

Analiza postojećeg stanja i primjena mjera za podizanje razine sigurnosti na moru za kupaće i ronioce

Analysis of Present Situation and the Application of Measures to Raise Safety Level for Swimmers and Divers at Sea

Robert Baljkas

Lučka kapetanija Šibenik
Šibenik
e-mail: robert.baljkas@pomorstvo.hr

UDK 656.61:627.76

Stručni članak / Professional paper

Rukopis primljen / Paper accepted: 6. 8. 2013.

Sažetak

Stanje sigurnosti na moru analizirano je kroz primjenu pravne regulative kojom se štite životi osoba u moru, kupaća i ronioce, ali i osoba na plovnim objektima. U radu se ukazuje na poteškoće utvrđivanja pomorskog prekršaja glisiranja plovni objekata te se predlaže uvođenje kriterija sigurnosne brzine. Plovidba plovni objekata treba se odvijati izvan zone odvajanja, između osoba u moru i plovni objekata, dovoljno širokih kako bi se zaštitile osobe u moru. Postojeća zaštita kupaća ograničena je na pasivnu zaštitu, kao što su ograde uređenih plaža i pravna regulativa na snazi. Situacija u pogledu obavljanja podvodnih aktivnosti još je nepovoljnija. Nije usvojen zakon, a podvodne aktivnosti regulirane su pravilnikom.

KLJUČNE RIJEČI

sigurnost
glisiranje
sigurnosna brzina
plaža
osobe
zakon

Summary

Safety at sea has been analysed through the application of legal regulative by which human life is protected, swimmers and divers, and persons in sea craft as well. The paper work points out difficulties in obtain maritime offense planing of sea craft, and suggest implementation of the criterion of safe speed. The sailing of sea craft shall be performed outside of the separation zone, the zone between persons in sea and sea craft, wide enough with the goal to protect life of person at sea. Actual swimmers' protection has been limited to a passive protection i.e. floating fences at landscaped beaches and valid legal regulation. The situation about underwater activities is worse. The law still has not been adopted, and the underwater activities has been controlled by the regulation, only.

KEY WORDS

safety
planing
safe speed
beach
person
law

UVOD / Introduction

Pravna regulativa kojom se uređuje red na unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru treba pružiti potpunu zaštitu osobama u moru i na plovni objektima. Potpuna zaštita obuhvaća osim očuvanja života i tjelesnog integriteta i stvaranje osjećaja sigurnosti i zaštićenosti. Zadaća je posebno naglašena tijekom turističke sezone kada se pomorski promet višestruko povećava. Izrazito se povećava broj brodica i jahti za šport i razonodu u plovidbi, kao i broj kupaća. Iz tablice 1. i tablice 2. uočljivo je povećanje broja plovni objekata koji plove unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske u promatranom razdoblju. Pomorski promet usmjeren je na određena područja plovidbe, kritične točke na unutarnjim

Tablica 1. Plovni objekti upisani u očevidnike brodica i upisnike jahta i brodova dana 31. prosinca 2006. godine i 31. prosinca 2012. godine

Table 1. Floating objects listed in the evidence of craft, yacht and vessel register on the date of December 31. 2006. and December 31. 2012.

Vrsta plovni objekta	31. 12. 2006	31. 12. 2012.	Trend, usporedba 2006. i 2012.
Teretni brodovi	361	438	+21,3%
Putnički brodovi	619	666	+7,6%
Tehnički plovni objekti	123	131	+6,5%
Ribarski brodovi	437	467	+6,9%
Javni brodovi	21	21	0
Brodice za prijevoz tereta	450	166	-63,1%
Brodice za prijevoz putnika	7514	8398	+11,8%
Ribarske brodice	6763	7260	+7,3%
Javne brodice	127	164	+29,1%
Brodice za osobne potrebe	89362	101056	+13,1%
Jahte za gospodarsku uporabu	28	1833	+6446,4%
Jahte za osobnu uporabu	278	134	-51,8%
UKUPNO	106083	120734	+13,8%

Tablica 2. Izdane vinjete od 2006. godine do 2012. godine
Table 2. Navigation permit issued for the years from 2006. till 2012.

	2006. godina	2007. godina	2008. godina	2009. godina	2010. godina	2011. godina	2012. godina	Aritmetička sredina	Trend, usporedba 2006. i 2012.
Prva prijava jahte	2442	2549	2584	2500	2287	2168	1982	2358,86	-18,84 %
Prva prijava brodice	21119	20426	19188	17651	17460	17564	17163	18653,0	-18,73 %
Produljenje prijave jahte	3362	3705	4038	4587	4962	5281	5369	4472,0	+59,7 %
Produljenje prijave brodice	25700	28148	29348	32503	33640	34936	35382	31379,57	+37,67 %
Ukupno prijava	52623	54828	55158	57241	58349	59949	59896	56863,43	+13,82 %

morskim vodama, prvenstveno plovne putove, prilaze lukama i marinama, blizine plaža, obale kopna i otoka gdje je posebno ugrožena sigurnost kupača i ronioaca, te osoba u plovnim objektima. Na intenzivan pomorski promet ukazuje i brojka od preko 180 000 domaćih plovnih objekata upisanih u upisnike brodova i jahti, očevidnike brodice, te stranih brodice i jahti s ishodovanim odobrenjima za plovidbu na području obalnog mora Republike Hrvatske. U razdoblju od 2006. godine do 2012. godine evidentiran je značajan broj smrtnih slučajeva i teških tjelesnih ozljeda kupača i ronioaca¹. Podaci koji obvezuju Republiku Hrvatsku da osigura visoku razinu zaštite za osobe koje borave u našoj državi, uz ostvarenje opće svrhe prekršajno pravnih sankcija.

SIGURNOSNA BRZINA KRITERIJ POMORSKOG PREKRŠAJA / *Safe Speed as Criterion for Maritime Offense*

Brzinu plovidbe plovnih objekata, između drugih čimbenika, ograničava forma podvodnog dijela trupa. Prema formi trupa podvodnog dijela plovne objekte dijelimo na deplasmanske², po-

¹ Prema podacima o radu lučkih kapetanija Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture u razdoblju od 2006. godine do 2012. godine evidentirano je kako slijedi: 2006. godine ukupno smrtno stradalo 28 osoba, od čega 12 ronioaca i 6 kupača uz 48 povrijeđenih osoba; 2007. godine ukupno smrtno stradalo 31 osoba, od čega 14 ronioaca i 9 kupača uz 41 povrijeđenu osobu; 2008. godine ukupno smrtno stradalo 44 osobe, od čega 11 ronioaca i 20 kupača uz 41 povrijeđenu osobu; 2009. godine ukupno smrtno stradalo 26 osoba, od čega 12 ronioaca i 8 kupača uz 38 povrijeđenih osoba; 2010. godine smrtno stradalo 28 osoba, od čega 11 ronioaca i 6 kupača uz 38 povrijeđenih osoba; 2011. godine ukupno smrtno stradalo 16 osoba, od čega 5 ronioaca i 4 kupača uz 55 povrijeđenih osoba, te 2012. godine ukupno je smrtno stradalo 27 osoba, od čega 5 ronioaca i 6 kupača, uz 37 povrijeđenih osoba. Iako iz spomenutih podataka nije razvidno koliko je smrtnih stradanja i povreda uzrokovano vanjskom silom, primjetan je značajan broj smrtnih stradanja na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske.

² Vidi Ljubomir Predojević, Pomorski poslovni rječnik, Otokar Keršovani, Opatija, 1988. godine, str. 167. Istisnina, deplasan; težina vode što je brod istiskuje.

ludeplasmanske ili tranzicijske forme, te gliserske forme ili forme brzih plovnih objekta. Plovnih objekti (brod³, jahta⁴, brodica⁵) deplasmanskog oblika podvodnog dijela trupa postižu najveću brzinu plovidbe koja je jednaka Froudom broju (ili aspektu brzine) najviše do omjera 1.5⁶. Brzina plovidbe plovnog objekta deplasmanskog oblika podvod-

Prema Arhimedovu zakonu jednaka je težini samoga broda s svime što je na njemu i u njemu. Mijenja se promjenom stupnja uronuća broda, pa se i naziva prema teretnoj liniji do koje je mjeran deplasan. Npr. deplasan na ljetnoj vodenoj liniji.

³ Prema čl. 5. st.1. toč. 4. Pomorskog zakonika pod pojmom broda obuhvaćamo, osim ratnog broda, plovnih objekata namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovnih objekata, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački.

⁴ Prema čl. 5. st.1. toč. 20. Pomorskog zakonika pod pojmom jahta obuhvaćamo plovnih objekata za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika.

⁵ Prema čl. 5. st.1. toč. 15. Pomorskog zakonika pod pojmom brodice obuhvaćamo plovnih objekata namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW. Pojam brodice ne obuhvaća: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima.

⁶ Lindsay, Lord., „Naval Architecture of Planing Hulls“, Cornell Maritime Press Inc, Cambridge, Maryland, 1963., str. 20., Aspekt brzine ili Froud broj (Law of Comparison iz 1868. godine) je omjer između brzine u čvorovima i korijena duljine plovnog objekta na vodenoj liniji u stopama. Vidi detaljnije „Pomorska enciklopedija“, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1975. godine, Svezak 2. Ch – Hy, str. 546. i str. 547., primjena modificiranog Froudeovog broja kod glisera poradi činjenice da se duljina glisera na vodenoj liniji mijenja tijekom glisiranja. Formula glasi $Fnd=V/\sqrt{g3\sqrt{D}}$. D je volumen istisnine kod mirovanja glisera. Vidi dalje Roger Marshall, „All about Power Boats“, International marine, McFraw – Hill, 2002., str. 4. do str. 5. aspekt brzine jednak ili manji od 1,5 ukazuje na deplasmansku plovidbu plovnog objekta. U rasponu od 1,5 do 2,5 aspekta brzine plovidba je u tranzicijskom području plovidbe, dok kod aspekta brzine između 2,5 do 3,0 plovnih objekata započinje plovidbu glisiranjem. Prema Froud, teoretski, plovnih objekata deplasmanskog oblika podvodnog dijela trupa može postići najveću brzinu plovidbe u čvorovima koja odgovara $1,34\sqrt{D}$ u vodenoj liniji u stopama, ipak moderni plovnih objekata deplasmanskog tipa trupa ostvaruju aspekt brzine od 1,5.

nog dijela broda ograničena je otporom podvodnog dijela trupa. Vrijednost otpora povećava se brže nego brzina plovnog objekta⁷. Po dostizanju najveće brzine, bez obzira na dodavanje snage, nema povećanja brzine osim povećanja trima dodatnim uranjanjem krme, uz stvaranje jake turbulencije vode po krmi. Tako plovnih objekata deplasmanske forme trupa duljine 10 metara na vodenoj liniji postiže najveću brzinu plovidbe od 8,6 čvorova. Oblik je u rasponu od pravokutnog, oblog, čak i „V“ oblika trupa. Plovnih objekata mogu se projektirati s ciljem da se idealna brzina plovnog objekta ostvaruje u tranzicijskom području. Aspekt brzine kreće se u rasponu od 1,5 do 2,5. Forma podvodnog dijela trupa uobičajeno je gliserske forme, ali uslijed nedovoljne snage pogonskog stroja, odnosno težine plovnog objekta, u odnosu prema raspoloživoj snazi, ne uspijeva ploviti glisiranjem. Glisersku formu podvodnog dijela karakterizira oštri prijelaz priklojka⁸ u bok glisera, s kutom u rasponu od 11° do 24°, koji se proteže od krmenog zrcala do polovice duljine glisera, bez zaobljenosti, uz niz uzdužnih hrptenjača⁹ na podvodnom dijelu trupa glisera, s krmmom zrcalnog oblika, oštro odsječenom. Plovnih objekata gliserske forme do početka glisiranja plove u tranzicijskom, odnosno prijelaznom području plovidbe. Daljnjim dodavanjem snage na pogonsku osovinu povećava se hidrodinamički uzgon koji djeluje na podvodni dio trupa gliserske forme. Kada se hidrodinamički uzgon izjednači s hidrostatičkim uzgonom plovnih objekata započinje plovidbu glisiranjem¹⁰. Plovnih objektu koji glisira sman-

⁷ Vidi detaljnije Lindsay L., „Naval Architecture of Planing Hulls“, str. 11.

⁸ Poprečni nagib podvodnog dijela trupa plovnog objekta u odnosu prema horizontalnoj ravni.

⁹ Linije paralelne s kobilicom, koje se pružaju od krmenog zrcala prema pramcu.

¹⁰ Lindsay, Lord., „Naval Architecture of Planing Hulls“, str. 29. Za potpuno razumijevanje glisiranja važno je proučiti krivulje koje prikazuju raspone brzine i uvjete pri kojima započinje plovidba glisiranjem. Na

juje se uronjeni podvodni dio plovnog objekta, pa je manji i deplasman, odnosno težina plovnog objekta. Smanjuje se otpor te se zadržava ista brzina plovidbe uz manju angažiranu snagu pogonskog stroja. Krmni trim¹¹ je smanjen, a plovni objekt „jaše“ na valu kojeg je stvorio. Po krmu se, umjesto turbulentnog strujanja vode, pojavljuje ravan, usmjeren trag prolaska plovnog objekta. Približno duljina traga odgovara duljini plovnog objekta. U Pravilniku o brodicama i jahtama u odredbi čl. 3. st.1. toč. 7. gliseri se definiraju kao brodice ili jahte koje uz pomoć mehaničkog porivnog uređaja klize po površini mora. Početak plovidbe plovnog objekta glisiranjem nije moguće točno utvrditi bez poznavanja brzine¹²

apsisci su vrijednosti aspekta brzine, omjer brzine i duljine na vodenoj liniji S/Lwl , a na ordinati su vrijednosti omjera brzine i širine plovnog objekta. $S/B = \text{Brzina u stopama po sekundi} / \sqrt{\text{gravitacija stope po sekundi na kvadrat} * \text{širina u stopama}}$. Prikazane su krivulje najmanje brzine potpunog glisiranja, krivulje identične brzine glisiranja za glisere različitih dimenzija, duljina i širina, te krivulje optimalne brzine glisiranja pri mirnom i uzburkanom moru. Tako se najmanja brzina potpunog glisiranja može ostvariti kada je aspekt brzine, brzina i duljina, jednak 1,1 uz omjer brzine i širine od 3,5. U drugom slučaju najmanja brzina glisiranja ostvaruje se kada je aspekt brzine 3,5, a omjer brzine i širine je jednak 1,5.

¹¹ Trim je razlika između gaza broda na krmu i gaza broda na pramcu. Kada je gaz na krmu veći od gaza na pramcu onda se kaže da je zatežan, a kada je gaz na pramcu veći od gaza na krmu onda je brod pretežan. Vidi detaljnije Franko Marinka, Stabilnost broda, Znanje, Zagreb, 1999. godina, str. 90.

¹² Brzinu kretanja plovnog objekta možemo utvrditi uz pomoć radarskog uređaja ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) odnosno uređaja za automatsko radarsko plotiranje, AIS uređaja (Automatic Identification System) odnosno Sustava za automatsku identifikaciju, GPS (Global Positioning System) odnosno navigacijski satelitski sustav za određivanje pozicije broda, VTMS (Vessel Traffic Monitoring and Information System) odnosno Sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom, usporednom plovidbom s praćenim plovnom objektom kao i uz pomoć laserskog pištolja. Utvrđivanje brzine kretanja plovnog objekta laserskim pištoljem otežano je poradi valjanja i posrtanja broda s kojega smjeramo nadolazeći plovni objekt, a što onemogućava stabilizaciju tijekom smjerenja. Podaci o brzini plovnog objekta koja je utvrđena laserskim uređajem od strane osposobljene i ovlaštene osobe, fiksiranim na čvrstom osloncu na kopnu, tripodu, kao što se obavlja u nadzoru brzine na cestama, s opcijom dobivanja fotografije osmotrenog plovnog objekta, bili bi pouzdani i točan, prihvatljivi dokaz u prekršajnom ili kaznenom postupku. Laserskim pištoljem postoji mogućnost mjerenja udaljenosti od obale pod uvjetom da se na obali nalaze veća okomita površina. http://www.radargunsblog.com/2006_08_01_archive.html, Radar Riviera gdje se daje informacija o uporabi cestovnih radara za utvrđivanje brzine kretanja prometnih vozila za utvrđivanje brzine plovidbe plovnih objekata od strane francuske policije, te se ukazuje na određene poteškoće u odnosu prema cestovnoj uporabi. Vidi dalje http://www.videoh.t.hu/en/speed_measurement/famashot527/527.php, specifikacije laserskog uređaja za mjerenje brzine cestovnih vozila FamaShot III. VHT-257 koji ima mogućnost, osim fotografiranja, stvaranje video zapisa kretanja osmotrenog vozila. Vidi dalje Marine Act 1988, No. 52 of 1988, Part 9-General, New South Wales, Australia, 88 Evidence of speed, navodi se da će u kaznenom postupku, u cilju utvrđivanja brzine kretanja plovnog objekta, koristiti uređaj za

i duljine plovnog objekta na vodenoj liniji. Uz pomoć formule za aspekt brzine utvrđujemo je li plovni objekt plovio najmanjom brzinom koja omogućava plovidbu glisiranjem. Plovni objekt započinje plovidbu glisiranjem kada je aspekt brzine veći od 2,5. Brodica, gliser duljine na vodenoj liniji 3,5 metra, započinje plovidbu glisiranjem pri brzini od 8,5 čvorova. Jahta duljine 20 metara, na vodenoj liniji, započinje plovidbu glisiranjem pri brzini od 20,3 čvorova. Dakle, brodica od 3,5 metra čini pomorski prekršaj - već pri brzini od 8,5 čvorova plovi glisirajući. U isto vrijeme, jahta duljine na vodenoj liniji 20 metara pri brzini od 8,5 čvorova još plovi u deplasmanskoj plovidbi, aspekt brzine manji je od 1,5 i ne čini pomorski prekršaj. Jahta plovidbom u rasponu od 8,5 čvorova do 20,3 čvorova plovi u tranzicijskoj plovidbi i ne glisira. Očito je da pomorski prekršaj ne ovisi o brzini plovidbe plovnog objekta, već je isključivo u funkciji subjektivne procjene ovlaštene osobe tijela državne uprave. Ne razmatra se zakonitost što je veća duljina na vodenoj liniji, početak plovidbe glisiranjem ostvaruje se pri većim brzinama. Utvrđivanje plovidbe glisiranjem, na prethodno opisani način neposrednim opažanjem, nije u skladu s odredbom iz čl. 233. Zakona o prekršajima. Neposredno opažanje ovlaštene osobe podrazumijeva neposredno utvrđivanje činjenica ključnih za prosuđivanje zakonitosti radnje. Imajući u vidu prethodno kazano, predlaže se uvođenje pojma sigurnosna brzina umjesto glisiranja. Sigurnosna brzina je kriterij u odlučivanju ugrožava li brzina plovidbe plovnog objekta sigurnost osoba na morskome području. Pojam sigurnosne brzine potrebno je tumačiti u skladu s odredbom čl. 6. Pravilnika za izbjegavanje sudara na moru¹³. Plovidba sigurnosnom brzinom treba osigurati da se uvijek može

mjerene brzine koji je testiran, kalibriran i zaštićen od otvaranja, a koji se upotrebljuje u skladu s uputama proizvođača, bez dovođenja u pitanje drugih metoda za utvrđivanje brzine ili u nedostatku dokaza biti će dokaz brzine kretanja plovnog objekta

¹³ Collision Regulation Convention skraćeno COLREG Konvencija stupila je na snagu dana 15. 07. 1977. godine odnosno 12 mjeseci nakon što je strankom konvencije postala Njemačka kao 23 država stranka dana 15. 07. 1976. godine, a ukupna trgovačka flota brodova država stranaka, tonaže veće od 100BT, činila je više od 65% svjetske bruto tonaže. Republika Hrvatska stranka je COLREG Konvencije od 08. 10. 1991. godine, sukcesijom. Na dan 31.03.2013. godine 155 države su stranke COLREG konvencije s 98,71% svjetske trgovačke tonaže (prema IHS-Fairplay - World Fleet Statistics 31 December 2011). U Republici Hrvatskoj u skladu s obavezama države stranke COLREG konvencije primjenjuje se Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, Narodne novine br. 17/96. Vidi tekst COLREG Convention, Rule 6, Safe Speed.

izvršiti zakonita i efikasna¹⁴ radnja kako ne bi bili ugroženi životi osoba u moru i na plovnim objektima. Efikasna radnja podrazumijeva zaustavljanje na vrijeme i na sigurnoj udaljenosti od kupaca ili drugog plovnog objekta. Osoba koja upravlja plovnom objektom, pri odluci kojom će brzinom ploviti, dužna je uzeti u obzir najmanje sljedeće čimbenike: vidljivost; gustoću pomorskog prometa; manevarske osobine plovnog objekta uključujući zaustavni put; vidljivost s upravljačkog mjesta; prisutnost pozadinskih svjetala; plovidbu prema suncu koje je nisko u odnosu prema morskome horizontu; doba dana, stanje vjetra i mora; blizinu opasnosti za sigurnu plovidbu; blizinu obale; blizinu plaže; uočene osobe u moru izvan područja rezerviranih isključivo za kupaca; gaz u odnosu prema raspoloživoj dubini vode. Uvođenjem pojma sigurnosne brzine ovlaštene osobe ne podliježe grešci određivanja plovi li plovni objekt glisirajući ili je u tranzicijskoj plovidbi. Primjenom sigurnosne brzine kao kriterija sigurne plovidbe ovlaštenu djelatnik, na temelju znanja i iskustva, spomenutih čimbenika, procjenjuje opasnost koju predstavlja plovidba plovnog objekta za osobe u moru i druge plovne objekte. Osim primjene kriterija plovidbe sigurnosnom brzinom na pojedinim morskim područjima nužno je odrediti kriterij najveće dopuštene brzine plovidbe¹⁵. Najveća dopuštena brzina plovidbe točno je određen kriterij sigurnosne brzine na jasno definiranom morskome području. Ograničenje brzine plovidbe primjenjiva

¹⁴ COLREG Convention, Rule 8, Action to avoid collision, (a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship. Zanimljivo je usporediti čl. 8. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru, a vezano za prijevod riječi „positive“ na hrvatski jezik. Članak 8.: „Svaku radnju poduzetu da bi se izbjegao sudar mora se izvršiti odlučno, pravodobno i onako kako to treba učiniti dobar pomorac, ako to okolnosti slučaja dopuštaju“.

¹⁵ Tako u The High Speed Small Vessels Regulations of 1988, Issued by the Council of Ministers under Section 18 of High Speed Small Vessels Laws of 1992 to 1999, Official Gazette of the Republic of Cyprus No.3332 date 11. 06. 1999 propisuje se brzina plovidbe od 3 čvora i bez stvaranja valova tijekom plovidbe. Drugi primjer u Marine Act 1988, Vessel Operating and Zoning Rules for Victorian Waters, Australia navodi se na str. 4. da je „No Wash Zone“ morskome područje kroz koje je plovni objekt dužan ploviti brzinom koja stvara najmanje moguće valove ili uopće ne stvara valove. Vidi detaljnije Naredba o plovidbi u prolazu u šibensku luku, u pašmanskome tjesnacu, u prolazu Mali Ždrelac i Vela Vrata, rijekama Neretvom i Zrmanjom, te o zabrani plovidbe pelješkim, Koločepskim, Unijskim kanalom i kanalom Krušija, dijelovima Srednjeg kanala, Murterskog mora i Žirjanskog kanala glavu II Plovidba u šibensku luku st. 20; glavu III Plovidba Pašmanskim tjesnacom st. 7; glavu IV Plovidba prolazom Mali Ždrelac st. 3., Narodne novine br. 09/2007.

lo bi se na morskim područjima koja su posebno ugrožena, odnosno područjima gustog morskog prometa u blizini plaža, te na prilazima lukama, uskim kanalima, zaljevima, lukama i lučkim područjima. Propisivanjem najveće dopuštene brzine plovidbe važno je osigurati nadzor poštivanja odredbe o ograničenju brzine plovidbe. Nadzor odvijanja pomorskog prometa obavlja se 24 sata na dan, a sustav nadzora je neovisan o nazočnosti plovnih jedinica tijela državne uprave na moru, ovlaštenih da vrše nadzor pomorskog prometa. Fiksni ili mobilni uređaji laserski uređaj za utvrđivanje brzine plovni objekata, uz video nadzor, u potpunosti bi ispunili tražene zahtjeve.

NAJMANJA UDALJENOST PLOVIDBE PLOVNIH OBJEKATA OD OBALE / *Closest Navigation Distance From Shore Line of Sea Craft*

Odredbe Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine, kojim se propisuje najmanja udaljenost plovidbe plovni objekata od obale nisu značajno mijenjane u odnosu prema Pravilniku iz 1975. godine i Pravilnik iz 1994. godine. Ipak, najmanja udaljenost plovidbe plovni objekata glisiranjem pomaknuta je s 200 metara, kako je propisano Pravilnikom iz 1975. godine, na 250 metara Pravilnikom iz 1994., a odredbom Pravilnika iz 2005. godine plovidba glisiranjem dozvoljena je na udaljenosti od 300 metara¹⁶. Prema

¹⁶ Postaja pomorske policije Šibenik i Lučka kapetanija Šibenik omogućile su uvid u podatke o udaljenostima na kojima je počinjen pomorski prekršaj za 2011. godinu i 2012. godinu. Postaja pomorske policije evidentirala je 185 (207) pomorskih prekršaja poradi plovidbe glisiranjem na zabranjenim područjima, a Lučka kapetanija Šibenik podatke o 114 (77) pomorskih prekršaja poradi plovidbe glisiranjem na zabranjenim područjima. Od 185(207) pomorskih prekršaja utvrđenih od strane policijskih službenika 23 (5) prekršaja ili 12,4% (2,4%) utvrđeno je u kanalu Sv. Ante i luci Šibenik, 6 (15) prekršaja ili 3,2% (7,2%) na udaljenosti između 1 do 30 metara od obale, 59 (65) prekršaja ili 31,9% (31,4%) na udaljenosti u rasponu od 31 metar do 70 metara od obale, 74 (106) prekršaja ili 40,1% (51,3%) na udaljenosti u rasponu od 71 metar do 150 metara od obale, te 23 (16) prekršaja ili 12,4% (7,7%) na udaljenosti u rasponu od 151 metar do 300 metara od obale. Od 114 (77) pomorskih prekršaja utvrđenih od strane ovlaštenih djelatnika Lučke kapetanije Šibenik 18 (3) prekršaja ili 15,8 % (3,9%) utvrđeno je u kanalu Sv. Ante i luci Šibenik, 8 (1) prekršaja ili 7,0 % (1,3%) na udaljenosti između 1 do 30 metara od obale, 30 (24) prekršaja ili 26,3 % (31,2%) na udaljenosti u rasponu od 31 metar do 70 metara od obale, 38 (9) prekršaja ili 33,4 % (11,7 %) na udaljenosti u rasponu od 71 metar do 150 metara od obale, te 20 (40) prekršaja ili 17,5 % (51,9%) na udaljenosti u rasponu od 151 metar do 300 metara od obale. Policijski službenici Postaje pomorske

odredbama Pravilnika iz 2005. godine jahte smiju ploviti na udaljenosti većoj od 150 metara od obale i prirodne plaže, te na udaljenosti većoj od 50 metara od ograde uređene plaže¹⁷. Brodovi smiju ploviti na udaljenosti većoj od 300 metara od obale¹⁸. Pravilnikom iz 2005. godine propisuje se udaljenost plovidbe, od polazne linije, za sedam različitih vrsta plovni objekata, a u odredbi čl. 72. st. 6. Pravilnika iz 2005. godine navodi se veći broj plovni objekata koji se kreću snagom ljudskih mišića, te kao posljednje, regulira se udaljenost od obale do koje se mogu približiti hidroavioni. Utvrđene su tri polazne linije na morskoj obali (obala, prirodna plaža i ograda uređene plaže) od kojih se utvrđuje najmanja udaljenost plovidbe plovni objekata, kao i plovidbe glisiranjem. Navode se različite udaljenosti plovidbe plovni objekata od

policije Šibenik utvrdili su 139 (196) prekršaja ili 75,2 % (94,7 %) na udaljenosti u rasponu od 1 metar do 150 metara od obale, a ovlašteni djelatnici Lučke kapetanije Šibenik 76 (37) prekršaja ili 66,7% 48,1% na udaljenosti u rasponu od 1 metar do 150 metara od obale. Zanimljivo su prekršaji utvrđeni u kanalu Sv. Ante, a poradi činjenice da je prekršaj počinjen već plovidbom većom od 10 čvorova i bez da plovni objekt plovi glisiranjem. S podacima za prekršaje u kanalu Sv. Ante policijski službenici utvrdili su 162 (197) prekršaja ili 87,6% (95,2 %), a ovlašteni djelatnici kapetanije 94 (40) prekršaja ili 82,5 % (51,9 %) unutar udaljenosti do 150 metara od obale. Greška određivanja udaljenosti plovidbe plovni objekata od obale kod vizualnog određivanja od strane ovlaštene osobe, bez konzultiranja elektronskog uređaja (laserski uređaja, radarskog uređaja ili GPS), u rasponu je od najmanje +/- 20 %. Pomorski prekršaj u razredu od 151 metara do 300 metara u pravilu su opisani kao: „Glisirao na udaljenosti manjoj od 300 metara“, ali bez preciznijeg određivanja udaljenosti. Podaci za LK Šibenik za 2012. godinu ukazuju na određene nedosljednosti, ali radi se o tomu da je ovlaštena osoba utvrđene pomorske prekršaje (23 od 26) plovidbe glisiranjem navodio pod glisiranjem unutar 300 metara od obale, iako su prekršaji utvrđeni unutar raspona 50 metara do 150 metara od obale.

¹⁷ Na području unutarnjih morskih voda nerijetko plove jahte duljine 24i više metara, a koje svojom dužinom i zapreminom apsolutno spadaju u kategoriju brodova. Motorne jahte duljine preko 24 metra i jahte na jedra, duljine u rasponu od 12 do 24 metra, osim po definiciji u Pomorskom zakoniku, ne spadaju u istu kategoriju plovni objekata.

¹⁸ Agencija za obalni linijski pomorski promet prihvatila je prijedlog Hrvatske gospodarske komore Šibenik o plovidbenom redu državne brzobrodске linije 9502 Šibenik-Kaprije-Žirje, a koji je usvojen nakon usklađivanja u Šibeniku dana 18. 10. 2010. godine za nadolazeću 2011. godinu. Prema prihvaćenom plovidbenom redu, koji se primjenjivao tijekom dijela 2011. godine planirana je plovidba od Šibenika do otoka Žirja uz ticanje otoka Kaprija za 60 minuta. Ipak kada se ucertaju kursevi plovidbe na navigacijskoj karti i izmjere udaljenosti između međutočaka, te primjene ograničenja u brzini plovidbe i udaljenosti plovidbe od obale brodova temeljem Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine tada plovidba ne može trajati kraće od 74 minute. Prema prihvaćenom plovidbenom redu plovidba od Šibenika do Kaprije traje 45 minuta, a uz poštivanje odredbi Pravilnika ne može biti kraća od 53 minute.

polaznih crta¹⁹. Pojmovi koji se koriste u Pravilniku iz 2005. godine nisu usklađeni s odredbama Pomorskog zakonika i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, pa se pojedini pojmovi mogu tumačiti dvojako ili su nejasni. U odredbi čl. 72. st. 1. toč.1. Pravilnika iz 2005. godine propisana je najmanja udaljenost plovidbe brodova u odnosu prema obali. Prema odredbi čl. 5. st. 1. toč. 4. Pomorskog zakonika brodica koja prevozi više od 12 putnika spada u kategoriju brodova. U kategoriju brodova uključeni su teretni i putnički brodovi, koji plove na području neograničene plovidbe, odnosno brodice koje prevoze više od 12 putnika isključivo na području nacionalne plovidbe²⁰. Duljina takve brodice može biti i manja od 12 metara. U odredbi čl. 72. st.1. toč. 3. Pravilnika iz 2005. godine propisano je da motorne brodice i jedrilice ne smiju ploviti na udaljenosti manjoj od 50 metara od obale, a u st. 5. istoga članka ispušten je dodatak „motorna“ uz pojam brodice. Nije u potpunosti jasno odnosi li se potonja odredba na motorne brodice i brodice na jedra ili se odnosi samo na motorne brodice. Pojam jedrilica trebao bi označavati plovni objekt koji se kreće morem isključivo uz pomoć vjetrova, a u kontekstu hrvatskog jezika upućuje na športsku jedrilicu koja se koristi u športskim natjecanjima (Laser, 470, Fin, optimist i drugi modeli). Poradi kazanog, predlaže se određivanje najmanje udaljenosti plovidbe plovni objekata od obale prema duljini plovni objekata broda, jahte i brodice. Plovne objekte treba razdvojiti u dva razreda: prvi razred su plovni objekti duljine do 24 metra, a drugi razred čine plovni objekti duljine veće od 24 metara. U propisivanju udaljenosti plovidbe od polazne crte važno je pojmovno definirati u prvom redu obalu²¹. Prema odredbi Pravilnika iz

¹⁹ Tako se u Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine u čl. 72. st. 1. toč. 1.; toč. 2.; toč. 3., te u čl. 72. st. 2.; st. 3.; st. 4.; st. 5.; st. 6.; st. 7.; st. 8. propisuju udaljenosti od tri polazne linije za određivanje udaljenosti plovidbe za sedam različitih vrsta plovni objekata.

²⁰ Vidi Naredbu o kategorijama plovidbe pomorskih brodova, Narodne novine br. 46/06 i 48/08 gdje se u glavi II, st.2. toč. 1. definira Neograničena plovidba, a u toč. 6. Nacionalna obalna plovidba.

²¹ Odredba čl. 4. st.1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama glasi: „Morska obala se proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodni ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je

2005. godine čl. 78. st. 1. i st. 2. zabranjeno je kupanje izvan područja ograđene plaže i na udaljenost većoj od 100 metara od obale od prirodne plaže. Obala koja nije obuhvaćena pod pojmom plaža čini dio morske obale koji je nepristupačan s mora i s kopna, te koji ne omogućava siguran i bezopasan ulazak i izlazak iz mora. Prirodna plaža stoga bi trebala obuhvaćati sve dijelove morske obale koju mogu koristiti kupaci za siguran ulazak i izlazak iz mora. Ispred nepristupačne obale treba definirati morsko područje široko 50 metara, koja čini zonu odvajanja i gdje je zabranjena plovidba svih plovni objekata, osim plovni objekata koji se pokreću snagom ljudskih mišića. Uplovljenje plovni objekata u zonu odvajanja dozvoljeno je iznimno, najkraćim putem, smjerom okomito na liniju pružanja obale, neposredno prije prilaza luci, vezu, sidrišnoj poziciji, te u slučaju više sile, kao i u svim slučajevima traganja i spašavanja na moru. Brzina plovidbe kroz zonu odvajanja treba ograničiti na najviše 5 čvorova. Ispred obale u pojasu od 50 metara do 200 metara treba dozvoliti plovidbu plovni objekata duljine manje od 24 metra, pod uvjetom da plove sigurnosnom brzinom - smanjenom. Na udaljenosti većoj od 200 metara od obale mogu ploviti maksimalnom brzinom, a u skladu s uvjetima koji utječu na sigurnost plovidbe. Plovni objekti duljine veće od 24 metra dužni su ploviti na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora na udaljenosti većoj od 300

vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda". Možemo zaključiti da pojmovno morska obala obuhvaća uređene i prirodne plaže odnosno plaže su dio morske obale. Prema The American Heritage® Science Dictionary navodi se da je plaža eng. beach; "The area of accumulated sand, stone, or gravel deposited along a shore by the action of waves and tides. Beaches usually slope gently toward the body of water they border and have a concave shape. They extend landward from the low water line to the point where there is a distinct change in material (as in a line of vegetation) or in land features (as in a cliff)". Dalje, prema Collins Dictionary plaža eng. beach jest: "An extensive area of sand or shingle sloping down to a sea or lake, esp. the area between the high- and low-water marks on a seacoast". Prema Oxford Dictionary plaža eng. beach jest: "A pebbly or sandy shore, especially by the sea between high- and low-water marks", prema Vladimiru Aniću, Rječnik hrvatskog jezika, Novi Liber 1991. godine, str. 470., plaža je prostor uz more, rijeku ili jezero uređen za kupanje. Vidi dalje Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1983. Tom 6, Pc-Rh, str.107 gdje se plaža definira kao niska uravnjena obala od pijeska ili oblutaka, pogodna za kupanje (u moru, rijeci, jezeru). Dalje, Hrvatski enciklopedijski rječnik, Novi Liber, Zagreb, 2002., Tom 8, Pes-Pro, str. 53. plaža je pod 1. pješćana ili šljunčana obala, a pod 2. prostor uz more, rijeku ili jezero uređen za kupanje. Vidi Bratoljub Klaić, Rječnik stranih riječi, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb, 1988., str.1055 plaža franc. (plage) otvorena, ravna obala, pogodna za kupanje (u moru, rijeci, jezeru); kupalište; štrand, lido, igalo, žal.

metara, uvijek plovidbom sigurnosnom brzinom. Osim zone odvajanja u pojasu od 50 metara do 100 metara od obale prirodne ili uređene plaže, na udaljenosti od 100 metara i više dozvoljena je plovidba plovni objekata čija je duljina manja od 24 metra. Ulazak u zonu odvajanja dozvoljen je pod uvjetima kako je prethodno spomenuto, iznimno i brzinom od najviše 5 čvorova. Plovni objekti koji plove u morskom pojasu od 100 metara do 200 metara od obale prirodne plaže ili ograđene uređene plaže dužni su ploviti sigurnosnom brzinom. Izvan udaljenosti od 200 metra mogu kao i kod obale ploviti maksimalnim brzinama. Plovni objekti duljine veće od 24 metara dužni su ploviti na udaljenosti od 300 metara od obale prirodne ili uređene ograđene plaže, ali uvijek sigurnosnom brzinom. Plovidba plovni objekata sigurnosnom brzinom primjenjivala bi se na udaljenosti do 200 metara od obale za razliku od zabrane glisiranja koja se primjenjuje na udaljenosti do 300 metara od obale. Plovni objekti koji se pokreću isključivo snagom ljudskih mišića mogu ploviti u zoni odvajanja ispred prirodnih i ograđenih uređenih plaža u morskom pojasu od 50 metara do 100 metara od obale, te do 50 metara od obale nepristupačne za kupaće. Osim spomenutih područja treba uvesti pojam isključive zone za kupaće na području ograđenih uređenih plaža, na kojima treba zabraniti plovidbu svih plovni objektima. Na taj način bi se u najvećoj mogućoj mjeri zaštitili kupaci. Isključiva zona za kupaće podrazumijeva zabranu izdavanja koncesija i koncesijskih odobrenja na dijelu uređene ili prirodne plaže. U tom slučaju ne bilo moguće primjenjivati odredbe iz čl. 74. st. 3. i st. 4. Pravilnika iz 2005. godine kojim se dozvoljava plovidba plovni objekata, kroz lijevjak označen plutućama, od obale do dijelaorskog područja gdje je dozvoljeno glisiranje. Potrebno je u Pravilniku, kojim se regulira plovidba na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, ugraditi odredbu vezano za plovidbu plovni objekata lučkih kapetanija i pomorske policije. Plovni objekti, kapetanija i pomorske policije, kada provode na moru ovlasti propisane zakonskim i podzakonskim aktima, dužni su svoj poseban status označiti zvučnim i svjetlosnim signalima²². Čujnost zvučnog i

²² Prema California Boating Law, Current as of January 2010., Department of Boating and Waterways u čl. 655.2 propisuje se najveća brzina plovidbe plovni objekta od 5 čvorova na udaljenosti od 100 stopa od

vidljivost svjetlosnog signala ne smije biti manja od 500 metara u uvjetima mirnog mora, bez vjetera i dobre vidljivosti.

OZNAČAVANJE I OGRAĐIVANJE UREĐENIH PLAŽA / *Marking and Fencing Arranged Beaches*

Pravilnikom o vrstama morskih plaža i uvjetima koje moraju zadovoljavati morske plaže, odredba iz čl. 2., dijele se na uređene plaže i prirodne plaže. Uređena plaža prema odredbi čl. 3. spomenutog Pravilnika obuhvaća uređeni kopneni prostor, te ograđeni morski prostor ispred kopna. Prirodna plaža obuhvaća neuređeni kopneni prostor, te neograđeno morsko područje ispred kopna. Korištenju plaže, uređene ili prirodne, u gospodarske svrhe prethodi ishodovanje koncesije, a korisnik plaže dužan je u skladu s odredbom iz čl. 4. st. 3. Pravilnika: propisati i osigurati red na plaži, osigurati opremu za pružanje prve pomoći, osigurati sredstva za spašavanje i određeni broj spasilaca, te vidljivo ograditi plažu s morske strane. Nadležna lučka kapetanija ili ispostava lučke kapetanije, u skladu s nadležnostima i ovlastima koje su propisane u odredbi čl. 1. Zakona o lučkim kapetanijama, propisuje uvjete održavanja reda na plaži, pružanju prve pomoći, opremi za spašavanje i broju spasilaca, te načinu na koji će se plaža ograditi s morske strane. Tamo gdje nema koncesionara plaže, a prostornim planom predviđena je plaža, jedinice lokalne ili regionalne samouprave dužne su održavati plažu u stanju koje ne predstavlja opasnost za ljudske živote i sigurnost plovidbe, a u skladu s posebnim propisom. Ako se izvršenim inspekcijskim nadzorom od strane ovlaštenog djelatnika kapetanije utvrdi da plaža ne ispunjava propisane uvjete donosi se rješenje o zabrani uporabe plaže²³. Prema Pravilniku o uvjetima i

kupača, te 200 stopa udaljenosti od plaže s kupačima, od pomagala za plivanje, ronilačkih platformi, te u blizini mjesta ukrcanja i iskrcanja putnika, te mjesta vezova plovni objekata. (100 stopa jednako je duljini od 30,48 metara). Dalje, u toč. b) istoga članak spominje se da navedeno u čl. 655.2. a) ne primjenjuje na plovne objekte koji direktno provode zakon, a koji ističu odgovarajuće svjetlosne signale. Na te objekte ne primjenjuju se niti ograničenje brzina propisano od strane lokalnih vlasti. U Pomorskom zakoniku ne postoji odredba kojom su plovni objekti pomorske policije ili drugih tijela državne uprave na moru izuzeti od primjene odredbi podzakonskog akta koji se odnose na udaljenost plovidbe od obale, kada direktno primjenjuju zakonske ovlasti, kao što je npr. progon plovila u cilju hvatanja počinitelja prekršaja ili kaznenog djela.

²³ Lučke kapetanije odnosno njeni ovlašteni djelatnici ovlašteni su za obavljanje inspekcijskog nadzora na pomorskom dobro, a u slučaju utvrđenih

načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine odredba iz čl. 78. st. 1. nije propisana udaljenost, od obale, na kojoj su koncesionar ili tijelo jedinice lokalne samouprave, dužni postaviti plutajuću ogradu uređene plaže. Koncesionar uređene plaže ili jedinica lokalne samouprave, dužni su „vidljivo ograditi“ plažu s morske strane²⁴. Iz spomenute definicije trebalo bi zaključiti da plutajuća oграда mora biti vidljiva, ne samo u dane bez vjetrova i bez valova, već i kod određenog stanja mora, koje se uobičajeno može očekivati tijekom ljetnih mjeseci. Plutajuća oграда, kojom se odvaja uređena plaža od otvorenog mora nije ništa drugo do virtualni zid, psihološka barijera koja pruža slabu ili nikakvu zaštitu osobama u moru u slučaju naleta plovnog objekta. Kako bi se podigla razina sigurnosti i zaštite osoba u moru neophodno je definirati tehničko konstrukcijske zahtjeve, kojima treba udovoljiti plutajuća oграда. Jedan od zahtjeva jest onemogućiti ili umanjiti mogućnost prelaska plovnih objekata preko plutajuće ograde. Prvenstvena funkcija ograde trebala bi biti prepreka s ciljem pružanja značajnije zaštite osobama koje se nalaze u moru, unutar ograđenog prostora. Dio obale plaža daje se na korištenje temeljem koncesije ili koncesijskog odobrenja. To su prvenstveno odnosi na iznajmljivanje brodice na mlazni pogon, motornih brodice, skijaše na vodi i padobrance. Nadležna lučka kapetanija zahtjeva od koncesionara na pomorskom dobru, uređenoj plaži, da označi plovni put plovcima u obliku lijevka²⁵. Tako formirani lijevak ne nalazi se na krajnjim točkama ograđene plaže već, u pravilu, sredinom ograđene plaže. Plovni objekti dužni su ploviti, smanjenom brzinom, do ulaska na morsko područje gdje brzina plovidbe

nepravilnosti ovlašten su zabraniti uporabu pomorskog dobra. Vidi Rješenje Lučke kapetanije Šibenik Ispostava Rogoznica Kl. UP/1 342-24/11-04/313 Ur. br. 530-03-05-09-11-2 od dana 24. lipnja 2011. godine kojom se zabranjuje korištenje plaže dok se ista propisno ne ogradi plutajućom ogradom.

²⁴ Tako hrvatska firma koja izrađuje ograde za plaže u svom promidžbenom letku velikim slovima navodi: „Ogradite plaže, spriječite nezgodu“. Nije jasno na koji način bi oграда mogla spriječiti nezgodu, ako njenim konstrukcijsko tehničkim karakteristikama nije moguće zaustaviti ili usporiti brzinu plovidbe glisera preko plutajuće ograde.

²⁵ Tako je Lučka kapetanija Šibenik izdala rješenje Kl. br. 342-08/12-01/1 Ur. br. 530-03-05-12-1 od dana 05. travnja 2012. godine vezano za označavanje vodenog prolaza kojim su dužni ploviti brodice i jahte koje se koriste u gospodarske svrhe, iznajmljivanje, a djelatnost se obavljaju temeljem koncesije na pomorskom dobru ili temeljem koncesijskog odobrenja

nije ograničena. Plovidba smanjenom brzinom, odnosno najmanjom mogućom brzinom, na udaljenosti na nekoliko metara od osoba u moru, nije pomorski prekršaj, ali predstavlja značajnu i stvarnu opasnost za sigurnost osoba u moru. Ograda treba biti položena neprekinuto, a što nije slučaj kod formiranog lijevka. Država umjesto da osigura „zone odvajanja“ ili „zone zabrane plovidbe za sva plovne objekte“, u blizini uređenih plaža, daje u koncesiju dio obale koju bi trebali koristiti isključivo kupaci.

KUPAČI / Swimmers

Odredbama pravilnika kojima se uređuje red na unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru iz 1975. godine, 1994. godine i 2005. godine definirana su potpuno ista morska područja, na kojima je kupanje dozvoljeno. Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, iz 2005. godine koji je na snazi, u glavi II propisan je red u lukama²⁶, a u glavi IV na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Odredbom iz čl. 30. Pravilnika, nabrojane su djelatnosti koje je zabranjeno obavljati na lučkom području. Tako je odredbom u st. 1. toč. 10. istoga članka Pravilnika zabranjeno na lučkom području kupanje, ronjenje, glisanje, jedrenje na dasci, te aktivnosti vezane uz skijanje na vodi, vuču skijaša i škola skijanja na vodi. Aktivnosti na lučkom području mogu se obavljati uz odobrenje tijela koje upravlja lučkim područjem, lučka uprava ili koncesionar, uz prethodnu suglasnost nadležne lučke kapetanije. Pravilnikom iz 2005. godine,

²⁶ U čl. 3. st. 1. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske navodi se da red u luci provodi tijelo koje upravlja lukom, a koje posebnim aktom propisuje red u luci koji odobrava nadležna lučka kapetanija. Ne postoji tijelo koje upravlja lukom već isključivo i jedino tijelo koje upravlja lučkim područjem pojedine luke. Pojmovno su luka i lučko područje definirani Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/03, br. 141/06, br. 100/04 i br. 38/09. U čl. 2. st. 1. toč. 1. Zakona pojmovno je definirana luka, a u čl. 2. st. 1. toč. 4. Zakona pojmovno je definirano lučko područje kao dio luke kojim upravlja lučka uprava ili ovlaštenik koncesije, a na kojem se obavljaju lučke djelatnosti. Lučke djelatnosti navedene su u čl. 65. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Dalje, u čl. 56. st. 1. Pomorskog zakonika navodi se: „Luke moraju udovoljavati propisanim uvjetima sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja i sigurnosne zaštite. Prva dva uvjeta primjenjuju na cijelo područje luka, ali mjere sigurnosne zaštite primjenjuju se isključivo i jedino na lučkim područjima luka otvorenih za međunarodni promet. U daljnjem tekstu stoga će se koristiti pojam lučko područje umjesto luke

Glava IV, Red na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, odredbom iz čl. 75., zabranjeno je kupanje u lukama, prilazima lukama, uskim morskim kanalima koji se koriste za plovidbu plovnih objekata, bez prethodno ishodovanog odobrenja nadležne lučke kapetanije. U odredbi čl. 78. st. 1. i st. 2. Pravilnika iz 2005. godine negativnom definicijom propisano je da se zabranjuje kupanje izvan ograđenog morskog prostora uređene plaže, te na udaljenosti većoj od 100 metara od obale prirodne plaže. Iznimka od spomenutog pravila postoji kada su plovidbene opasnosti (pličine, hridi, grebeni) na udaljenosti većoj od 100 metara od kupališta takve prirode da onemogućavaju plovidbu plovnih objekata. Uzimajući u obzir spomenuto u odredbama čl. 75. i čl. 78. Pravilnika iz 2005. godine kupaci se mogu kupati isključivo na uređenim ili prirodnim plažama, ali ne na drugim dijelovima morske obale. Osoba koja se kupuje na lučkom području povrjeđuje odredbu iz čl. 56. st. 2. Pomorskog zakonika, jer je odredbom iz čl. 30. st. 1. toč. 10. Pravilnika iz 2005. propisano da je kupanje na lučkom području zabranjeno. Dalje, u odredbi čl. 56. st. 3. Pomorskog zakonika navodi se: „U luci i drugim dijelovima unutarnjih morskih voda zabranjeno je obavljati aktivnosti utvrđene posebnim propisom“. Temeljem ove odredbe moguće je pokrenuti prekršajni postupak protiv osobe koja se kupuje na prilazima lukama, uskim prolazima i kanalima koji se koriste za plovidbu, a gdje je zabranjeno kupanje. Povrjeđuje odredbu iz čl. 56. st. 3. Pomorskog zakonika svaka osoba koja se kupuje izvan područja koja definirano odredbom u čl. 78. Pravilnika iz 2005. godine, odnosno koja se kupuje izvan ograde uređene plaže ili koja se kupuje na udaljenosti većoj od 100 metara od obale. Udaljenost kupaca od obale prirodne plaže treba ograničiti na udaljenost od najviše 50 metara, a oграда uređene plaže treba biti postavljena na udaljenosti od najviše 50 metara od obale, osim iznimno kada konfiguracija obale omogućava i veće udaljenosti. Postavljeno ograničenje neće biti učinkovito, ako se ne primjenjuju, dosljedno i uvijek, prekršajno pravne sankcije prema osobama koje ne poštuju postavljena ograničenja²⁷.

²⁷ Prema dostavljenim i dostupnim podacima iz prekršajne evidencije Postaje pomorske policije Šibenik i Lučke kapetanije Šibenik za 2011. godine nije pokrenut niti jedan prekršajni postupak protiv fizičke

PODRUČJE OBAVLJANJA PODVODNIH AKTIVNOSTI I OZNAČAVANJE RONIČKA/ Area of Carrying out Underwater Activities and Marking of Divers

Osoba koja obavlja podvodne aktivnosti na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora dužna je označiti svoju poziciju. Prema odredbi iz čl. 77. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine osoba koja obavlja podvodne aktivnosti dužna je označiti svoju poziciju žutom ili narančastom plutačem promjera najmanje 30 centimetara. Plutaču je osoba dužna povlačiti za sobom dok roni. Nije propisan način označavanja obavljanja podvodnih aktivnosti noću, niti je isto izrijekom zabranjeno. U odredbi čl. 4. st. 2. Pravilnika o obavljanju podvodnih aktivnosti²⁸ spomenuta su dva načina označavanja pozicije osobe pod vodom. Prvi način je označavanje narančastom ili crvenom plutačem po sredini morskog područja gdje se obavljaju podvodne aktivnosti, a osoba koja obavlja podvodne aktivnosti nije dužna povlačiti plutaču za sobom. Drugi način označavanja je isticanje jedne od ronilačkih zastavica. Ronilačka zastavica je zastavica Međunarodnog signalnog kodeksa slovo „A“ ili narančasti pravokutnik s bijelom dijagonalnom crtom. Noću se morsko područje označava svjetlećom plutačem s ugrađenom bljeskalicom, žute ili bijele boje, vidljivom na najmanje 300 metara udaljenosti. Podvodne aktivnosti nije dopušteno obavljati na cijelom području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora. Pravilnikom iz 2005. godine kojim

osobe - kupača koji pliva izvan ograde uređene plaže ili na udaljenosti većoj od 100 metara od prirodne plaže. Tijekom 2012. godine policijski službenici Postaje pomorske policije Šibenik izdali su dva prekršajna naloga kupacima zatečenim u plivanju na udaljenosti većoj od 100 metara od obale prirodne plaže.

²⁸ Prema odredbi čl. 1043. st. 1. Pomorskog zakonika (Narodne novine br. 17/94, na snazi od 22.03.1994. godine) propisano je da će Ministar u ministarstvu nadležnom za pomorstvo, u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog Pomorskog zakonika, donijeti, između drugih propisa, propis iz toč. 38. koji se odnosi na obavljanje podvodnih aktivnosti. Pravilnik o obavljanju podvodnih aktivnosti stupio je na snagu 25. 05. 1999. godine odnosno s dvije godine kašnjenja u odnosu prema odredbi 1043. st. 1. Pomorskog zakonika. Pomorskim zakonikom (Narodne novine br. 181/04 stupio na snagu 29.12.2004. godine) u odredbi čl. 1026. propisano je da Pravilnik o obavljanju podvodnih aktivnosti (Narodne novine, br. 47/99., 23/03., 28/03., 52/03., i 58/03.) ostaje na snazi do donošenja odgovarajućeg zakona. Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (Narodne novine br. 61/11) odredba u čl. 1026. izmijenjena je, a riječ „zakon“ zamijenjena riječju „propis“.

su propisani uvjeti i način održavanja reda, glava II Red u luci (lučko područje)²⁹, odredbom u čl. 30. st. 1. toč. 10. propisana je zabrana obavljanja podvodnih aktivnosti na lučkom području. Odredbom u čl. 31. st. 1. istog Pravilnika propisana je mogućnost obavljanja drugih aktivnosti na lučkom području odobrenjem tijela koje upravlja lučkim područjem, uz prethodnu suglasnost lučke kapetanije. Podvodne aktivnosti spadaju u grupu drugih aktivnosti, pa se iznimno odobrava ronjenje i na lučkim područjima. Nastavno na prethodno, odredbom iz čl. 31. st. 2. istog Pravilnika, zabranjeno je obavljanje podvodnih aktivnosti na prilazu luci, kojima se ometa odvijanje pomorskog prometa, bez prethodno ishovanog odobrenja nadležne lučke kapetanije. U glavi IV, odredba iz čl. 75. Pravilnika iz 2005. godine, red na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora, propisane su aktivnosti koje je zabranjeno obavljati bez odobrenja nadležne lučke kapetanije (kupanje i plivanje). Odredba se odnosi na obavljanje aktivnosti u uskim vodenim kanalima i prolazima kojima se odvija plovidba, ali nije propisana zabrana obavljanja podvodnih aktivnosti. Moglo bi se zaključiti da su podvodne aktivnosti dopuštene i bez odobrenja kapetanije, ako se ne ometa odvijanje pomorskog prometa. Ipak, za razliku od spomenutog u Pravilniku o obavljanju podvodnih aktivnosti odredbom u čl. 10 st. 1. toč. a) propisuje se da je zabranjeno ronjenje u dijelovima unutarnjih morskih voda koje obuhvaćaju luke, prilaze lukama, sidrišta luka i u područjima gustog pomorskog prometa, bez definicije gustog pomorskog prometa. Dalje, u istom članku st. 2. ali. 1. navodi se da odobrenje za ronjenje na spomenutom području daje nadležna lučka kapetanija³⁰. U Pravilniku o obavljanju podvodnih aktivnosti u čl. 10. st. 1. toč. a) do toč. f) spomenuta su područja

²⁹ Vidi fusnotu br. 26., luka vs. lučko područje

³⁰ Kolizija propisa uočljiva je i u odnosu prema odredbi iz čl. 31. st. 1. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske iz 2005. godine. Propisano je da lučka kapetanija daje suglasnost za obavljanje ribolovnih, sportskih i drugih aktivnosti na području luke, a nadležna lučka uprava odobrenje za obavljanje istih aktivnosti. Za razliku od kazanog u Pravilniku o obavljanju podvodnih aktivnosti u odredbi iz čl. 10. st. 1. a. propisano je da obavljanje podvodnih aktivnosti na području luke, prilazu lukama i u području gustog prometa nije dozvoljeno. Iznimno, prema odredbi u st. 2. istog članka Pravilnika o obavljanju podvodnih aktivnosti, dozvoljava se obavljanje spomenutih aktivnosti na navedenom području uz dozvolu koju izdaje nadležna lučka kapetanija.

gdje je zabranjeno obavljanje podvodnih aktivnosti, te koje tijelo državne uprave može isto odobriti, iznimno.

U odredbi čl. 56. st. 6. Pomorskog zakonika propisano je da su ronionci i organizatori ronjenja dužni pridržavati ili udovoljavati odredbama propisa o sigurnosti ronjenja koji donosi ministar. Propis na koji se poziva zakonodavac je Pravilnik o obavljanju podvodnih aktivnosti. Ipak, nije potpunosti jasno odnosi li se pozivanje na propise i na odredbe pravilnika kojim se uređuje način i uvjeti održavanja reda na području luka i unutarnjih morskih voda. Prethodno je ukazano da su odredbe spomenutih pravilnika djelomično u koliziji, odnosno za identičnu situaciju dva pravilnika daju dva različita rješenja, postupanja.

Označavanje pozicije gdje se nalazi osoba koja obavlja podvodne aktivnosti tijekom individualnog ronjenja, isključivo s crvenom ili narančastom plutačem odnosno žutom ili narančastom plutačem, nije dostatno. Nadalje, spomenutim pravilnicima nije propisana dozvoljena udaljenost prolaska plovno objekta u odnosu prema plutači koja označava osobu pod vodom. Vrlo često osobe koje upravljaju plovnim objektima (brodice i jahte), umjesto da zaobilaze na sigurnoj (nedefiniranoj) udaljenosti od plutače, približavaju se i ugrožavaju sigurnost osoba pod vodom. Jedan od razloga ugrožavanja sigurnosti osobama, osim nepoštivanja odredbi vezano za udaljenost plovidbe i glisanje od obale, leži u činjenici da se osobe koje obavljaju podvodne aktivnosti i plovni objekti nalaze istovremeno na istom morskome području. Osoba koja obavlja podvodne aktivnosti, nije ograničena u obavljanju podvodnih aktivnosti udaljenošću od obale, ali je ograničena dubinom ronjenja kod športsko-rekreativnog ronjenja na najveću dubinu od 40 metara. Kako bi se izbjegli „bliski susreti“, prolasci na malim udaljenostima, manjim od 20 metara od osobe pod vodom, individualno ronjenje na dah ili s autonomnom ronilačkom opremom potrebno je ograničiti na udaljenost od najviše 30 metara od obale kopna ili otoka, neovisno o konfiguraciji morskog dna uz zadržavanje postojećih zabranjenih područja za ronjenje. Ronjenje na udaljenostima većim od 30 metara od obale (kopna ili otoka) može se dozvoliti, ako osobu koja obavlja podvodne aktivnosti prati druga osoba u brodi. Brodica je dužna isticati zastavu

„A“ Međunarodnog signalnog kodeksa, kako bi se upozorili drugi plovni objekti na osobu koja obavlja podvodne aktivnosti, a koja je označena plutačom odgovarajuće boje.

PRAVNE SANKCIJE ZA POMORSKE PREKRŠAJE / *Legal Sanctions for Maritime Offenses*

Stupanjem na snagu Zakona o prekršajima, dana 1. listopada 2002. godine, novčane kazne za počinjen pomorski prekršaj³¹ više se nisu mogla propisati podzakonskim aktom, već jedino Pomorskim zakonikom. Pomorski zakonik stupio je na snagu 29. prosinca 2004. godine, te je najvažniji pravni akt Republike Hrvatske kojim su reguliraju pravni odnosi između pravnih subjekata na području gdje je država suverena i tamo gdje ostvaruje suverena prava. Sigurnost plovidbe obuhvaća treći dio Pomorskog zakonika od čl. 47. do čl. 178. Odredbe članaka primjenjuju se na sve plovne objekte koji se nalaze u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, ako nije drukčije određeno, odnosno i na strane plovne objekte, brodice, jahte i brodove. Nepridržavanjem odredbi kojima se uređuje sigurnost plovidbe ostvarena su obilježja pomorskog prekršaja. Pomorski prekršaj povreda je propisa kojim Republika Hrvatska uređuje pravne odnose na morskim područjima i pomorskom dobru gdje je Republika Hrvatska suverena, te na dijelu morskog i podmorskog akvatorija gdje ima suverena prava. Prekršajni postupak poradi povrede odredbi Pomorskog zakonika vodi se u skladu s odredbama Prekršajnog zakona³². Fizička osoba koja ne poštuje odredbu iz čl. 56. st. 2. Pomorskog zakonika koja se odnosi na aktivnosti na lučkom području, vezano za odredbu iz čl. 30. st. 1. toč. 10. (zabrana glisiranja, kupanje, jedrenje i skijanje) Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima

³¹ Pomorski zakonik, čl. 989. st.1. pomorski prekršaj se definira kao povreda propisa kojima se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske ili nad kojima Republika Hrvatska ima suverena prava, njihovim obalama i lukama, pomorskim objektima hrvatske državne pripadnosti, te svim pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske u vezi sa sigurnošću plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru.

³² U čl. 989. st.2. Pomorskog zakonika propisano je da se prekršajni postupak vodi prema odredbama Zakona o prekršajima što je netočno. Prekršajni postupak vodi se prema odredbama Prekršajnog zakona. Stupanjem na snagu Prekršajnog zakona dana 01. siječnja 2008. godine Zakon o prekršajima prestao je važiti. Vidi čl. 257. st.1. Prekršajnog zakona Narodne novine br. 107/07 od dana 19. 10. 2007. godine.

unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske i iz čl. 56. st. 3. Pomorskog zakonika vezano za ostale aktivnosti čl. 31. st. 1. (obavljanje ribolovnih, sportskih i drugih aktivnosti uključujući obavljanje podvodnih aktivnosti bez odobrenja) istog Pravilnika, čini pomorski prekršaj iz čl. 1013. st. 4. Pomorskog zakonika. Propisana je novčana kazna za fizičku osobu u rasponu od 500,00 kuna do 15.000,00 kuna. Osoba koja upravlja plovnim objektom i ne poštuje u plovidbi odredbe spomenutog Pravilnika, povrjeđuje odredbu iz čl. 64.a. st.1. toč.2. te čini pomorski prekršaj iz čl. 995. Iz Pomorskog zakonika³³. Povreda odredbi odnosi se na udaljenost plovidbe plovnih objekata od obale ili/i plaže, te na udaljenost plovidbe glisiranjem od obale ili plaža glisera, brodice na mlazni na pogon i brodice na zračnom jastuku. Propisana je novčana kazna za zapovjednika broda ili člana posade koji ga mijenja u rasponu od 2.000,00 kuna do 15.000,00 kuna. U st. 2. istoga članka propisana je novčana kazna u rasponu od 1.000,00 kuna do 10.000,00 kuna za osobu koja upravlja brodicom ili jahtom³⁴. Kod hitnog

³³ Odredbe iz čl. 64. a. st. 1. toč. 1. Pomorskog zakonika odnosi se na obvezno postupanje u skladu s nacionalnim i međunarodnim propisima iz domene sigurnosti plovidbe, a odredbe iz čl. 133. Pomorskog zakonika odnosi se na postupanje u skladu s propisima iz domene sigurnosti plovidbe, ali i iz zaštite ljudskih života na moru i zaštite morskog okoliša. Obilježja pomorskog prekršaja iz sigurnosti plovidbe, glisiranje na zabranjenom području, obuhvaćena su odredbama i iz čl. 64. a. st.1. toč.1. i odredbama iz čl.133. Razlika je u rasponu novčane kazne za počinjen pomorski prekršaj opisan u čl. 64. a. u odnosu prema čl. 133. Zapovjednik broda ili član posade koji ga mijenja, prema odredbi iz čl. 64.a., čini pomorski prekršaj iz čl. 995. st.1. za koji je propisana novčana kazna u rasponu od 2.000 kuna do 15.000 kuna, a za osobu koja upravlja brodicom ili jahtom propisana je novčana kazna u rasponu od 1.000 do 10.000 kuna. Zapovjednik i/ili člana posade broda, jahte ili brodice, prema odredbi iz čl. 133., čini pomorski prekršaj iz čl. 1002. u za koji je propisana novčana kazna u rasponu od 1.000 do 30.000 kuna.

³⁴ Prema dostavljenim podacima Postaje pomorske policije Šibenik tijekom 2011. godine (2012. godine) izdano je 197 (207) prekršajnih naloga poradi povrede odredbi iz čl. 56. i čl. 64.a Pomorskog zakonika koji se odnose na plovidbu glisiranjem na zabranjenim područjima za glisiranje, lučka područja i morska područja unutar 300 metara od obale. Od ukupnog broja utvrđenih pomorskih prekršaja za 2011. godinu za 12 nisu bili dostupni podaci o udaljenosti od obale na kojoj je prekršaj počinjen. Dakle, dostavljeni su potpuni podaci za 185 (207) prekršajnih naloga poradi povrede odredbi iz čl. 56. i čl. 64.a., od čega je 95,7% (99,5%) ili 177 (206) izdanih prekršajnih naloga na novčani iznos do 1.000,00 kuna, 3,2% (0) ili 6 (0) izdana prekršajna naloga na novčani iznos u rasponu od 1.001,00 kuna do 2.000,00 kuna, te 1,1% (0,5 %) ili 2 (1) izdana prekršajna naloga na novčani iznos u rasponu od 2.001,00 kuna do 5.000,00 kuna. Lučka kapetanija Šibenik tijekom 2011. godine i 2012. godine izdala je ukupno 114 (77) prekršajnih naloga poradi povrede odredbi iz čl. 56. i čl. 64. a. Pomorskog zakonika, od čega je 66,7% (66,2 %) ili 76 (51) izdanih prekršajnih naloga na novčani iznos do 1.000,00 kuna, 28% (30%) ili 32(20) prekršajna

izvođenja dokaza tijela državne uprave u skladu s odredbama iz čl. 159. st. 1. toč. 2. Prekršajnog zakona ovlaštena su privremeno oduzeti predmete, te o poduzetim radnjama napraviti zapisnik. Cilj privremenog oduzimanja predmeta je utvrđivanje činjenica važnih u prekršajnom postupku, te se onemogućava daljnje ugrožavanje sigurnosti pomorskog prometa, odnosno sigurnosti osoba u moru i na plovnim objektima. Počinitelj koji počinji pomorski prekršaj biti će kažnjen novčanom kaznom, a mogu se izreći zaštitne mjere. Odredbom iz čl. 50. st. 1. Prekršajnog zakona spomenute su vrste zaštitnih mjera koje se mogu primijeniti, a u st. 1 toč. 6. istog članka spomenuta je, između ostalih zaštitnih mjera, zaštitna mjera oduzimanja predmeta. Ona se može odrediti za predmete koji su upotrijebljeni za počinjenje prekršaja, a kada postoji opasnost da će se predmet ponovo upotrijebiti za počinjenje prekršaja, odnosno kada je potrebno oduzeti predmet zbog opće sigurnosti. U Pomorskom zakoniku nije propisana mogućnost primjene zaštitne mjere oduzimanja predmeta³⁵, prvenstveno plovnih objekata, kojim je počinjen pomorski prekršaj ugrožavanja sigurnosti pomorske plovidbe, osoba u moru i na plovnim objektima. Odredbom iz čl. 1007. Pomorskog

naloga na novčani iznos u razredu od 1.001,00 kuna do 2.000,00 kuna, te 5,3% (7,8 %) ili 6 (6) prekršajnih naloga na novčani iznos u razredu od 2.001,00 kuna do 5.000,00 kuna.

³⁵ Odredbom u čl. 1007. Pomorskog zakonika propisano je da se osim novčane kazne za počinjen pomorski prekršaj iz članaka 997.,1001.,1001.a,1002. i 1004. može kao zaštitna mjera oduzeti: svjedodžba o osposobljenosti ili svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti ili ovlaštenje. U čl. 1008. Pomorskog zakonika propisana je obvezna primjena zaštitne mjere oduzimanje ribarskog broda, lovine i ribarskog alata i opreme koja služi za ribolov uz novčanu kaznu za počinjen pomorski prekršaj iz čl. 993. st. 1 toč. 6 kojim je regulirana plovidba stranog ribarskog broda unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem. Za prekršaj iz čl. 993. st. 1. toč.2., obavljanje kabotaže bez odobrenja nadležnog tijela Republike Hrvatske, može se izreći zaštitna mjera oduzimanja plovnog objekta kojim je počinjen pomorski prekršaj bez obzira tko je vlasnik. U čl. 1008. st. 3. Pomorskog zakonika propisana je mogućnost primjene mjere opreza oduzimanje putovnice ili druge isprave za prelazak državne granice stranom državljaninu, s ciljem osiguranja nazočnosti okrivljenika u prekršajnom postupku i radi osiguranja izvršenja kazne. Mjere opreza ne mogu se primijeniti s ciljem osiguranja izvršenja kazne. Kazano je u suprotnosti s glavom 3. Mjere opreza i jamstva, Svrha, vrsta i načela primjene mjere opreza čl. 130. Prekršajnog zakona. Mjere opreza određuje sud ako je potrebno radi osiguranja nazočnosti okrivljenika u postupku, sprječavanje okrivljenika da čini nove prekršaje ili da spriječi ili oteža dokazivanje. Mjeru opreza prema čl. 130. st. 6. ovlašteni su privremeno odrediti osim policije i inspekcijaska tijela. Mjere opreza navedene su u čl. 130. st. 2. Prekršajnog zakona, a u toč. 5. se navodi mjera opreza privremeno oduzimanje putne i druge isprave za prijelaz državne granice, s zabranom. Stoga je nužno odredbu iz čl. 1008. st.3. Pomorskog zakonika uskladiti s Prekršajnim zakonom.

zakonika propisana je mogućnost oduzimanja svjedodžbi o osposobljenosti ili ovlaštenja osobama koje upravljaju plovnom objektom ili članovima posade koji ne poštuju propise o sigurnosti plovidbe. Predlažu se izmjene i dopune Pomorskog zakonika, te primjena zaštitnih mjera privremenog oduzimanja plovnih objekta kojim je počinjen pomorski prekršaj, bez obzira na vlasništvo, na vremenski rok do dvije godine. Mjera bi se primjenjivala za pomorske prekršaje kojim je počinitelj ugrozio sigurnost osoba u moru, a nisu ostvarena obilježja kaznenog djela. Pomorskim zakonikom propisana je mogućnost oduzimanja plovnog objekta, brodice i jahta, ako se dokaže da se prijevoz putnika na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora obavlja uz naplatu usluge, a pravna ili fizička osoba ne ispunjavaju uvjete za prijevoz osoba. Propisana je mjera obveznog oduzimanja ribarskog broda zatečenog u obavljanju nezakonitog ribolova na području teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda, pod uvjetima iz čl. 1008. Pomorskog zakonika. Za spomenute pomorske prekršaje zakonodavac je utvrdio da su ugrožene vrijednosti koje je neophodno posebno zaštititi. Nije stoga jasno kako zaštita ljudskih života ne može imati barem jednaku zaštitu, ako ne veću, od nezakonitog prijevoza putnika, odnosno obavljanja nezakonitog ribolova od strane stranih brodova. Brodice i jahte su plovni objekti čiji se poriv, osim mlaznog pogona, ostvaruje preko vijka ili vijaka. Vijak koji se okreće brzinom od sto i više okretaja u sekundi predstavlja stalnu opasnost za osobe u moru, kupaće i ronioce. U slučaju naleta na osobu u moru vijak uzrokuje u pravilu teške tjelesne ozljede opasne po život uz obilno krvarenje, te rijetko sa smrtnom posljedicom. Sigurnosna mjera oduzimanja plovnog objekta, primjenjiva je kod počinjenog kaznenog djela opisanog u čl. 225. Kaznenog zakona, Ugrožavanje posebnih vrsta prometa. Propisano je da kazneno djelo čini sudionik u zračnom, brodskom ili željezničkom prometu ili prometu žičarom koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove opasnost za život ljudi ili za imovinu velikih razmjera³⁶.

³⁶ Kazneni zakon, Narodne novine br. 124/11 i br. 143/12. 1. stupio je snagu 01. siječnja 2013. godine, a Kazneni zakon (»Narodne novine«, br. 110/97., 27/98. – ispravak, 50/00., 129/00., 51/01., 111/03., 190/03., 105/04., 84/05., 71/06., 110/07., 152/08. i 57/11.), prestao je važiti osim odredaba članka 84., 85. i 86. koje prestaju važiti na dan stupanja na snagu posebnog zakona koji uređuje odnosna pitanja.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Autor smatra da je dokazao da pomorski prekršaj glisiranja, na morskome području zabranjenom za glisiranje, ne može biti utvrđen neposrednim opažanjem ovlaštene osobe. Početak glisiranja plovnog objekta u funkciji je duljine na vodenoj liniji, odnosno što je veća duljina plovnog objekta, plovidba glisiranjem započinje pri većim brzinama. Pomorski prekršaj plovidbe glisiranjem utvrđuje se procjenom ovlaštene osobe. Procjena je subjektivna, jer se ne koriste parametri u utvrđivanju činjenica bitnih za početak plovidbe glisiranjem. Važno je zato ponuditi alternativu, a koja bi bila usklađena i prihvatljiva prema Prekršajnom zakonu i Pomorskom zakoniku. Primjena sigurnosne brzine kao kriterija ugrožavanja sigurnosti osoba ispunjava sve zahtjeve, a ista je ugrađena u Pravila za izbjegavanje sudara na moru. Plovni objekt plovi sigurnosnom brzinom kada brzina plovidbe osigurava najveću moguću sigurnost za osobe u moru i na plovnom objektu. Primjenom instituta sigurnosne brzine ovlaštena osoba nije vezana u svojoj odluci na parametre koji su bitni za početak plovidbe glisiranjem, već samostalno procjenjuje kada je ugrožena sigurnost osoba u moru. Nadalje, najveću brzinu plovidbe moguće je ograničiti i na točnu određenu brzinu plovidbe iskazanu u čvorovima, ali u tom slučaju potrebno je osigurati efikasan sustav nadzora odvijanja pomorskog prometa. Osim glisiranja niti druga zakonska rješenja ne pružaju dostatnu zaštitu osobama u moru. Udaljenost plovidbe plovnih objekata od obale treba promatrati prvenstveno kao pravni alat kojim se štiti život i tijelo osobe u moru, te je nužno osigurati dovoljno široke zone odvajanja i onemogućiti da se na istom morskome području i u isto vrijeme nalaze kupaći i plovni objekti. Primjenu postojećih propisa o udaljenosti plovidbe od obale treba kritizirati i utvrditi svrsishodnost pojedinih odredbi, odnosno utvrditi koje se dobro štiti pojedinom mjerom. Primjer je zabrana plovidbe glisiranjem na udaljenosti unutar 300 metara od obale, a kojoj nije moguće prići niti s morske, niti s kopnene strane. Kupanje i plivanje dozvoljeno je samo na plažama, ali samo na uređenim plažama treba biti postavljena plutajuća ograda. Plutajuća ograda ne pruža zaštitu kupaćima u slučaju prelaska ili pokušaja prelaska plovnog objekta preko iste. Svrha ograde je prije svega

psihološka, virtualna barijera za kupaće, koja daje lažni osjećaj sigurnosti. Praksa je pokazala da se prema kupaćima, koji se kupaju izvan ograda uređenih plaža i na udaljenosti većoj od 100 metara od obale prirodne plaže, ne primjenjuju prekršajno pravne sankcije ili se primjenjuju vrlo rijetko. Udaljavanje kupaća od obale plaže, prirodne ili uređene, treba ograničiti na udaljenost od najviše 50 metara, osim iznimno kada konfiguracija obale omogućava i veće udaljenosti. Osobe koje se bave podvodnim aktivnostima, osim što su izloženi rizicima i opasnostima ispod površine mora, još su većoj opasnosti izloženi kod izranjanja. Ne postoji pravni akt zakonske snage kojim se pravno regulira obavljanje podvodnih aktivnosti. Smrtna stradanja ronioca proteklih pet godina, baš od naleta glisera, nisu pokrenula pravni kotač države, kako bi se ronionicima pružila bolja zaštita od bahatih i nesavjesnih osoba koje upravljaju vrlo brzim plovnim objektima, gliserima. Primjena prekršajno pravnih sankcija ne smije biti povezana sa statističkim pokazateljima kvalitete rada tijela državne uprave. Država je prema hrvatskim i stranim državljanima dužna primjenjivati zakonskim i podzakonskim aktima radnje i mjere s ciljem da zaštita ljudskog života bude prioritet. Predlažu se dodatne radnje i mjere koju obuhvaćaju: upozorenja stranim državljanima pri ulasku u Republiku Hrvatsku morskim ili kopnenim putem, dodatna edukacija, stroži kriteriji izdavanja odobrenja za plovidbu unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske (vinjeta), aktivnija zaštita osoba u moru, video nadzor kritičnih morskih područja kao što su morski prolazi, kanali i plaže, stroži uvjeti za stjecanja uvjerenja o osposobljenosti za upravljanje gliserima, zabrana uporabe ili iznajmljivanja brodice na mlazni pogon unutar 300 metara od obale, provođenje dodatne verifikacije stranih uvjerenja o osposobljenosti za upravljanje brzim plovnim objektima, težiti boljoj koordinaciji tijela državne uprave na moru vezano uz nadzor odvijanja pomorskog prometa.

LITERATURA / References

- [1] Bratoljub Klaić, Rječnik hrvatskog jezika, Novi Liber, Zagreb, 1991.
- [2] Franko Marinka, Stabilnost broda, Znanje, Zagreb, 1999. godina
- [3] Lord Lindsay, „Naval Architecture of Planing Hulls“, Cornell Maritime Press Inc, Cambridge, Maryland, 1963
- [4] Ljubomir Predojević, Pomorski poslovni rječnik, Otokar Keršovani, Opatija, 1988.
- [5] Roger Marshall, All about Power Boats, International marine, McFRaw – Hill, 2002.
- [6] Vladimir Anić, Rječnik hrvatskog jezika, Novi Liber, Zagreb, 1991.
- [7] Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb 1975.
- [8] Hrvatski enciklopedijski rječnik, Interliber, Zagreb, 2002.
- [9] Naredbu o kategorijama plovidbe pomorskih brodova, Narodne novine br. 46/06.
- [10] Naredba o plovidbi u prolazu u Šibensku luku, u Pašmanskome tjesnacu, u prolazu Mali Ždrelac i Vela Vrata, rijekama Neretvom i Zrmanjom, te o zabrani plovidbe Pelješkim, Koločepskim, Unijskim kanalom i kanalom Krušija, dijelovima Srednjeg kanala, Murterskog mora i Žirjanskog kanala, Narodne novine br. 09/2007
- [11] Pomorski zakonik Narodne novine br. 181/04 s izmjenama i dopunama br. 76/07; br.146/08 i br. 61/11.
- [12] Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 67/2005; br. 57/06; br. 80/07; br. 03/08; br. 18/09; br. 56/10
- [13] Pravilnik o obavljanju podvodnih aktivnost, Narodne novine br. 47/99; br. 23/03; br. 28/03; br. 52/03; br. 58/03
- [14] Pravilnik o održavanju reda u lukama i pristaništima, te na ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjim plovnim putovima Narodne novine br. 23/75; br. 31/84; br. 10/89; br.18/90,
- [15] Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, te granicama plovidbe brodova i brodica izvan luke, Narodne novine br. 91/94; 161/98
- [16] Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske Narodne novine br. 90/05; br. 10/08; br. 155/08; br. 127/10, br. 80/12
- [17] Pravilnik o vrstama morskih plaža i uvjetima koje moraju zadovoljavati Narodne novine br. 50/95
- [18] Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama, Narodne novine br. 62/09; br. 73/09; br. 15/10; br. 147/10 Prekršajni zakon, Narodne novine br. 19/07
- [19] Pravilnik za izbjegavanje sudara na moru, Narodne novine br. 17/96 Kazneni zakon, Narodne novine br. 25/11 i br. 144/12
- [20] Zakon o kaznenom postupku, Pročišćeni tekst, Narodne novine br. 121/11, br. 80/11, br. 76/90, br. 152/08 i br. 76/09
- [21] Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Službeni list SFRJ br. 22/77
- [22] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/03; br. 141/06; br. 38/09
- [23] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2006. godine do 31.12.2006. godine
- [24] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2007.godine do 31.12.2007. godine
- [25] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2008.godine do 31.12.2008. godine
- [26] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2009.godine do 31.12.2009. godine
- [27] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2010.godine do 31.12.2010. godine
- [28] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2011.godine do 31.12.2011. godine
- [29] Podaci o radu lučkih kapetanija za razdoblje od 1.1.2012.godine do 31.12.2012. godine
- [30] Podaci iz prekršajne evidencije Postaje pomorske policije Šibenik za 2011. godinu
- [31] Podaci iz prekršajne evidencije Postaje pomorske policije Šibenik za 2012. godinu
- [32] Odluka o područjima na kojima se dozvoljava plovidba glisera i brodica na mlazni pogon Kl. br. UP/I 342-08/12-01/1 Ur. br. 530-03-05-12-1 od dana 05. travnja 2012. godine
- [33] Rješenje o zabrani korištenja plaža Kl. UP/I 342-24/11-04/313 Ur. br. 530-03-05-09-11-2 od dana 24. lipnja 2011. godine
- [34] California Boating Law, Current as of January 2010., Department of Boating and Waterways
- [35] Criminal Code of Canada, R.S.C., 1985., c.c. 46, last amended April, 05. 2012., Published by the Minister of Justice
- [36] The High Speed Small Vessel Laws 1992 to 2001, Cyprus
- [37] The High Speed Small Vessels Regulations of 1988, Issued by the Council of Ministers under Section 18 of High Speed Small Vessels Laws of 1992 to 1999, Official Gazette of the Republic of Cyprus No.3332 date
- [38] Marine Act 1988, Vessel Operating and Zoning Rules for Victorian waters, Australia
- [39] Marine Act 1988, No. 52 of 1988, Part 9-General, New South Wales, Australia
- [40] SOLAS Convention, Consolidated Edition, 2004, IMO, London
- [41] <http://ahdictionary.com/>, The American Heritage® Science Dictionary
- [42] <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- [43] <http://oxforddictionaries.com/>, Oxford Dictionary
- [44] http://www.radargunsblog.com/2006_08_01_archive.html
- [45] http://www.videoht.hu/en/speed_measurement/famashot527/527.php