OMETANJE POMORSKOG PROMETA: ŠTO TO ZNAČI?

UVOD

U prijedlogu promjena Pravilnika o sigurnosti plovidbe navodimo sintagmu „ometanje pomorskog prometa“. U hrvatskoj pomorskoj legislativi, izraz "ometanje pomorskog prometa" kao samostalan i općenito definiran pojam koji bi obuhvaćao širok spektar radnji ometanja prometa, ne pojavljuje se eksplicitno s jedinstvenom definicijom u smislu zasebnog kaznenog djela ili prekršaja pod tim nazivom.

Iako ne postoji jedinstvena definicija, u praksi bi se pod "ometanjem pomorskog prometa" podrazumijevalo svako **djelovanje ili propuštanje koje izravno ili neizravno ugrožava, ometa ili sprječava normalno, sigurno i nesmetano odvijanje plovidbe na moru, u lukama i morskim prolazima.**

To bi uključivalo širok spektar radnji, na primjer:

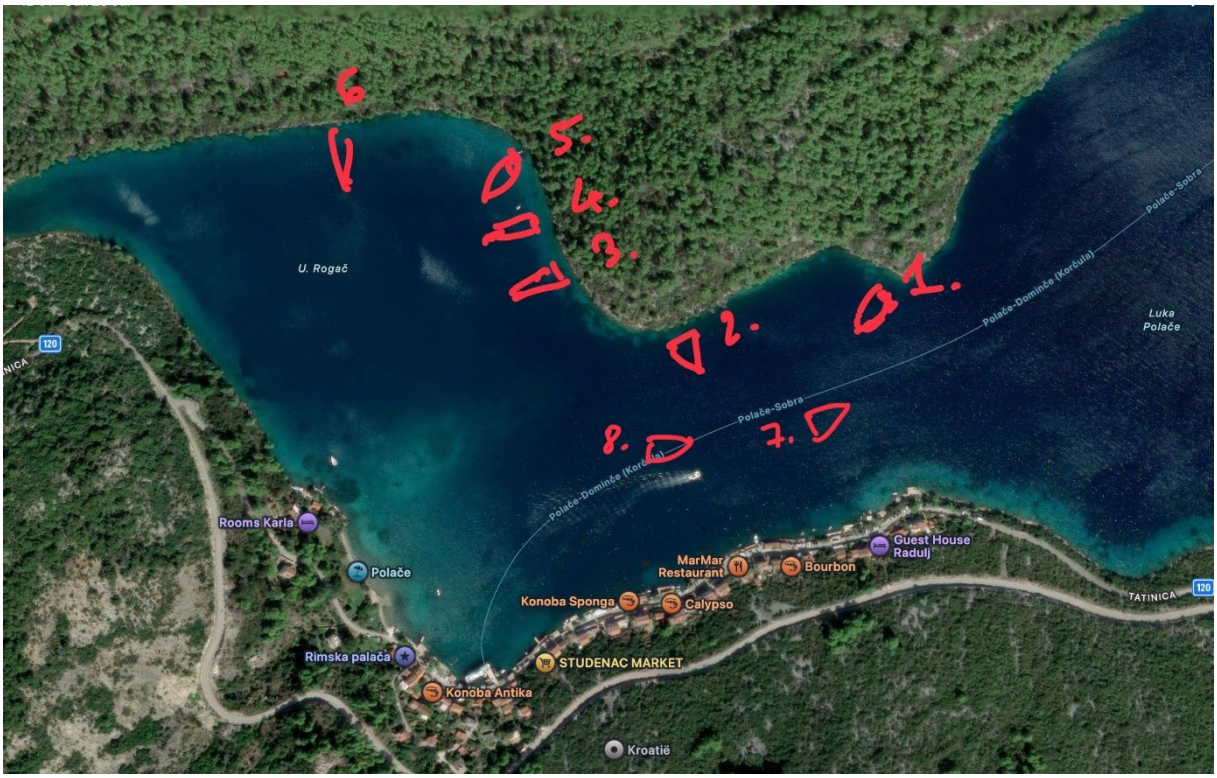
- **Nepoštivanje pravila o izbjegavanju sudara:** Svako kršenje međunarodnih ili domaćih propisa o sigurnoj plovidbi koje dovodi do opasne situacije.
- **Neovlašteno zaustavljanje ili sidrenje:** Sidrenje ili zaustavljanje plovila na mjestima gdje je to zabranjeno (npr. u plovnim putevima, uskim kanalima) i gdje se time ometa prolaz drugim plovilima.
- **Ostavljanje prepreka u moru:** Namjerno ili nesavjesno ispuštanje predmeta ili supstanci koje mogu ugroziti plovidbu (npr. plutajući otpad, potonula plovila bez propisnog označavanja).
- **Nepoštivanje signalizacije i naredbi:** Ignoriranje svjetionika, plutača, radio upozorenja ili naredbi lučkih kapetanija i VTS sustava.
- **Prebrza vožnja ili nesavjesna plovidba:** Plovidba brzinom koja nije sigurna za uvjete u prometu ili neprilagođena manevriranje koje dovodi do ugrožavanja drugih.
- **Onečišćenje mora:** Iako primarno ekološki prekršaj, veća izlijevanja zagađujućih tvari mogu indirektno ometati promet zbog sanacijskih aktivnosti ili opasnosti za plovila.
- **Ometanje rada sustava sigurnosti:** Namjerno ometanje rada navigacijskih sustava, radio komunikacija ili sustava nadzora prometa (VTS).

Dakle, iako "ometanje pomorskog prometa" nije jedinstveni pravni termin, djela koja bi ugrozila normalan pomorski promet sankcioniraju se kroz širok spektar propisa čiji je cilj osigurati sigurnost i red na moru. U ovom radu ćemo se zadržati na pojmu utjecaja usidrenih i/ili za neuređenu obalu privezanih plovila na sigurnost plovidbe odnosno načinima na koji oni mogu ometati pomorski promet.

Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru poznaju pojam **„ometanje“** odnosno kako je u intergralnom tekstu na engleskom jeziku navedeno **„impeding“** (engl. – „to impede“ – **ometati, priječiti, zaprečavati, zaustavljati, usporavati, kočiti)**. U smislu Pravila, to je bilo koja naša radnja koja uzrokuje brigu nekom drugom, koji ima neko specifično stanje (ograničen gazom, plovi uskim kanalom, shemom odvojene plovidbe, izvodi radove i sl.). Ako tu definiciju primjenimo na plovidbu područjima gdje ima usidrenih plovila odnosno sidrišta, možemo reći da je to bilo koji

način sidrenja koji uzrokuje brigu nekom drugom brodu i uvjetuje poduzimanje radnji da se osigura sigurna plovidba – smanjenje brzine, kursa, potencijalna promjena rute, zaustavljanje. U navedenom prijedlogu izmjena Pravilnika o sigurnosti plovidbe tražimo da se članak 53. izmijeni u smislu da ne daje udaljenost usidrenog i za neuređenu obalu privezanog plovila u apsolutnom broju, nego kao takvu koja ne ometa sigurnost plovidbe. Također, i plovila usidrena bez priveza za obalu mogu ometati sigurnu plovidbu ako je pozicija sidrenja takva da zatvara nekakav plovni put, kanal ili prolaz.

PRIMJER 1: Uvala Polače, otok Mljet



Prikazana je uvala Polače (izvor slike Google Maps, editirano u iPad Photo Editoru – Markup). Plovila 1-6 su usidrena i krma im je privezana za obalu (dimenzije su samo radi orjentacije i nisu navedeni nikakvi apsolutni brojevi, kako dužina brodova tako i udaljenosti od obale). Plovila 7-8 su usidrena samo sidrom bez osiguravanja krme na obalu.

Očito je iz slike da plovila 1 i 2 ometaju pomorski promet ukoliko bi bila usidrena čak i 50 m od obale kako trenutni Pravilnik traži jer u slučaju plovila koja ulaze/izlaze iz luke – uzrokuju brigu odnosno zahtijevaju da se prilagodi kurs i/ili brzina a pogotovo ukoliko iz suprotnog smjera nailazi drugo plovilo u protukursu, gdje u smislu Međunarodnih pravila za izbjegavanje sudara na moru OBA plovila moraju poduzeti radnju, odnosno skrenuti udesno, riskirajući eventualni ulazak u situaciju opasne blizine s drugim plovilom. Imajući u vidu gustoću prometa u ljetnim mjesecima (linijski brodovi, jedrilice, jahte i manja plovila) opravdana je bojazan da bi takav način vezivanja mogao uzrokovati probleme drugima.

Plovila 7 i 8 su usidrena, ali su na plovnom putu i takodjer pri ulasku u luku uzrokuju brigu drugim plovilima, odnosno njihova pozicija je takva da zahtijeva promjenu kursa i/ili brzine da bi ih se izbjeglo i mogući ulazak u nove situacije opasne blizine.

Plovila 3-6 su vezani uz neuređenu obalu – krma je osigurana za stijene. Njihove dužine i udaljenost od obale su ovdje nebitni jer konfiguracija uvale je takva da uz samu obalu nitko i ne plovi što je takodjer sankcionirano i novim i starim Pravilnikom - stari Pravilnik o sigurnosti plovidbe u članku 48, za jahte definira minimalnu udaljenost u plovidbi do 150 m od obale, a za motorne brodice i jedrilice ta je udaljenost 50 m; novi Pravilnik je u članku 49 razvrstao plovila po duljinama u veće od 30 m i hidroavioni – minimalna udaljenost 300 metara a izmedju 15 i 30 metara minimalna udaljenost od 150 m, te plovila manja od 15 m minimalnu udaljenost od 50 m od obale. Uvala Polače je sidrište i kao takva označena na karti te bilo koji brod koji tu uplovljava,

također mora voditi računa o usidrenim plovilima što je u svakom slučaju obaveza svakog pomorca koji uplovljava na sidrište ili namjerava proći kroz njega – da prolazi na razumnoj udaljenosti i prilagodjenom brzinom. Plovila 3-6 onome koji uplovljava ne predstavljaju nikakvu potencijalnu brigu jer su vezani uz obalu te samo mora voditi računa o poziciji njihovih sidara pri eventualnom privezu do njih te sidrenju ispred njih, što je najnomalnija pomorska praksa na svim sidrištima.

PRIMJER 2 – Uvala Polače, otok Mljet – otoci Kobrava, Moračnik i Tajnik



Navedeni primjer pokazuje otoke Tajnik, Moračnik i Kobravu u uvali Polače na sjevernoj strani otoka Mljeta (izvor slike Google Maps, editirano u iPad Photo Editoru – Markup). Plovila 1-7 su usidrena i vezana za neuređenu obalu (dimenzije su samo radi orjentacije i nisu navedeni nikakvi apsolutni brojevi, kako dužina brodova tako i udaljenosti od obale). Plovilo 8 je usidreno bez osiguranja krme na obalu.

Vidljivo je kako plovila 1, 2, 3 i 4 ometaju odvijanje pomorskog prometa za sva plovila koja tu prolaze: plovila 1 i 2 su svojom pozicijom značajno smanjila ulaz u kanal izmedju Tajnika i Kobrave, dok su plovila 3 i 4 značajno smanjili plovni put u kanalu izmedju Moračnika i Tajnika. Takvim načinom priveza, uzrokuju brigu kod brodova koji tu prolaze u smislu da moraju prilagoditi kurs i/Ili brzinu novonastalim okolnostima, a primjera radi, ukoliko imaju plovilo u protukursu, gdje su po Pravilu 14 Medjunarodnih pravila za izbjegavanje sudara na moru, OBA plovila dužna izvesti radnju izbjegavanja, riskira se ulaz u drugu situaciju opasne blizine odnosno zbog blizine obale ta radnja postaje nemoguća i jedina je opcija zaustavljanje što nije preporučljivo zbog gubitka odaziva kormila i potpunog gubitka sposobnosti manevriranja u tom slučaju. Plovila 5, 6 i 7 zbog svog položaja ne ometaju pomorsku plovidbu jer je pri procjeni situacije jasno da su nepomična, konfiguracija plovnog puta je (ukoliko nisu ekstremno daleko vezana od obale) takva da omogućava siguran prolaz i mimoilaženje sa eventualnom prilagodbom brzine, što je potpuno opravdano imajući u vidu plovidbu u ograničenom prostoru.

Plovilo 8 je usidreno, ali posred kanala te kao takvo predstavlja značajnu brigu za plovila koja tuda prolaze jer ozbiljno otežava ili potpuno onemogućava plovidbu kanalom.

PRIMJER 3 – uvala Soline, Paklinski otoci

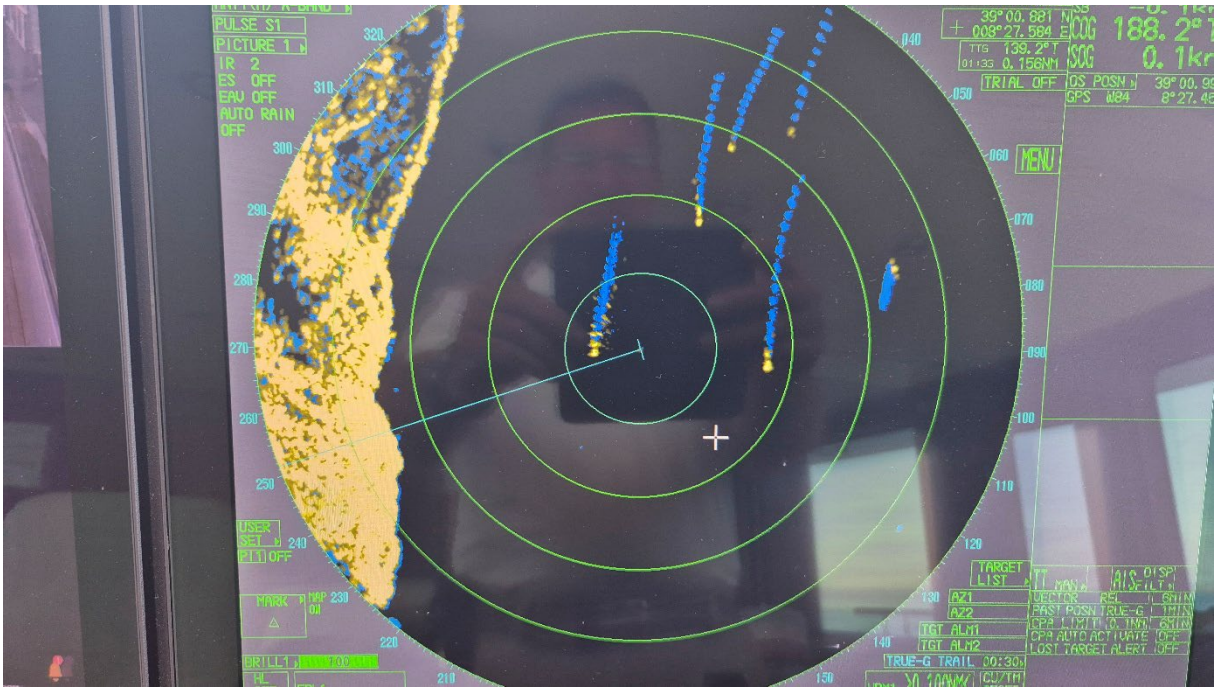


Navedeni primjer predstavlja situaciju na sidrištu u uvali Soline na Paklinskim otocima (SW dio otoka Sv. Klement – rt Stražica zatvoren otočićem Dobri Otok; izvor slike Google Maps, editirano u iPad Photo Editoru – Markup). Plovila 1, 2 i 4 su usidrena i vezana za neuređenu obalu (dimenzije su samo radi orjentacije i nisu navedeni nikakvi apsolutni brojevi, kako dužina brodova tako i udaljenosti od obale). Plovila 3,5,6,8 i 9 su usidrena bez osiguranja krme na obalu.

Plovilo 3 jedino na slici ometa odvijanje pomorskog prometa, jer je svojom pozicijom značajno smanjilo prostor za manevriranje pri ulasku/izlasku u kanal izmedju Dobrog otoka i rta Stražica na Sv. Klementu te kao takvo ometa sve brodove koji ulaze/izlaze iz uvale, jer su prisiljeni promijeniti kurs i/ili brzinu i ponovo procijeniti da li je sigurno proći kroz kanal. Eventualni nepovoljni meteo uvjeti (S vjetar sa podizanjem valova sa S strane ulaza u kanal) u tom slučaju nisu nikome na ruku.

Plovila 1,2 i 4 su usidreni i vezani uz obalu ali zbog konfiguracije uvale ne predstavljaju ugrozu pomorske plovidbe, takodjer zbog prije citiranih članaka novog i starog Pravilnika. Plovila 5, 6, 8 i 9 su usidrena samo svojim sidrom, bez osiguranja krme uz obalu ali taj prostor je na pomorskim kartama označen kao sidrište i ukoliko su njihove medjusobne udaljenosti i udaljenosti od obale dovoljno velike, ne predstavljaju ugrozu za pomorsku plovidbu, jer dobre uzance u pomorskom prometu nalažu, da ukoliko se plovi kroz sidrište (planirali se usidriti ili ne), plovi se smanjenom brzinom, sa strojevima spremnima za manevar, sa povećanim osmatranjem situacije i sa povećanim oprezom.

PRIMJER 4 – negativna praksa uz poštivanje pomorskih propisa



Navedena slike prikazuju jutrošnju situaciju u Golfo di Palmas na južnom dijelu Sardenge, zapadno od Cagliarija. U Italiji propisi nalažu sidrenje ne manje od 500 m od obale (Guardia Costiera, Guardia di Finanza i Carabinieri toleriraju negdje i do 300 m zavisno o situaciji) a mi smo usidreni malo preko 3 kabela što je sigurno preko 500m. Navedena radnja je u smislu zakona potpuno ispravna, Golfo Palmas je na nautičkim kartama označen kao sidrište i nije za sankcioniranje nikakve vrste, ali eto ipak sam mišljenja da takva radnja nije sigurna s obzirom na broj plovila koje tim akvatorijem plove i kojim brzinama pojedini brodovi tu prolaze (vidljivo na slici radara – pravi vektori su prikazani u 30-sekundnom intervalu na dometu od 0.5 nautičke milje – pojedina plovila prelaze 2 kabela u 30 sekundi odnosno 24 čvora). Ovdje bi, s obzirom na poziciju broda i konfiguraciju zaljeva, bilo potpuno opravdano vezivanje uz obalu da bi se povećala sigurnost vlastitog plovila na sidrištu te smanjilo utjecaj na promet ostalih plovila. U Italiji nije dozvoljeno vezivanje za neuređenu obalu jer se doslovno slijedi zakon koji nalaže sidrenje ne manje od 500 m od obale, a puno su veći problem izletnička plovila raznih dužina koja nekad prođu uz nas velikim brzinama i tako direktno ugrožavaju naš boravak na sidrištu kao i naših gostiju koji se eventualno kupaju uz vlastiti brod. Službe nadležne za sigurnost na moru u Italiji nabrojane prije rijetko sankcioniraju prekršaje takve vrste a trebale bi, što dokazuje učestalost takvih incidenata – da postoji rizik od kažnjavanja događali bi se puno manje.

ZAKLJUČAK

Potreba da se članak 53, stavak 9 izmijeni odnosno preformulira na način da zabranjuje sidrenje sa privezom na neuređenu obalu ukoliko isto ometa plovidbu na toj mikrolokaciji je ovdje objašnjena na stručan i argumentiran način s obzirom na pojam ometanje pomorske plovidbe. Pomorsko dobro u Republici Hrvatskoj je opće dobro koje svi mogu koristiti pod jednakim uvjetima ukoliko to posebnim zakonima nije drugačije određeno (tu se prije svega misli na izdavanje koncesijskih odobrenja za pojedine aktivnosti) te niti argument da vezivanjem uz obalu

onemogućavamo plovidbu i drugima branimo pristup pomorskom dobru nije održiv niti u kojem slučaju. Nijedno plovilo koje se na takav način veže uz obalu neće tamo ostati zauvijek nego će prije ili kasnije otići, odnosno nijedan dobro odgojen zapovjednik se neće vezati uz obalu ukoliko je već netko tamo – kupači, manje plovilo, izletnici sa šatorom ili slično. Kao profesionalci u pomorskoj plovidbi i nautičkom turizmu svjesni smo svojih odgovornosti za zaštitu ljudskih života, povjerenih nam plovila i pomorskog okoliša te smo itekako za poštivanje svih pozitivnih pomorskih propisa u našoj Domovini ali isključivo ukoliko su motivirani razlozima opće sigurnosti na moru i potaknuti statistikom te lekcijama naučenih iz pomorskih nesreća a ne pritiscima aktivista i javnosti koja nije dovoljno upućena u tematiku.