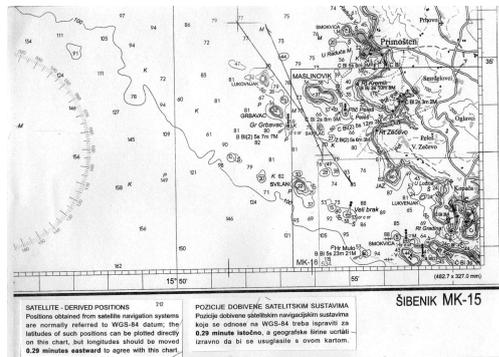
SADRŽAJ

1. Relevantne činjenice
 - a) Međusobni položaj plovila, smjer i brzina njihova kretanja i pozicija sudara
 - b) Sigurnosni uvjeti plovidbe
2. Kritički osvrt na vještačenje
3. Kritički osvrt na nadvještačenje
4. Zaključci
5. Osvrt na Maritimni elaborat PF u Rijeci

1. RELEVANTNE ČINJENICE

a) Međusobni položaj plovila, smjer i brzina njihova kretanja i pozicija sudara

- 1. **Križanje kurseva** (v. sl.) Položaj plovila 6 min prije sruza; presjecište kursnih linija ispred pramaca; SM cog = 145,9°, v = 26,4 čv; SP cog = 337,6°, v = 4,2 čv



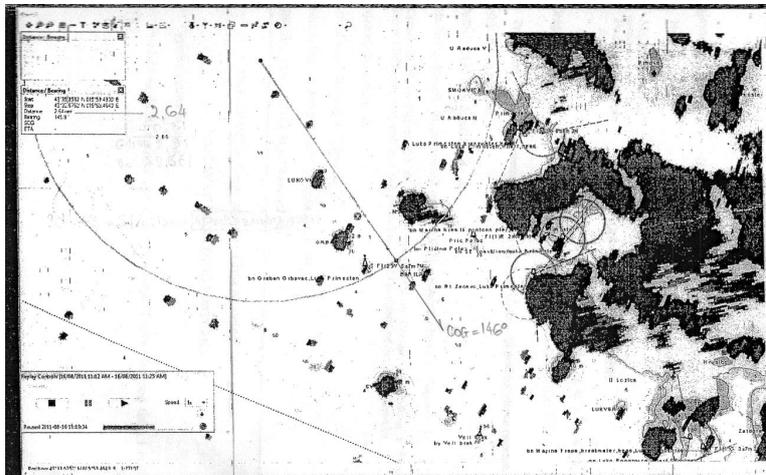
- **2. Glisiranje unutar 300 m** od obale SM unutar 4 min dva puta krši odredbu čl. 72(6) Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama ... (NN 90/05). Udaljenost subočice Lukovnjaka cca 250 m, a subočice Barilca oko 230 m.
- **3. Položaj izronjenih predmeta (prema položaju usidrenog policijskog plovila)** Subočice Barilca gliser nije prošao jer se sudar dogodio cca 1 kbl, odn. 13-14 sek prije dolaska subočice. Položaj nađenih predmeta i pozicija presjecišta kursova se praktički podudaraju (oko 270 m od Barilca).
- **4. Kut sraza** Zadnjih 36-37 sek, kad su bili na međusobnoj udaljenosti od cca 570 m, gubi se odraz obaju plovila (brzina približavanja 15,7 m/sek). SM punom brzinom udara u LIJEVI kvartir SP, kut sraza oko 60°. Kut sraza i silina udara upućuju na zaključak da SM nije poduzela NIKAKVU radnju izbjegavanja, a SP je skrenula u desno onako kako to Pravila zahtijevaju.

b) Sigurnosni uvjeti plovidbe

- Vidljivost je bila dobra. LK Šibenik nije zabranila glisiranje u ovome akvatoriju, no to znači da onaj koji glisira mora ploviti **POOŠTRENIM OPREZOM**. Zašto? Pa zato jer se situacija doslovce iz minute u minutu može promijeniti. Npr. SM se mogla naći u sudarnoj situaciji sa drugim gliserom za samo 50 – tak sekundi, koji bi “pokriven” otočićem Grbavac plovio u NE kursu, s njene desne strane.
- Taj oprez podrazumijeva:
 - STALNO I **POZORNO MOTRENJE** (koristeći dalekozor)
 - **RUČNO KORMILARENJE** – Mogućnost trenutne promjene kursa (SM je koristila AUTOMATSKO KORMILARENJE)
 - **MOGUĆNOST TRENUTNOG ZAUSTAVLJANJA STROJEVA** (jedna ruka na “timunu” a druga na “manicama”)

2. KRITIČKI OSVRT NA VJEŠTAČENJE

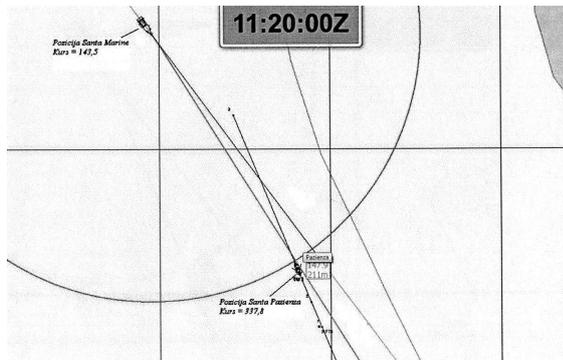
- 1. Na str. 2 (pod Izvođenje dokaza) pogrešno se tvrdi da je brzina SM “bila primjerena svrsi (!) broda koji je PRIMJERENO UDALJEN od obale (!), a NIJE BILO DRUGIH BRODOVA niti drugog pomorskog prometa”. Udaljenost prolaza subočice Lukovnjaka (oko 250m) i Barilca (oko 230m) to demantiraju, a naročito položaj predmeta nađenih na morskom dnu (na oko 270m od Barilca). Također nije točno da nije bilo drugih plovila u blizini. U radiusu od 3,5 M (u pramčanom sektoru od 225°) može se izbrojiti DVADESETAK PLOVILA, a ne možemo isključiti ni prisutnost nekog surfera, kojega radar VTS-a ne detektira, a koji su za sigurnost plovidbe najopasniji.



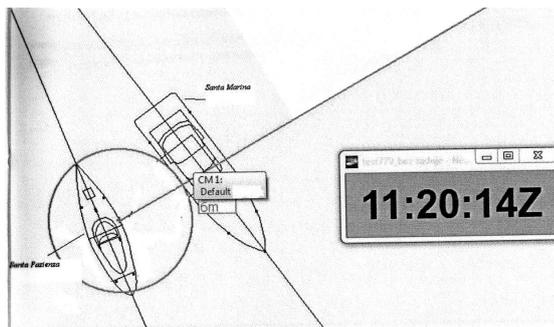
2. Tvrdnja da je "iz simulacije PF u Rijeci vidljivo da se oba broda gledaju DESNIM BOKOM i to od momenta praćenja brodova po VTS-u i da bi se mimoišli desnim bokovima" je NETOČNA jer je jednostavno rečeno - NEMOGUĆA. Ako se kursovi križaju tada se plovila vide s RAZLIČITIH STRANA, a samo ako se mimoilaze gledaju se s ISTIH STRANA (crveno-crveno ili zeleno-zeleno).

3. Već u sljedećoj rečenici vještak sam sebe demantira, jer kaže da se "kut motrenja među brodovima jako malo ili se NE MIJENJA". Pa, ako se pramčani kut ne mijenja a udaljenost smanjuje, to je DOKAZ da se radi o KRIŽANJU pri kojemu je prisutan RIZIK SUDARA (da se mimoilaze pramčani kut bi se stalno povećavao).

- 4. U Zaključku (str.5) vještak kaže da "simulacija" PF dokazuje da bi se brodovi mimoišli "green to green" da su oba zadržala kurs i brzinu. Koliko je ova tvrdnja besmislena dovoljno nam govori činjenica da bi, da je bila noć, gliser STALNO gledao CRVENO bočno svjetlo motorne jedrilice.
- 5. Iz pogrešne tvrdnje (navedene pod 2.) vještak izvodi nemoguće zaključke. Naime ako se već oba vide preko desnog boka tada imamo samo njemu znano križanje u kojemu su oba "give-way", a nijedan nije "stand-on" brod. Dužnost "give-way" broda (glisera) da izbjegava presijecanje ispred pramca, vještak pripisuje "stand-on" brodu, tako da manevar jedrilice, koji je bio savršeno u skladu s čl. 17 (Postupak broda s pravom puta) on tumači da je "protivan pravilu 15" (Križanje kursova) !!!!

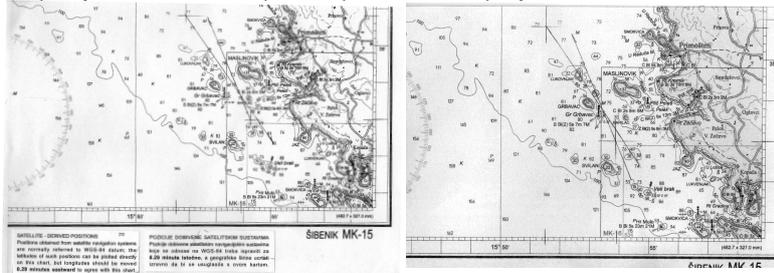


- 6. Štoviše, pasivnost SM vještak zanemaruje premda je baš SM "give-way" brod, te tu pasivnost pokušava opravdati, kao da se radi o mimoilaženju na 150 ili 200 metara udaljenosti, a savršeno pravilan postupak jedrilice (kao "stand-on" broda), vještak ocjenjuje kao presijecanje koje je izazvalo sudar, baš kao da je SP 6,5 puta brža, a ne obratno!
- 7. Prema "simulaciji" plovila bi se hipotetski mimoišla na 6m udaljenosti, ali tom navodnom "mimoilaženju" prethodilo bi presijecanje, koje bi se bilo dogodilo 3 sek prije "mimoilaženja". No, to se NIJE DOGODILO, i nikad, baš NIKAD, ni u jednom trenutku SP nije gledala SM preko svoje DESNE STRANE, a kamoli "od momenta praćenja brodova po VTS-u", kako to tvrdi vještak. Udarac glisera u njen LIJEVI BOK to dokazuje.



3. KRITIČKI OSVRT NA NADVJEŠTAČENJE

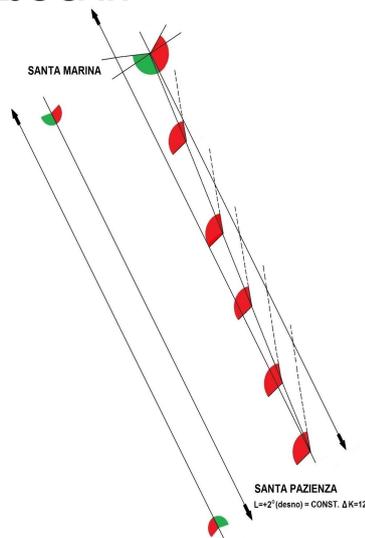
- 1. I u nadvještačenju se ponavlja pogrešna tvrdnja da je SM glisirala na udaljenosti većoj od 300 m (uz automatsko kormilarenje, a znamo da to skiperi koriste kad napuštaju upravljački pult).
- 2. Na str. 6, Mogućnost međusobnog uočavanja stoji: "Jedino što je u tom trenutku moglo ometati međusobno uočavanje je bio otočić Lukovnjak". Ova tvrdnja razotkriva da pri unošenju koordinata u kartu nije uzeta u obzir ispravka za g. dužinu (od 0,29 min E), (usp. pravilan – lijeva sl. i pogrešan položaj na desnoj slici) čime su rute obaju plovila "prijemneštene" 537 metara prema zapadu, što ima za posljedicu:



- a) pogrešan zaključak o glisiranju na udaljenosti većoj od 300 m
 - b) pogrešan zaključak o mogućnosti međusobnog uočavanja, a ustvari nikakve zapreke uočavanju nije bilo, što znači da je barem 10 MINUTA PRIJE SUDARA SP mogla biti uočena (visoki jarbol jedrilice se na 5 milja već dobro uočava, a ako se koristi dalekozor i mnogo dalje)
 - c) kompromitira tezu o sinkopi. Naime rizik sudara je trebao biti prepoznat, najkasnije nakon pola minute praćenja pramčanog kuta, a kako je promjenu kursa gliser trebao obaviti bez odlaganja i tako da onaj na jedrilici uoči da je gliser prepoznao svoju obvezu, to bi upućivalo na zaključak da je sinkopa u ovom slučaju trajala desetak, ili da ne pretjerujem barem pet minuta, što je naravno NEMOGUĆE.
3. I ovdje se slično kao u vještačenju nude potpuno pogrešni zaključci. Pri dnu str. 9 stoji: "Slijedom svega navedenog, a budući je plovilo SP vidjelo SM s DESNE STRANE (moje isticanje), jedini logičan zaključak je da je SP poduzela pogrešnu (zakašnjelu) promjenu kursa skretanjem u desno, ..., čime je PRESJEKLA plovidbeni put SM i dovela do sudara navedenih plovila." Što na ovu besmislicu reći? Tko glisira, a tko se kreće 6,5 puta manjom brzinom? Ma, dovoljno je samo ispraviti pogrešno navedenu stranu, jer SP nije gledala SM s DESNE već s LIJEVE strane i tada **padaju svi zaključci i vještačenja i nadvještačenja**. Zato, nije riječ o pogrešnoj i zakašnjeloj promjeni kursa, već o manevru koji je u cijelosti bio u skladu s Pravilima.

4. ZAKLJUČAK

- Sudar nije nastao zbog nesporazuma, zato što je jedrilica (pravilno) smatrala da se radi o križanju, a gliser (pogrešno) da se radi o mimoilaženju ("green to green"). Zašto?
- 1. Da je gliser vidio i pratio kretanje jedrilice nije mogao ni pomisliti da se radi o mimoilaženju iz dva razloga:
 - I) zato što se pramčani kut nije povećavao
 - II) zato što nije, a nije ni mogao vidjeti DESNI ("green") već, doduše ukošeno, samo LIJEVI ("red") bok jedrilice i da je bila noć stalno bi vidio samo CRVENO bočno svjetlo jedrilice (a ona ZELENO bočno svjetlo glisera, s istom simbolikom koja je kasnije usvojena i u cestovnom prometu).



Izjava okrivljenika da se zadovoljio procjenom da će se mimoići, **DOKAZUJE** da okrivljenik jedrilicu **NIJE uopće VIDIO**. Naime, kako se nije radilo o nasuprotnim kursovima, ta procjena **NIJE bila MOGUĆA** (zbog kutne razlike od cca 12 stupnjeva). Stalni pramčani kut jamčio je SIGURAN SUDAR, što bi značilo ili da je sudar NAMJERNO izazvan ili da jedrilica NIJE BILA UOČENA.

Tako dolazimo do odgovora na najvažnije pitanje – kako je došlo do sudara? Sudar se dogodio zato što je “give way” brod plovio, štoviše glisirao, BEZ NADZORA, a “stand-on” brod to NIJE MOGAO ZNATI, a bio je prespor da bi umakao njegovom naletu. A da je zaista glisirao bez nadzora DOKAZUJE SLIJED IZOSTALIH RADNJA:

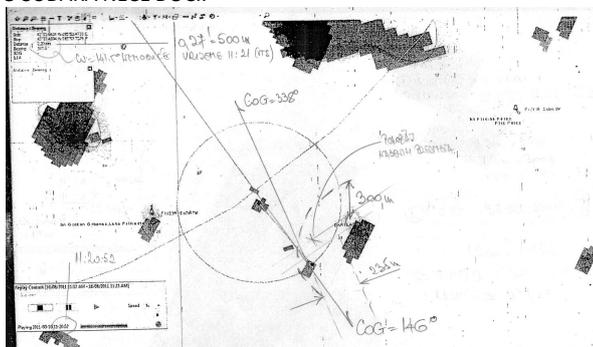
1. Izostala je pravodobna promjena kursa, sukladno čl. 8 Pravilnika
2. Izostala je promjena kursa u desno kako bi povećao udaljenost prolaza subočice Barilca, tako da ne mora smanjivati brzinu (da je ova radnja poduzeta, indirektno bi i sudar bio izbjegnut).
3. Nakon što je jedrilica, postupajući sukladno čl. 17 Pravilnika, skrenula u desno, gliser ni tada ne reagira.
4. I konačno izostala je i ona spontana reakcija, u posljednji čas, kad se sudar više ne može izbjeći, ali se barem posljedice mogu ublažiti.

Tako je gliser u punoj brzini naletio na jedrilicu, čiji se nalet zbog odnosa brzina (1:6,5) nije mogao izbjeći. Zbog siline udara dvoje Talijana na jedrilici smrtno je stradalo.

5. OSVRT NA MARITIMNI ELABORAT PF U RIJECI

- 1. Da je ova “simulacija” bila naručena za potrebe kladjenja, hoće li gliser promašiti, samo okrnuti ili pogoditi jedrilicu to bi već imalo smisla, (premda bi je gubitnik oklade lako mogao osporiti), no za ovu svrhu ona je bila NEPOTREBNA i NEVJERODOSTOJNA.
- Nepotrebna je bila zato što udaljenost “mimoilaženja” ili bolje rečeno “veličina promašaja” uopće NIJE RELEVANTNA. Relevantna je samo činjenica da se pramčani kut s DESNE STRANE - NE MIJENJA, dakle da je prisutan RIZIK SUDARA, a što je nepobitno utvrđeno već iz podataka dobivenih od VTS-a, a što je i DOKAZANO činjenicom SUDARA bez značajnijih promjena kursa.
- Nevjerodostojna je iz više razloga:
 - A) Početni položaj plovila, dobiven od VTS-a dat je na prvu decimalu minuta, jer se veća točnost ne može jamčiti. No početna pozicija SM je “pomaknuta” za 107m N i 130 m W, a SP za 66m N i 24m E.
 - B) Tijekom simulacije izvršene su “prilagodbe” brzine u rasponu od 25.5 do 32.2 čv, a kursa od 143,5 do 147,2, premda je po VTS-u i brzina i kurs stalno bili isti.
 - C) Premda je kurs isti, iz prolaza subočice Lukovnjaka, proizlazi da se SM našla desno od rute tridesetak metara, a pri prolazu Grbavca tridesetak metara lijevo, što je očekivano jer se bolji rezultati i ne mogu očekivati (usp. konture otoka na karti i položaj radarske jeke).

- D) Kolika je nepreciznost radarskih podataka DOKAZUJE zadnja snimka (prilog 281), kada je pri udaljenosti od 0,27 nm (500m) očitana vrijednost azimuta prema SP od 141,5°, što bi značilo da je već tada SP prešla na drugu, lijevu stranu i da DO SUDARA NEĆE DOĆI.



- Dakle, podaci VTS nisu vjerodostojna podloga. Do podataka koji bi, koliko – toliko bili vjerodostojni moglo se doći samo iz relevantnih podataka, (razlika kursova i kut sraza) onako kako je to Conmar učinio, a čije vještačenje, u cjelini uzevši, zaslužuje najvišu ocjenu struke.

Kap. Alfonso Bezmalinović

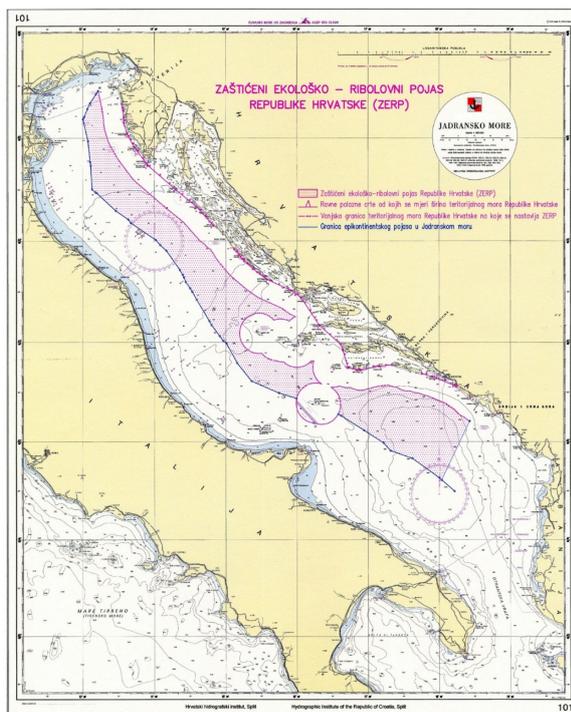
Na temelju odredbi Zakona o lučkim kapetanijama iz 1997. godine, Vlada Republike Hrvatske donijela je u prosincu 1998. godine

NACIONALNI PLAN TRAGANJA I SPAŠAVANJA LJUDSKIH ŽIVOTA NA MORU

Ovim Planom utvrđena su načela ustroja i djelovanja, ovlasti i dužnosti, mjere i djelatni postupci službenih osoba te način korištenja sredstava tijekom pripravnosti odnosno tijekom traganja i spašavanja na moru u nadležnosti Republike Hrvatske.

Također je ispunjena obveza Republike Hrvatske glede uspostavljanja nacionalne službe traganja i spašavanja na moru, utvrđena Zakonom o potvrđivanju Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru (SAR konvencije) iz 1979. godine.

Područje nadležnosti obuhvaća unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, te prostor otvorenog mora između teritorijalnog mora i crte utvrđene međudržavnim sporazumima između Republike Hrvatske i susjednih država, kako je prijavljeno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (ZERP i Epikontinentalni pojas RH). Crta razdvajanja je najduža između R. H. i Italije i ona je potpuno riješena. (Vidi pravitak)



Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili Centar za traganje i spašavanje na moru je tijelo odgovorno za provedbu uspješne organizacije službe traganja i spašavanja, te za usklađeno vođenje operacije traganja i spašavanja unutar područja nadležnosti.

Podsredišnjica traganja i spašavanja na moru ili Podcentar traganja i spašavanja na moru je jedinica podređena središnjici za usklađivanje traganja i spašavanja i uspostavljena radi podrške središnjici na dijelu područja nadležnosti. To su sve kapetanije u R. H. (Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik).

Spasilačka jedinica je pomorska (sve vrste plovila), zrakoplovna (avioni, hidroavioni i helikopteri) ili kopnena jedinica s osposobljenim osobljem, te opremljena opremom prikladnom za komunikaciju i brzo provođenje operacije traganja i spašavanja. Specijalne jedinice su jedinice kapetanija, pomorske policije, obalne straže pri HRM-u i dr.

Područje traganja označava područje ili dio područja nadležnosti u kojem se obavljaju djelatnosti traganja i spašavanja u slučaju opasnosti po ljude.

Uskladitelj traganja je odgovorna osoba nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja ili nadležne pod-središnjice traganja i spašavanja na moru zadužena za usklađivanje traganja i spašavanja odnosno provedbu plana traganja i spašavanja.

Služba traganja i spašavanja sastoji se od:

- Stožera službe traganja i spašavanja na razini R.H. (u Zagrebu),
- Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja (u Rijeci),
- Podsredišnjica traganja i spašavanja na moru (sve kapetanije),
- Obalnih promatračkih jedinica (preko 60 jedinica), i
- Jedinica traganja i spašavanja (specijalnih i inih).

U svom radu službenici u službi traganja i spašavanja dužni su:

- poštivati odredbe Nacionalnog plana i
- poštivati upute sadržane u Službenom priručniku službe traganja i spašavanja.

STOŽER službe traganja i spašavanja sastoji se od zapovjednika stožera, zamjenika zapovjednika i pet članova.

- Zapovjednik stožera je ravnatelj Uprave za pomorstvo (MPPI - pomoćnik Ministra).
- Zamjenik zapovjednika stožera je djelatnik ministarstva kojeg imenuje ministar na prijedlog ravnatelja uprave za pomorstvo.
- Jednog člana imenuje ministar obrane (iz MORH-a).
- Jednog člana imenuje ministar unutarnjih poslova (iz MUP-a).
- Preostala tri člana stožera imenuje ministar nadležan za pomorstvo na prijedlog ravnatelja Uprave za pomorstvo.

Radom Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja rukovodi Lučki kapetan lučke kapetanije Rijeka, a operativno usklađivanje njenog rada obavlja voditelj Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, koja je dužna održavati 24-satnu službu bdijenja.

Voditelj Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja dužan je temeljem mišljenja i prijedloga lučkih kapetana izraditi i unapređivati Službeni priručnik službe traganja i spašavanja. Priručnik sadrži postupke i načine traganja, te sheme traganja s jednim, dva ili više pomorskih jedinica, kao i sheme kombiniranog traganja pomorskih i zračnih jedinica.

Radom podsredišnjice traganja i spašavanja na moru rukovodi lučki kapetan pojedine kapetanije. U slučaju dužeg traganja operacije traganja i spašavanja, u slučaju spriječenosti lučkog kapetana ili zbog drugih opravdanih razloga, operaciju traganja i spašavanja može usklađivati i voditelj odjela za upravljanje i nadzor pomorskog prometa odnosno poslova traganja i spašavanja na moru.

Obalne promatračke jedinice jesu sve ispostave svih lučkih kapetanija, Obalne radijske postaje (Rijeka, Split i Dubrovnik radio) i dr.

Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i podsredišnjice traganja i spašavanja na moru dužne su započeti operaciju traganja i spašavanja bez odlaganja:

- neposredno nakon prispjeća izvješća o postojanju opasnosti za ljude na moru,

- neposredno nakon prispjeća izvješća ili obavijesti na temelju kojih je razvidna vjerojatnost da su ljudi na moru u opasnosti.

- nakon stanovitog vremena od posljednjeg primljenog izvješća o stanju i položaju ljudi na moru.

Inače postoje tri stupnja opasnosti:

- Stupanj neizvjesnosti
- Stupanj pripravnosti, i
- Stupanj pogibelji.

Konvencija je za sve sudionike u traganju i spašavanju (države, službe i jedinice traganja i spašavanja) izdala slijedeće priručnike:

- IMOSAR (za države)
- MERSAR (za brodove)
- MAREC CODE (za prepoznavanje objekata)
- IAMSAR (za zračne i pomorske jedinice).

VTS služba (VesselTraffic Service) u Republici Hrvatskoj kao služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom također ima važnu ulogu u traganju i spašavanju na moru, jer može pružiti vrlo korisne informacije i podatke važne za koordinaciju traganja i spašavanja na moru.

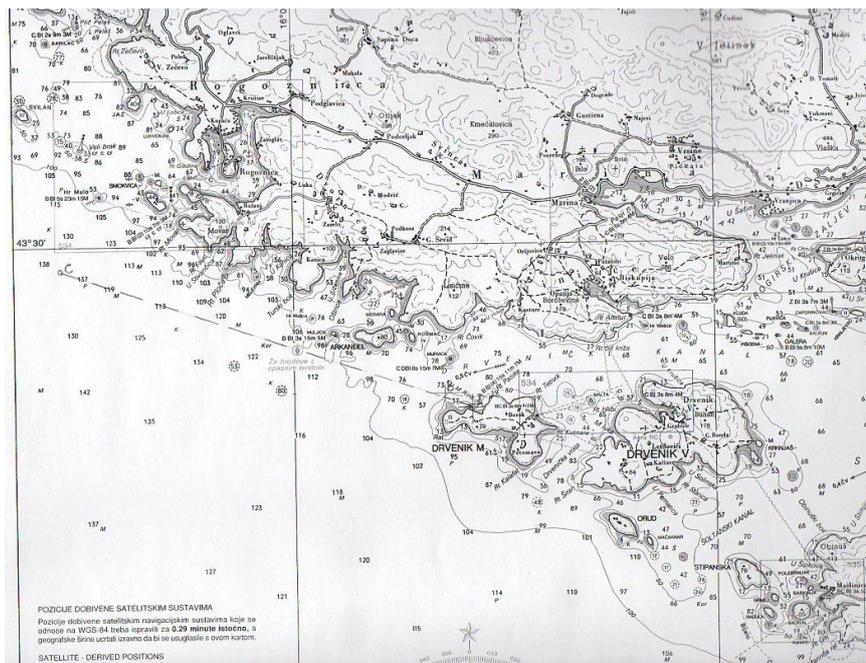
► (Moram napomenuti da je u pripremi Nacrt prijedloga Zakona o lučkim kapetanijama i službama sigurnosti plovidbe s konačnim prijedlogom zakona, jersu odredbe postojećeg Zakona iz 1998. godine manjkave i ne osiguravaju cjelovitu i učinkovitu primjenu Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1979. godine i Međunarodnog aeronautičkog i pomorskog priručnika traganja i spašavanja (IAMSAR Priručnika). Novim Zakonom daje se ovlast Vladi Republike Hrvatske da uredbom donesenovi Nacionalni plan traganja i spašavanja osoba u pogibelji na moru kojim će se detaljnije urediti prava i obveze službe traganja i spašavanja na moru te način i uvjeti pružanja javne usluge traganja i spašavanja osoba u pogibelji na moru u skladu s obvezama Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1979. godine.)

ZAŠTO SLUŽBENA POTRAGA NIJE NAŠLA BRODOLOMCE?

Solinski ribiči ipak spašeni, ima li
osnova za kaznenu i prekršajnu
odgovornost slovenskih nautičara?

Kratki prikaz relevantnih činjenica

- Dana 12. rujna 2014., oko 18:50 sati, u uvali Mala Rina (Drvenik Mali) dvojica solinskih ribiča (na pasari X) odazivaju se na pozive u pomoć, s obližnje jahte (plovilo Y). Puhalo je jako jugo, približavala se nevera.
- Pri pokušaju pomaganja tegljenjem pasara se prevrnula, te su se tako obojica ribiča našla u moru. Slovenski nautičari (sa plovila Y) im nisu ni konop dobacili, a niti su im na bilo koji način pokušali pomoći.
- Tek, čitav sat vremena kasnije (prema Dnevniku TiS) u 19:52 ORP 9AS prima poziv u pomoć sa plovila Y. Imaju KVAR KORMILA, dva "mornara" im priskočila u pomoć sa gumenom brodicom i pali u more, GUMENJAK se okrenuo, pozicija 43° 27,420' N i 16° 03,304' E (pozicija. ozn. slovom B na karti, vidi kartu).
- Pokrenuta je akcija TiS koja je zbog pogrešnih podataka i izostanka suradnje bila unaprijed osuđena na neuspjeh. Brodolomci su pronađeni nakon 16 sati provedenih u moru, tek pukim slučajem, tamo gdje ih NITKO NIJE TRAŽIO (položaj C na karti), 15 milja dalje, u smjeru 289°, od mjesta njihova pada u more (položaj A na karti).



- Plovilo Y, u 21:44 (prema podacima iz Dnevnika TiS) pristigla je pomoć za komercijalno tegljenje. U 22:57 Emergen Sea, koji je teglio jahtu, javlja da su uplovili u uvalu Vinišće, gdje će se jahta vezati.

Mjesto nesreće, vremenski uvjeti, podatci o plovilima

- Nesreća se, prema izjavi ribiča, dogodila u zapadnom dijelu uvale M.Rina, na granici izobate od 10 metara, cca 150 m NE od zapadnog "puntina" uvale M. Rina.
- Prema izjavi ribiča puhalo je jako jugo i približavala se nevera. Prema izvješću Državnog hidrometeorološkog zavoda, u Šibeniku je oko 19 sati puhao WSW brzinom od 14,3 m/s i brzo je oslabio (u 20 sati 5,7 m/s). Prema izjavi skipera jahte "puhao je snažan vjetar, oko 40 čv, ...". Prema izjavi solinskih ribiča, pri pokušaju tegljenja, puhao je umjereno jak vjetar. U prilog toj tvrdnji govori činjenica da ljetnu tendu nisu bili skupili.
- Morska struja prati opći smjer obale, i kreće se brzinom od 0,5 do 1 čv.
- Temperatura mora sredinom rujna je oko 22 do 23°C.

- Plovilo Y je jahta, vlasništvo jednog trgovačkog društva iz Zagreba, tipa Hanse 575, Loa 17,15m, širine 5,20m, gaza 2,85m, s jedrima i pogonskim strojem snage 87kW/107 KS.
- Plovilo X je brodica, vlasništvo solinskog ribiča S.V., tipa pasara, L 4,60m, širine 1,80m, s vanbrodskim motorom snage 5,96 kW/8 KS.



Specifikacija broda

Godina proizvodnje / Godina obnove 2013

LOA 17.15 m

Širina / Gaz 5.2 m / 2.85 m

Tehnički podaci

Motor 1 x 152 hp

Spremnik za vodu / Spremnik za gorivo 810 l / 520 l

Smještaj

Kabine / Ležajevi 5 / 8+2+2

Osoba danju / po noći 12 / 12

Toaleti / Tuševi 5 / 5

Jedra

Genova

Rol genova

Glavno jedro

Glavno jedro

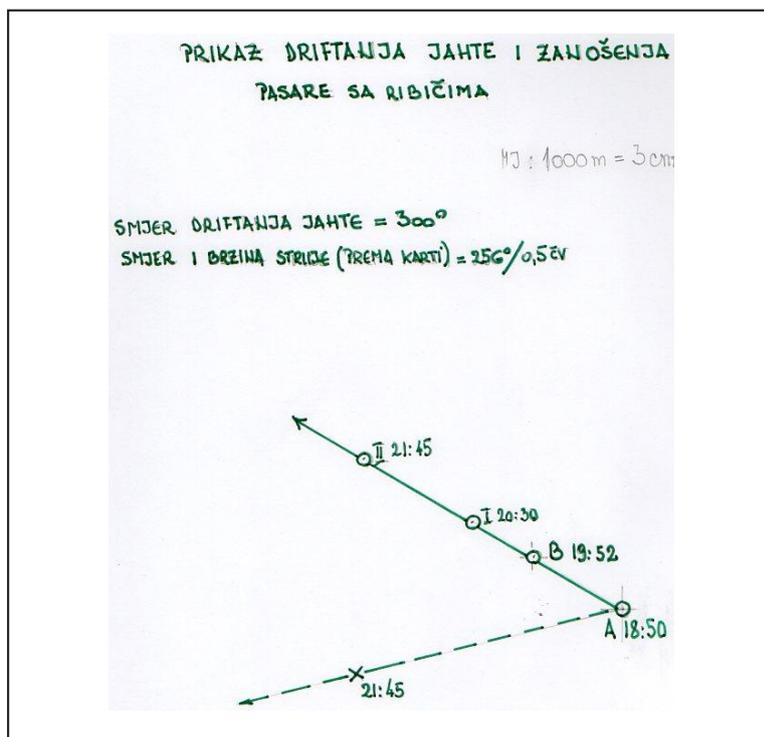
Oprema

Autopilot



Saznanja iz Službene zabilješke postaje pomorske policije

- U Službenoj zabilješci sastavljenoj na polic. plovilu "Sveti Dujam" (u trećem pasusu) stoji: "U 21:45 stigli smo do pozicije dojave, te se vrši opservacija šireg akvatorija u cilju pronalaska dvije osobe, koje su se nalazile u gumenjaku." Dakle, čini se da je pozicija dojave uzeta kao da je podatak (data), oko kojega se širi područje traganja.
- Ako tu poziciju ($43^{\circ}27,7' N$; $16^{\circ}30,3' E$) usporedimo sa geografskom širinom pozicije poziva u pomoć $43^{\circ}27,420' N$ u 19:52 (dužinu ne možemo usporediti jer je očito potpuno pogrešna) dolazimo do zaključka da se ista odnosi upravo na vrijeme kad je polic. plovilo "Sveti Dujam" bilo upućeno na zadatak (oko 20:40 i na Prikazu driftnja označena sa I). Ta je pozicija 2,8' (oko 500m) sjevernije od pozicije poziva u pomoć u 19:52, (koja je očito očitana sa GPS-a pa se može smatrati najpouzdanijom, na Prikazu i pom. karti označena sa B), i za nepoznatu udaljenost zapadno od nje.
- Potrebno je utvrditi što ovdje znači izraz "pozicija dojave"? Očito je da je baš to bio položaj jahte u trenutku isplovljavanja pol. plovila, na što upućuje i sam tekst, gdje se kaže kako se upućuju prema poziciji "gdje se nalazi plovilo, koje je ostalo bez pogona". Jedrilica nikad ne može biti bez pogona, jer ima jedra, i u ovom slučaju nije jahta bila u opasnosti, već dvojica brodolomaca.



- Mjesto i vrijeme pada u more trebalo je koristiti kao podatak (data) oko kojega se širi područje traganja. A ta se pozicija nigdje ne spominje. Dakle, policijsko plovilo je nedvojbeno bilo upućeno prema jahti, a ne prema brodolomcima.
- Što se tiče nespominjanja pozicije pada, treba ipak reći, da bi pozicija pada u more i pozicija dojave trebale biti posve podudarne, što su vjerojatno svi i pretpostavljali. A tko bi mogao i pomisliti da bi netko ČEKAO SAT VREMENA, a onda taj ključni podatak prešutio.
- Sve da su koordinate jahte i bile točne, policijsko plovilo nebi jahtu tražilo po koordinatama, već vizualnim motrenjem, a to znači da je u 21:45, u vrijeme susreta s jahtom, ista bila zanesena još dalnjih više od 1000 m.

- Dakle "opservacija šireg akvatorija" polazi od točke koja je skoro **3000m NW od mjesta pada u more** (v. Prikaz driftanja, točka II u 21:45) U tom času su brodolomci, nošeni strujom, bili oko 2000m južno od mjesta početka traganja ili oko 2500m od mjesta njihova pada u more.
- Dakle, policijsko plovilo je počelo tragati na pogrešnom mjestu, očito uokolo jahte do koje su doplovili. Umjesto pune suradnje sa policijom, skiper jahte ih ravnodušno pušta da tu tragaju, kao da su ribiči upali u more nedavno i baš tu negdje, a ne mnogo, mnogo ranije i mnogo dalje.

Saznanja iz Dnevnika traganja i spašavanja

- Prema Dnevniku TiS pomoć je zatražena tek u 19:52, dakle sat vremena NAKON pada dvojice ribiča u more. Prema izvaji ribiča njihov pad u more se dogodio oko 150m podalje od obale, u uvaju M. Rina. Da se pad zaista dogodio u blizini obale potvrđuje i iskaz svjedoka K.M. koji izričito kaže: "Bilo je 100 do 200 metara od obale, gdje su se prevrnuli." Dojavljena pozicija u 19:52 (poz. B) i vremenski interval odgovaraju očekivanoj veličini zanošenja (oko 1000m) i smjeru zanošenja (oko 300°) što dokazuje da su ribiči zaista pali u more, na poziciji koju su naveli (položaj A) i približno SAT VREMENA PRIJE UPUĆENOG POZIVA U POMOĆ.
- Uz informaciju o pokretanju pomorskih jedinica u 20:21 operater konstatira kako se javlja "zbrka" sa pozicijom, "skiper nije siguran u poziciju, ... opisno govori jedno, a GPS daje nešto drugo." A zbrka se pojavila jer se očito nastojalo "sakriti" SAT VREMENA ŠUTNJE, pa je i promjenu položaja, koja se u međuvremenu dogodila, konfuznim izjavama trebalo relativizirati.
- Takve, kontradiktorne informacije zbunjuju operatera. Mjesto nesreće se očito nastoji "premjestiti" što dalje od jahte, a bliže obali. Pa tako i u naknadnim izjavama svjedok R.S. kaže: "...kad je već bio 50m daleko od broda, prevrnulo ga je", a svjedok K.M. kaže: "... Bilo je 100 do 200m od obale, gdje su se prevrnuli."
- Očito je da nužno potrebne SURADNJE NIJE BILO. Služba traganja je bila POGREŠNO informirana, pa je slijedom takvih pogrešnih informacija i POTRAGA BILA POGREŠNO USMJERENA. To dokazuje tekst službene rekapitulacije za dan 12.09.14. gdje u rubrici Djelatnosti stoji: "... Osobe koje su im pokušale pomoći morali su se vratiti PREMA OBALI u uvalu M. Rina. Skiperu i još jednom članu posade UČINILO SE da se njihova brodicica PREVRNULA USLJED VISOKIH VALOVA I JAKOG VJETRA, te su osobe završile u moru".

- Zato je i razumljivo što su sva tri SAR plovila uključena u traganje, bila usmjerena na pretraživanje obale M. Drvenika, oko uvale M. Rina. Jedna lažna informacija povlači drugu, pa je tako traganje potpuno POGREŠNO USMJERENO, bez izgleda da se brodolomci pronađu.
- Da je služba TiS raspolagala točnim podacima o mjestu i vremenu njihova pada u more, te da je riječ o pasaru a ne o gumenjaku, a znajući da na prevrnutu pasaru vjetar praktički nema učinka, tj. da njeno zanošenje ovisi o smjeru i brzini struje, nastradali ribiči bi vjerojatno bili brzo pronađeni, jer se u svakom času prilično točno mogao znati položaj brodolomaca. Naime, smjer morske struje podudara se (više/manje) sa općim smjerom pružanja obale, ima WNW smjer i ljeti ima brzinu do oko 1 čv. Ribiče je struja nosila baš u tom smjeru, srednjom brzinom od 0,9 čv. Traganje je dakle moglo biti jednostavno poput rutinske vježbe.

Gdje, kada i zašto je došlo do prevrtanja pasare?

- Izjava skipera kako mu se učinilo da se broдика, negdje u daljini, na putu prema obali, prevrnuła i to baš USLJED VJETRA I VALOVA, dakle VIŠOM SILOM, trebala je zamagliti jedini točan podatak – položaj jahte očitana sa GPS-a u 19:52. A ta pozicija je oko 600m udaljena od najbližeg kopna i oko 1000m daleko od mjesta pada u more. Pretpostavljamo da se zato nesreća i pokušava premjestiti "negdje u daljinu", a da bi tvrdnja o prevrtanju višom silom bila uvjerljivija, pasara se "pretvara" u gumenjak, jer jaki vjetar može prevrnuti gumenjak ali ne baš i pasaru.
- Naime, da se zaista radilo o gumenjaku, kako je javljeno službi TiS, opravdano je bilo zaključiti da je vjetar odnio gumenjak tko zna gdje, a da ribiče treba tražiti po obali M. Drvenika.

- Međutim, prevrtanje se NIJE dogodilo "negdje u daljini" dok su ribiči plovili prema obali, od pozicije pozivanja (pol. B u 19:52), već mnogo, mnogo ranije i mnogo dalje, premda svjedok R.S. izjavom to niječe, tvrdeći : "Kad su ribari upali u more ODMAH smo zvali u pomoć VHF-om." Važno je naglasiti da prevrtanje nije bilo posljedica više sile, već se dogodilo pri pokušaju pomaganja tegljenjem.
- Zašto je zatražena pomoć i kakvu uslugu je skiper očekivao? U Dnevniku TiS navodi se "kvar kormila", a u naknadnim izjavama se navodi da su ostali bez pogona, jer se neki konop omotao oko vijka i to baš pri plovidbi Drveničkim vratima. Da su zaista zahvatili konop koji bi vijak učinio nepokretnim, a obzirom da jedra nisu korištena, jahta se nikako nebi mogla naći u uvali M. Rina, jer je puhao jaki SE vjetar. Izjava je nevjerodostojna, jer bez makar povremenog korištenja vijka, jahta nebi doplovila do uvale M. Rina (v. kartu).
- U Službenoj zabilješci (druga str. treći pasus) stoji da, nakon što je **DOBAČEN I PRIVEZAN** konop na pramac jahte, "osobe s pasarom pokušale su napraviti polukrug s brodicom oko jahte, kako bi istodobno vezale i krmu jahte."

- Ova izjava ukazuje na nekoliko činjenica:
- Skiper je očito želio uslugu bočnog tegljenja, koje se inače koristi u mirnim i zaštićenim vodama, u skućenom akvatoriju, kada se tegljenjem želi postići puna kontrola kretanja LIJEVO-DESNO, ali pod uvjetom da plovilo koje tegli ima dovoljno veliku vučnu silu.
- Ovo upućuje na zaključak da je informacija data službi TiS o kvaru kormila, bila točna, a ne izjava o nepokretljivom vijku.
- Sama pomisao da se od male pasare, u ovim uvjetima, zatraži usluga bočnog tegljenja je bila suluda i zato je razumljivo što ih solinski ribiči nisu razumjeli. Oni su logično pomislili da se nakon hvatanja konopa, moraju postaviti svojim brodom u vjetar (ispred, a ne uz bok jahte), dakle u smjer SE i baš u smjeru uvale. (Jahta je dotada, pod djelovanjem vjetra bila postavljena pramcem prema SW.)

- Vjerojatno u namjeri da "pospiješi" (besmisleno) postavljanje pasare u položaj za bočno tegljenje, skiper je zavezao naprijed i tako prevrnuo pasaru.
- Ono što ovdje treba naglasiti jest činjenica da je jahta PRIHVATILA tegalj, dakle tim je činom sklopljen posao pomaganja tegljenjem, jer prema PZ (NN 181/04), čl. 636. tegljenje počinje kad se primi ili preda užu. Pri tom manevru je došlo do štete odnosno prevrtanja brodice. Štetu (potpuni gubitak) je pretrpila broдика, a za štetu "koju jedan brod prouzroči drugom brodu, zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavni manevar ...i ako do sudara nije došlo" treba primijeniti odredbe o sudaru brodova (v. čl. 749 (2) PZ).
- Žalosna je činjenica, koju ne možemo izostaviti, što im slovenski nautičari nisu ni konop pokušali dobaciti, kojim se mogla i pasara privezati, te nebi bila izgubljena.
- Posebno je žalosno, što nakon što im je pristigla pomoć radi komercijalnog tegljenja, zapovjedniku tog plovila nisu ni spomenuli da su dvojica ribiča, koji su njima pokušali pomoći, pali u more. Svi su na jahti to znali, a svi su šutjeli!

Završni komentar

- Da je Županijsko državno odvjetništvo u Splitu imalo POTPUNU I JASNU SLIKU o ovoj pomorskoj nesreći, vjerujemo da bi bilo poduzelo kazneni progon, po službenoj dužnosti. Zbog građanske i profesionalne dužnosti da ukažemo na jedan ovako značajan propust, organizirali smo ovu javnu tribinu i ponudili jedno stručno viđenje slučaja.
- Ovo je ujedno dobra prilika da se, makar kratko, osvrnemo i na stručnu i etičku formaciju današnjih skipera. Manjkavosti stručne formacije uglavnom pokrivaju suvremena pomagala. No, što je s etikom i moralom? Morem su nekad plovili časni i bogobožni ljudi i spremno su jedan drugome pomagali u nevoljama na moru. Taj lijepi i svrhoviti običaj sačuvao se do naših dana, a onda, došli su neki nautičari-amateri, među kojima ima nažalost i onih koji sa svojih skupih i luksuznih jahta ili moćnih jurilica s prezirom gledaju na one u skromnim barkama. Oni nisu vrijedni njihove pažnje. Uostalom, ako i prekrše zakone koji vrijede na moru, znaju oni kako se, i "pravda" za novac može kupiti.

Prof. dr. sc. DRAGAN BOLANČA
Sveučilište u Splitu
Pravni fakultet

**ZAŠTO SLUŽBENA POTRAGA NIJE
NAŠLA BRODOLOMCE?**
(Split, 03. studenoga 2016.)

Kratki prikaz relevantnih činjenica

- Dana 12. rujna 2014., oko 18:50 sati, u uvali Mala Rina (Drvenik Mali) dvojica solinskih ribiča (na pasari X) odazivaju se na pozive u pomoć, s obližnje jahte (plovilo Y). Puhalo je jako jugo, približavala se nevera.
- Pri pokušaju pomaganja tegljenjem pasara se prevrnula, te su se tako obojica ribiča našla u moru. Slovenski nautičari (sa plovila Y) im nisu ni konop dobacili, a niti su im na bilo koji način pokušali pomoći.
- Tek, čitav sat vremena kasnije (prema Dnevniku TiS) u 19:52 ORP 9AS prima poziv u pomoć sa plovila Y. Imaju KVAR KORMILA, dva "mornara" im priskočila u pomoć sa gumenom brodicom i pali u more, GUMENJAK se okrenuo, pozicija 43° 27,420' N i 16° 03,304' E (pozicija. ozn. slovom B na karti, vidi kartu).
- Pokrenuta je akcija TiS koja je zbog pogrešnih podataka i izostanka suradnje bila unaprijed osuđena na neuspjeh. Brodolomci su pronađeni nakon 16 sati provedenih u moru, tek pukim slučajem, tamo gdje ih NITKO NIJE TRAŽIO (položaj C na karti), 15 milja dalje, u smjeru 289°, od mjesta njihova pada u more (položaj A na karti).

ZAKON O LUČKIM KAPETANIJAMA (NN. 124/97.)

- propisuje da lučke kapetanije obavljaju poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru (čl. 1.), te da se traganje i spašavanje ljudskih života na moru provodi prema Nacionalnom planu traganja i spašavanja ljudskih života na moru (čl. 13., st. 1.), kojeg donosi Vlada Republike Hrvatske (čl. 13., st. 2.)
- **Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru** (NN. 164/98.)
- **Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru** (engl. *International Convention on Maritime Search and Rescue*) iz 1979. god. - tzv. **SAR 79**)

- **Služba traganja i spašavanja** je služba unutar ministarstva pomorstva odgovorna za uspostavljanje i provedbu traganja i spašavanja na moru (toč. 1.3)
- sastoji se od stožera službe traganja i spašavanja, **Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja** (engl. *Maritime Rescue Coordination Centre - MRCC*), pod-središnjice traganja i spašavanja na moru, obalnih promatračkih jedinica i jedinica traganja i spašavanja (toč. 2.1)
- **Područje nadležnosti** označava morsko područje koje obuhvaća unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, te prostor otvorenog mora između teritorijalnog mora i crte utvrđene međudržavnim sporazumima između Republike Hrvatske i susjednih država, kako je prijavljeno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (toč. 3.1)

- radom MRCC-a **rukovodi lučki kapetan** lučke kapetanije Rijeka, a operativno usklađivanje njenog rada obavlja **voditelj MRCC-a** (toč. 4.2)
- voditelj MRCC-a je dužan na temelju mišljenja i prijedloga lučkih kapetana izraditi i unapređivati **Službeni priručnik službe traganja i spašavanja** (toč. 4.3) kao skup pisanih i odobrenih uputa kojima se propisuje način rada i postupanje službe traganja i spašavanja (toč. 4.5)
- voditelj MRCC-a je dužan imenovati **voditelja službe bdijenja** (toč. 4.8), jer je MRCC dužna održavati 24-satnu službu bdijenja (toč. 4.7)
- Plan još sadrži postupke u slučaju nezgode na moru (toč. 8.), sustav veza (toč. 9.), naobrazbu i uvježbavanje (toč. 10.), te financiranje (toč. 11.).

- **Direktiva 2009/18/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju temeljnih načela istraživanja nesreća u području pomorskog prometa i kojom se izmjenjuje Direktiva 1999/35/EC i Direktiva 2002/59/EC Europskog Parlamenta i Vijeća**
- **Uredbu o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda** (NN. 112/15.), stupila je na snagu dana 14. studenoga 2015. god.
- **Pravilnik o načinu, uvjetima i ovlastima za obavljanje upravne istrage pomorske nesreće** (NN. 69/16.), stupio je na snagu dana 04. kolovoza 2016. god.,

Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća (NN. 9/07. i 118/11.)

- ne primjenjuje se glava I (pomorska sigurnosna istraga)
- primjenjuje se glava II (**upravna istraga**), koja se vodi radi prikupljanja dokaza i podataka u svrhu utvrđivanja prekršajne i kaznene odgovornosti u vezi pomorske nesreće
- provode je inspektori sigurnosti plovidbe i/ili ovlašteni djelatnici Ministarstva pomorstva i lučke kapetanije
- inspektor sastavlja izvješće o pomorskoj nesreći, podnosi kaznenu prijavu ili pokreće prekršajni postupak

POMORSKI ZAKONIK (NN. 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.)

SPAŠAVANJE NA MORU

- **akcija spašavanja** jest svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru (čl. 761., toč. 1.)
- spašavanje može biti **obvezno, spontano i ugovorno**
- **predmet** spašavanja su osobe, brodovi, stvari s tih brodova i svaka druga imovina koja se zatekne u opasnosti na moru (čl. 760.)
- **opasnost** je prvi konstitutivni element spašavanja, dok je drugi **koristan ishod**, jer samo akcije spašavanja koje su imale koristan ishod, daju spašavatelju **pravo na nagradu** (čl. 771., st. 1.)
- obvezno spašavanje propisano je za spašavanje osoba, a za spašavanje imovine samo kada se brodovi sudare (čl. 766. – čl. 768.)
- **Međunarodna konvencija o spašavanju** (engl. *International Convention on Salvage*) iz 1989. god. (tzv. **SALVAGE Convention '89**)

TEGLJENJE

- **Ugovorom o tegljenju** obvezuje se **brodar tegljača** svojim brodom tegliti ili potiskivati drugi brod ili objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvođenje određenog zadatka, a **brodar tegljenog (potiskivanog) broda** obvezuje se za to platiti **tegljarinu** (čl. 634., st. 1.).
- tegljenje **počinje** kad se tegljač po nalogu zapovjednika tegljenog broda stavi u položaj da može obavljati tegljenje, ili kad tegljač po naredbi zapovjednika tegljenog broda primi ili preda užu za tegljenje, ili kad počne potiskivanje tegljenog broda ili obavljanje bilo kojega drugog manevra potrebnog za tegljenje – ovisno o tome što je ranije nastupilo (čl. 636., st. 1.)
- tegljenje se **završava** kad se izvrši konačni nalog zapovjednika tegljenog broda za otpuštanje užeta za tegljenje ili kad prestane potiskivanje ili bilo koji manevar potreban za tegljenje – ovisno o tome što je kasnije nastupilo (čl. 636., st. 2.)
- tegljenjem upravlja zapovjednik tegljenog broda, ako nije drugačije ugovoreno (čl. 635.)

- Dio jedanaesti PZ-a (POMORSKI PREKRŠAJI), glava I. (Zajedničke odredbe), glava II. (Prekršaji), čl. 996. (zapovjednik jahte nije krenuo u pomoć osobama u životnoj opasnosti na moru, iako nisu postojale okolnosti koje ga oslobađaju takve obveze), čl. 1012. (neprijavljivanje pomorske nesreće)
- **KAZNENI ZAKON** (NN. 125/11., 144/12., 56/15. i 61/15.), glava Deseta (Kaznena djela protiv života i tijela), čl. 123. (kazneno djelo Nepružanje pomoći) (1) *Tko ne pruži pomoć osobi u životnoj opasnosti, iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga,*
- kaznit će se kaznom zatvora do jedne godine.
- (2) *Tko ne pruži pomoć osobi u opasnosti koju je sam prouzročio, iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga,*
- kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.

Kap. Ante Roje, dipl.ing.

ŠTO NAM SE (I ZAŠTO) DOGAĐA? – OPET!

UVOD

Zašto **OPET** i to velikim „bold“ slovima?! Pa, zato što sam članak pod istim naslovom (bez ovoga „OPET“, makar je i tada moglo biti upisano) napisao u listopadu 2002. godine, a objavljen je u našem Glasniku br. 5, iz prosinca 2002. Dakle, pred punih 14 godina. Na iste teme, pod različitim naslovima, pisao sam i u drugim člancima. Zato, da se ne ponavljam i da netko od čitalaca ne pomisli da nemam što novo reći i da prepisujem stare članke, tko hoće i može, neka pogleda članke iz „Kapetanovih glasnika“, uz gore spomenuti br. 5, još i u brojevima 7, 10, 13, 15, 17 do 23, 24 (dva članka), 25, 27 (dva članka), 29... Materijala koliko hoćete, koga zanima. Ali, nažalost, prema vlastitim saznanjima, malo tko nađe za shodno to pročitati, a posebno o tome porazgovarati. I onda, naravno, redovno se iznenađujemo kada se iste ružne stvari ponavljaju...

Dakle, za ovaj „OPET“, uz ponavljanje naslova, postoji, naravno, i puno važniji razlog. Na tržištima brodarstva i brodogradnje, kao i ostalim svjetskim tržištima, informacijski povezanima bolje nego ikad, ciklusi se neizbježno ponavljaju i redovno, koliko god to čudno moglo zvučati, iznenađuju sve učesnike u tim događanjima. Da se vratim brodarstvu u kojemu se tržišni ciklus zatvara kroz nekih 10-ak godina kroz koje prođe od dna krize do vrha konjunktura i, naravno, natrag. I svaka značajnija promjena, bila ona u rastu ili padu tržišta, nas iznenađuje. I tako je to u manje-više svim granama gospodarstva diljem svijeta. Nas ovdje, naravno, interesiraju pomorska tržišta – tržište vozarina kao osnovno, jer se utjecaj sa ovog tržišta širi na ostala i određuje stanje na njima, zatim tržište novogradnji, pa rabljenih brodova i, konačno, tržišta brodova za rashod. Dakle, sve je isto, razlike su „samo“ u iznosima sredstava, čak je ista i odbojnost učesnika da uče iz ne tako davne prošlosti...

U spomenutom članku pisao sam, uglavnom, o investicijama hrvatskih brodara. Ovdje, međutim pišem o događanjima na svjetskim tržištima kojih smo mi dio i ponašamo se vrlo slično kolegama u svijetu.

TRŽIŠTA – VELIKO JE LIPO...

I uz ovaj podnaslov može još jednom ići ono „OPET“. Isto tako i pitanje – „da li je“? Pa da vidimo!

Osnovni problem sa kojim se svi brodari, brodograditelji, financijeri i ini danas pokušavaju nositi, ali im nikome ne uspijeva, jest **posvemašnja prekapacitiranost**.

Da i ovdje ponovim, svjetska flota 2006. godine prešla je magičnu brojku od jedne milijarde tona nosivosti (dwt). Prošle godine trebala je prijeći dvije milijarde. To se, međutim, nije dogodilo iz prostog razloga što su brodari, naručitelji, iskakali iz ugovora ili tražili odgode isporuka zbog katastrofalne situacije na tržištima vozarina. Svjetska trgovačka flota (prema londonskom Clarksons Research, vodećim svjetskim brokerima i analitičarima tržišta) danas broji blizu 60.000 jedinica ukupno blizu 1,8 milijardi dwt. U knjigama narudžbi, unatoč katastrofalnoj situaciji u brodogradnji i brodarstvu, brojimo blizu 3.700 ugovorenih novogradnji sa blizu 260 milijuna dwt sa isporukama predviđenim do konca 2018. Pa, ako nije u 2015., svjetski dwt proći će dvije milijarde tona kroz sljedeće dvije godine. Dakle, cijela je povijest trebala da nosivost svjetske flote „uhvati“ milijardu tona, da bi u sljedećih 10 do 12 godina „narasla“ još toliko, s tim da su nove jedinice modernije i, shodno tome, efikasnije od postojeće flote.

Pogledajmo stanje po pojedinim tržišnim segmentima:

TANKERI

„Veliko je lipo“ u ovom tržišnom segmentu najprije je došlo u (zlo)upotrebu. 1970-ih godina prošlog stoljeća počela je gradnja najprije VLCC tankera (Very Large Crude Carrier) do oko 300.000 dwt, pa ULCC (Ultra Large Crude Carrier) oko 400.000 dwt, da bi, konačno, sve u tih par godina do početka 1980-ih, gradili još veće, sve do nekih 565.000 dwt! Ali ta su vremena, izgleda konačno, prošla. Danas se ne

ugovaraju tankeri iznad 320.000 dwt. Pa ipak i tih je u rujnu 2016. u knjigama narudžbi bilo 123, ukupno 38 milijuna dwt ili oko 18% flote tankera tih veličina u servisu. Dalje su Suezmaxi koji su, gle čuda, pred par mjeseci postali Panamaxi?! A tih je brodova, oko 160.000 dwt, u knjigama narudžbi oko 100 ili blizu 20% od flote u servisu.

Tankerska tržišta, pogođena recesijom od druge polovine 2008., od kolovoza 2014., drastičnim padom cijena barela nafte, naglo su živnula. Sve do kolovoza ove godine kada su vlasnici tankera ostali osupnuti drastičnim padom vozarina i vrijednosti imovine (makar su sličnu situaciju imali i 2009. godine). Kako piše londonski Fairplay 19. rujna 2016., tankeri su postali gubitnici zadnjih mjeseci. Tako je BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) od početka godine do tog datuma pao za oko 47%, a BCTI (Baltic Clean Tanker Index) 44% u istom razdoblju. VLCCs na ruti iz Arapskog zaljeva za Daleki istok vozili su za dnevnu vozarinu od svega USD 15.700. Vrijednosti dionica velikih tankerskih brodara kao Teekay pale su za 70%, Frontline 59%, Scorpio Tankers 54%, Euronav 45%... Razlozi – proizvođači jednostavno nemaju kapaciteta za povećanje proizvodnje. Ono što im treba jest povećanje cijene barela koja će ponovno potaknuti eksploataciju nafte iz podmorja.

OFFSHORE

A što je sa podmorjem? Kada cijena barela padne ispod USD 80 po barelu (koncem srpnja cijena je bila ispod USD 41, a predviđanja su da će do 2018. biti između USD 46 do 49 po barelu) malo je nalazišta u podmorju na kojima se isplati raditi, posebno na velikim dubinama. Amerikanci su koncem srpnja 2016. imali aktivne 374 platforme, u odnosu na 664 godinu dana ranije. Međutim, u vrijeme drastičnog pada cijena barela imali su ih u listopadu 2014. čak 1609! Pa kad se uz to veže 2 do 3 opskrbljivača po platformi, jasno je kakav je metež politika kroz drastično smanjenja cijena barela napravila.

BULKERI

Da se vratimo na „veliko je lipo“, posebno na pitanje „da li je?“ E, pa sa bulkerima se u rastu flote „najviše“ napravilo. Sa nešto manje od 370 milijuna dwt koncem 2006., danas je ova flota došla blizu 800 milijuna dwt. Dakle, više nego dvostruko. A u knjigama narudžbi je nekih 1.250 bulkera ukupno blizu 110 milijuna dwt ili blizu 14% od flote u servisu. Ovakav rast za

posljedicu ima smanjenje starosti flote na tek nešto iznad 10 godina. Tako je i flota u vlasništvu Grka, oko 17% svjetske flote, prosječnu starost u zadnjih 10-ak godina smanjila na oko 10 godina. A bulkerima starim 15 godina tržišna vrijednost je vrijednost starog željeza. Sada još odgovor i kratki komentar na rečeno u prvoj rečenici ovog podnaslova. Od 2009. u brodogradilištima Južne Koreje i Kine započela je gradnja 40-ak ULOC (Ultra Large Ore Carrier) od 400.000 dwt! Naručio, uglavnom, Kinezi i Brazilci. Cijena oko USD 120 milijuna po brodu. U ožujku i travnju ove godine u kineskim brodogradilištima Kinezi su naručili još 40 ovih čudovišnih proizvoda. Cijena ovaj put oko 85 milijuna USD po brodu. A 2002. godine, pred početak zadnjeg, do tada nezapamćenog uzleta tržišta, cape size brodove, tada oko 160.000 dwt, zvali su „ships of shame“...

Pa kad se gornje uzme u obzir, nije čudo da su tržišta vozarina katastrofalna. Postoje, istina, neka razmišljanja o oživljavanju bulk tržišta. Spominje se rast BDI (Baltic Dry Index – vozarinski indeks za suhe rasute terete) koji je u veljači ove godine dostigao povijesno najnižu točku, 290, od 1985. godine kada je ovaj indeks uveden. Koncem rujna indeks je dostigao oko 900. Dakle, tri puta je viši nego li je bio u veljači. Međutim, prema Cotzias Shipping Consultants, prosjek BDI u razdoblju od 1985. do 2003., dakle do razdoblja prije uzleta tržišta, bio je 1.358, dok je prosjek od 1985. do 2010. bio 2.133, za razdoblje uzleta, od 2004. do 2010. prosjek je bio 4.288. A najvišu točku, 11.793, dostigao je 20. svibnja 2008., da bi 5. prosinca iste godine iznosio 663! Dakle, današnjih oko 900, iako je više od tri puta veći nego je bio u veljači ove godine, još uvijek je daleko od onoga što brodarima treba, makar da pokriju troškove eksploatacije. Da o povratu uloženoga i otplatama kredita, za sada, i ne pomišljam.

KONTEJNERAŠI

U ovom segmentu, u određenom dijelu, posebno kada se radi o najvećim jedinicama, možda se najviše, posebno lošeg, dogodilo. Prema londonskom Alphaliner ukupna flota kontejneraša danas broji blizu 6.100 brodova ukupnog kapaciteta nešto manje od 21 milijuna teu (20 stopnih kontejnera). U knjigama narudžbi je 200-tinjak feeder brodova (kapaciteta 100 do 3.000 teu) ili oko 10% od flote u servisu. U knjigama narudžbi dosadašnjih panamaxa (kapacitet 3 do 6.000 teu) i post panamaxa (kapacitet 6 do 8.000 teu) gotovo da i nema. Međutim velikih,

kapaciteta od 12 do 15.000 teu u knjigama narudžbi je 65, ukupnog kapaciteta blizu milijun teu ili 35% od flote u servisu. I sada ono najvažnije – „veliko je lipo“, a da li je??? Pa, najvećih kontejneraša, kapaciteta iznad 15.000 teu, danas i do 21.000 (a sutra?!), u knjigama narudžbi je sada 67, ukupnog kapaciteta preko 1,3 milijuna teu ili 114% od flote u servisu! A na tržištima je već opći kaos!

Najveći svjetski brodar, A.P. Moller-Maersk, ujedno je i najveći linijski brodar sa najvećom flotom od preko 600 kontejnerskih brodova kapaciteta 3,2 milijuna teu ili 15,4% svjetske flote. Prvi su započeli sa gradnjom najvećih kontejneraša naručivši u veljači 2011. kod Daewoo, Južna Koreja, 20 uz (kasnije potvrđenu) opciju još 10 ULCC (Ultra Large Container Carrier) kapaciteta 18.200 teu uz cijenu od USD 190 milijuna po brodu. Brodovi su poznati pod oznakom „Tripple E“ (Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved). Od ove narudžbe A.P. Moller-Maersk-a do ožujka 2016. objavljena su ugovaranja u japanskim i južnokorejskim brodogradilištima još 69, plus opcije za 26 ULCC kapaciteta od 18.000 do 21.100 teu, uz cijene od USD 135,3 do 158,6 m po brodu sa isporukama od 2014. do 2018. Dakle, cijene su od početne od 190 milijuna došle do USD 135,3 milijuna po brodu, gotovo 55 milijuna po brodu manje!

A onda je prvi naručitelj ovih monstura, koje su u međuvremenu nazvali „fat ladies“ (da se dame ne naljute, na engleskom je brod „she“), digao glas protiv prekobrojnih narudžbi (po onoj „što je dozvoljeno Jupiteru...“). U rujnu 2016. su objavili da više, barem za sada, neće graditi, već će se okrenuti prema preuzimanju nekih od linijskih brodara koji su danas u financijskim problemima. Kao što su to radili u ne tako davnoj prošlosti, preuzimajući 2000. godine američki SeaLand ili britansko/holandski P&O Nedlloyd 2005... U međuvremenu je prvi čovjek kompanije, Nils Andersen, u lipnju 2016. razriješen dužnosti i na njegovo mjesto imenovan Soren Skou, dotadašnji prvi čovjek linijskog dijela kompanije. Danas su u toku razgovori oko odvajanja tankerskog i offshore dijela od linijskog. Dakle, problema svugdje...

I ono u ovom trenutku možda najinteresantnije je objava bankrota jednog od danas najvećih linijskih brodara južnokorejski Hanjin Shipping koji, prema londonskom Alphaliner, operira flotom od 98 kontejnerskih brodova ukupnog kapaciteta 613.150 teu što ih stavlja na 7. mjesto najvećih linijskih brodara u svijetu. Da napomenem da je isti Alphaliner koncem ožujka 2016. najavio bankrot

tkđ. južnokorejskog Hyundai Merchant Marine, 14. na ljestvici najvećih linijskih brodara koji operira linijskom flotom kapaciteta 432.500 teu. Tada je ovaj bankrot trebao biti najveći u povijesti. Ovaj bankrot je, međutim, uz pomoć Korea Development Bank, inače najvećeg financijera južnokorejske brodogradnje i brodarstva, izbjegnuto. Sada ista banka pokušava kroz Hyundai riješiti flotu Hanjina pa bi, ako se to ostvari, Hyundai Merchant Marine postao 5. po veličini linijski brodar...

BRODOGRADNJA

U travnju 2011. pisao sam o katastrofalnim problemima brodogradnje u svijetu sa pitanjem: - Šta je i šta će biti sa brodogradnjom?

U razvijenom svijetu, posebno zapadnom, ona je, uglavnom, ugašena. Amerikanci su, kao i puno toga drugoga, za sebe taj problem „riješili“. I to po Jones Act is 1920., po kojemu u teritorijalnim vodama SAD, kabotaži, mogu razvoziti samo brodovi građeni u SAD (zbog čega je u američkim brodogradilištima građeni brod najmanje dvostruko skuplji nego li brod građeni bilo gdje drugdje u svijetu), i na kojima je domaća posada.

Da li je Evropa, pak, praktičkim gašenjem brodogradnje, osim cruisera, napravila dobar posao?!

Od 2000. na ovamo prekapacitirana brodogradnja, i to isključivo na Dalekom istoku, dovela nas je u današnje stanje.

Od (navodno) 1650 kineskih brodogradilišta, stvorenih u zadnjih 20-ak godina, na „Bijeloj listi“ objavljenoj od kineskih vlasti 2014., navedena su samo 72 za koje je država spremna dati određene poticaje kroz omogućavanje kreditiranja, ne subvencioniranja. Od tih otprilike 1/3 je državnih i 2/3 privatnih brodogradilišta. Sva ostala mogu nestati...

Sva brodogradilišta Južne Koreje u ogromnim su gubicima izraženim u milijardama dolara po pojedinoj korporaciji, uglavnom pred bankrotom ili već bankrotirala. Brodarske firme osnovane od tih brodogradilišta u znatnom broju su tkđ. bankrotirale - STX, Hyundai Merchant Marine za koji je u ožujku ove godine najavljen bankrot, nedavno bankrotirani Hanjin...

A u siječnju 2011. londonski Fairplay u svom mjesečnom izdanju Solutions za siječanj te godine pod naslovom „OECD odustaje od usuglašavanja cijena novogradnji“ navodi da je ova Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj, nakon više od osam godina pokušaja postizanja dogovora o određivanju

cijena novogradnji među članicama, uz učešće Kine, odustala zaključivši da je dogovor nemoguće postići. Razgovori su započeli 2002. kada su brodograditelji Evrope optužili brodograditelje iz Južne Koreje za potkotiranje i ilegalne subvencije. Razgovori su prekinuti 2005. i nisu otvarani kroz razdoblje visokog tržišta. Obavještavajući o formalnom završetku razgovora, predsjednik radne grupe (WP6) rekao je da su članovi grupe, uz učešće Kine, istražili veliki broj mogućih alternativa u nastojanjima da usuglase paket koji će zadovoljiti potrebe svih učesnika, što se na koncu pokazalo nemogućim. Za dio učesnika mehanizam određivanja cijena bio je osnovni element za bilo kakav dogovor. Drugi su bili mišljenja da neusklađenost cijena nije bitna i odlučili su orijentirati se na državne subvencije i druge slične poticajne mjere. Kina, tada već potvrđena kao najveća brodograđevna sila, potvrdila je želju da nastavi raditi u radnoj grupi.

Predstavnici evropske krovne brodograđevne organizacije CESA, zaprepašteni prekidom rada, izjavili su da će „efekti biti godine prekapacitiranosti i depresivnih cijena za brodogradilišta i dobavljače, višak tonaže i depresivne vozarine za brodare i brodovi loše kvalitete za pomorce“. I bili su, nažalost, u pravu!

I šta imamo danas i tko je za to kriv?!?!

FINANCIJE

A tko je stvarno kriv za ovakvu situaciju i ne samo u brodarstvu i brodogradnji? Pa, ja bih, uz brodare, za koje odavno postoji mišljenje da su „preentuzijastični“ („kad može on, mogu i ja“) na prvom mjestu stavio financijske institucije.

Znamo situaciju u našoj zemlji i probleme koje imamo sa stranim bankama na domaćem tržištu na kojem rade šta god im padne na pamet. I valutne klauzule, i kamate o kojima u zemljama iz kojih dolaze ne mogu ni sanjati, i sitno pisane ponižavajuće uvjete na enormnom broju stranica... E, pa nije velika razlika ni u svijetu.

Da se vratim na brodarstvo i brodogradnju.

U „normalnim“ uvjetima, dakle ni u (dubokim) depresijama, ni u ludim uzletima tržišta kakvo smo imali 2007. i 2008. godine, na tržištima financiranja investicija u brodarstvu je u svijetu tek 10-ak banaka. Kada tržišta „polude“ javi ih se i preko 150! Filozofija – kad mogu oni, mogu i ja. I ide se u financiranja na kojima u tim, u tom poslu novim bankama, rade ljudi bez iskustva u tim i takvim poslovima. Pa se

upišu hipoteke na financirani objekt i još 50 do 100% kolateralnih (pobočnih) hipoteka na drugu imovinu (brodove) investitora u uvjerenju da su plasmani apsolutno osigurani. I onda dođe vrh tržišta kao što je, napr., bio u drugoj polovini 2008. (ili bilo koje druge „lude“ konjunktore u povijesti, a događaju se, u većem ili manjem razmjeru svakih 10-ak godina). I onda nastupi nagli pad, nekih 30-40% u prvom „udaru“. A o razmjerima tih promjena uvjerite se u donjim tabelama, gdje ćete vidjeti razlike u cijeni istih tipova i dobnih starosti brodova, posebno u negativnom smislu, i do 20:1 u razdoblju od 5 do 8 godina! I to, što stariji brod, veća razlika u cijeni...

Tko je za stvorene gubitke u financiranju bankrotiranih korisnika kredita kriv? U starih Splićana to bi bio „Gobo Zore“. A ovdje? Pa, manageri koji su te poslove ugovarali. I, sa njima se prekida ugovorni odnos. Nakon 8 do 10 godina zatvori se ciklus i stvara se slična situacija. Opet – „kad može on, mogu i ja“. I opet se uzimaju novi manageri. Nema šanse da posao dobiju oni koji su banku „uvalili“ u probleme u prethodnom ciklusu. Neće im se dozvoliti da opet naprave isto. Dakle, opet novi manageri, bez odgovarajućeg iskustva i opet isti (ili sličan) epilog. I tako od ciklusa do ciklusa. „Princip je isti, sve su ostalo nijanse...“

Ali, drastičnim i uglavnom „ne očekivanim“ padom tržišta zatečene ostaju i institucije koje su u tim poslovima desetljećima. Jedna od najprisutnijih banaka u ovim poslovima, Royal Bank of Scotland, padom tržišta koncem 2008. ostala je u riziku sa oko 40 milijardi (!) dolara. Ne znači da ih je izgubila, ali dio sigurno jest. Danas ta, kao i mnoge druge banke u sličnim problemima, pokušavaju, bez puno uspjeha, uz značajne diskonte, prodati svoja potraživanja.

U sadašnjoj situaciji banke teško prihvaćaju financiranje investicije u brodarstvu. Zato i brodogradilišta ne ugovaraju nove poslove, jer ih nema tko financirati, unatoč povijesno najnižim cijenama. Povremeno se javljaju, posebno američki, fondovi koji, onda, u određenim razdobljima (kao 2013. i 2014.) koristeći niske cijene novogradnji, na tržištima stvore pomutnju koja, onda, u određenom razdoblju, kroz nove isporuke, povećava pritisak na tržištu broskog prostora i odgađa u nedogled očekivano poboljšanje tržišta. Ali i takvi investitori, nakon godinu-dvije, bivaju „kažnjeni“, jer su često prisiljeni prodati novoizgrađene brodove za cijenu uglavnom znatno nižu od ugovorene, budući da se, u međuvremenu, očekivano oživljavanje tržišta, baš zbog njihovih enormnih novih narudžbi, nije dogodilo...

CJENOVNI URNEBES

U svim gornjim nevjerojatnim tržišnim promjenama vjerojatno je, naravno, najinteresantnije vidjeti kretanje cijena po tipovima i veličinama brodova. E, pa zabavite se sa donjim tabelama u kojima je prikazano kretanje cijena bulkera i tankera, kao na tržištu najprisutnijih tipova brodova. U pojedinim odjeljcima prikazane su cijene, napr. 27 – 32 ili 40 – 12, što znači da su u navedenoj godini cijene porasle za 5, odnosno pale za 28 milijuna USD.

Posebno pogledajte 2008. godinu u kojoj su cijene 10 - 15 godina starih brodova, posebno bulkera, prelazile

cijene u toj godini zaključenih novogradnji!!! A u ovoj godini 15 godina stari bulkeri idu u rezališta ili im je tržišna cijena jednaka cijeni starog željeza. Nedavno je, u rujnu, u rezalište otplovio kontejneraš veličine panamax star svega 10 godina...

Ali, ni to nije nešto posebno novo. Tako su, napr., Francuzi 1983. prodali u staro željezo „Pierre Guillaumat“, najveći ULCC od 555.000 dwt građen 1977. (duljina preko svega 414 m, širina 63, gaz 28,6 m) zbog tada katastrofalne situacije na tržištu brodskog prostora, a i dimenzija kojima je taj tek 6 godina „stari“ brod bio ograničen za odgovarajući servis.

PREGLED KRETANJA CIJENA NEKIH TIPOVA BRODOVA U RAZDOBLJU OD 2002. DO KOLOVOZA 2016.

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
HANDY	15	8 – 10	27 – 32	40 – 12	7	3 - 4
	10	12 – 14	31 – 35	43 - 16	11	5-7
	5		44		12	6 – 10
NOVOGRADNJE		13 - 15	33 - 35	40 - 23	21	20

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
HANDYMAX	15	11	39 – 43	57 – 14	8,5	2,5 – 4,5
	10	15 – 17	40 – 60	64 – 22	14	6 - 8
	5		40 – 72	77 – 27	17	10 - 12
NOVOGRADNJE		18 - 20	43 - 50	58 - 50	24	22

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
PANAMAX	15	14 - 16	40 - 75	75 - 20	9	3 - 5
	10	19	50 - 90	85 - 37	13	7 - 8
	5		55 - 90	96 - 30	18	12 - 15
NOVOGRADNJE		18 - 22	45 - 60	70 - 59	26	24

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
CAPE SIZE	15	22 - 25	62 - 100	101 - ?	12	6 - 8
	10	31 - 33	95 - 152	143 - ?	19	11 - 15
	5		109 - 142	158 - ?	30	20 - 25
NOVOGRADNJE		36	82 - 110	108 - ?	44	54 - 42

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
AFRAMAX	15	25 - 29	50	50 - 38	8	20 - 15
	10	33	60 - 62	62 - 52	15	27
	5		71 - 74	70 - 57	27	33 - 40
NOVOGRADNJE		37 - 40	65 - 70	100 - 83	44	52 - 45

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
SUEZMAX	15	40	50 - 53	65 - 58	12	27 - 23
	10	50	85 - 100	95 - ?	16	33
	5				40	50
NOVOGRADNJE		46 - 50	80 - 87	96 - 86	57	63 - 55

VELIČINA BRODA	STAROST	2002.	2007.	2008.	2012.	2016.
VLCC	15	28	90 - 58	56 - 50	25	38 - 29
	10	58 - 61	111 - 124	135 - ?	28	52
	5		137 - 132	170 - ?	55	75 - 55
NOVOGRADNJE		65 - 68	120 - 150	165 - 155	95	94 - 85

Prof. Dr. Sc. Zvonimir Lušić

Mag. Ing. Danijel Pušić

SLUŽBA NADZORA I UPRAVLJANJA POMORSKIM PROMETOM (VTS ENG. VESSEL TRAFFIC SERVICE) U REPUBLICI HRVATSKOJ

UVOD

Rad Službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTS eng. *Vessel Traffic Service*) u Republici Hrvatskoj određen je Pomorskim zakonikom, te Pravilnikom o sigurnosti pomorske plovidbe. Nadzor i upravljanje pomorskim prometom se provodi u cilju povećanja sigurnosti plovidbe, učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša, a odnosi se na područje unutarnjih morskih voda, teritorijalno mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske [2]. Detaljan opis načina i uvjeta obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom propisan je Pravilnikom o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom i to u 4. dijelu, od 56. do 75. članka. Odredbe navedenog Pravilnika (osim poslova iz članka 62.-poslovi nadzora koje obavlja VTS služba) su u postupku testiranja do 15. rujna 2015. godine od kada treba početi puna primjena. U fazi testiranja (do 15. rujna 2015.) pomorski objekti i tijela koja upravljaju lukama u nadzoru i upravljanju pomorskim prometom i sustavu javljanja sudjeluju dobrovoljno [3].

VTS usluge jesu:

- informacijska podrška (*Information service* - IS), tj. pružaju podatke od značaja za sigurnu plovidbu pomorskim objektima,
- usluga pružanja plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima (*Navigational Assistance Service* - NAS),
- usluga organizacije plovidbe i upravljanja pomorskim prometom (*Traffic Organization Service* - TOS).

Pojam VTS Hrvatska odnosi se na službu nadzora i upravljanja pomorskim prometom Ministarstva i

lučkih kapetanija koja je ovlaštena za pružanje VTS usluga i koja ima mogućnost međudjelovanja s pomorskim objektima i reagiranja u promjenjivim plovidbenim okolnostima, a čiji zadatak jest uspostaviti prometno-plovidbeni tijek u kojem svi sudionici pomorskog prometa ostvaruju postavljene ciljeve uz zadovoljavanje uvjeta sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša te poštivanje propisa koji se odnose na plovidbu.

VTS područje je područje koje obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske u kojem se obavljaju poslovi nadzora i upravljanja pomorskim prometom, a koje se sastoji od više VTS sektora.

VTS sektor je dio VTS područja koje obuhvaća navigacijsku cjelinu te koje omogućuje nadzor i upravljanje plovidbom od strane VTS operatora. VTS operator istodobno može nadzirati više sektora; VTS sektor može biti: sektor nadzora (*Surveillance area*), sektor upravljanja (*Routing area*), sektor manevriranja (*Manoeuvring Area*) i sektor zabranjene plovidbe (*Exclusion Area*). [3]

PODJELA VTS PODRUČJA

VTS područje dijeli se na sljedeće VTS sektore u kojima se pojedine VTS usluge pružaju na dodijeljenim VHF radijskim kanalima:

- a. sektor A – VTS usluge IS; VHF radijski kanali: Ch10, Ch60
- b. sektor B – VTS usluge IS; VHF radijski kanali: Ch10, Ch60
- c. Sektor RIJEKA – VTS usluge: IS, TOS VHF radijski kanali: Ch14,, Ch 62
- d. Sektor ZADAR – VTS usluge: IS, TOS; VHF radijski kanali: Ch12, Ch60
- e. Sektor ŠIBENIK – VTS usluge: IS, TOS; VHF radijski kanali: Ch14, Ch60

f. Sektor SPLIT – VTS usluge: IS, TOS; VHF radijski kanali: Ch12, Ch62

g. Sektor PLOČE – VTS usluge: IS, TOS; VHF radijski kanali: Ch14

h. Sektor DUBROVNIK – VTS usluge: IS, TOS; VHF radijski kanali: Ch12

Pored navedenih VTS sektora VTS područje dijeli se na sljedeće sektore manevriranja u kojima se pojedine VTS usluge (IS) pružaju na definiranim VHF radiokomunikacijskim kanalima: Pula Ch9, Rijeka Ch9, Zadar Ch9, Šibenik Ch9, Split Ch9, Ploče Ch9, Dubrovnik Ch9. [3]



Slika 1. VTS područja sektora A i B Republike Hrvatske [3]

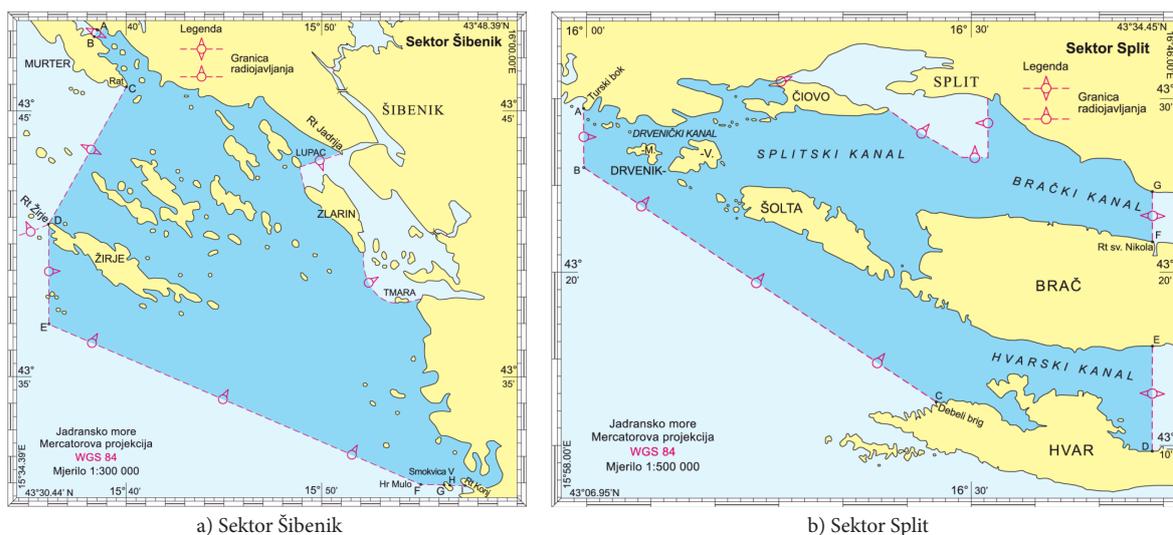
VTS SEKTORI

Sektor A-obuhvaća područje Zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa (ZERP) Republike Hrvatske, a sastoji se od dva morskog prostora: sjevernog i južnog.

Sektor B-obuhvaća dijelove unutarnjih morskih voda i dio teritorijalnog mora Republike Hrvatske od

državne granice (vanjske granice teritorijalnog mora) do granica VTS sektora: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik i Pula–sektor manevriranja.

U sektorima manevriranja, te u lučkim područjima VTS služba pruža VTS usluge samo u slučaju neposredne i ozbiljne opasnosti za sigurnost plovidbe. Sektori Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče



Slika 2. VTS područja [3]

i Dubrovnik jesu sektori upravljanja. Radijski kanali Ch60 i Ch62 sekundarni su VTS VHF radijski kanali na kojima se pružanje VTS usluga, bdijenje i komunikacija obavlja ukoliko VTSO tako zatraži od jednog, više ili svih plovni objekata u VTS sektoru. U sektorima manevriranja i lučkom području tijelo koje upravlja lukom pruža usluge lučkih kontrolnih centara odnosno lučkih operativnih centara na VHF radijskom kanalu VTS sektora. [3]

OBAVEZE BDIJENJA I JAVLJANJA

Sudjelovanje u VTS uslugama obavezno je za: brodove bruto tonaže 150 i više, brodove dužine preko svega 50 m i više, brodove na međunarodnim putovanjima, plovne objekte ograničenih manevarskih sposobnosti, plovne objekte koji prevoze opasne ili onečišćujuće tvari, sve plovne objekte neovisno o dužini, tonaži i namjeni koji predstavljaju ili se nalaze u situaciji potencijalnog rizika za navigaciju ili sigurnost plovidbe, sigurnost osoba ili zaštite okoliša, brodove koji tegle ili potiskuju drugi pomorski objekt, bez obzira na njihovu dužinu.

Plovni objekti koji su u obavezu sudjelovanja dužni su: izvješćivati VTS službu o položaju i namjerama na VHF radijskom kanalu VTS sektora, slijediti upute VTS operatera, kada one imaju snagu naloga i uzimati u razmatranje podatke dobivene od istih. Iznimno brodovi u domaćem linijskom prijevozu kada plove u skladu s objavljenim plovidbenim redom, te lučki tegljači kada obavljaju poslove lučkog tegljenja nisu dužni izvješćivati VTS službu. U VTS uslugama mogu dobrovoljno sudjelovati i drugi brodovi, te jahte dužine preko svega 40 m i više.

Odredbe Pravilnika u pogledu obaveza javljanja ne primjenjuju se na ratne brodove za koje se posebnim postupcima utvrđuju obaveze javljanja.

Brodovi i jahte kada se nalaze ili plove VTS područjem, osim Sektora A u kojem je dobrovoljno, dužni su bdjeti na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalaze. Svi plovni objekti dužni su komunikaciju s VTS službom, lučkom kapetanijom i tijelom koje upravlja lukom obavljati na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalaze. U iznimnim situacijama komunikacija se može obaviti i putem drugih dostupnih komunikacijskih sredstava (telefon, telefax). Komunikacija se, u pravilu, obavlja na engleskom jeziku koristeći IMO standardne pomorsko komunikacijske izraze prema rezoluciji A.918(22), a iznimno dopuštena je komunikacija na hrvatskom jeziku.[3]

IZVJEŠĆA

Odlazno izvješće (Departure Report)-svi brodovi koji su spremni za isplovljenje iz luke ili premještaj u luci, sa veza ili sidrišta, dužni su o tome izvjestiti VTS službu, lučku kapetaniju i tijelo koje upravlja lukom/LKC na VHF radijskom kanalu VTS sektora u koje se nalaze.

Ulazno izvješće (Entry Report)-svi brodovi koji namjeravaju uploviti u luku, na vez ili sidrište, osim u luku koja se nalazi u sektoru manevriranja, dužni su o tome izvjestiti VTS službu, lučku kapetaniju i tijelo koje upravlja lukom/LKC 15 minuta prije ETA, a najkasnije prilikom uplovljenja.

Ulazno izvješće (Entry Report)-svi brodovi koji namjeravaju uploviti u luku, na vez ili sidrište koja se nalazi u sektoru manevriranja, dužni su o tome izvjestiti VTS službu, lučku kapetaniju i tijelo koje upravlja lukom/LKC 15 minuta prije ETA, a najkasnije prilikom uplovljenja u sektor manevriranja i dati na VHF radijskom kanalu sektora manevriranja ovo izvješće.

Dolazno izvješće (Arrival Report)-svi brodovi koji koji su se vezali ili usidriili u luci, dužni su o tome izvi-

jestiti VTS službu, lučku kapetaniju i tijelo koje upravlja lukom/LKC neposredno po dovršetku te radnje.

Pred-ulazno izvješće (Pre – Entry Report)-pomorski objekt koji namjerava uploviti u Sektor B iz međunarodne plovidbe dužan je 15 minuta prije, a najkasnije prilikom ulaska u sektor dati VTS službi dati odgovarajuće izvješće (ovo se ne odnosi na pomorski objekt koji sadržaj izvješća dostavlja sustavom za automatsku identifikaciju (AIS) i ne plovi prema odredištu koje se nalazi u VTS području, te na brod koji je obveznik i ispunjava obveze javljanja brodova prema Rezoluciji Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO-a, MSC.139(76) od 5. prosinca 2002. godine.

Izvješće o odstupanju (Deviation Report)-za plovni objekt kada plovi u Sektoru B ukoliko je tijekom plovidbe došlo do promjene odredišta, bitne promjene procijenjenog vremena dolaska (ETA) ili bilo kakvog drugog odstupanja od planiranih postupaka u plovidbi, a neposredno uoči promjene ili odstupanja

Izvješće o poziciji (Position Report)-pomorski objekt koji namjerava uploviti u Sektor RIJEKA, ZADAR, SPLIT, ŠIBENIK, PLOČE ili DUBROVNIK dužan je 15 minuta prije, a najkasnije prilikom ulaska u sektor dati VTS službi na VHF radijskom kanalu tog sektora odgovarajuće izvješće.

Izvješće o odstupanju (Deviation Report)-plovni objekt kada plovi u Sektoru RIJEKA, ZADAR, SPLIT, ŠIBENIK, PLOČE ili DUBROVNIK dužan je VTS službi dati ovo izvješće kada namjerava tijekom plovidbe promijeniti odredište, bitno promijeniti procijenjeno vrijeme dolaska (ETA) ili na bilo koji drugi način odstupiti od planiranih postupaka u plovidbi (odstupanje između ostalog obuhvaća plutanje broda koji čeka dozvolu priveza i iznimno sidrenje izvan označenih sidrišta).

Pred-odlazno izvješće (Pre – departure Report)-plovni objekt dužan je 15 minuta prije ETD iz luke, sa veza ili sidrišta, radi isplovljenja ili premještaja, iz luka Rijeka, Split ili Dubrovnik na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalazi VTS službi dati ovo izvješće.

Plovni objekti koji izlaze iz područja manevriranja odnosno područja upravljanja prilikom prelaska u Sektor B nemaju obvezu javljanja.[3]

JAVLJANJA U IZVANREDNIM SITUACIJAMA

Zapovjednik pomorskog objekta koji plovi ili se nalazi u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske dužan je bez odgode obavijestiti MRCC Rijeka putem obalne radiopostaje Plovputa d.o.o. na VHF radijskom kanalu 16, VHF DSC kanala 70, ili na besplatnom telefonskom broju – 195 (00 385 1 195) o:

- svakoj nesreći ili nezgodi ili izvanrednom događaju koji utječe na sigurnost plovnog objekta, kao što je sudar, nasukavanje, oštećenje, kvar ili lom, naplavlivanje ili pomicanje tereta, svako oštećenje trupa ili oštećenje konstrukcije plovnog objekta, ili osoba na njemu;

- o svakoj nesreći ili nezgodi ili izvanrednom događaju koji ugrožava sigurnost pomorskog prijevoza, kao što su kvarovi koji mogu utjecati na sposobnost manevriranja ili sposobnost broda za plovidbu ili bilo koji nedostaci koji utječu na pogonski sustav ili kormilarski mehanizam, sustav proizvodnje električne energije, navigacijsku opremu ili komunikacijsku opremu;

- o svakoj situaciji koja bi mogla dovesti do onečišćenja mora ili obale, kao što je ispuštanje ili opasnost od ispuštanja opasnih, štetnih ili onečišćujućih tvari u more;

- o svakom onečišćenju mora ili nezgodi koja može prouzročiti onečišćenje mora koju plovni objekt uoči, kao što je mrlja od onečišćujućih tvari, spremnici ili paketi koji plutaju morem.[3]

Svi ostali detalji dostupni su u Pravilniku o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom. Također, pomorcima su dostupne sve ove informacije u Oglasu za pomorce (12/2014), prilog za Radioslužbu za pomorce (33-12/14), koje na 48 strana detaljno opisuju VTS Hrvatske; obaveze, sustav bdijenja i javljanja, detalje pojedinih izvješća, datume stupanja na snagu, itd. [1]

Radi lakšeg snalaženja i postupanja u pojedinim VTS sektorima Hrvatski Hidrografski institut – Split izdao je posebnu tematsku pomorsku kartu 950 VTS - VTS HRVATSKA - služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom (1 : 950 000) koja grafički prikazuje sve navedene sektore [4].

LITERATURA

[1] Oglasi za pomorce, broj 12/2014, Hrvatski hidrografski institut, 2014.

[2] Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13).

[3] Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom (NN 79/13, 140/14).

[4] Tematska pomorska karta 950-VTS, Hrvatska služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom, Hrvatski hidrografski institut, 2014.

Kap. d. pl. Goran Kovačević
 Prof.Dr.sc. Zvonimir Lušić, kap.d.pl.
 Pomorski fakultet u Splitu

IZRAVNO ODREĐIVANJE ZEMLJOPISNE ŠIRINE MEĐUTOČKE ORTODROME

UVOD

Pretpostavimo da je površina Zemlje sfera, odnosno da je Zemlja kugla. Presjek sfere (površine Zemlje) s ravninom koja prolazi njenim središtem je velika (glavna) kružnica čiji je polumjer jednak polumjeru sfere. Neka su P_1 (pozicija polaska) i P_2 (pozicija dolaska) dvije točke na sferi, tj. površini Zemlje. Ortodroma (grč. orthos – ravan i dromos – put) je kraći luk velike kružnice koja prolazi tim točkama. To je najkraći put između točaka P_1 i P_2 po površini Zemlje. Na Mercatorovoj karti ortodroma je krivulja koja sve meridijane siječe pod različitim kutovima. Iz tog bi razloga pri ortodromskoj plovidbi trebalo neprekidno mijenjati kurs. Izuzetak su samo ekvator i meridijani; po ekvatoru brod ima ortodromsku plovidbu u kursu E ili W, a po meridijanu u kursu N ili S. Pravac na Mercatorovoj navigacijskoj karti je loksodroma. Loksodroma je krivulja na površini Zemlje koja sve meridijane siječe pod istim kutom. Kod malih udaljenosti točaka P_1 i P_2 razlika između ortodromske i loksodromske udaljenosti je vrlo mala pa se radije plovi po loksodromi, stalno istim kursom koristeći Mercatorovu kartu. Ako je udaljenost između točaka P_1 i P_2 vrlo velika, ortodroma može biti kraća i više stotina nautičkih milja od loksodrome pa se, zbog štednje u vremenu i gorivu, isplati ploviti ortodromom. Ipak, u plovidbi ortodromom postoji nekoliko poteškoća, npr. kurs se tijekom plovidbe mora učestalo mijenjati, ortodroma vodi u visoke zemljopisne širine, ortodroma može prelaziti preko kopna ili općenito blizu opasnosti, itd.

Za realizaciju ortodromske plovidbe potrebno je ortodromu "razbiti" na više manjih loksodromskih dijelova, što se u praksi rješava određivanjem većeg broja točaka na ortodromi (tzv. međutočaka), koje se potom prebacuju na Mercatorovu navigacijsku kartu. Što je veći broj međutočaka, to je plovidba sličnija idealnoj plovidbi po velikoj kružnici, tj. ortodromi. Međutočke se mogu odrediti na razne načine, npr. korištenjem gnomonskih karata (na takvim kartama

je ortodroma pravac), numerički, tablično, preko računala, itd. Kod računskog (i tabličnog) određivanja uobičajena je praksa da se prvo određuju osnovni elementi ortodrome poput udaljenosti, kursa početnog/završnog, vrha ortodrome, a tek potom se ide na određivanje međutočaka. U ovom radu izvest će se opća formula za izravno određivanje međutočaka, dakle jedini poznati elementi biti će pozicija polaska, pozicija dolaska, a tražit će se zemljopisna širina međutočke za izabranu (poznatu) zemljopisnu dužinu.

FORMULA ZA ŠIRINU MEĐUTOČKE ORTODROME S POZNATOM ZEMLJOPISNOM DUŽINOM

Neka je na sferi zadana točka P_1 sa zemljopisnom širinom φ_1 i zemljopisnom dužinom λ_1 te točka P_2 sa širinom φ_2 i dužinom $\lambda_2 \neq \lambda_1$. Cilj je odrediti zemljopisnu širinu φ_M međutočke M čija je zemljopisna dužina λ_M poznata i vrijedi $\lambda_1 < M < \lambda_2$.

Slika 1 prikazuje ortodromski sferni trokut $\Delta P_1 P_2 P_N$, gdje je:

D_o ortodromska udaljenost pozicija (točaka) P_1 i P_2 ,

C_o početni kurs,

C_f završni kurs,

φ_V zemljopisna širina vrha (vertexa) ortodrome,

M međutočka,

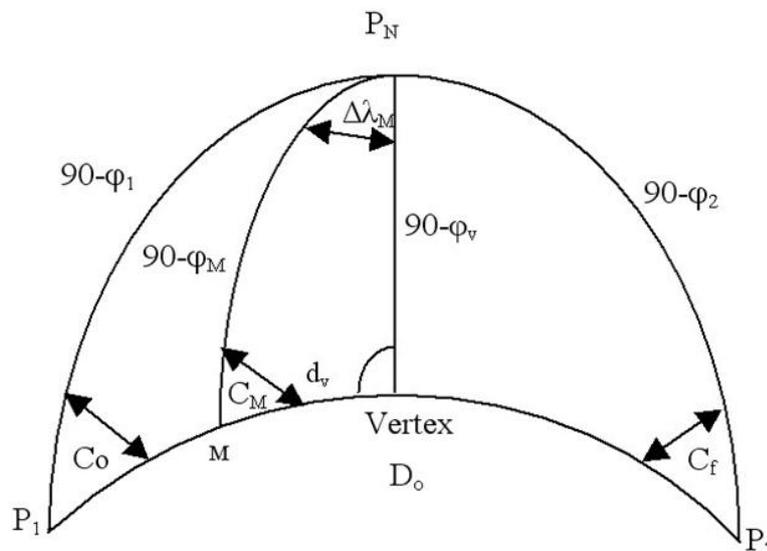
φ_M zemljopisna širina točke M ,

$\Delta \lambda_M = \lambda_V - \lambda_M$,

(λ_V je dužina vrha, a λ_M je dužina međutočke M),

C_M ortodromski kurs u točki M ,

d_V udaljenost vrha ortodrome od točke M .

Slika 1. Ortodromski sferni trokut $\Delta P_1 P_2 P_N$

Izvor: [2]

Formula zemljopisne širine za odabranu zemljopisnu dužinu izvest će se pomoću sferne trigonometrije. Napierovo ili kotangensovo pravilo za sferni trokut sa stranicama a, b, c i kutovima α, β, γ glasi:

$$\frac{\operatorname{ctg} \alpha}{\sin b} = \frac{\operatorname{ctg} a}{\sin \gamma} - \operatorname{ctg} \gamma \cdot \operatorname{ctg} b.$$

Primijeni li se to pravilo na ortodromski sferni trokut $\Delta P_1 M P_N$, dobiva se:

$$\frac{\operatorname{ctg} C_0}{\sin(90^\circ - \varphi_1)} = \frac{\operatorname{ctg}(90^\circ - \varphi_M)}{\sin(\lambda_M - \lambda_1)} - \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \operatorname{ctg}(90^\circ - \varphi_1).$$

Pomoću poznatih trigonometrijskih formula $\sin(90^\circ - \alpha) = \cos \alpha$ i $\operatorname{ctg}(90^\circ - \alpha) = \operatorname{tg} \alpha$, dobiva se:

$$\frac{\operatorname{ctg} C_0}{\cos \varphi_1} = \frac{\operatorname{tg} \varphi_M}{\sin(\lambda_M - \lambda_1)} - \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1,$$

odnosno

$$\operatorname{tg} \varphi_M = \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \left[\frac{\operatorname{ctg} C_0}{\cos \varphi_1} + \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 \right]. \quad (*)$$

Primjenom kotangensovog pravila na ortodromski sferni trokut $\Delta P_1 P_2 P_N$, slijedi

$$\frac{\operatorname{ctg} C_0}{\cos \varphi_1} = \frac{\operatorname{tg} \varphi_2}{\sin(\lambda_2 - \lambda_1)} - \operatorname{ctg}(\lambda_2 - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1.$$

Uvrštavanjem prethodnog izraza za $\frac{\operatorname{ctg} C_0}{\cos \varphi_1}$ u jednakost (*), slijedi:

$$\begin{aligned}
 \operatorname{tg} \varphi_M &= \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \left[\frac{\operatorname{tg} \varphi_2}{\sin(\lambda_2 - \lambda_1)} - \operatorname{ctg}(\lambda_2 - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 \right] = \\
 &= \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \left[\frac{\operatorname{tg} \varphi_2}{\sin(\lambda_2 - \lambda_1)} - \frac{\cos(\lambda_2 - \lambda_1) \sin \varphi_1}{\sin(\lambda_2 - \lambda_1) \cos \varphi_1} + \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 \right] = \\
 &= \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \left[\frac{\cos \varphi_1 \operatorname{tg} \varphi_2 - \sin \varphi_1 \cos(\lambda_2 - \lambda_1)}{\sin(\lambda_2 - \lambda_1) \cos \varphi_1} + \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 \right].
 \end{aligned}$$

S obzirom da je $\cos(-\alpha) = \cos \alpha$ (kosinus je parna funkcija) i $\sin(-\alpha) = -\sin \alpha$ (sinus je neparna funkcija), pa je

$$\begin{aligned}
 \operatorname{tg} \varphi_M &= \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cdot \left[\frac{\cos \varphi_1 \operatorname{tg} \varphi_2 - \sin \varphi_1 \cos(\lambda_1 - \lambda_2)}{-\sin(\lambda_1 - \lambda_2) \cos \varphi_1} + \operatorname{ctg}(\lambda_M - \lambda_1) \operatorname{tg} \varphi_1 \right] = \\
 &= -\frac{\sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} + \frac{\sin(\lambda_M - \lambda_1) \sin \varphi_1 \cos(\lambda_1 - \lambda_2)}{\sin(\lambda_1 - \lambda_2) \cos \varphi_1} + \frac{\sin \varphi_1 \cos(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1} = \\
 &= -\frac{\sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} + \\
 &+ \frac{\sin \varphi_1}{\sin(\lambda_1 - \lambda_2) \cos \varphi_1} \cdot \{ \sin(\lambda_M - \lambda_1) \cos(\lambda_1 - \lambda_2) + \cos(\lambda_M - \lambda_1) \sin(\lambda_1 - \lambda_2) \}.
 \end{aligned}$$

Kako je $\sin \alpha \cos \beta + \cos \alpha \sin \beta = \sin(\alpha + \beta)$, izraz u vitičastoj zagradi može se zamijeniti sa $\sin[(\lambda_M - \lambda_1) + (\lambda_1 - \lambda_2)] = \sin(\lambda_M - \lambda_2)$, pa slijedi:

$$\operatorname{tg} \varphi_M = -\frac{\sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} + \frac{\sin \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_2)}{\sin(\lambda_1 - \lambda_2) \cos \varphi_1},$$

odnosno, nakon zbrajanja razlomaka dobiva se konačna formula za izravno određivanje zemljopisne širine međutočke za zadanu zemljopisnu dužinu:

$$\operatorname{tg} \varphi_M = \frac{\sin \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_M - \lambda_2) - \sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)}.$$

Ako je zemljopisna dužina λ_M međutočke M aritmetička sredina dužina λ_1 i λ_2 , tj. ako je

$\lambda_M = \frac{\lambda_1 + \lambda_2}{2}$, onda se gornji izraz može pojednostaviti na sljedeći način:

$$\begin{aligned}
 \operatorname{tg} \varphi_M &= \frac{\sin \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin\left(\frac{\lambda_1 + \lambda_2}{2} - \lambda_2\right) - \sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin\left(\frac{\lambda_1 + \lambda_2}{2} - \lambda_1\right)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} = \\
 &= \frac{\sin \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2} - \sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin \frac{\lambda_2 - \lambda_1}{2}}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} =
 \end{aligned}$$

$$= \frac{\sin \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2} + \sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2}}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)} = \frac{\sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2}}{\sin(\lambda_1 - \lambda_2)} (\operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{tg} \varphi_2).$$

Kako je $\sin 2\alpha = 2 \sin \alpha \cos \alpha$, slijedi:

$$\operatorname{tg} \varphi_M = \frac{\sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2}}{2 \sin \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2} \cos \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2}} (\operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{tg} \varphi_2) = \frac{\operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{tg} \varphi_2}{2 \cos \frac{\lambda_1 - \lambda_2}{2}} = \frac{\operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{tg} \varphi_2}{2 \cos \frac{\lambda_2 - \lambda_1}{2}},$$

ili kraće

$$\operatorname{tg} \varphi_M = \frac{\operatorname{tg} \varphi_1 + \operatorname{tg} \varphi_2}{2 \cos \frac{\Delta \lambda}{2}},$$

gdje je $\Delta \lambda = \lambda_2 - \lambda_1$.

Ako je još i $\varphi_1 = \varphi_2 = \varphi$, onda je $\operatorname{tg} \varphi_M = \frac{\operatorname{tg} \varphi}{\cos \frac{\Delta \lambda}{2}}$.

Primjer:

Neka je P_1 ($\varphi_1 = 37^\circ 06,0' \text{N}$; $\lambda_1 = 075^\circ 40,0' \text{W}$) i P_2 ($\varphi_2 = 36^\circ 45,0' \text{N}$; $\lambda_2 = 010^\circ 08,0' \text{W}$). Treba odrediti međutočke svakih 10° zemljopisne dužine. Rezultati su dati u Tablici 1, uz napomenu da su rezultati dati u stupanjskoj skali, a dodatno i u radijanima. Pri izračunu korištena je isključivo formula:

$$\operatorname{tg} \varphi_M = \frac{\sin \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_M - \lambda_2) - \sin \varphi_2 \cos \varphi_1 \sin(\lambda_M - \lambda_1)}{\cos \varphi_1 \cos \varphi_2 \sin(\lambda_1 - \lambda_2)}.$$

Tablica 1. Međutočke za zadani primjer

λ_M	λ_M / rad	$\operatorname{tg} \varphi_M$	φ_M / rad	$\varphi_M (^\circ)$	$\varphi_M (^\circ')$
70°W	-1,22173	0,79963	0,67451	38,646736	38°38,8'
60°W	-1,04720	0,85681	0,70843	40,590305	40°35,4'
50°W	-0,87266	0,88796	0,72612	41,603820	41°36,2'
40°W	-0,69813	0,89213	0,72845	41,737145	41°44,2'
30°W	-0,52360	0,86919	0,71553	40,996989	40°59,8'
20°W	-0,34907	0,81985	0,68673	39,346538	39°20,8'

Literatura:

- [1] Benković, I.; Piškorec, M.; Lako, Lj.; Čepelak, K.; Stajić.; Terestrička i elektronska navigacija, Hidrografski Institut Ratne mornarice, Split, 1986.
- [2] Lušić Z.: Great Circle Sailing – Calculation of Intermediate Positions, Naše more, 2011.
- [2] Pomorska enciklopedija 5, Zagreb, 1981.
- [4] Tijardović, I.: Viša terestrička navigacija, Pomorski fakultet, Split, 1995.
- [5] Wei-Kuo Tseng, Hsuan-Shih Lee (2007), Building the Latitude Equation of the Mid-longitude, *The Journal of Navigation*, 60, 164-170.

Prof. Zlatimir Bičanić, kap. d. Plov.

Kap. fregate Slaven Sučević

BRODOVI NOVIH SPOSOBNOSTI

KRATAK SADRŽAJ

Cilj ovog rada predstaviti je sasvim novi pristup u stvaranju ratnog broda. Valja prikazati tehnološka postignuća u razvoju brodskih sustava, i komentirati promjene koje donose u smislu načina uporabe modernog ratnog broda. Zadaće koje zahtijeva moderno pomorsko ratovanje traže platformu *multifunkcionalnih* sposobnosti, čiji *modularni* način gradnje omogućava trenutnu promjenu *misije* broda. Takav brod omogućava globalni pristup rješavanju kriza i sukoba, ali i projekciju značajne sile s mora na kopno. Međutim, približavanjem kopnu značajno raste i mogućnost ugroze, pa je nužna efikasna zaštita broda. Zbog toga uvedena su *inovativna* rješenja broskog topničkog naoružanja, ali i promjene u pogonskom sustavu. Budući su ulogi jako veliki, nema mjesta improvizaciji i ovisnosti o ljudskoj reakciji, već su vitalni brodski sustavi *automatizirani*. To je rezultiralo i značajnim smanjenjem broja članova posade, što za sobom povlači stalne rasprave o opravdanošću takve odluke i kako se to odražava na sigurnost broda.

Ključne riječi: *ratni brod, moderno ratovanje, nova rješenja, automatizacija*

ABSTRACT

This theme deals with topics related to modern war ship's concept.

In the content of the work, two innovative types of war ships can be seen. Modern warfare includes ships that are able to project their power on land and capable of multifunctional tasking. This effects with modular design of new war ships, and new technologies incorporated in vital ship's systems. In respect of this, ships are becoming more complicate to operate, which results with automatization.

That implies significantly reduced number of ship's crew, but also a polemic about safety of ship in the event of different threats.

Key words: *war ship, modern warfare, modular design, new technologies*

UVOD

More predstavlja najveći manevarski prostor na zemlji. Za vrijeme hladnoratovskog doba (po završetku 2. svjetskog rata), mornarice bile su savršeni instrument iskazivanja vlastite nazočnosti i oblikovanja okružja. Bitku za prevlast na svjetskim morima vodile su SAD i bivši SSSR, a vrhunac borbe za prevlast u nuklearnom potencijalu rezultirao je izgradnjom podmornica na nuklearni pogon, kao nositelja strateških raketa s nuklearnom bojnom glavom. Raspadom SSSR-a prestaje ta globalna bitka, a američka mornarica postaje nedvojbeni vladar na svim morima. To rezultiralo je strategijskim prijenosom težišta angažiranja američke Flote s oceana na obalno more, odnosno projekti novih ratnih brodova više nisu usmjereni na odvratanje prijetnje ratnih brodova i podmornica na oceanima, već se *fokusiraju* na obalno operativno okruženje. Događaji od 11. rujna 2001. samo su ubrzali taj proces, odnosno usmjerili su najveću svjetsku silu (SAD) na preventivno djelovanje. Naime, prema Nacionalnoj strategiji za domovinsku sigurnost iz 2002., SAD buduće terorističke napade namjerava spriječiti angažmanom daleko od američkih granica, a mornaričke snage dobivaju novu ulogu. Sukladno konceptu *Sea power 21*, one će biti regionalno razmještene, blizu kriznih žarišta, s glavnom zadaćom odvratanja budućih agresora od pokušaja ugroze američkog teritorija i interesa u svijetu. Glavni nositelji novog koncepta su *fleksibilne* platforme novih sposobnosti, obalni ratni brod (engl. *Littoral Combat Ship*) i razarač klase *Zumwalt*.

Obalni ratni brod

(engl. *Littoral Combat Ship*)

Littoral Combat Ship (LCS) nastao je kao žurni odgovor američke ratne mornarice na ubrzani rast *asimetričnih*¹ ugroza u obalnom pojasu, kao i na prijetnju od sve tiših i opasnijih podmornica. Zamišljen

¹ Asimetrične ugroze predstavljaju nove izazove i prijetnje, netradicionalne i nekonvencionalne prirode.



Slika 1. LCS klase Independence

je kao izrazito pokretni, višenamjenski brod, sposoban odgovoriti svim izazovima modernog ratovanja (klasičnim i asimetričnim ugrozama). Tehnički zahtjevi gradnje ovog broda morali su zadovoljiti fizičke karakteristike malih i uskih mora, u kombinaciji s njihovim plitkim vodama. Kao prvo, maksimalna brzina koju brod može postići nije toliko važna koliko je značajna sposobnost postizanja što veće brzine krstarenja u što kraćem vremenu. Stoga nastojalo se izgraditi što manji i lakši brod, *modularne* konstrukcije i po mogućnosti u što većoj mjeri izgrađen u tzv. *stealth*² izvedbi. S obzirom na blizinu kopna i različitost mogućih ugroza, modularna izvedba omogućuje brzu promjenu misije i povezivanje s ostalim površinskim brodovima, podmornicama i zrakoplovima koji sudjeluju u istoj zadaći. Uostalom, to je sastavni dio tzv. *umreženog ratovanja* koje omogućuje brzu razmjenu informacija između različitih platforma. Konkretni zahtjevi koji bili su postavljeni su: brodski gaz ne veći od 4m, najveća brzina do 50 čvorova i operativni doseg do 4000M, uz ekonomsku brzinu 20 čvorova. Oprema za svaku pojedinu misiju smješta se u spremnike (kontejnere) koji povezuju se na brodski

² Stealth tehnologija označava način gradnje plovila ili zrakoplova kojim se značajno smanjuje radarska, infracrvena i akustična zamjetljivost.

sustav i sustave drugih brodova, podmornica i zrakoplova, koji sudjeluju u istoj misiji. Zračna sastavnica (*komponenta*) snaga smještena je na palubi ili u hangaru (višenamjenski helikopteri, bespilotne letjelice), dok preko krmene rampe postoji mogućnost iskrcanja modernih višenamjenskih vozila. Sukladno ovim zahtjevima, pojavile su se dvije klase ove vrste broda, a predviđena je gradnja po 12 brodova svake klase. Proizvođač *General Dynamics* predstavio je LCS klase *Independence*, brod trimaranskog trupa koji ima futuristički izgled i zadovoljava sve navedene zahtjeve:

- deplasman	2.780t
- duljina preko svega	127m
- gaz	3,96m
- brzina (max)	44čv, ekonomska 18čv
- pogon	CODOG (engl. <i>Combined Diesel Or Gas</i>) s jet propulzorima
- autonomnost	21 dan

Brod ima 40 stalno ukrcanih članova posade, plus 35 ukrcanih za planirane misije. Topnički i raketni sustavi prilagođeni su operacijama u obalnom okruženju, a brod je također opremljen besposadnim letjelicama

i brodicama za misije različite namjene (izviđačke, protupovršinske, minsko - protuminske i protupodmorničke operacije).

Drugu klasu ove vrste broda predstavio je proizvođač *Lockheed Martin*. LCS klase *Freedom* je brod klasičnije izvedbe od *Independence* klase, sličnih tehničkih značajka.

- deplasman	3000t
- duljina preko svega	115m
- gaz	3,90m
- brzina (max.)	47 čv, ekonomska 18 čv
- pogon	CODOG (<i>engl. Combined Diesel Or Gas</i>) s jet propulzorima
- autonomnost	21 dan



Slika 2. LCS klase *Freedom*

Inače, LCS klase *Freedom* - *USS Fort Worth*, odigrao je veliku ulogu u pronalaženju zrakoplova kompanije *AirAsia* koji srušio se u Indonezijske vode 28. prosinca, 2014. Na brodu bilo je ukrcano 8 članova specijaliziranog mobilnog tima, opremljenog sonarima za pronalaženje podvodnih objekata.

Razarač klase *Zumwalt*

Ovaj razarač budućnosti predstavlja revoluciju u svakom pogledu, po opremanju broda novim vrstama naoružanja, ali i po novim rješenjima u razvoju svih brodskih sustava, posebno pogonskog. Njegove su sposobnosti *multifunkcionalne*, s naglaskom na udare na kopnene ciljeve. Može reći se kako u pogledu sposobnosti preuzima strateško značenje bivših bojnih brodova. Trenutno je u fazi probnih plovidba i ispitivanja svih sustava, a vrijeme ulaska u punu operativnu uporabu još uvijek nije točno određeno.

Tehničko – taktičke značajke broda su:

- deplasman	14.800t
- duljina preko svega	180m
- gaz	8,4m
- brzina (max.)	33čv
- pogon	Integrirani električni sustav (dva električna propulzijska motora napajana turbinama)

Način gradnje modernih razarača, zakošeni bokovi broda (širina gornje palube manja od maksimalne širine broda) daje kombinaciju gradnje površinskog broda i modernih podmornica.

Ovakva struktura broda ima tri prednosti:

- struktura broda (posebno pramca) isključuje uspinjanje broda na valove, već prolazak kroz njih, čime čini stabilniju platformu za oružje koje nosi,
- bitno je smanjena radarska zamjetljivost (još u kombinaciji s kompozitnim materijalima gradnje nadgrađa koji *reduciraju* radarsku refleksiju) - radarski odraz ekvivalent silueti ribarice, te
- zbog stalnog prelijevanja mora preko bokova broda, *reduciran* je i *infracrveni zapis* broda

Međutim, takav oblik brodske *linije* ima i svoje manjkavosti, pa je jedno od najvažnijih pitanja kojim bavi se struka pri ispitivanjima ponašanja na teškom moru, opasnost od gubitka plovnosti pri naglim okretima broda. Ono što najviše izdvaja ovaj brod od drugih, njegov je integrirani pogonski sustav koji proizvodi električnu energiju i za potrebe propulzije i za inovativne oružne sustave na brodu. *Koncipiran* je i konstruiran na način koji upućuje na naziv *prva električna površinska borbena platforma*. Propulziju broda čine električni motori napajani turbinama. Ovakvim pogonom znatno smanjuje se buku i vibracije koje proizvode klasični mehanički propulzijski i hidraulički sustavi. Uštede su višestruke, cijeli pogonski sustav je djelotvorniji i ekonomski isplativiji, a isključuje i potrebu za posebnom električnom pogonskom skupinom motora. Na taj se način štedi brodski prostor (manji broj motora). Električna struja nije iskorištena samo za pokretanje broda. Ona napaja i sve druge elektroničke, *senzorske* i borbene sustave, te je taj sustav dobio i službeno ime *NGIPS* (*engl. Next Generation Integrated Power Systems*). Inače, ovaj novi sustav koristi i najveći i najmoderniji transatlantski linijski putnički brod, britanski ponos, *RMS Queen Mary 2*.



Slika 3. Razarač klase Zumwalt

Ugradnjom ovog sustava znatno smanjio se i potreban broj članova posade, tako da za razliku od razarače klase *Arleigh Burke* (moderna američka klasa razarača), čija posada broji oko 320 članova, *Zumwalt* klasa predviđa njih samo 158.

Potonje je predmet i povod brojnih rasprava oko sposobnosti manjeg broja ljudi u kvalitetnom rješavanju zahtjeva za žilavošću i borbenom otpornošću broda. Međutim, konstruktori dokazuju kako automatizacija svih sustava smanjuje potrebu za tehničkim intervencijama posade i čine brod sigurnim u svakom pogledu. Tako npr. u normalnim uvjetima, klasa *Arleigh Burke* na zapovjednom mostu zahtijeva deset operatera (časnika, dočasnika i mornara), a na *Zumwaltu* će tu zadaću moći obaviti samo jedan časnik odgovoran za palubnu stražu na mostu i dvojica njegovih pomoćnika. Za vrijeme službe na integriranom zapovjednom mostu, koji je dizajniran u obliku potkove, časnici raspolažu velikim brojem panoramskih zaslona. Oni im omogućuju cjelovit uvid u sve vanjske dijelove broda, preko vanjskih videokamera montiranih po nadgrađu i trupu broda. Na taj način imaju i pogled na sve što se događa u okruženju 360° oko broda.

Što se tiče naoružanja, na brodu ugrađena su dva suvremena topnička sustav AGS (engl. *Advanced Gun System*). Doseg im je 100M, gotovo deset puta više od postojećih brodskih topova. Kako bi se postigla potrebna točnost projektila na cilju, u uporabi su posebne granate navođene GPS sustavom. Tijekom probnih ispitivanja postiglo se brzinu ispaljivanja deset projektila u minuti. To odgovara taktičkim zahtjevima uporabe broda. Osim toga, u razdoblju od 2020. do 2025., predviđa se ugradnja tzv. *elektromagnetskih topova*, čija granata ima domet od preko 200M. Početna brzina lansiranja takvog projektila bit će 7 Macha, a rušilački učinak na cilju ostvarivati će

ogromnom kinetičkom energijom. Prema sadašnjim proračunima, ovakav projektil ispaljen iz elektromagnetskog topa bit će najmanje dva do osam puta snažniji od današnjih topničkih projektila.

ZAKLJUČAK

Tradicionalan način vođenja rata, koji temelji se na prijetnji i poznatom protivniku, prestao je 90-tih godina prošlog stoljeća. Glavna prijetnja globalnoj sigurnosti su države koje sponzoriraju terorizam, odnosno one koje ugrožavaju stabilnost u regiji. Najmoćnija pomorska sila svijeta rješenje ovog problema vidi u globalnom razmještanju svojih mornaričkih snaga, sposobnih za djelovanje u uskim morima, ali i za projekciju značajne sile s mora na kopno. Nove borbene platforme u potpunosti zadovoljavaju ove zahtjeve, ali ujedno pokazuju u kojem smjeru ide razvoj ratnog broda. Nove vrste raketnog i topničkog naoružanja, značajno povećanog dometa, omogućuju plovidbu brodova na sigurnoj udaljenosti od obrane s kopna. Primjetno je smanjenje broja članova posade, odnosno izrazita automatizacija, čime dobiva se na brzini reakcije broda na sve vrste ugroza. Gotovo svi sustavi ovih brodova predstavljaju potpuno nova rješenja, povećavajući djelotvornost broda, kao sastavnog dijela modernog združenog ratovanja. Stoga ih se s pravom može nazvati *brodovima novih sposobnosti*.

LITERATURA

1. Brlić, M. : „Razarači i fregate za 21. stoljeće“, Zagreb, 2002.
2. <http://www.hrvatski-vojniki.hr>
3. <http://www.marinelink.com>
4. <http://www.navysite.de/lcs/index.html>

Kap. fregate Slaven Sučević

RATNI BRODOVI – RAVNOPRAVNI SUDIONICI U MEĐUNARODNOJ PLOVIDBI

UVOD

Prema Pomorskom zakoniku RH, *ratni brod je svaki plovni objekt (uključujući podmornicu) koji pripada ratnoj mornarici, pod zapovjedništvom je vojne osobe, ima vojnu posadu i vije zastavu ratne mornarice države kojoj brod pripada*. Ratni brod iznimno je složen proizvod s velikim brojem sustava koji moraju funkcionirati pouzdano i djelotvorno u neprestano nepovoljnom okruženju, zauzimajući istodobno što manje prostora. Razvojem i primjenom suvremenih znanstvenih, tehnoloških i taktičkih rješenja, ratni brodovi predstavljaju vrhunac dostignuća svjetske brodogradnje. Nova propulzijska rješenja i koncepcija gradnje broda razvija se istodobno primjenom novih borbenih sustava, pa je sve teže odrediti jasnu granicu između različitih vrsta brodova. Službenu međunarodna razdiobu ratnih brodova prema nekakvoj standardnoj istisnini ili namjeni nikad se nije usvojilo. Ipak, postoje razdiobe na razrede (*klase*) u čemu slažu se vodeći svjetski vojno – stručni autoriteti.

Razvoj ratnog broda kroz povijest

Povijest pomorskog ratovanja prepoznaje tri glavna razdoblja u razvoju ratnog broda:

- brodovi na vesla, do 15. stoljeća,
- brodovi na jedra, od 15. do 19. stoljeća i
- brodovi na mehanički pogon, od 19. stoljeća do danas.

Taktika brodova na vesla bila je primitivna, borbu su vodili ukrcani vojnici nakon pristajanja uz protivnički brod ili bi se brod pokušao potopiti udarom u bok. Na jedrenjacima temeljno naoružanje postaje topništvo, te se taktika borbe na moru mijenja, odnosno brodovi jedan drugome prilaze na domet

vlastitog topništva. U 19. stoljeću započinje industrijska revolucija i mehanička propulzija nastupa najprije kao pomoćna uz jedra, a onda i kao glavna. Brodovi na mehanički pogon nastaju od 1812., kada Robert Fulton¹ konstruira svoj prvi trajekt pokretan parnim strojem. 1819. brod *Savannah* preplovio je Atlantski ocean na ruti iz Savannaha (SAD) prema Liverpoolu (Engleska) s kotačem na parni pogon kao pomoćnim sredstvom propulzije. Usporedno s razvojem propulzije, uvodi se sve suvremenije naoružanje i oprema. Brodske topove kao glavno naoružanje ratnih brodova krajem 20. stoljeća mijenjaju rakete koje svojim dometima i taktikom uporabe značajno povećavaju sposobnosti brodova i njihovu ulogu u modernom ratovanju.

Temeljna razdioba ratnih brodova

Ratni brodovi temeljno razvrstavaju se na *površinske brodove* i *podmornice*. Osobine površinskih brodova prema kojima ih može svrstati se u pojedine razrede imaju taktičko – tehničko, manevarsko (upravljivost) i pomoračko značenje. Taktičko – tehničke značajke (karakteristike; kao duljina, širina, gaz, istisnina, ali i njihova ubojna moć i otpornost u borbi) su vrijednosti ratnih brodova prema kojima ih svrstava se u pojedinu klasu. Upravljivost, u pogledu pokretljivosti (vrsta propulzije) i okretljivosti (vrsta kormilarskog uređaja, jedan ili više brodskih vijaka, veličina kruga okreta, zalet broda i sposobnost zaustavljanja), kao i pomoračke sposobnosti broda (stabilnost platforme, ponašanje na moru) osobine su koje razlikuju pojedine *podklase* ili tipove brodova unutar brodova iste skupine ili namjene. Naime, čest slučaj je kad se

¹ Robert Fulton u listopadu 1812. konstruira svoj prvi trajekt pokretan parnim strojem, a izbjijanjem rata između Britanskog carstva i SAD-a svoju stvaralačku energiju usmjerava na izgradnju prvog ratnog broda na parni pogon. Fultonova parna fregata bila je oko 50 metara duga, a na njoj bilo je ukrcano 44 topa za bojna djelovanja.

pojedini brodovi unutar iste *klase* specijaliziraju za određenu vrstu bojnih djelovanja, pa se tako u nekim mornaricama fregate posebno rade i dizajniraju za protupodmorničku borbu i sukladno tome imaju posebno prilagođenu brodsku propulziju ili izvedbu broskog vijka, zbog smanjenja *akustičnog zapisa* broda. Ratne brodove može razvrstati se prema više mjerila:

- temeljnoj namjeni (borbeni i pomoćni),
- vrsti pogona (klasičan ili nuklearni),
- materijalu gradnje (čelik, aluminij, stakloplastika, karbon, kombinirano),
- konstrukciji i načinu kretanja (deplasmanski, poludeplasmanski, na zračni jastuk),
- području djelovanja (otvorena mora, obalna mora, riječni),
- temeljnom naoružanju broda (raketni, raketno – topnički, protupodmornički, minsko – protuminski) i dr.

Pomoćni ili logistički brodovi su transportni brodovi, tankeri, školski brodovi, brodovi bolnice ili radionice, tegljači, istraživački brodovi i sl. Brodovi borbene namjene dijele se na određene vrste, odnosno razrede, sukladno njihovim temeljnim značajkama i namjeni broda. Uobičajeno se brodovi određene vrste razvrstavaju prema imenu prvog broda iza kojeg slijede brodovi istih karakteristika, pa tako npr. postoje fregate *klase Sachsen* ratne mornarice Njemačke².

Opća razdioba ratnih brodova

- **Nosači zrakoplova** su ratni brodovi čija ravna i slobodna paluba omogućuje slijetanje i uzlijetanje zrakoplova. Njihovo temeljno naoružanje su zrakoplovi i to lovačko – bombarderski, lovački ili izviđački. Namjena im je uspostava prevlasti u zraku te potpora operacijama na kopnu. S obzirom na iznimnu vrijednost ovakvih brodova, uvijek plove u udarnim skupinama, u pratnji podmornica i drugih površinskih brodova čija je namjena fizička pratnja (*eskort*) i potpora u provođenju zadaća. SAD, kao najveća svjetska ratna mornarica, u svom sastavu ima jedanaest udarnih skupina nosača zrakoplova. Nosač zrakoplova svakoj mornarici daje kapitalnu prednost i diže njene sposobnosti na stratešku razinu.

² Fregate klase *Sachsen* specijalizirane su za protuzračnu obranu plovnog sastava

- **Krstarice** su *najuniverzalniji* ratni brodovi u pogledu naoružanja kao i zadaća koje obavljaju. Posjeduju jako raketno i topničko naoružanje, imaju izvrsnu upravljivost i pomoračka svojstva. Također i veliki operativni *radijus* djelovanja. Njihova je namjena vođenje pomorskih operacija u tri glavne dimenzije ratovanja, protupovršinskom, protuzračnom i protupodmorničkom. Svrha je zaštita kapitalnih brodova i konvoja, odnosno potpora napadnim operacijama. Svjetskim morima danas plovi relativno malo krstarica jer su u međuvremenu manji brodovi (razarači) dobili jednako moćno oružje, većinom raketno.

- Današnja dva najvrsnija vojno-stručna izvora, *Jane's Fighting Ships* i *US Naval Institute's Combat Fleets of the World*, razvrstavaju razarače, kao ratni brod deplasmata od 5.000 do 8.000 tona, fregate kao ratni brod između 86 i 140 metara duljine i deplasmata od 1.300 do 5.000 tona i korvete kao ratni brod između 55 i 85 metara duljine, te deplasmata koji se kreću u rasponu od 200 do 1.300 tona. **Razarači** su danas prema tonaži i borbenoj moći često iznad nekadašnjih krstarica i predstavljaju kapitalne brodove gotovo svih svjetskih mornarica, osim SAD-a i Rusije. Bez obzira na raznovrsnost naoružanja, razarači se većinom specijaliziraju za određena ratna djelovanja na moru i to poglavito u protuzračnom ili protupodmorničkom smislu. Ovi brodovi koriste se kao djelotvorna zaštita nacionalnih pomorskih interesa, kao i u potpori pri izvođenju svih vrsta pomorskih operacija. Razvijeni su kao odgovor na podmorničku prijetnju i imali su povijesnu ulogu u borbama protiv podmornica u 2. svjetskom ratu. Nanosile su velike gubitke ratnim površinskim brodovima, kao i konvojima trgovačkih brodova u plovidbi preko Sjevernog Atlantika. S obzirom na specijaliziranost u namjeni, iznimno su opremljeni raketnim sustavima za borbu protiv zračnih i površinskih ciljeva, a u protupodmorničkom djelovanju, zastupljeni su s naprednim *detekcijskim* sustavima, torpedima i helikopterom *specijaliziranim* za protupodmorničku borbu.

- **Fregate** su se svojom isplativošću (veliki borbeni potencijal u odnosu na veličinu broda) nametnule kao vodeća *klasa* ratnih brodova današnjice. Činjenica je kako si razarače, zbog njihove veličine i opremljenosti, u svom sastavu mogu priuštiti samo velike sile (SAD, Velika Britanija, Rusija, Kina). Druge ratne mornarice s velikom tradicijom poput Francuske, Španjolske ili Italije, kao i mornarice u narastanju (Brazil, Južna Koreja), razvijaju uglavnom projekt

fregate, kao najmanje borbene platforme sposobne za djelovanje na otvorenom moru. Današnje fregate opremljene su modernim raketnim naoružanjem, a prema svojoj veličini i vatrenoj moći približile su se klasičnim razaračima. Uglavnom grade se kao višenamjenski projekt, koji u pogledu borbene moći optimalno zadovoljava zahtjeve modernog ratnog broda, doplova i maritimnih osobina.

- **Korvete** su manji, pokretljivi ratni brodovi namijenjeni prvenstveno za zaštitu obalnog mora. Razlika u razvrstavanju današnjih korveta i fregata vrlo je mala, pa se u stručnoj pomorskoj literaturi može susresti i pojam *laka fregata*. Korveta se često određuje (*definira*) kao *najveći ratni brod zatvorenih mora*. Obalne mornarice u svoje sastave korvetu uvode kao multifunkcionalnu borbenu platformu, sposobnu odgovoriti na specifične zahtjeve nekonvencionalnog ratovanja u uvjetima ograničenosti akvatorija. S obzirom na takve uvjete pomorskog ratovanja, u gradnji ove vrste brodova najviše primjenjuju se takozvane *stealth* tehnologije, gdje se posebnim oblikovanjem brodske trupa i primjenom apsorbirajućih premaza nastoji smanjiti radarski, infracrveni i akustični odraz broda. Korvete karakteriziraju velike brzine krstarenja i maksimalne brzine od preko 30 čvorova.

- **Raketne topovnjače** kao brodovi za iznenadno nanošenje raketnih i topničkih udara su također ratni brodovi koji su karakteristični za obalne mornarice, a prema međunarodnoj *klasifikaciji* razvrstava ih se kao *Fast patrol boat*, *Missile ship* ili *Fast attack ship*. Izuzetnih su manevarskih sposobnosti, istisnina do 600 tona s jakim raketnim i topničkim naoružanjem. Iz ove skupine brodova dolazi službeno najbrže ratno plovilo na svijetu i to norveški brod klase *Skjold*. Pri ispitivanju, u uvjetima potpuno mirnog mora zabilježilo se maksimalnu brzinu 60 čvorova!

- **Izvanobalni ophodni brodovi** (engl. *Offshore Patrol Vessel*) su trenutno najbrže rastuće tržište³. To su brodovi koji prema svojim sposobnostima pripadaju fregatama, ali se isto tako djelotvorno koriste u zadaćama zaštite pomorske sigurnosti (engl. *Maritime Security Operations*). Ovakvi brodovi namijenjeni su za obavljanje nadzora u isključivom gospodarskom pojasu (EEZ), uključujući i zaštitu platforma; za borbu protiv ilegalnih aktivnosti na moru; osiguranje

³ U Rimu je 2015. održana međunarodna konferencija visokih časnika ratne mornarice i obalne straže na kojoj zaključilo se kako ova vrsta broda trenutno predstavlja najpovoljnije rješenje u cilju djelotvorne zaštite pomorske sigurnosti, tzv. *Cost - effective maritime security*

nesmetanog pomorskog prometa, te u operacijama potrage i spašavanja na moru. Osim toga, goruća aktualna tema – kriza s izbjeglicama, potakla je mnoge zemlje s velikim gospodarskim pojasom na nabavu ove vrste brodova kao rješenje problema izbjeglica na moru, zaštitu ribolovne zone, obrane od piratstva, sprječavanja zagađenja i sl. I što je najbitnije, istu *klasu* brodova koriste ratna mornarica i obalna straža, pa čak i pomorska policija. Uobičajene duljine ove vrste brodova su od 90 do 110 metara, maksimalnih brzina oko 25 čvorova, uz mogućnost ukrcaja helikoptera, bespilotnih letjelica i brzih brodica. Sve to ove brodove čini iznimno djelotvornima u rješavanju problema zaštite gospodarskog pojasa i obalnog mora.

Brodovi novih sposobnosti

Moderno pomorsko ratovanje danas je dio združenih operacija. To znači kako su se borbene platforme približile kopnu. Kao dio takvog združenog ratovanja na *scenu* stupili su brodovi novih sposobnosti, čija je zadaća *projicirati* svoju silu s mora na kopno, ali sa sigurne udaljenosti. Te udaljenosti, odnosno dometi današnjih oružnih sustava brodova predstavljaju potpuno novi koncept ratnog broda. Predstavnici tih brodova budućnosti su brodovi američke ratne mornarice novog naziva *Obalni ratni brod* (engl. *Littoral Combat Ship*) i razarač *klase Zumwalt*. Ovi brodovi *multifunkcionalnih* sposobnosti opremljeni su oružnim sustavima dometa 200km i više, a prvenstveni cilj im je udar na kopno istovremeno (*simultano*) s drugim zračnim i kopnenim snagama.

ZAKLJUČAK

Klasično pomorsko ratovanje, odnosno suprostavljanje brodova u otvorenoj pomorskoj bitki daleko od kopna, danas je definitivno stvar prošlosti. Današnje vojne operacije planiraju se i vode kao združene, a žiža mornaričkih djelovanja preselila se s otvorenih mora prema obalnoj crti. Samim time promijenile su se i zadaće brodova. Usporedni razvoj propulzije brodova i oružnih sustava, omogućava razvoj broda koji će djelotvorno ispuniti svoju zadaću u klasičnim borbama operacijama, ali i u zadaćama zaštite obalnog mora i gospodarskog pojasa. Za veliku većinu svjetskih mornarica koncept takvog multifunkcionalnog broda predstavlja način odgovora na izazove u budućnosti, pogotovo što takav brod rješava i probleme koji su u području nadležnosti i obalne straže, pa i pomorske policije.

Kap. Alfonso Bezmalinović

IZVADAK IZ PRAVILNIKA O ZVANJIMA I SVJEDODŽBAMA O OSPOSOBLJENOSTI POMORACA

(NN broj: 130/2013 - izmjene i dopune: 145/2014, 124/2015 i 72/2016)

Popis Svjedodžbi o osposobljenosti, Svjedodžbi o dopunskoj osposobljenosti, te Potvrda i Potvrdnica koje se mogu dobiti nakon završenog srednjoškolskog ili visokoškolskog obrazovanja tijekom kojega je osoba savladala program, koji obuhvaća sve sadržaje iz "Priloga D" Pravilnika o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca:

1. Radiooperator s ograničenom ovlasti "D-9" (HR IV/1)
2. GMDSS radiooperator "D-11" (STCW IV/2)
3. Temeljna sigurnost na brodu "D-2" (STCW A-VI/1)
4. Rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom, osim brze spasilačke brodice "D-17" (STCW VI/2-1)
5. Upravljanje gašenjem požara "D-12" (STCW VI/3)
6. Pružanje medicinske prve pomoći "D-19" (STCW VI/4-1)
7. Pružanje medicinske skrbi na brodu "D-20" (STCW VI/4-2)
8. Program upoznavanja sigurnosne zaštite "D-41" ► (Potvrdnica)
9. Osnovni program sigurnosne zaštite "D-42" (STCW VI/6-1).
10. Posebni program sigurnosne zaštite za pomorce imenovane za sigurnosne dužnosti "D-43" (STCW VI/6-2).
11. Mjere sigurnosti na putničkom brodu "D-21" do "D-26" (STCW V/2)
12. Rad s opasnim teretima "D-27" (STCW B-V/b i STCW B-V/c)
13. Motrenje i korištenje radarskog uređaja "D-6A" ► (Potvrda)
14. Motrenje i ucrtavanje radarskim uređajem i korištenje ARPA uređaja na radnoj razini "D-6B" ► (Potvrda)
15. Motrenje i ucrtavanje radarskim uređajem i korištenje ARPA uređaja na upravljačkoj razini "D-6C" ► (Potvrda)
16. Korištenje elektroničkog prikazivača pomorskih karata s informacijskim sustavom (ECDIS) "D-44" ► (Potvrdnica)
17. Upravljanje ljudskim potencijalima na zapovjedničkom mostu "D-45" ► (Potvrdnica)
18. Rukovođenje, upravljanje posadom i unapređenje timskog rada na brodu - radna razina "D-47A" ► (Potvrdnica)
19. Rukovođenje, upravljanje posadom i unapređenje timskog rada na brodu - upravljačka razina "D-47B" ► (Potvrdnica)
20. Sprečavanje onečišćenja morskog okoliša "D-48" ► (Potvrdnica)

Tumač:

- Svjedodžbe o osposobljenosti navedene pod rednim brojem 1. i 2. izdaje kapetanija nakon položenog ispita.

- Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti navedene pod rednim brojevima: 3., 4., 5., 6., 7., 09., 10., 11. i 12. izdaje kapetanija nakon položenog ispita.

- Potvrde navedene pod rednim brojevima: 13., 14. i 15. izdaje kapetanija nakon položenog ispita.

- Potvrdnice navedene pod rednim brojevima: 16., 17., 18., 19. i 20. izdaje ovlašteno pomorsko učilište. Za dobivanje Potvrdnice ne polaže se ispit.

- Potvrdnicu navedenu pod rednim brojem 8. provodi brodarska kompanija ili ovlašteno pomorsko učilište. Za dobivanje Potvrdnice ne polaže se ispit.

Pristupniku koji je s uspjehom završio program srednjoškolskog obrazovanja, pristupniku koji je odslušao i položio sve ispite prve dvije godine preddiplomskog sveučilišnog studija i pristupniku koji je uspješno završio preddiplomski studij nautičkog, brodstrojarskog ili drugog odgovarajućeg smjera u trajanju od tri godine, pomorsko učilište izdaje i potvrdnice kojima potvrđuje da je pristupnik uspješno savladao program izobrazbe tijekom programa obrazovanja. Uvjerjenja i potvrdnice izdaju pomorska učilišta

na odgovarajućim obrascima, koje zaprimaju od Ministarstva.

Usklađenost programa izobrazbe utvrđuje se u odnosu na programe propisane u Prilogu D Pravilnika, te odgovarajućim dijelovima STCW Pravilnika. Rješavajući po zahtjevu pomorskog učilišta, Ministarstvo će izdati suglasnost odnosno dopusnicu pomorskom učilištu kada utvrdi da su ispunjeni uvjeti propisani Pomorskim zakonikom i ovim Pravilnikom.

Pomorsko učilište neće izdati Svjedodžbu, Uvjerenje ili Potvrđnicu pristupniku koji nije bio nazočan na više od 5% ukupnog trajanja programa obrazovanja i izobrazbe, pri čemu se praktični dio obrazovanja ili izobrazbe mora pohađati u cijelosti.

BITNE NOVINE DONESENE ZADNJIM IZMJENAMA (2015. i 2016.):

- Svjedodžbu o osposobljenosti za Časnika plovidbene straže na brodovima od 500 BT ili većima (STCW II/1), stječe pomorac koji:

- ima najmanje 18 godina života,
- je završio srednjoškolsko obrazovanje nautičkog smjera ili drugog odgovarajućeg smjera u trajanju od najmanje 4 godine, u kojem su obuhvaćeni najmanje sadržaji sukladno programu iz dijela A-II/1 STCW Pravilnika odnosno iz Priloga A1 ovog Pravilnika, ili
- je odslušao i položio sve ispite prve dvije godine preddiplomskog sveučilišnog studija nautičkog smjera ili drugog odgovarajućeg smjera u kojima su obuhvaćeni najmanje sadržaji iz dijela A-II/1 STCW Pravilnika odnosno iz Priloga A1 ovog Pravilnika (izdat će se pomorcima koji završe alternativni način školovanja....op.a.), ili
- je završio preddiplomski sveučilišni studij nautičkog smjera ili drugog odgovarajućeg smjera u trajanju od tri godine u kojima su obuhvaćeni najmanje sadržaji sukladno programu iz dijela A-II/1 STCW Pravilnika odnosno iz Priloga A1 ovog Pravilnika,
- položi ispit za stjecanje svjedodžbe sukladno programu iz Priloga C6 ovoga Pravilnika, (op.a. - Prilog sadrži slijedeće predmete:
- Astronomska navigacija (usmeno, pisano i praktično)
- Terestrička i elektronska navigacija (usmeno i pisano)
- Sigurnost na moru (usmeno i praktično)
- Manevriranje brodom i izbjegavanje sudara na moru (usmeno i praktično)

- Meteorologija (usmeno)
- Rukovanje brodom i teretom sa stabilnošću broda (usmeno i pisano)
- Pomorsko pravo (usmeno)
- Engleski jezik (usmeno i pisano)).
- ima najmanje 12 mjeseci plovidbene službe kao vježbenik palube, od čega najmanje 6 mjeseci plovidbene službe mora biti ostvareno na brodovima od 500 BT ili većima u međunarodnoj plovidbi, ili
- ima najmanje 6 mjeseci plovidbene službe u svojstvu vježbenika palube na brodovima od 500 BT ili većima u međunarodnoj plovidbi i najmanje 6 mjeseci plovidbene službe u svojstvu vježbenika palube na jahti upisanoj za gospodarske svrhe,
- udovoljava propisanim zdravstvenim uvjetima.
- Pristupnik za stjecanje navedene svjedodžbe, koji u tijeku obrazovanja nije ovladao programima iz Priloga D, dio D2 (Temeljna sigurnost na brodu), D6B (Motrenje i ucrtavanje radarskim uređajem i korištenje ARPA uređaja na radnoj razini), D11 (GMDSS radiooperator), D12 (Upravljanje gašenjem požara), D17 (Rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom, osim brze spasilačke brodice), D19 (Medicinska prva pomoć), D44 (Korištenje elektroničkog prikazivača pomorskih karata s informacijskim sustavom (ECDIS)), D45 (Upravljanje ljudskim potencijalima na zapovjedničkom mostu), D47A (Rukovođenje, upravljanje posadom i unapređenje timskog rada na brodu - radna razina), D48 (Sprečavanje onečišćenja morskog okoliša), **dužan je prije pristupanja ispitu savladati odnosne programe.**
- Svjedodžba ima valjanost za razdoblje od pet godina od dana izdavanja.
- **Napomena:** Potvrđnicu D48 nisu dužni steći pomorci koji polažu ili obnavljaju osnovna ovlaštenja ako dokažu da su do 31. 12. 2016. u službi palube na brodu od 500 BT ili većim ostvarili najmanje 6 mjeseci plovidbene službe. (Potvrđnica se može steći isključivo pohađanjem tečaja u trajanju od 8 školskih sati u ovlaštenom učilištu - op.a.).
- Vježbenici palube, vježbenici stroja, te vježbenici elektrotehnike dužni su najmanje 7 dana prije početka održavanja ispita dostaviti obrazac vježbeničkog dnevnika u lučku kapetaniju u kojoj je prijavljeno polaganje odnosnog ispita za stjecanje svjedodžbe o osnovnoj osposobljenosti.
- Potvrđnicu o osposobljenosti - Rukovođenje, upravljanje posadom i unapređenje timskog rada na brodu - upravljačka razina stječe pomorac koji završi propisanu izobrazbu sukladno programu iz

Priloga D47B (op.a. - nije potrebno prethodno steći radnu razinu D47A).

Uvedena su slijedeća nova dopunska ovlaštenja i to:

1. Potvrđnicu o osposobljenosti - Visoki napon-radna razina stječe pomorac koji završi propisanu izobrazbu sukladno programu iz **Priloga D49A**.

- Zahtjeve u pogledu izobrazbe nisu dužne ispuniti osobe koje su tijekom srednjoškolskog ili visokoškolskog obrazovanja savladale program koji obuhvaća sve sadržaje navedenog programa.

- Potvrđnica ima valjanost bez vremenskog ograničenja. (Tečaj traje 5 sati).

2. Potvrđnicu o osposobljenosti - Visoki napon-upravljačka razina stječe pomorac koji završi propisanu izobrazbu sukladno programu iz **Priloga D49B**.

- Zahtjeve u pogledu izobrazbe nisu dužne ispuniti osobe koje su tijekom srednjoškolskog ili visokoškolskog obrazovanja savladale program koji obuhvaća sve sadržaje navedenog programa.

- Potvrđnica ima valjanost bez vremenskog ograničenja. (Tečaj traje 22 sata).

3. Članovi posade kojima su povjerene sigurnosne dužnosti glede brige, korištenja ili postupaka u slučaju nužde u vezi sa gorivom na brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik moraju imati Svjedodžbu o dopunskoj osposobljenosti - Rad na brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik - radna razina (STCW V/3).

Svjedodžba će se izdati pomorcu koji:

- je završio posebnu izobrazbu iz **Priloga D50A** (tečaj: 30 sati) ovoga Pravilnika,

- položi ispit za stjecanje takve svjedodžbe sukladno programu iz **Priloga C51A** Pravilnika.

Navedeni uvjet nisu dužni ispuniti članovi posade koji posjeduju svjedodžbu "Osnovna osposobljenost za rad na tankerima za ukapljene plinove" ili "Rad na tankerima za ukapljene plinove" ovoga Pravilnika.

Svjedodžba ima valjanost za razdoblje od 5 godina od dana izdavanja.

4. Zapovjednik, časnici stroja i ostale osobe izravno odgovorni za brigu o gorivima i sustavima goriva i njihovom korištenju na brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik moraju imati Svjedodžbu o dopunskoj osposobljenosti - Rad na brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik - upravljačka razina (STCW V/3).

Svjedodžba će se izdati pomorcu koji:

- posjeduje svjedodžbu "Rad na brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik - radna razina"

- je završio posebnu izobrazbu iz **Priloga D50B** (tečaj: 37 sati) ovoga Pravilnika,

- položi ispit za stjecanje takve svjedodžbe sukladno programu iz **Priloga C51B** Pravilnika,

- ima najmanje jedan mjesec plovidbene službe koja uključuje najmanje tri ukrcaja goriva na brodove koji prevoze terete na koje se primjenjuje IGF Pravilnik ili je sudjelovao u provedbi najmanje tri prekrcaja goriva na tankerima za ukapljene plinove, i

- ima najmanje tri mjeseca plovidbene službe u posljednjih pet godina na:

• brodovima na koje se primjenjuje IGF Pravilnik; ili

• tankerima koji kao teret prevoze goriva na koja se primjenjuje IGF Pravilnik; ili

• brodovima koji kao gorivo koriste plinove ili goriva sa niskom točkom zapaljivosti.

Navedeni uvjet u pogledu posebne izobrazbe odnosno polaganja ispita za stjecanje odnosno svjedodžbe nisu dužni ispuniti članovi posade koji posjeduju svjedodžbu "Rad na tankerima za ukapljene plinove", te koji ispunjavaju ostale naprijed navedene uvjete.

Sudjelovanje pri ukrcaju ili prekrcaju goriva kako je to propisano dokazuje se **potpisanom izjavom** od strane zapovjednika broda, brodarara, kompanije ili posrednika.

Svjedodžba ima valjanost za razdoblje od 5 godina od dana izdavanja.

- Iznimno, pomorac može podnijeti zahtjev za stjecanje bilo koje svjedodžbe o osposobljenosti (ovlaštenja) i putem ovlaštenog pomorskog učilišta, posrednika pri zapošljavanju pomoraca, te brodarara odnosno kompanije.

- U navedenom slučaju pomorac može ovlastiti ovlašteno pomorsko učilište, posrednika pri zapošljavanju pomoraca, te brodarara odnosno kompaniju za preuzimanje svjedodžbe o osposobljenosti.

- Za navedene radnje pomorac daje suglasnost svojim potpisom na zahtjevu, bez obveze ovjere kod javnog bilježnika.

- Za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti: Člana posade plovidbene straže (kormilara), Prvog časnika palube do i preko 3.000 BT i Zapovjednika do i preko 3.000 BT ovoga Pravilnika **priznaje se i plovidbena služba ostvarena na jahtama** ukoliko su ispunjeni slijedeći uvjeti:

- duljina jahte iznosi 24 m ili više,
- jahta upisana za gospodarske svrhe,
- bruto tonaža odnosno snaga motora jahte odgovora onoj utvrđenoj u članku za stjecanje odnosne svjedodžbe o osposobljenosti.

- "IGF Pravilnik" označava Međunarodni pravilnik o sigurnosti brodova koji koriste plinove i goriva sa niskom točkom zapaljivosti, kako je definirano Pravilom II-1/2.29. SOLAS Konvencije.

- Dnevnik vježbenika palube, stroja i elektrotehnike treba biti pozitivno ocijenjen od strane ispitnog povjerenstva prije pristupanja ispitu.

U slučaju da dnevnik vježbenika nije pozitivno ocijenjen ili nije dostavljen ispitnom povjerenstvu radi gubitka potrebno je prije pristupanja ispitu za stjecanje odnosne svjedodžbe o osposobljenosti ostvariti dodatno najmanje 3 mjeseca plovidbene službe kao vježbenik palube na brodovima od 500 BT ili većima u međunarodnoj plovidbi.

Za navedeno vrijeme vježbenik je dužan voditi vježbenički dnevnik.

- Pomorac koji posjeduje svjedodžbu o osposobljenosti: Prvoga časnika palube do i preko 3.000 BT, te Zapovjednika do i preko 3.000 BT ovog Pravilnika i posjeduje potvrđnicu o osposobljenosti D47B može obnoviti svjedodžbu o osposobljenosti časnika preko 500 BT i bez obveze posjedovanja potvrđnice o osposobljenosti D47A Pravilnika, uz obvezu ispunjenja ostalih uvjeta za obnovu odnosne svjedodžbe o osposobljenosti.

- Svjedodžbe o Osnovnoj osposobljenosti za rad na tankerima (ulja i kemikalije, te ukapljeni plinovi) i Rad na tankerima (ulja, kemikalije i ukapljeni plinovi) izdat će se pomorcu koji ostvari potvrđenu plovidbenu službu tijekom koje je obavljao dužnosti što odgovaraju svjedodžbi koju posjeduje u pogledu vrste broda i to najmanje u razdoblju od ukupno tri mjeseca tijekom proteklih pet godina odnosno na temelju ponovnog uspješno završenog programa izobrazbe sukladno Prilogu D Pravilnika (op.a. odslušati tečaj).

Izvadak iz Pravilnika o brodicama i jahtama (NN broj: 27/2005 s izmjenama i dopunama)

- Osobe koje imaju časnička pomorska zvanja u službi palube u trgovačkoj mornarici ovlaštene su upravljati brodicama kojima je ovlaštena upravljati osoba osposobljena za **voditelja brodice kategorije B i C**,
- Osobe koje imaju ostala pomorska zvanja u službi palube ovlaštene su upravljati brodicama kojima je

ovlaštena upravljati osoba osposobljena za **voditelja brodice B**.

Uvjerenje o osposobljenosti za **voditelja brodice kategorije B** može steći osoba koja:

- ima pomorsko zvanje u službi palube, ili
- je završila srednju, višu ili visoku pomorsku školu nautičkog ili brodstrojarskog usmjerenja ili usmjerenja za upravljanje jahtama i marinama.

Uvjerenje o osposobljenosti za **voditelja brodice kategorije C** može steći osoba koja:

- ima stečeno časničko zvanje u službi palube sukladno posebnom propisu, ili
- je završila višu ili visoku pomorsku školu nautičkog ili brodstrojarskog usmjerenja, ili usmjerenja za upravljanje jahtama i marinama.

- Pored naprijed navedenih uvjeta osoba mora udovoljavati propisanim zdravstvenim uvjetima, posebice u pogledu vida i sluha, a što dokazuje odgovarajućom valjanom ispravom.

Svjedodžbu o osposobljenosti za **zapovjednika jahte kategorije B (do 500 BT)** može steći osoba koja:

- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda od 3000 BT ili većem, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za prvog časnika palube na brodu od 3000 BT ili većem, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda do 3000 BT, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za prvog časnika palube na brodu do 3000 BT, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za časnika plovidbene straže na brodu od 500 BT ili većem, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda do 500 BT u maloj obalnoj plovidbi.

Svjedodžbu o osposobljenosti za **zapovjednika jahte kategorije A (do 100 BT)** može steći osoba koja:

- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda do 500 BT u maloj obalnoj plovidbi, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda do 200 BT u nacionalnoj plovidbi, ili
- ima valjanu svjedodžbu o osposobljenosti za časnika palube odgovoran za plovidbenu stražu na brodu do 500 BT u maloj obalnoj plovidbi.

Za stjecanje svjedodžbi o osposobljenosti za **zapovjednika jahte A i B** osoba mora udovoljavati i propisanim zdravstvenim uvjetima posebice u pogledu vida i sluha što dokazuje odgovarajućom valjanom ispravom.

Igor Pentić

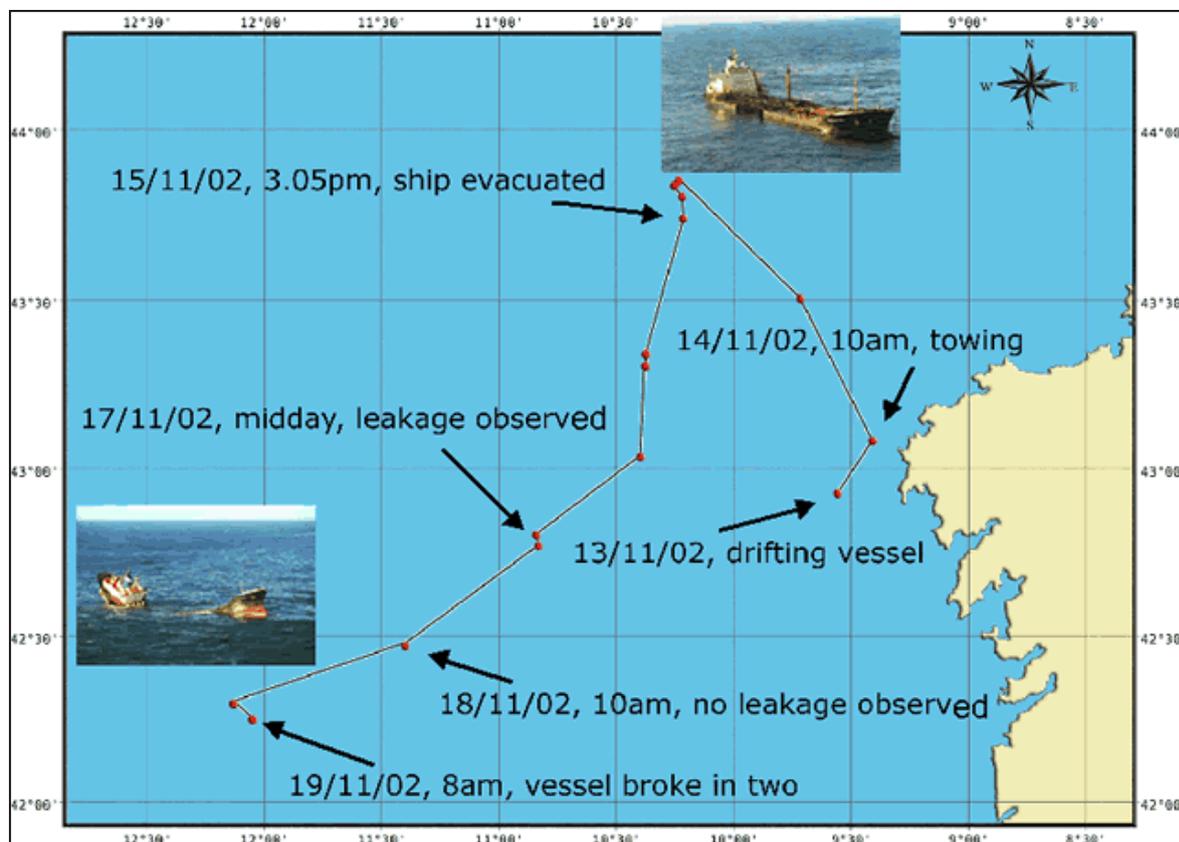
NOVA PRESUDA U SLUČAJU TANKERA „PRESTIGE“

Zapovjednik, Britanska Osiguravajuća kuća (P&I club), te vlasnik tankera „Prestige“ („Mare shipping“), odlukom Vrhovnog suda Španjolske u Madridu, proglašeni su krivim, za jednu od najgorih za gađenja okoliša koje je dogodilo Europu.

Naime dana 19. studenog 2002., 26 godina star, jednostruke oplate, građen tanker „Prestige“ nosivosti DWT 81.589 tona, pod zapovjedništvom, tada 66 godišnjeg, iskusnog kapetana Apostolasa Ioannisa Mangourasa, konačno je potonuo nakon 6 dana agonije na olujnim valovima Atlantika a, na udaljenosti od 135 NM sjeverozapadno od obale Španjolske pokrajine Galicije. Rezultat ovog potonuća nastalog najprije požarom, pa zatim i puknućem samog tankera, zbog lomljenja trupa, uzrokovalo je izljevanje cca 63.000 tona nafte u more. Ukupno je bilo kontaminirano oko 1.900 km obalnog pojasa. Usprkos svim

savjetima, i traženjima u prvom redu od samog zapovjednika, te na koncu i od Nizozemskih eksperata za spašavanje, da se teško oštećeni tanker dovede u najbližu luku utočišta, vlasti Španjolske, Portugala te Francuske veoma su se trudili da tanker pošalju što je moguće dalje od svojih obala, posebno je tu bila najglasnija Španjolska. Treba ovdje posebno naglasiti da se je ovdje kao i svugdje u svijetu, nažalost opet uplela politika. Naime presudni utjecaj na odluku Španjolskih vlasti da ne dopuste pristajanje teško oštećenog tankera u luku, donio je tada zamjenik premijera, a danas i već proteklih 5 godina premijer Mariano Rajo, porijeklom iz pokrajine Galicije. Čak štaviše odgovorne osobe lučkih vlasti u luci La Coruna (Galicija) promaknute su na veći položaj!!

Već oštećeni brod, tako nije mogao izdržati borbu sa olujnim oceanom.





Po ovoj sada novoj odluci Vrhovnog suda Madridu kapetan Mangouras osuđen je na dvije godine zatvora.

Sa ovom odlukom Vrhovnog suda, originalna presuda suda u luci La Coruna objavljena 2012. godine, tako je sada izmjenjena. Naime po pvoj presudi zapovjednik je bio oslobođen od svake krivnje. Isto tako je bilo oslobođeno od odgovornosti i Američki Registar brodova (ABS), koji procjenio da je brod bio sposoban za plovidbu. Nakon početkog hapšenja po stupanju na tlo Španjolske i boravka u zatvoru, kapetan Mangouras je čekao suđenje na slobodi najprije u samoj Španjolskoj, te kasnije i čak u svom rodnom gradu u Grčkoj.

Za vrijeme njegova boravka u u Španjolskoj CESMA odnosno njena podružnica u Barceloni (ACCMM) otvoreno i jasno su podržavale našeg kolegu. Sudenju u La Coruni, prisustvovao je i član ACCMM-a sa zakonitom podrškom. Kao posljedica toga CESMA je potpuno bila svjesna svog položaja u ovom slučaju. Treba također istaknuti kako je i organizacija INTERTANKO (International organisation of tanker companies) jasno iskazala svoju potporu kapetanu Mangourasu.

Po novoj presudi Vrhovnog suda u Madridu, kapetan Mangouras je optužen za nemar, koji je uzrokovao nesreću sa katastrofalnim posljedicama za okoliš, te za nepoštivanje naloga Španjolskih vlasti. Po istoj ovoj odluci i vlasnik tankera, „Mare shipping“, te Osiguravajuće društvo (P&I club), te isto tako i IOPC fond (International Oil Pollution Compensation fund) proglašeni su odgovornim za nesreću. Ipak Vrhovni je sud odlučio da će presuda za iste, biti donesena naknadno.

Razlozi ovih novih presuda su veoma jasni. Naime ogromni troškovi čišćenja zagađenih plaža, obale Galicije, te gubitak prihoda za ribare, nastali kao posljedica izlivanja cca 63.000 tona nafte. Računa se da su do sada nakon 10 godina čišćenja i višegodišnje zabrane ulova, troškovi dosegli vrtoglavih 4 milijarde EUR-a. Isti još uvijek nisu plaćeni, jer u stvari nitko i nije bio proglašen krivim za ovu ekološku katastrofu.

Međutim međunarodne organizacije, kao na primjer ITF, izrazile su svoje gnušanje na ovu presudu, koja kriminalizira pomorce. Da li će protest imati neki učinak, ostaje da se vidi. Sigurno je samo da će CESMA i dalje preko svoje podružnice u Barceloni i svojih odvjetnika, asistirati u obrani kapetana Mangourasa. Preko svojih kolega u Španjolskoj doznati ćemo koje korake u budućnosti CESMA treba poduzeti kako bi utjecala na sud u Madridu. Isto tako CESMA je već osobno izrazila svoju podršku kapetanu Mangourasu. Ovaj već sada 81 godišnji kapetan, živi u Grčkoj, i nema namjeru putovati natrag u Španjolsku.

LITERATURA

„CESMA“ glasnik

Wikipedija



Igor Pentić

VRATA SUZA

Vjerujem da veoma mali broj čitalaca našeg glasnika ne zna ili nije prolazio kroz Vrata Suza, ili na arapskom jeziku Bab el – Mandeb. Ovaj 30-tak kilometara širok tjesnac dijeli dva kontinenta: Afriku i Aziju, te spaja Crveno more i Adenski zaljev (Arapsko more, Indijski ocean). Na afričkoj strani tjesnaca nalazi se država Džibuti, a na azijskoj strani je država Jemen. Tjesnac je inače dobio ime (Vrata suza) zbog veoma opasne navigacije kroz tjesnac, dok jedna arapska legenda kaže kako se je tjesnac nakon zemljotresa odvojio dva kontinenta, te uzrokovao veliki broj žrtava (utapljenje)

Na arapskoj strani nalazi se rt Ras Menheli, a na afričkoj strani Ras Siyan. Vulkanski otok Perim, dijeli ovaj tjesnac na dva dijela odnosno kanala i to: Bab Iskender, dakle istočni i Dact-el-Mayim (zapadni). Istočni prolaz širok je oko 3 km, a dubok samo 30 metara, dok je zapadni Dact-el-Mayim, širok oko 25 kilometara a dubok 300 metara. Treba još napomenuti kako se uz afričku obalu nalaze još i otočje francuskog naziva Sept Freres (sedmero braće). Istočnim kanalom teče jaka površinska struja prema Crvenom moru, dok ona jaka dubinska teče kroz zapadni kanal u suprotnom smjeru.

Tjesnac je veoma važno strateški prolaz, kroz kojeg prema izračunima godišnje prođe preko 40.000 trgovačkih brodova. Koliko je značajan ovaj prolaz govori i činjenica da američka vojska ima veliku vojnu bazu i državi i luci Džibuti, to je baza Camp Lemonier, od države Džibuti dana na dugogodišnji najam vojsci Sjedinjenih Američkih Država. U ovaj bazi stalno se nalazi oko 4.000 vojnika svih rodova američke vojske i njihovih saveznika, te civilnih lica, a zapovjeda im američki general (sa dvije zvjezdice), što dovoljno govori o važnosti ove veoma značajne strateške baze. Naime iz nje se veoma lako kontrolira, šverc oružja, human trafficking (šverc ljudi), piratstvo, kao i sve ostale aktivnosti vezane za prolaz Vrata suza, kao i šire područje uz taj prolaz. Veoma je znakovito da se u ovoj bazi nalazi pored ostalog sofisticiranog oružja i kamp za upravljanje dronovima. Prema nekim izvorima ima ih najmanje 6 komada. Tu je i baza CJTF-HOA (Combined Joint Task Force – Horn of Africa), dakle baza američke vojske i njihovih saveznika (ima tu i naših vojnika). Važno je ovdje napomenuti, jer se o tome skoro ništa nije pisalo, jer su u proljeće prošle godine pobunjeničke snage, podržavane od Irana (Houthi) zauzeli čitav obalni pojas države Jemen u Crvenom moru. Zbog vrlo moguće

vojne mogućnosti djelovanja na moru pobunjenika (Houthi), a radi sigurnosti plovidbe te svojih strateških i geopolitičkih interesa, saveznici, čitaj amerikanci u tom području (Crveno more) od tada stalno drže jedan amfibijski napadni brod za podršku trupama na kopnu tipa „Wasp“ na kojem su stalno ukrcana 1852 marinca odnosno tim za brzo djelovanje, uz još jedan prateći ratni brod tipa „Whidbey Island“, na kojem se stalno nalazi ukrcano oko 500 marinaca Američke vojske. Naravno još u Perzijskom zaljevu, kao što je svima poznato stalno patrolira jedan američki nosač aviona sa pratećom eskadrom raketnih krstarica i razarača i nuklearnih podmornica. Građanski rat u državi Jemen koji nažalost još uvijek traje, samo pogoršava napeto stanje te stvara nesigurnu i opasnu plovidbu ovim tjesnacom. Nažalost obistinile su crne slutnje u svezi djelovanja pobunjenika na moru na ovom području, tako je nedavno napadnut raketama američki razarač „Mason“, a zatim se dogodio vrlo svježi napad (26.10.2016) sa RPG raketnim bacačima, na LNG tanker „Galicia Spirit“ nosivosti DWT 79.166 tona koji plovi pod španjolskom zastavom. Srećom izvor portal „Splash 24/7“ kažu da nije bilo žrtava, te da je tanker uz vojnu pratnju nastavio plovidbu kao određenoj luci u Egiptu. Napad se dogodio u jutarnjim satima oko 8 NM od otočića Perim, sa jednog brzog čamca. Srećom u oba napada nije bilo ljudskih i materijalnih žrtava.

Sve ovo svakim danom, ionako naporan i zahtjevan život na brodovima našim kolegama časnicima i zapovjednicima čini sve težim i po sada i po sam život opasnim.

Naime prema izvorima EIA, (US Energy Information Administration), svakog dana kroz ovaj tjesnac prođe 3,8 milijuna barela nafte i naftinih derivata u tankovima tankera svih vrsta, što ga čini četvrtim svjetskim najprometnijim pravcem. Osim toga treba istaknuti kako se u Crvenom moru nalaze i tri svjetska veoma važna naftna terminala (Sumed, Sudan te Saudi East) što dodatno naglašava važnost kontrole ovog tjesnaca, a time i čitavog područja Crvenog mora, posljedično time i samog Sueskog kanala, te cjelokupne svjetske trgovine morima, posebno u kontekstu brzog kontejnerskog servisa iz luka Dalekog Istoka.

Izvori:

Wikipedia, Business insider, SUSRIS, US navy, Splash 24/7

Kap. Alfonso Bezmalinović

CRTICE IZ SJEĆANJA - CRNO MORE

U ožujku 1969. godine uplovio sam u sovjetsku luku "Iličevsk"(Ilichevsk) s m/b "Primošten" l. u. Šibenik, vlasništvo Slobodne plovidbe iz Šibenika. To je bio moj prvi brod Slobodne plovidbe i ujedno moj prvi dolazak u Sovjetski savez. Bio sam ukrčan u svojstvu drugog časnika palube. O Sovjetskom savezu, lukama, političkom režimu, hladnoći, ženama, standardu i načinu dolaženja do rubalja (sovjetska valuta) saznao sam iz priča članova posade broda u proteklih šest dana plovidbe iz Rijeke do Iličevska. Neki su na ovoj liniji već plovili preko 20 godina.

Uplovljavali smo nekako pred zoru. Puhao je slab NE vjetar, ali je bilo vrlo hladno negdje oko nule. Za vrijeme "gvardije", dok smo bili udaljeni tridesetak milja od luke bombardirali su nas reflektorima pretražujući milimetar po milimetar zapovjedničkog mosta. To me izluđivalo, jer je svjetlo bilo jako i zasljepljivalo mi je oči. Kasnije sam ustanovio da postoje tri reflektora i to jedan s lijeve, drugi s desne strane ulaza na nekim visoravnima ili visokim stupovima, a treći u samoj luci. Uključivali su ih naizmjenice sve do dolaska na peljarsku postaju, odnosno do danjeg svjetla.

S obale su nas pratili radarima, a na moru (neprimjetno) ratnim brodovima. Stekao sam dojam da nitko ne može ilegalno napustiti SSSR morem, kopnom ili zrakom.

Nakon priveza, prilično promrzao, požurio sam u kabinu utopli se i pripremiti dokumente za "lučke vlasti", jer na brodu nismo imali trećeg časnika palube (Velika obalna plovidba - VOP).

Ubrzo sam s pripremljenim dokumentima došao u barbin salon gdje su već počeli dolaziti lučke vlasti (agent, carina, policija, sanitarna inspekcija, kapetanija i komesar). Nakon kave i jeftinog Badelovog konjaka barba im je ponudio dvije boce viskija i dvije štekeameričkih cigareta. Nekoliko sekundi trajao je tajac, svi su pogledali u "šefa" koji ni okom nije trepnuo, a onda se agent, u ime svih, uljudno zahvalio na ponudi s obrazloženjem da ne primaju ništa što je kapitalističko, a ponaosob američko. Boravak u luci, izlazak u grad, kontrola osoba i priprema za odlazak izgledao je ovako:

- Na obali ispod pramca stajao je vojnik s automatskom puškom.

- Na obali ispod krme također je stajao vojnik s automatskom puškom.

- Na obali kod izlazne skale (skalareale) također je stajao vojnik s automatskom puškom koji je kontrolirao svakog pomorca pri izlasku s broda i to: pomorsku knjižicu (ulazni pečat), zapisivao iznos rubalja i vrijeme izlaska. Isto bi učinio i na povratku iz grada, a nije bio isključen ni pretres u fizičkom smislu.

- Povratak na brod morao je uslijediti najkasnije do 2400 sati. U slučaju kašnjenja plaćala se globa u iznosu od 66 dolara (vrijednost zlatnog rublja) i dobila bi se zabrana izlaska s broda u svim lukama SSSR-a u trajanju od šest mjeseci do jedne godine.

- Što se tiče kontrole državljanina SSSR-a koji dolaze na brod (lučki radnici, brojačice, "formani", "vinčmani", predstavnici tereta i sl.) brod bi dobionjihov popis, a posada je morala pojedinačno kontrolirati svaku osobu i označiti u popisu, a oni (vlasti) bi povremeno dolazili u obilazak i nadzirali da li uredno vrši kontrola (provjera) ulaska, odnosno izlaska sovjetskih građana s broda.

- Prije isplovljenja ponovno bi agent doveo lučke vlasti i grupu (15 do 30) specijalaca koji bi pregledali brod po cijeloj dužini, širini i visini uvlačeći se u svaki i najmanji prostor. Nisu toliko tražili rubljkoliko eventualne slijepe putnike. Bili su obučeni u radne kombinezone i imali su zaštitne kacige i ručne svjetiljke.

Ako bi sve bilo uredno i čisto nakon dolaska pilota brod bi isplovio iz luke i ponovno bio praćen kao pri uplovljavanju.

Luke su bile ograđene visokim ogradama i fizički čuvane uz brojne reflektore tako da ni danju ni noću, po meni, nije bilo šanse da itko uđe ili izađe iz luke nezapažen. Ako bi to netko i učinio i bio zapažen u najmanju ruku ga je čekao Sibir.

Nema sumnje da su navedene mjere preteča ISPS Code-a i to na sovjetski način.

U zraku se osjećao strah, na ulicama je bilo malo ljudi i uglavnom su bili tihi. Možda je to i stvar mentaliteta, mislio sam. Prolazeći pored stabala (uglavnom jablani ili nešto slično) imao sam osjećaj da stoje u stavu "mirno". U cijelom gradu (10.000 stanovnika naseljenih u nekoliko godina) postojao je jedan restoran imena "JUG" u kojem su se skupljali svi slojevi društva uključujući i nas pomorce. Tu su se sklapali "poslovi", tu su se sklapala poznanstva, tu se pušilo, pilo (uglavnom šampanjac) i ponešto (vrlo mršavo) jelo. A bilo je i skupih jela kao kavijar (crveni i crni) i konzervi od krakova velikih morskih rakova s Kamčatke ili Aleutskih otoka. Zalihe za grad bile su na mjesečnoj razini. Mi smo ostali osam dana (ukrcaj aluminijskih odljevaka - "alingota") i već nakon tri dana u restoranu nije ostalo ništa. Isto se dogodilo i u jednoj (mislim jedinoj) trgovini u gradu gdje se moglo kupiti masla (rifuzo) i sira na kilograme. Mi smo sve opustošili. Prijevoz taksijem za Odesu stajao je jedan rubalj, a ja sam plaćao 50 rubalja. Taksisti su bili državni službenici. Zahodi nisu imali vođu već su to bili obični čuvarci, a pored svakog je stajao veliki pleteni koš (košara) za odlaganje upotrijebljenog "guzic" papira. Salvete su bile uglavnom roza boje od debelog papira (neka vrsta pakpapira) s povećim komadićima drva kidane ručno. **Za Iličevsk me vežudvije anegdote:**

1. Neposredno nakon priveza odjurio sam u kabinu ugrijati se i presvući. Odjednom sam začuo tiho kucanje. Otvorio sam vrata i ugledao nepoznatu osobu kojima se obratio: "**Dobri den, plaš jest u tebia?**" Kakav plašt? Ne razumijem. Zbunjeno sam buljio u neznanca. Bio sam šokiran. Očito dobro verziran upita me: "**Vi pervirazzdies?**" Budući nisam odgovarao brzo se snašao i upitao me na prilično dobrom hrvatskom "**Vi prvi put u Sojuzu?**". Osjetio sam strah u njegovim riječima, ali i odlučnost da što prije odradi posao, možda i po cijenu vlastitog života. Odgovorio sam potvrdno, a on će: "Šuškvac jest u tebia?". Jest, jest, odgovorio sam konačno razumjeviši pitanje. "**Kakoicviet?**" upitao me, a odmah zatim dodao "**Boja, kakvaje boja?**". Odgovorio sam da su svi krasne boje i pokazao mu jedan od šuškvaca. Nasmijaše i uzvratilo: "**Eta zeleni, niet krasni**". (To je zeleni, a ne crveni). Shvatio sam što je rekao, pa sam se i ja zbunjeno nasmijao. Brzo smo sklopili posao. Dao mi je 210 rubalja (za 7 šuškvaca), uzeo robu i nestao u trenu. Nakon kratkog šoka nestala je i moja zbunjenošć. Gledao sam u rubljene znajući da su to tri mjesečne plaće brojačice tereta, a mene je sve to stajalo samo 7.700 talijanskih lira ili cca 10 rubalja

po službenom kursu. Šuškvaci su bili izuzetno popularni čak i na temperaturama do -30° C.

2. Iste prigode na brod je došao i brodski opskrbljivač (shipchandler) inudio neke prehrambene proizvode. Konobar s otoka Krapnja koji je godinama dolazio u SSSR i imao veliko iskustvo i saznanje o tome što u SSSR-u ima i nema upita ga: "**Jest li u vas mjesa?**" (Ima te li mesa?). "**Da, u nas jest mnogo. Skolko vam nužna?**" odgovori opskrbljivač. "**Petsotkilogramov**" reče konobar šaleći se, naravno. Iznenađen opskrbljivač sa ledenim smiješkom odgovori: "**Počemu, petsotkilogramov? Vašesudnonastolkomala. Jest tolkodvacetčlenov ekipaža. Nu vamdvacet pet kilogramovhvataiet**" (Zašto 500 kg? Vaš brod je malen. Ima samo 20 ljudi. Vama je dosta 25 kg). Konobar se nasmije i upita ga: "**Jest li u vas kartofil?**" (Imate li krumpira?). "**Da, u nas jest mnogo. Skolko vam nužna?**". "**Tisiučakilogramov**" (Tisuću kilograma) odgovori konobar. Opskrbljivač opet na isti način: "**Počemu, vašesudnonastolko mala. Jest tolkodvacetčlenov ekipaža. Nu vamsorok**(četrdeset) **kilogramovhvataiet**". Konobar je znao da je dolazak opskrbljivača samo formalnost, pa je razgovor brzo okončan i opskrbljivač je napustio brod obavivši, valjda, svoju dužnost.

Dakle i pored svih nabrojanih mjera sigurnosti šverc je bio vrlo unosan posao po cijenu vlastite slobode, a možda i života. Najboljesu išli šuškvaci, jer je to bilo najjednostavnije. Prije dolaska u SSSR u privatni manifest prijaviš "paket robe" i ako te ne uhvate u prodaji sakriješ utrženi novac i sve bude u redu. Ako te pak uhvate, zapljene ostatak robe i naplate globu od 66 rubalja. Dakle uvijek se isplatilo. Paket robe podrazumijevao je neograničen broj šuškvaca i ostale robe (metalne kemijske olovke s četiri uloška različitih boja, rebatinke i sl.). Većina članova posade imali su po 1.000 šuškvaca i/ili 10.000 kemijskih olovaka (jedno pakovanje) po putovanju. Posada je uglavnom na taj način rješavala svoje stambeno pitanje (uglavnom su gradili kuće), a Plovidba je davala stanove isključivo višim časnicima palube, stroja i radiotelegrafistima.

Moram pripomenuti da su pomorci s jugoslavenskim i bugarskim "pasošima" ako su bili ukrcani na brodove pod nacionalnim zastavama imali, rekao bih, neograničene slobode. Za njih nisu vrijedila gornja ograničenja (pravila). Uz njihove brodovenisu stajali vojnici. Prije odlaska iz luke vlasti bi u salonu ispijali jeftini Badelov konjak, a zadužili bi "čifa od kverte" (starpom) da oformi grupu i pregleda brod da

se ne bi ukrcao koji slijepi putnik. Nakon obilaska čif bi potpisao izjavu da je brod pregledan i da je "sve čisto" i to je bilagarancija za slobodno isplavljanje.

Braila (Rumunjska) i Poti (Gruzija) 1970.

Uplovili smo u luku Brailaradi ukrcaja 900 tona plastičnih granula u vrećama. Teret je bio namijenjen za luku Poti (Gruzija - SSSR). Luka je udaljena od ušća Dunava (luka Sulina) oko 95 milja. Režim izlaska u grad bio je gori nego u SSSR-u. Prilikom izlaska s broda i vraćanja na brod moralo se proći kroz tri kontrolna mjesta (u oba smjera) i bilo je pretresanja u fizičkom smislu. To nam je svima išlo na živce, jer je to bilo pravo maltretiranje, ali i jedini način da izađemo u grad, pa smo šutjeli i trpjeli. Nije nam bilo druge. Rumunjska je bila posebna priča.

Nakon ukrcaja tereta i nešto više od 600 milja plovidbe Crnim morem uplovili smo u luku Poti. Grad je bio jadan. Bio je barem 50 godina iza Odese. Pretežitost stanovništvo bili su Gruzijci, a bilo je nešto Rusa i Armenaca. Službeni jezik, kao i na cijelom teritoriju SSSR-a bio je ruski. Ostali smo punih 29 dana. Zašto toliko? Zato, jer su Gruzijci na taj način bojkotirali Sovjete, nisu htjeli raditi, odnosno radili su tek da nešto rade. Sve se moglo po komodu iskrcati u najviše tri dana. Posada se odmorila, ali nam je svima dojadilo stajanje u luci i postalo nam je jako dosadno. Za Poti me veže nekoliko anegdota.

- Pitam ja formana (postarijeg Gruzijca) kada ćemo više završiti iskrcaj i to je teklo ovako: "**Tovariš Forman, kadga mi zakončim s vigruzkoigruza**". Forman me pogledao i odmjereno odgovorio: "**Slušaitemolodogočeloveka, naši predki govorili Bog znaiet. Seičas oni govoriatčto Boga niet. Ktoznaiet? Nikto**". Nakon tjedan dana ponovno sam formanupostavio isto pitanje, a on je bez okljevanja odgovorio: "**Slušaitemolodogočeloveka, naša staraipogovoraka ...**". Prekinuo sam ga i zahvalio se riječima: "**Spasibo, spasibo. Ja vseponial**" (Hvala, hvala, sve sam razumio). Više ga ništa nisam pitao sve do isplavljenja.

- Drugom prigodom došli smo krcati pamuk u balama. Ugovorio sam s dizaličarom prodaju četiri zlatna Ataturka za 400 rubalja (29 g čistoga zlata) i dobacio mu ih s mosta zamotane u selotejp da nitko ne vidi. Zajedno smo izašli u grad i došli do izlaznih vrata (kapije) kad je odjednom počela kiša. Budući je pamuk osjetljiv na vlagu morao sam se vratiti na brod radi pokrivanja skladišta (kanjarama) s tim da on sutra

doneše dogovoreni novac. Nikad ga više nisam vidio, jer nije dolazio na posao. Njegovi kolege su mi rekli da je uzeo bolovanje i da pije s nekom ekipom, jer to su bile njegove barem četiri mjesečne plaće.

Tuapse-SSSR

Izašli smo u grad i meni je ostao jedan zlatnik, a zapovjednik i telegrafista su izašli sa svojim suprugama i pretreslo ih je do gole kože prilikom prolaska kroz kapiju. Pobjavši se mogućih problema sakrio sam zlatnik u klubu pomoraca posred jednog masivnog trosjeda između sjedišta i naslonjača. Znao sam da oni zasigurno neće mijenjati namještaj u slijedećih 50 godina. Kasnije se pokazalo da sam bio u pravu. Nakon nešto više od godine dana ponovno sam drugim brodom došao u Tuapse i nitko nije imao novaca, jer smo se par mjeseci zadržali u crnomorskim lukama SSSR-a, Bugarske i Rumunjske. Budući nisam mogao izaći u grad objasnio sam telegrafisti gdje i kako će pronaći zlatnik. Prema mojim uputama lako ga je pronašao, unovčio i častio kolege s broda.

Zašto je zlato išlo u SSSR-u? Zato jer su se od njega izrađivali zubi. Osoba s više ugrađenih zlatnih zubi dokazivala je veću moć, status, standard i ugled.

Jednom smo uplovili u Tuapse i nitko nije imao novaca niti "robe za prodaju". Imao sam skoro novi mantil koji je koštao koliko sedam šušlavaca. Imao je debelu skidljivu postavu. Jedan me radnik pitao imam li što za prodaju i ja sam mu ponudio mantil. Pitao je za cijenu, a ja sam tražio 50 rubalja, što je bilo manje od dva šušlavca. On se bunio da je to skupo, a ja sam ga uvjeravao da je topao i prikladan za hladnoću. Složio se, ali ga ipak nije kupio rekavši: "**Etaharašo, no etanietmodno**". Dakle, njemu nije bilo u interesu kupiti kvalitetan topao mantil klasičnog kroja i boje (svjetlo-smeđa), jer ne bi bio uočljiv, ne bi bio "džek". On je htio šušlavac zelene, modre ili cigla boje koji je težio dva-tri dag i nije pružao nikakvu toplinsku zaštitu (a znamo kakve su ruske zime), već je htio biti u trendu.

Na liniji Jadran - Crno more ostao sam preko pet godina, a ovo su neke od doživljenih zgoda.

Napomena: Tekst na ruskom pisan je fonetski radi lakšeg čitanja. Budući je izgovor teško približiti čitatelju molim za razumijevanje, ali vjerujem da sam negdje blizu. Koristio sam Google prevoditelja kao što to čine i neki hrvatski aktualni političari. Svi smo mi ljudi, zar ne?

kap. Alfonso Bezmalinović

Priradio i ponešto kroatizirao: Đivo Bašić

SJEĆANJA KAP. VICKA ŠIMUNKOVIĆA (1883.-12. IV. 1957.) STARA GNIJEZDA POMORACA

„Mornari s broda koji promiču pored obale - pozdravljaju brodskom sirenom svoja rodna sela kada brod krene na daleko putovanje... Tada sva sela kao da ožive: na prozorima se pojavljuju žene s maramama svih boja i mašu. Djeca s ulice mašu kapama, stariji iz vinograda pozdravljaju...

Generacija smjelih moreplovaca

A kad brodovi plove Korčulanskim kanalom pored sela Kućišta, sirene često pozdravljaju... To mnogi pomorski oficiri [časnici] pozdravljaju jednog svog učitelja, starog 'morskog vuka' kapetana Vicka Šimunkovića koji je odgojio mnoge generacije pomoraca. Kapetan Vicko je plovio trideset i devet godina i stotinu trideset i jedan dan... Dvadeset i šest godina je bio komandant brodova. Djed njegov Vicko i otac Petar bili su pomorski kapetani. Njegov sin Aleksandar također je pomorac, komandant jednog našeg ratnog broda. Ova obitelj daje već i četvrtoj generaciji pomorske kapetane.

Kada mi je kapetan Vicko, (usprkos tome što sam ga, u novinarskoj žurbi, rano digao iz postelje) vrlo ljubavno i vrlo savjesno iznosio koje su obitelji iz sela Kućišta odgojile 'morske vukove', nije mogao izostaviti skoro ni jednu obitelj Kućišta kao i susjedni Orebić i Viganj i ostala mjesta Pelješca - sve su to stara gnijezda vrsnih pomoraca... U Orebićima je živjela obitelj - otac i pet sinova - šest kapetana.

'Vukla me zemlja na more'

Njega, kapetana Vicka, čuvenog zapovjednika nisu roditelji htjeli dati u pomorce, baš zato što se 'gubilo vele brodova', a on je bio jedina u majke... Ali 'barba' Vicko kaže: 'Vukla me je zemlja na more...'. Poslije osnovne škole, dva razreda realke i jednog gimnazije - Vicko je na silu pošao u mornare... U zanat koji zahtijeva samo smjele ljude...

- Jednom su - veli on - pisali o meni da nisam završio nikakve pomorske škole, zato što nije bilo tada škola... A to nije istina. Škola je tada bilo... Ali ja sam pošao u obične mornare...

Tako je ovaj pomorac prošao život od običnog mornara do kapetana. Prve četiri godine bio je mornar na

jedrenjacima... A onda je polagao ispit za poručnički čin - u Trstu. Polagao ga je prije skoro pola vijeka [od 1953.], godine 1904. zajedno s mladim pomorcima koji su završili nautičku školu...

'Barba' Vicko je obišao skoro sve luke svijeta: Indija, Australija, Amerika, Sjeverna i Južna, Afrika, a da i ne govorimo o Europi i Sredozemlju... Sve je to njemu poznato...

Za vrijeme Prvog svjetskog rata proveo je pet godina u Indiji, gdje se zatekao kad je izbio rat. Pored engleskog, talijanskog i španjolskog jezika, tada je 'barba' Vicko naučio i malajski. Meni je kazao nekoliko riječi toga jezika u kojem npr. riječ 'oči' ima naročito značenje. Za 'oči' se kaže 'mata'. A policajac na malajskom znači 'mata-mata' - tj. 'dvostruke oči'. 'Ari' znači 'jedan', a za 'sunce' Malajci kažu 'mata ari' (jedno oko). Stari 'morski vuk' je, dakle, imao neobičan, zanimljiv iako vrlo težak život... A sjećanja su mu tako svježija iako ima preko sedamdeset godina! Najvažnije je da kapetan Vicko Šimunković sada piše svoja sjećanja. Preko šest stotina stranica on je već napisao čitkim rukopisom. Pročitao mi je nekoliko divnih stranica, koje sam zabilježio kratko, isprekidano:

Isječak iz zanimljivog dnevnika

'...Suha paluba - mirno spavanje na škuni... Vjetar slab, očekuju se valovi. A rub škune je samo jedan metar visoko nad morskou površinom...

Svi čekaju jake oblake... Atlantik ne zna za doba godine. Kolovoz je, vele, odmor vjetrova, a cikloni su poznati u rujnu. Tišina je znak oluje sa zapada. I evo, more nadolazi. Barometar pada. Polako se plovi. Ponoć je...

Svanulo je, a valovi su već tu. Plovi se iz Gvadalupe... Zapovjednik škune puni vrećice s dvije litre maslinova ulja. Na vrećicama su rupice da ulje kaplje kap po kap... Vrećice se vežu konopcem dugim dva metra. Objese se na onoj strani broda gdje udaraju valovi... Dvije, tri kapi ulja kapne na zapjenjeni veliki vrh vala i razbije mu barem donekle snagu. Udar mu nije tako strašan kao što bi bio...

Škuna zaranja... Niko ne spava. Malo se govori... Valovi su već strašni, visoki po deset i više metara...

Kroz onu malu pomorsku 'kućicu' na palubi ulazi voda. Postelje mornara su napola mokre... Ručka nema, samo suh kruh...

Noć. Bijesni valovi prelijevaju se preko brodića, dižu ga kao da će ga progutati... Ovo je samo početak mornarske karijere...

Oluja popušta... Ljudi se već navikli. Poslije podne vjetar je slabiji... Kuhar se, poslije dva dana, odlučio skuhati nam nešto toplo.

Stari kapetan se sjeća svih detalja i vrlo lijepo piše... vrijedit će to za nove mlade generacije pomoraca...

A razgovor s njim je pravo uživanje, jer taj čovjek poznaje cijeli svijet. Lijepo je biti pomorac... Putovati našim i dalekim morima...

Mala pouka gusarima

A poslije, kad smo se oprostili i kada me 'barba' Vicko, koji je ovdje u korčulanskom kraju, vrlo popularan, ne samo kao 'morski vuk', već i kao dobar čovjek, patriot i frontovac - ispratio do čamca, upita[o] me vozač:

- Je li vam pripovida o susretu s 'Morosinom', znate, onim brodom što je udario u naš brod 'Karađorđe' i toliki ljudi pogiboše...

- Nije...

- E, šteta!

Talijanski motorni brod 'Francesco Morosini' prije [II. svjetskog] rata je održavao neku liniju Jadranom. Pošto je bio brži i jači od mnogih naših brodova, vršio je prave gusarske napade na njih. Pri susretu u našim vodama jurio je na naše brodove koji su se morali na brzinu sklanjati. A jedne godine, negdje kod Šibenika, udario je u naš brod 'Karađorđe' i ubijeno je više stranih i naših turista. [Postoje različiti podaci, pa tako Pomorski godišnjak 1931. godine, str. 213, donosi podatak da su se brodovi „Karađorđe“ i „Francesco Morosini“ sukobili kod „otoka“ Gališnjaka 6. VII. 1930., a pritom je „Karađorđe“ imao 5 poginulih i štetu od ondašnjih 6 milijuna dinara. Brod „Karađorđe“ Jadranske plovidbe d. d. (Sušak) 2. IV. 1941. je naišao na minu blizu Zlarina. Pomorski godišnjak za godine 1941-1951, Beograd, 1952, str. 82.]... Otada su se naši još više sklanjali pred tim razbojnicima.

A danas o doživljaju kapetana Vicka Šimunkovića ima anegdota iz vremena od prije [II. svjetskog] rata kada je on bio komandant našeg najvećeg putničkog broda - pod lošim imenom - 'Kraljica Marija'.

Jedne mračne noći ovaj brod je vozio kapetan Vicko kroz Korčulanski kanal. Odjednom - neugodan susret. Poznali su odmah 'Morosinija' koji je okrenuo pravo na njih; pošto u plovidbi može biti upaljen samo mali broj propisnih svjetiljki, komandant 'Morosinija' nije ni sanjao 'ko se nalazi pred njim...

A kapetan Vicko je naredio kormilaru:

- Uklonimo se, vozi lijevo...

Međutim, 'Morosini' je također okrenuo kormilom i dalje jurio na naš brod.

- Još lijevo - naredio je komandant Vicko...

Tako dva, tri puta i svaki put kada bi se naš brod pokušao odmaknuti, 'Morosini' je okretao prema njemu...

Odjednom je kapetan Vicko promijenio odluku.

- Desno - naredio je kormilaru.

Brod je skrenuo i pošao prema 'Morosiniju'. Sada su plovili jedan na drugog. Kormilar je molio:

- Barba Vicko, sudarit ćemo se.

- Desno, pravo na njega - naređivao je komandant.

A 'Morosini' također nije mijenjao pravac. Već je sasvim blizu... Prijeti sudar...

- Pali sva svjetla - naredio je tada kapetan Šimunković.

Na našem brodu, neposredno pred talijanskim brodom, planula su odjednom sva svjetla. A taj naš brod bio je, prema 'Morosiniju' prava grdosija, što Talijan u mraku nije vidio. I, kad je neposredno pred sobom vidio taj ogroman brod kao da je poludio od straha... Skrenuo je naglo kormilom i nastavio bježati glavom bez obzira, što dalje, što dalje...

Tako je naš 'morski vuk' majstorski očitao bukvicu ovom nasrtljivcu. Pričaju da je komandant broda 'Morosini' otada bio krotak kao ovan i nikada više nije uznemiravao naše brodove.

Ova anegdota, možda nije u detaljima stvarna, ali ona ovakva danas kruži Jadranom. I, ona odgovara iskustvu i postupku ovog našeg vrsnog i hrabrog pomorca...". (Mahmud Konjhodžić, Stara gn[ij]ezda pomoraca, Borba, god. XVIII, br. 190, /nedjelja, 19. VII. 1953./, Zagreb, 1953, str. 10).

Kod nasljednika u Splitu očuvan je taj veliki dnevnik (memoari), ali volja pok. sina (Aleksandra Šimunkovića) bila je da dnevnik u cijelosti nije za publiciranje široj javnosti.

Inače, kap. Vicko Šimunković primljen je u masonsku ložu „Pravda“ (Split) 1934. godine. (Ivan Mužić, Masonstvo u Hrvata, VII. izd., Knjigotisak, Split, 2001, str. 375). Iustitia remota quid sunt regna nisi magna latrocinia? - „Ako se ukloni pravda, što su vlade osim/ako ne velika razbojništva?“ (Augustin).



kap. Vicko Šimunković

Priredio: Đivo Bašić

GRUŠKI MEŠTAR OD BROD(OV)A ĐULIO ŠOLETIĆ

„Kad je Đulio Šoletić učio zanat kod svog oca brodograditelja, Gruž je bio bez rive i željeznice, načičkan škverovima u kojima su se rađali jedrenjaci. Na škveru Pilata, kasnije Šoletića, Đulio je čuo prve priče o brodu i jedrima, lukama i zemljama, poznatim kapetanima, protima i kalafatima gruškim, koji su od zore do mraka nabijali katran i kučinu u bokove jedrenjaka [tzv. šuperenje].

Priče su pričali meštari i šegaduri. Đulio je sve to slušao i jedva čekao dan kad će i on kao brodski meštar stati nogom ispod jedra.

Radio je da što prije stekne povjerenje i otisne se na pučinu. Sa škvera [po dubrovački - škara] su klizali u more jedrenjaci 'Barun Grlica' ['Baron Gerlitz?'], 'Rad' i 'Stipan', posljednji gruški jedrenjaci sa škvera ispod smokve. Zvona su zvonila, muzika [glazba] je svirala, slavilo se njihovo porinučće. A zatim? Kao da je taj zvon bio posljednji. Para je pobijedila jedra, a inženjeri su već preko Šoletićeva škvera poboli crvene kolčiče, znak da tuda ima proći nova željeznička pruga.

- Zbogom jedra! - uskliknuo je mladi Đulio, koji se uskoro zatim našao na parobrodu "Beatrice" kao brodski meštar. Njegov dan je konačno došao, ali nije mogao prežaliti što nije okusio vožnju na jedrenjaku. Popravljao je drvenariju, kalafatao bokaportu i pravio bucjele, te četiri i po 'sterline' zarađivao na mjesec. Prešao je zatim na parobrod 'Balkan' i već osjetio sve draži i teškoće pomorca.

Poslije šest godina plovidbe Đulio se našao u Americi, gdje je 10 godina radio za jednu kompaniju. Mnogo je radio, dobro je živio, ali se zaželio svog Gruža. 'Kao da je u meni nešto

govorilo: Kući, kući!' Šef kompanije mu nudi vilu, predlaže mu da dovede svoju obitelj, ali šef ne zna kako se Đuliu nadimlju grudi kad pomisli na Kantafig, Petku, Srd i Nuncijatu, kad sam sebi predoči sliku da se nalazi u svom kaiću kod Grebeni [blizu Lapada].

U Gruž se povratio nekoliko dana poslije sarajevskog atentata [nakon 28. lipnja 1914.]. Postaje vojnik, ali gradi brodice; rat završava, on opet pili madijere i gradi barke elegantnih linija, kakve je gradio i u doba jedrenjaka. I penziju je zaradio, ali se svog zanata nije odrekao. U njegovim rukama još se nađe dlijeto, viola i pilica, iako su mu 82 godine. I danas se [1958. godine.] s nostalgijom sjeća škvera pod visokom smokvom, u kojem je ostavio mladost i gdje je doživio mnogo radosti i uzbuđenja. (M. K., Đulio Šoletić, Vjesnik, god. XVIII, br. 4783, / četvrtak, 15. svibnja 1958./, Zagreb, 1958, str. 5).

M. K.

P. S. Kantafig ili Kantafig (od lat. caput fici - „rt smokava“). Još od 1453. ovaj rt se zvao Punta de Candafigho od canto ili cavo de figho. Vidi: Vice Adamović, Gruž, Topografično-povjesničke bilješke, /Pretisak iz „Srđa“/, Dubrovnik, 1903, str. 5, bilj. 1; Ante Marinović, Gruž (Kratki povijesni pregled), Croatica Christiana Periodica, god. XI, br. 20, Zagreb, 1987, str. 175.

U narodu je ostala zabilježena općenita izreka: „P'o je bat pod smokvu“.

O nekim drugim aspektima problema smokve vidi: Đivo Bašić, Zašto je Isus Krist prokleo smokvu?, Studio Moderna, Zagreb, 2012, 47. str.

Divo Bašić

IZLOŽBA „LLOYDOVI SLIKOPISI“

Izložba „Lloydovi slikopisi“ Pomorskog muzeja Dubrovačkih muzeja bila je postavljena u Dubrovniku (Knežev dvor, 30. 12. 2011. - 13. 02. 2012.), a kao gostujuća izložba u Muzeju Brodskog Posavlja u Slavonskom Brodu (05. 07. 2012. - 30. 09. 2012.), te Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja u Rijeci (09. 01. 2015. - 12. 02. 2015.).

Pomorski muzej u Dubrovniku je 1964. zatražio od Hotelskog poduzeća „Dubrovnik“ ustupanje nekoliko predmeta koji imaju logotip nekadašnjeg pomorskog društva Jugoslavenski Lloyd jer je ondašnja muzejska zbirka opreme i pribora s parobroda bila relativno siromašna, pa je tako hotel „Excelsior“ iste godine poklonio i staklene negative fotografija (15 x 10 cm) tog društva. Negativi na staklu su razvidno oštiji od negativa na papiru/plastici i proizašle inače pozitivna su detaljnije. Negativi u konkretnom slučaju prikazuju slikopisne zapise s putovanja putničkih brodova „Kraljica Marija“ i „Princesa Olga“.

Najstarije sredozemno parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd (kasnije Lloyd Triestino) imalo je svoju tradicionalnu brzu teretnu liniju za Daleki Istok već nakon otvaranja Sueskog kanala (početkom 1870.). Lloydovo ime bilo je na Levantu prilično poznato, pa ne začuđuje da su nekoliko mjeseci unaprijed bile rasprodane karte za daleka putovanja.

Potrebност subvencioniranja velike obalne i duge linijske plovidbe vladajući krugovi nisu odmah shvatili u dostatnoj ili ikakvoj mjeri, pa tek 1930. započine sustavno subvencioniranje.

Jugoslavenski Lloyd (Split) nastao je 1929. godine spajanjem pomorskih društava Atlantska plovidba „Ivo Račić“ i Jugoslavensko-amerikanske plovidbe. Uprava društva bila je u Zagrebu, te je uoči II. svjetskog rata to dioničko društvo kupilo hotel „Excelsior“ u Dubrovniku, a imalo je i dva putnička parobroda za kružna putovanja - „Kraljicu Mariju“ od 1931. godine i „Princesu Olgu“ od 1935. godine. Kraljica Marija (1900.-1961.) bila je supruga kralja Aleksandra I. Karađorđevića i kćer rumunjskog kralja Ferdinanda I., a princeza Olga (1903.-1997.) bila je supruga kneza Pavla Karađorđevića i unuka grčkog kralja Jorgosa I. Fotografije tih putničkih parobroda, putovanja i ljudi izradili su razni fotografi, a zabilježene su i u različitim tiskovinama i publikacijama.

Redovita turistička (kružna) putovanja po Sredozemlju započine upravo nabavom parobroda „Kraljica

Marija“ i „Princesa Olga“ koje je Jugoslavenski Lloyd nabavio isključivo za turističke potrebe, te je parobrod „Kraljica Marija“ u početku obavljala 14-dnevna putovanja (Sušak-obala Dalmacije-Grčka).

Kap. Vicko Šimunković (1883.-1957.) s Pelješca zapovijedao je parobrodom „Kraljica Marija“ koja bi u ranu zoru (oko 04 h) prolazila Korčulanskim kanalom, pa bi majka pozdravljala sina bijelom maramom.

Na brodu „Kraljica Marija“ u potpunosti je uvedena instalacija tekuće tople i hladne vode u svim kabinama jer je dotad postojala u samo nekim. To bijaše preskupi luksuz jer je npr. Viktor Car Emin još 1887. na povratku iz Port-Saida za Krf spavao na palubi za uštedjeti „napoleonodor“ (novčić) što mu ga je majka dala za kabinu.

Uspomene s tih putovanja ostale su zabilježene u raznim publikacijama, pa i knjigama (Grga Novak, Vladimir Nazor i dr.). Grga Novak je 1935. godine konstatirao da tada nije bilo velegrada na svijetu koji je imao toliko beskućnika kao Kairo, osobito djece (oko 30.000). Tih godina (1933./1934.) svuda se opazalo da je „vrijednost čovjeka manja nego u Europi“, a prostitucija je (u pogledu zdravstvenih neprilika) zadavala veliku brigu.

Vladimir Nazor je zapisao svoje osobno viđenje putovanja brodom, pa je o skorašnjem dolasku u Atenu zabilježio: „Putnici se okupaše u basenu na prednjem dijelu palube br. 1. Dame su i gospođice svukle šarene pidžame, metnule danas na se svoju već treću toaletu, obukle odijelo u kome se na tako otmjenom brodu uživaju u zajedničkoj blagovaonici delikatne slasti francuske kuhinje ...“.

Predviđeno trajanje putovanja 1933. godine bilo je 18,5 dana. Tijekom 1933. godine parobrod „Kraljica Marija“ obavila je 10 kružnih putovanja po Sredozemlju. Putovanja su i kasnije uglavnom bila iz Splita u Grčku, Palestinu, Egipat i natrag. Prijave za putovanje primao je Izvršni odbor Jadranske straže u Splitu i svi odbori tog udruženja u ondašnjoj Jugoslaviji. Parobrod „Kraljica Marija“ je prodan Francuzima 1940. godine, te je tijekom rata uništen u luci Casablanca 1942. godine. Parobrod „Princesa Olga“ prodan je Portugalcima 1940. godine za održavanje redovite putničke linije između Portugala, afričkih i južnoameričkih luka, te je plovio od 1940. do 1955. godine kada je postao sirovinski plijen belgijskog brodogradilišta.

IN MEMORIAM

Naše kolege i članovi Udruge pomorskih kapetana Split
Kap. Ivo Bašić, Kap. Ante Blagajić i Kap. Ante Staničić

Zauvijek su napustili našu Udrugu.

Hvala im na kolegijalnosti i članstvu

KALENDAR ZA 2017. GODINU

01 / SIJEČANJ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
						1
2	3	4	5 ^o	6	7	8
9	10	11	12 ^o	13	14	15
16	17	18	19 ^o	20	21	22
23 ^o / ₃₀	24 ^o / ₃₁	25	26	27	28 ^o	29

02 / VELJAČA 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
		1	2	3	4 ^o	5
6	7	8	9	10	11 ^o	12
13	14	15	16	17	18 ^o	19
20	21	22	23	24	25	26 ^o
27	28					

03 / OŽUJAK 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
		1	2	3	4	5 ^o
6	7	8	9	10	11	12 ^o
13	14	15	16	17	18	19
20 ^o	21	22	23	24	25	26
27	28 ^o	29	30	31		

04 / TRAVANJ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
					1	2
3 ^o	4	5	6	7	8	9
10	11 ^o	12	13	14	15	16
17	18	19 ^o	20	21	22	23
24	25	26 ^o	27	28	29	30

05 / SVIBANJ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
1	2	3 ^o	4	5	6	7
8	9	10 ^o	11	12	13	14
15	16	17	18	19 ^o	20	21
22	23	24	25 ^o	26	27	28
29	30	31				

06 / LIPANJ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
			1 ^o	2	3	4
5	6	7	8	9 ^o	10	11
12	13	14	15	16	17 ^o	18
19	20	21	22	23	24 ^o	25
26	27	28	29	30		

07 / SRPANJ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
					1 ^o	2
3	4	5	6	7	8	9 ^o
10	11	12	13	14	15	16 ^o
17	18	19	20	21	22	23 ^o
24 ^o / ₃₁	25	26	27	28	29	30 ^o

08 / KOLOVOZ 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
		1	2	3	4	5
7 ^o	8	9	10	11	12	13
14	15 ^o	16	17	18	19	20
21 ^o	22	23	24	25	26	27
28	29 ^o	30	31			

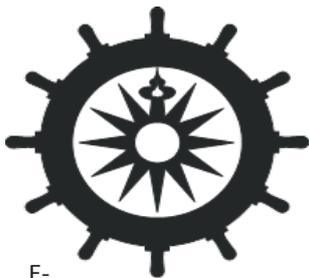
09 / RUJAN 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
				1	2	3
4	5	6 ^o	7	8	9	10
11	12	13 ^o	14	15	16	17
18	19	20 ^o	21	22	23	24
25	26	27	28 ^o	29	30	

10 / LISTOPAD 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
						1
2	3	4	5 ^o	6	7	8
9	10	11	12 ^o	13	14	15
16	17	18	19 ^o	20	21	22
23 ^o / ₃₀	24 ^o / ₃₁	25	26	27	28 ^o	29

11 / STUDENI 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
		1	2	3	4 ^o	5
6	7	8	9	10 ^o	11	12
13	14	15	16	17	18 ^o	19
20	21	22	23	24	25	26 ^o
27	28	29	30			

12 / PROSINAC 2017						
P	U	S	Č	P	S	N
				1	2	3 ^o
4	5	6	7	8	9	10 ^o
11	12	13	14	15	16	17
18 ^o	19	20	21	22	23	24
25	26 ^o	27	28	29	30	31

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 01.01. Nova godina | 25.06. Dan državnosti |
| 06.01. Sveta tri kralja | 05.07. Dan domovinske zahvalnosti |
| 16.04. Uskrs | 15.07. Velika gospa |
| 17.04. Uskršnji ponedjeljak | 08.10. Dan nezavisnosti |
| 01.05. Praznik rada | 01.11. Dan svih svetih |
| 15.06. Tijelovo | 25.12. Božić |
| 22.06. Dan antifašističke borbe | 26.12. Sveti Stjepan |



F-
„MORE JE NAŠ IZBOR“

UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT – HRVATSKA

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

IBAN: HR78 2330003 110000 6526

M.B.: 1504428 OIB: 30509201849

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 „Udrugi pomorskih kapetana“-Split kao podupirući član.

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

Mjesto i datum: _____

Odgovorna osoba tvrtke

M.P.





Članska iskaznica br. _____



"MORE JE NAŠ IZBOR"

UDRUGA POMORSKIH KAPETANA

21000 SPLIT - HRVATSKA
Dražanac 3a; Tel/Fax: 385 (0) 21 399 037
Žiro – račun: HR 233 0003 – 11 0000 6526
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) Podpirući 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 tekstom 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.



**POŠTOVANI KOLEGE,
ZAHVALJUJEMO NA UPLAĆENOJ ČLANARINI ZA 2016. GODINU, A
ONI KOJI JOŠ NISU IZVRŠILI UPLATU, MOLIMO DA NE ZABORAVE
NA SVOJU UBVEZU I U 2017. GODINI.**