

OBALNO PELJARENJE NA JADRANU I ZABRANA PLOVIDBE U NEKIM PODRUČJIMA JADRANSKOG MORA

Kritički osvrt na Naredbu o obveznoj obalnoj pilotaži

UDK 656.61:262.3

Stručni rad

Sažetak

U radu se s praktične strane razmatraju dvije naredbe (o obveznoj pilotaži i o zabrani plovidbe), te jedna uputa (za obalno peljarenje). Na temelju iskustva iz prakse zaključuje se da bi pojedine obveze i ograničenja trebalo mijenjati s obzirom u odnosu na tankere, pozicije uzimanja pilota za luku Rijeka, te eventualnog uvođenja "B - ovlaštenja" za plovidbu unutar njim rutama naše obale.

UVOD

Povećani promet brodova za prijevoz tekućih goriva, a posebno onih što prevoze tekuće kemikalije i ukapljene plinove zahtijevao je da se donesu propisi radi ekološke zaštite Jadrana, sigurnosti plovidbe i, naravno, radi zaštite ljudskih života na tim brodovima.

Sudar tankera u zatvorenom moru kao što je Jadran može značiti ekološku katastrofu, pa su radi smanjenja tog rizika zonom razdvajanja plovidbe jugozapadno od Palagruže odvojene sjeverozapadne od jugoistočnih ruta. Iz istog razloga, pred našom najvećom lukom, u Velim vratima na ulazu u Riječki zaljev, razdvojena je zona kojom brodovi ulaze od one kojom oni izlaze iz te naše luke.

Zbog financijskih i organizacijskih teškoća služba praćenja plovidbe još nije organizirana, ali skorim uvođenjem obveze javljanja s određenih pozicija (reporting, odnosno calling/information points) znatno će se povećati sigurnost plovidbe Jadranom.

Korištenje uslugama područnih peljara pridonosi sigurnijoj plovidbi u prilazima pojedinim lukama, posebno tamo gdje se nameće potreba praktičnog vođenja broda. K tome, događa se i to da ponajviše strani brodovi nemaju odgovarajuće karte prilaza (često i zbog nemogućnosti kupnje takvih karte u luci polaska), pa je posve razumljivo što je izdana naredba, kojom se utvrđuje

obveza peljarenja od/do određenih pozicija u obalnom moru Republike Hrvatske, a to obvezi podliježu brodovi za prijevoz kemikalija i ukapljenih plinova.

NAREDBA O OBVEZNOJ OBALNOJ PILOTAŽI

U članku 2. Naredbe o obveznoj obalnoj pilotaži na određenim područjima obalnog mora SFRJ, objavljene u "Službenom listu SFRJ" broj 22/88, navode se pozicije od kojih spomenute vrste brodova podliježu obveznoj pilotaži kad uplovljavaju u naše luke namijenjene međunarodnom prometu. Ako se te pozicije unesu na kartu, može se uočiti jedna nelogičnost. Tako za luku Rijeka (Omišalj) predviđa se samo lučko peljarenje, tj. peljar se ukrcava na sidrištu pred lukom, a za sve druge luke, pa i luku Ploče, predviđeno je mjesto ukrcaja peljara znatno dalje od luke. Ističem luku Ploče, jer je Neretvanski kanal mnogo širi od znatno frekventnijih Velih vrata, a pozicija navedena u naredbi ipak je približno 18 milja udaljena od luke Ploče. Iako je u Velim vratima promet separiran, mislim (posebno ako primjenimo kriterij za Ploče) da bi ipak mjesto ukrcaja/iskrcaja peljara moralo biti negdje južnije od Velih vrata, što znači na približno istoj udaljenosti od luke (cca 18 milja), kako je to predviđeno za Ploče.

Obalnim peljarenjem rizik nasukanja bitno se smanjuje. Zato je čudno što obični tankeri (stariji nemaju ni dvodno), barem oni većeg gaza, i u međunarodnom prometu nisu obuhvaćeni ovom naredbom. Događa se tako da veliki nakrcani obični tankeri (bez dvodna) uskim i frekventnim Splitskim vratima, pa čak i noću, stižu bez peljara do sidrišta, odnosno do unutarnje pilotske postaje luke Split.

Istodobno, jednom se baš tako dogodilo, peljar izlazi do Murvice da bi dubokim, širim i manjim frekventnim Drveničkim kanalom peljario "kemikalca" neusporedivo manjega gaza i koji, naravno, ima dvostruko dno. Isti tanker (gaza od 9 m) mogao je, jer nikakva službenog

* Mladen Russo, dipl.inž.pom.prom.
Trg Oktobarske revolucije 4,
Split

ograničenja nema, do sidrišta doploviti i Šoltanskim kanalom. U tom kanalu, za današnje brodove većeg gaza vrlo je opasna neoznačena pličina od šest metara. Budući da danas ona nije označena, bilo je za očekivati da se svi tankeri (ili makar oni bez dvodna) barem obvežu da se pri uplovljenju/isplovljenju koriste najsigurnijim i najdubljim prilazom, tj. Drveničkim kanalom. Da je za takve tankere u međunarodnom prometu (barem kad su pod teretom) uvedena i obvezna pilotaža od/do istih pozicija, kao i za "kemikalce" i "plinaše", bilo bi jednako tako opravdano.

Prema članu 3. iste naredbe brodovi za prijevoz ukapljenog plina i za prijevoz opasnih tekućih kemikalija, ako plove OBALNIM MOREM između naših luka, podliježu obveznoj pilotaži na cijelom putu, od iskrcaja lučkog peljara u luci polaska do ukrcaja lučkog peljara u luci dolaska.

Prije donošenja ove naredbe, barem "plinaši" u razvozu, redovito su između naših luka plovili "unutarnjom" rutom, tj. Murterskim morem i Srednjim kanalom između Splita i Zadra, a Kvarnerićem i Srednjim vratima od Zadra do Sepena. Budući da se jedan takav brod i nasukao na pličinu Čavlin ("Hestia"), to je odredba u čl. 3. Naredbe bila više nego opravdana. Međutim, pri organizaciji službe obalnog peljarenja pokazalo se da lučki peljari u velikoj većini imaju skromno iskustvo u plovidbi našim obalnim morem, odnosno "unutarnjom" rutom između Splita i Rijeke. Zbog toga je dogovoreno, a u pismenim uputama republičkog organa i izričito zatraženo, da se između Splita i Rijeke (Sepena) plovi "vanjskom" rutom (držeci se na minimum tri milje udaljenosti od izvanjskog ruba otoka). Tako je nastavljeno ploviti i onda kad je u ljeto 1989. "Jugotanker" kao unajmitelj stranog broda "ukrcavao" svog pilota. Ti piloti su bili "Jugotankerovi" zapovjednici s velikim, višegodišnjim iskustvom u plovidbi našim obalnim morem, koje su stekli ploveći na tankerima u domaćem razvozu. Iako su dakle peljari bili posve kvalificirani i s velikim iskustvom, ti su brodovi i dalje plovili samo "vanjskom" rutom.

To što su se ovi brodovi koristili "vanjskom" rutom čini se ipak razboritim, no istodobno moglo se dogoditi da neki obični tanker (bez dvodna), pa i strane zastave, možda i bez odgovarajuće karte, odluči ploviti "unutarnjom" rutom. Takva odluka ne bi bila u suprotnosti s Naredbom jer obični tankeri u njoj jednostavno nisu ni terirani. Taj je propust neizravno uklonjen dvije godine nakon toga, donošenjem naredbe o zabrani plovidbe Srednjim kanalom, no samo donekle jer i u toj naredbi tankeri koji prevoze naftu i naftne derivate uživaju "popust".

Valja istaknuti da je odluka za "vanjsku" rutu razborita i opravdana, no tad se nameće pitanje je li pri plovidbi tom "vanjskom" rutom potrebna stalna prisutnost peljara. Naime, ploveći izvanjskom rutom od Splita do Rijeke, po napuštanju Drveničkog kanala, te slijedeći kurs koji vodi izvan i podalje od svih otoka, prestaje potreba daljnjeg peljarenja, što se i u praksi potvrdilo. Zato se čini posve logičnim da u ovom primjeru splitski pilot napusti brod na poziciji gdje inače napušta brodove u međunarodnom prometu, a da riječki pilot susretne brod možda dvadesetak milja pred lukom, odnosno (u svakom slučaju) na istoj poziciji gdje se i inače ukrcava peljar kad brod stiže iz inozemne luke.

Ima više mogućnosti za nadzor plovidbe s pomoću športskih aviona, helikoptera, vojnih i drugih brodova pa i svjetionika, te nema potrebe zadržavati peljara na brodu samo kao kontrolora, odnosno garanta da će brod zaista slijediti "vanjsku" rutu. Zato ne bi trebalo čekati da se organizira služba praćenja brodova, već bi, jednostavno, što prije valjalo brisati članak 3. Naredbe, jer ga već ustaljena plovidba izvanjskom rutom čini suvišnim, a članak 2. proširiti i na brodove u kabotaži, jer stalna prisutnost peljara u izvanjskoj ruti samo nepotrebno poskupljuje konačni proizvod.

PROVJERA STABILITETA BRODOVA ZA PRIJEVOZ UKAPLJENIH PLINOVA

Dopisom bivšeg komiteta za pomorstvo, saobraćaj i veze od 21. lipnja 1988, upućenim svim našim kapetanijama, agencijama i lukama, uz dane upute za obalno peljarenje zatraženo je od peljara da od zapovjednika peljarnog broda zahtijevaju "pismenu izjavu o stanju tereta i stabilnosti broda", a od inspektora sigurnosti plovidbe da provjeravaju račun stabiliteta za svako pojedino putovanje.

Taj zahtjev republičkog organa posve je razumljiv kad se ima na umu nalaz vještaka po kojem je do potonuća broda za ukapljeni plin "Brigitta Montanari" nakrcanoga VCM-om došlo poradi nedovoljnog stabiliteta. Međutim, moram reći da me taj nalaz vještaka svojevremeno veoma iznenadio. Više puta sam pilotirao tim, kasnije potonulim brodom, no nikad pri većoj promjeni kursa (oko Rta Marjan) nisam opazio da bi mu početna metacentarska visina mogla biti premala ili pak negativna. A više puta sam pilotirajući nekim linijskim brodovima, nakrcanima punim kontejnerima na palubi, ili manjim bulk-carrierima napunjenima teretom velikog faktora slaganja (neiskorištene nosivosti), a praznog dvodna, imao prilike osjetiti kako se oni zbog većeg otklona kormila, nakon nagnuća, veoma lijeno uspravljaju.

Iz razgovora sa zapovjednicima tih brodova saznao sam da se nigdje u svijetu službeno ne provjerava stabilitet prije odlaska iz luke, pa se i ne prakticira računati stabilitet za svako pojedino putovanje (kao što je to kod krcanja žitarica). Imao sam prilike vidjeti krivulje stabiliteta za tipične slučajeve (tipične gustoće), te se uvjeriti da u svim kombinacijama ti brodovi imaju veliku površinu pod krivuljom, a i veliki opseg stabiliteta. U nepovoljnijem slučaju, kad je brod u pola tereta (iskrcaj u Zadru i Splitu), početna metacentarska visina, zbog većeg utjecaja slobodnih površina, bit će manja, ali ipak dovoljno velika. (jednom je npr. LPG carrier "Golden Star" nakon iskrcaja dijela tereta u Zadru, ipak na odlasku imao 17 cm veliku početnu metacentarsku visinu.)

Napomenuo bih i to da je brod za ukapljeni plin "Brigitta Montanari" potpuno s PUNIM teretom vinil-klorid-monomera. Dakle, treba se pitati kakav je to specijalni raspored težina po visini imao na tom putovanju, ili se pak zapitati je li zaista on potonuo zbog nedovoljnog stabiliteta.

U svakom slučaju, čini se da provjera stabiliteta tim brodovima ipak nije potrebna.

NAREDBA O ZABRANI PLOVIDBE

U Službenom listu broj 10/90. objavljena je Naredba o zabrani plovitve Pelješkim i Koločepskim kanalom te dijelovima Srednjeg kanala, Murterskog mora i Žirjanskog kanala, koja se primjenjuje od 31. ožujka 1990.

Naredbom su obuhvaćena navigacijski složena područja plovitve, gdje je prijetila stalna opasnost od mogućeg nasukanja. Zato, bez sumnje, Naredba znači veliki doprinos sigurnosti plovitve Jadranom, te mnogo pridoosi zaštiti turistički veoma privlačnih područja od mogućeg zagađenja.

Prirodno je, i sasvim opravdano, da svi brodovi nemaju jednaki tretman, ali uvjeti oslobađanja predviđeni u članku 3. Naredbe izenađuju. Naime, od zabrane za sve teretne brodove s više od 500 BRT (pa i one manje tankere kad nisu degazirani) izuzimaju se samo tankeri koji razvoze naftu i naftne derivate, ali s ukrcanim obalnim peljarom, i to samo u zimskom polugodištu, tj. od listopada do 31. ožujka.

Kao što u Naredbi o obveznoj pilotaži obični tankeri nisu ni spomenuti, tako i u Naredbi o zabrani plovitve oni opet uživaju neke povlastice. Zanimljivo je one koji prevoze neopasne tekućine, svi su tankeri potencijalni zagađivači, a među njima zbog mogućeg nasukanja opasniji su oni stariji, obični tankeri, koji nemaju dvodno.

Zbog toga je čudno što baš ti, ekološki gledano najopasniji brodovi, uživaju izuzeće, a oni koji prevoze suhe (često posve neopasne) terete obuhvaćeni su zabranom.

U domaćem razvozu jedino m/t "Ošljak" ima dvodno, pa bi se ograničavajući izuzeće samo na one tankere u razvozu koji imaju dvodno pridonijelo bržoj zamjeni zastarjele tonaže u našem razvozu.

Nasukavanje broda za ukapljeni plin "Hestia" najbolje potkrepljuje tvrdnju da su obični tankeri (bez dvodna) najveća opasnost za okoliš. Taj "plinaš" je u punoj brzini udario o podvodnu hrid Čavlin, no unatoč velikim podvodnim oštećenjima nije bilo nikakvog zagađenja. (Tim brodom sam pilotirao nakon nasukavanja, te sam imao priliku od zapovjednika saznati detalje te nezgode i vidjeti podvodna oštećenja dok je brod bio na doku u Trogiru). Da je na mjestu "Hestie" bio neki tanker (bez dvodna) nakrcan naftom, imali bismo katastrofu koje bi se još dugo sjećali.

Samo trojica zapovjednika "Jugotankera" položila su svojevremeno ispit za obalnog peljara (kad je to trebalo da bi se kao peljari "ukrcavali" na strani unajmljeni "plinaš" u razvozu), a mnogo njihovih brodova stalno ili povremeno plovi u razvozu. Dakle, svi "Jugotankerovi" brodovi ne udovoljavaju zahtjevu iz članka 3. Naredbe. No to nije problem jer oni zapovjednici koji ispit nisu položili, vjerujem, nisu zato manje sposobni da sigurno i uspješno vode brod našim obalnim morem. Zato bi svim zapovjednicima i časnicima s višegodišnjim iskustvom u plovitvi ovim vodama trebalo izdati ovlaštenje za obalno peljarenje (pa, ako baš mora, i nakon kratke provjere znanja). To bi se ovlaštenje moglo nazvati "B-ovlaštenje", za razliku od A-ovlaštenja" koje bi imali samo profesionalni lučki, odnosno obalni peljari.

I posljednji kriterij za oslobađanje, naveden u članku 3. Naredbe, nije bez zamjerke. U zimskom razdoblju uvjeti za navigaciju općenito su nepovoljniji nego ljeti (smanjena vidljivost zbog moguće magle, sumaglice,

guste kiše, a i noć zimi čini veći dio dana), pa zato nije trebalo baš zimi oslobađati od zabrane jer su rizici (nasukanja i sudara) sigurno veći upravo u zimskom razdoblju.

Ako se ovom Naredbom htjela omogućiti plovitva "unutarnjom" rutom u zimskom razdoblju zbog nepovoljnih hidrometeoroloških prilika, onda su se tu morali razdvojiti veći od manjih tankera. Mišljenja sam da tankeri s više od 1.600 BRT (dužine veće od 75m) ne bi trebali, ukoliko nije riječ o izuzetno lošim vremenskim prilikama, ni zimi ploviti "unutarnjom rutom". Oni manji, s manje od 1.600 BRT, mogli bi eventualno ploviti zimi (pa i cijele godine) ako imaju dvodno, te ukoliko zapovjednik i časnik imaju ovlaštenje za obalno peljarenje ("B-ovlaštenje").

Korišćenje odgovarajućim obalnim kartama pridonosi sigurnoj plovitvi. (Vjerojatno se ni brod "Hestia" ne bi nasukao da je imao valjanu kartu). Zato bi i strani brodovi u vremenskom najmu koji plovi u našem razvozu morali imati ažurne karte. Plovila obalne straže morala bi uz ostalo provjeravati i pomorske karte. Već danas, dakle i prije nabavke odgovarajućih brzih plovila za potrebe obalne straže, odnosno radi nadzora i praćenja plovitve moglo bi se možda uz postojeća policijska plovila koristiti i nekim plovilima ratne mornarice.

S obzirom na hidrometeorološke prilike na Jadranu, mislim da bi granicu od 500 BRT (koja je inače uobičajena samo u lučkoj pilotaži) trebalo u članku 1. Naredbe o zabrani plovitve, pomaknuti na 1.000 BRT. Time bi se oslobodili zabrane ekološki neopasni "cementaši" (m/b "Jadro", "Krka", "Orebić" i drugi) koji plovi redovito na istim rutama po Jadranu, pa njihovi časnici dobro poznaju ove naše vode. Ti brodovi posljednjih godina intenzivno prevoze cement iz Splita za Monfalcone, Chioggia, Ravenna, Anconu i, ponekad, za Dubrovnik. Svi su tonaže manje od 1.000 BRT (dužine oko 65 m) i Srednjim su kanalom plovili izuzetno, samo pri lošem vremenu, dok su se samo Pelješkim kanalom redovito koristili na putovanju za Dubrovnik. Nakon stupanja na snagu Naredbe oni su često primorani zbog lošeg vremena tražiti odobrenje lučke kapetanije za plovitvu zabranjenim područjima. Zato bi se podizanjem granice od 500 BRT ti i slični brodovi oslobodili zabrane, a time se sigurno ne bi smanjila sigurnost plovitve.

ZAKLJUČAK

Da bi se Naredbom o obalnoj pilotaži, odnosno Naredbom o zabrani plovitve nekim područjima obalnog mora, što više pridonijelo sigurnoj plovitvi Jadranom, bilo bi potrebno neke odredbe tih naredbi dopuniti ili izmijeniti.

Tako bi Naredba o obveznoj pilotaži obuhvatila SVE tankere, tako da u SVIM prilazima pilotaža bude obvezna za SVE tankere. Od obvezne pilotaže oslobodili bi se samo oni tankeri, kojih zapovjednik ili časnik ima "B-ovlaštenje" (a koje bi mogao steći nakon, recimo, dvije godine plovitve obalnim morem Republike Hrvatske). Ti brodovi bi se koristili samo uslugom lučke pilotaže, a svi drugi bi, i u međunarodnom i unutarnjem prometu, peljara ukrcavali i iskrcavali na izvanjskim peljarskim postajama, što znači da bi područnog peljara obvezno trebali na prilazu luci.

Dakle, članak 3. Naredbe oobveznoj pilotaži trebalo bi jednostavno brisati jer se peljarenje "vanjskom rutom" pokazalo posve nepotrebnim, no poziciju ukrcaja/iskrcaja peljara za luku Rijeka mislim da treba sa sidrišta pomaknuti na prilaz luci, kako je to i učinjeno za sve druge naše luke.

Ponajviše zbog hidrometeoroloških prilika na Jadranu, valjalo bi granicu zabrane za plovidbu "unutarnjom" rutom i Pelješkim kanalom, za sve brodove koji prevoze suhe terete pomaknuti sa sadašnjih 500 na 1.000 BRT jer sve te male brodove konačno vode zapovjednici s dugogodišnjim iskustvom u plovidbi tim vodama. Teretni brodovi za suhe terete s više od 1.000 BRT mogli bi ploviti zabranjenim područjima ako zapovjednik i barem jedan časnik imaju "B-ovlaštenje".

Tanker bi bili strože tretirani, tako da se potpuno zabrani plovidba u Naredbi navedenim područjima i to SVIM tankerima s više od 1.600 BRT, a onima manjima dopusti plovidba zabranjenim područjima ako imaju DVODNO i ukoliko zapovjednik i barem jedan časnik imaju "B-ovlaštenje". Samo u izuzetno lošim vremenskim prilikama, kad su bez tereta, i tankerima bez dvodna mogla bi kapetanija odobravati plovidbu zabranjenim područjem, uz uvjet da i zapovjednik i barem jedan časnik imaju "B-ovlaštenje".

Opširno pismo s primjedbama na Naredbu o obveznoj obalnoj pilotaži bio sam još u lipnju 1988. uputio tadašnjemu Republikčkom komitetu za pomorstvo, saobraćaj i veze, a drugo pismo s primjedbama na Naredbu o zabrani plovidbe u ožujku prošle godine, no nikakva odgovora nisam primio.

Zato bih ovim člankom htio potaknuti pomorce, naročito one koji plove Jadranom, da se svojim primjedbama, a u svezi s ovdje spomenutim pitanjima, pismeno obrate Ministarstvu pomorstva, koje će, vjerujem, znati uvažiti opravdane i korisne prijedlog.

SHORE PILOTAGE IN THE ADRIATIC AND PROHIBITED NAVIGATION IN SOME AREAS

Summary

This paper has discussed the application of the two regulations: compulsory pilotage and prohibited navigation and one instruction (shore pilotage). It has been concluded that certain obligations and limitations should be changed: those concerning tankers and the point at which the pilot is taken aboard for the port of Rijeka as well as the possible introduction of "B licence" for sailing via the inner shipping routes of our coast.

Rukopis primljen: 04.02.1991.

ANGLO ADRIATIC SHIPPING COMPANY LIMITED London

HEAD OFFICE

Epworth House

25 City Road

LONDON EC1Y 1AA

Telephone: 071-588 6167

Telex: LONDON 881 3053

Fascimile: 071-588 8054

Telegrams: angloadriatic

General Agents in Great Britain for Croatian Shipowners. Port Agents in London

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.
Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.
Bunkering Agents World Wide.