

TOMISLAV ŠOŠA

Čamci u staroj luci

Prema postojećim propisima vlasnik čamca je dužan da osim veza također podmiruje naknadu za korištenje pomorskog dobra, zatim pristojbu za smještaj barke na kopnu, odobrenje za ribarenje uz naplatu poreza, članarinu, tehnički pregled čamca i ostale naknade.

Svaki poštteni građanin podmiruje sve te račune i plaća ih redovito svake godine.

Na relaciji između nadležnih organa koji ubiru navedene uplate (RO »Luka« Dubrovnik, SRĐ, »Orhan« Organ općinske uprave nadležan za poslove morskog ribarstva i »Lučka kapetanija« Dubrovnik), a s druge strane između vlasnika čamaca koji uplaćuju propisane obaveze, postoji odgovarajući odnos o kojemu je ovdje riječ.

VEZ

S obzirom na vezarinu čamaca treba reći da je, kako stvari sada stoje, gradska luka toliko zasićena sportskim čamcima i ostalim plovnim objektima da je praktički nemoguće tamo utrpati novonadošle barke. Čamci su tako prislonjeni jedan uz drugoga da više sličje na neku vrst pontona nego na skladno uređeno sidrište. To svi vidimo i osjećamo. Takvo stanje i zbijenost čamaca dovodi do međusobnog trvenja ljudi i baraka, a što se naročito ističe za vrijeme uzburkanog mora kad dolazi do lomova i ostalih šteta na čamcima. U ovakvoj situaciji sporova će biti i u buduće tj. doklegod pojedini vlasnici nekontrolirano i bez odgovarajuće direktive svoje čamce vezuju i sidre onako kako znaju i umiju.

Istina je da svaki građanin koji to želi ima pravo da posjeduje svoj čamac, ali je istina i to da u posudi od litre može stati samo litra tekućine pa tako i u gradskoj luci može da stane samo određeni broj čamaca.

Međutim, uza sve to postoji neko »neobičajno« pravo po kojem se u pojedinim slučajevima između postojećih numeriranih vezova stvaraju proizvoljni međubrojevi kao vezovi za novo nadošle barke čime se stvara još veći nered.

Da bi zbog takvog stanja izbjegao havarije na svojim čamcima, dobar dio građana je prisiljen da barke zaštićuje čitavim nizom bokobrana, a s druge strane da pojavom pr-

vog jesenskog široka isteže čamce na kopno. Vlasnik oštećene barke prisiljen je, naime, da sam snaša troškove oko popravka, jer pravi krivac pere sa sebe odgovornost i krivicu prebacuje na susjeda.

Kod nastalih sporova intervencija nadležnih organa sastoji se u pismenim rješenjima koji u nemogućnosti da te sukobe praktički uklone, upućuju stranke na sudske organe. Međutim sud rješava posljedice, a ne uklanja uzroke koji dovode do štete i konsektivnih sporova. Naime za neispravni vez čamca nije nadležan sud nego stručna tijela koja se profesionalno bave pomorskom problematikom u čiji djelokrug rada spada i briga o vezovima čamaca.

Drugim riječima vlasnik praktički koristi svoj čamac oko pola godine jer ga ovakove prilike prisiljavaju da se u ostalih 6 zimskih mjeseci odriče korištenja barke izvučene na kopno, iako je vezarinu te dozvolu za ribarenje kao i naknadu za korištenje pomorskog dobra uplatio za čitavu kalendarsku godinu, a ne za pola godine. Za ono vrijeme dok je čamac smješten na kopnu vlasnik je dužan da plaća i propisanu ležarinu.

Istina je da u Ugovoru o vezu postoje razne upute i obaveze s obzirom na vez čamaca, međutim, također je činjenica da se svi građani ne pridržavaju tog ugovora. Naime u većini slučajeva vlasnici se individualno brinu za svoje sidrište, te za privez barke uz kopno sami postavljaju prstenove i bitve u zidove lučke obale. Vlasnici novonadošlih čamaca koji se zbog pomanjkanja mjesta ne mogu privezati uz rivu bacaju svoja sidra bilo gdje po luci tj. tamo gdje nađu slobodnog mjesta.

Kad je vlasnik na taj način o svome trošku sebi uredio i našao sidrište, dolazi društvena evidencija o broju baraka u luci radi naplate veza kao naknade za korištenje mjesta onog dijela obale gdje je čamac privezan ili usidren.

Budući da se čamci po luci sidre bez određenog plana i kontrole, razumljivo je da u takvom metežu dolazi do raznih incidenata i neugodnih ispada. S tim u vezi nameće se potreba za jednim peljarom koji bi kao stručni organ vodio ne samo brigu o redu i smještaju čamaca nego i kontrolu o vezu i sigurnosti čamaca, a s druge strane njegovo bi prisustvo na mjestu događaja efikasnije spre-

čavalo razne nepravilnosti nego sudska rješenja koja u ovakovim postupcima i onako imaju više teoretski nego praktični smisao.

Da bi se mogao smjestiti što veći broj čamaca i osigurati im odgovarajući vez, bilo je nekoliko prijedloga od kojih jedan potječe iz 1959. godine, tiskan u časopisu »Naše more« br. 3. U tom prijedlogu koji nosi naslov »Prijedlog o preuređenju gradske luke« između ostaloga stoji: U luci treba postaviti odgovarajući broj podvodno ukotvljenih i jakih lanaca na koje bi se lance vezali čamci s jedne strane za pramac, a s druge strane za krmu. Isto tako prethodno treba očistiti dno luke od mnoštva neuredno postavljenih sidrišta koja preplavljaju dno luke.

Navedenim vezivanjem za pramac i krmu dobila bi se ne samo veća površina i simetrija nego i jedan estetski izgled pravilno poredanih čamaca za razliku od sadašnjeg nereda kad se barke vezane samo za pramac uslijed vjetera i nemirnog mora vrte za 360° oko točke sidrišta te na taj način zauzimlju i veću površinu.

Radi ljepšeg izgleda, barke bi se mogle svrstati po veličini tako da veći čamci budu smješteni uz veće, a manji uz manje.

tako treba urediti *istezalište i sa istočne strane Trga boraca* na koje ionako građani već izvlače svoje barke.

Istezališta su potrebna ne samo za pohranu čamaca kroz zimski period nego i za njihove popravke i bojenje. U nedostatku prostornih kapaciteta već se duže vremena jedan dio baraka izvlači na površine oko Ribarnice i Kluba pomoraca čime se ograničuje ionako skućeni prostor, a s druge strane se stvara neugledna slika za posjetioce i izletnike u gradskoj luci.

U svakom slučaju teško je na ovako malom prostoru naći zadovoljavajuće rješenje jer zbog tehničkih i novčanih prepreka za proširenje parkirališta na istezalištu se može smjestiti samo određeni broj čamaca dok za ostale nema dovoljno mjesta.

Međutim, kad bi se usvojio prijedlog po kojemu manje lađice u zimskoj sezoni imaju prednost smještaja na istezalištu, tada se veći čamci na dobrim sidrištima i na većoj površini mora, kad se male lađe uklone, ne bi morali istezati na kopno.

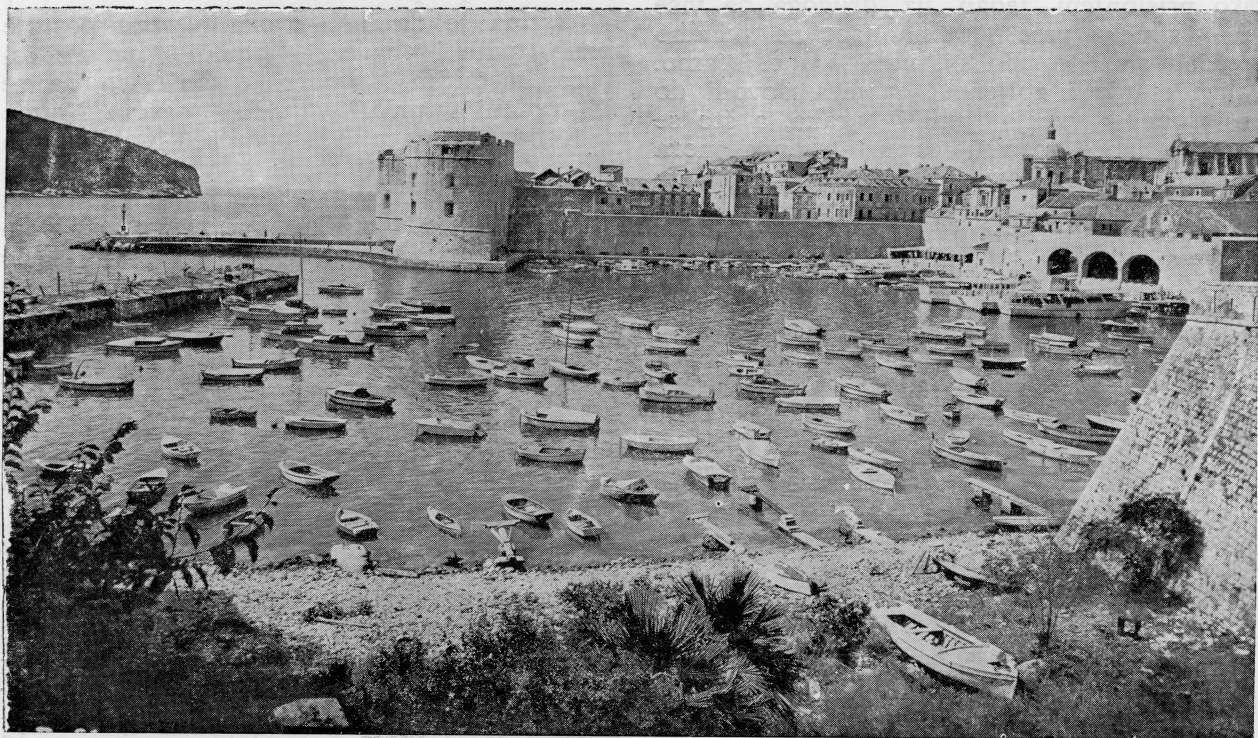
Sigurno je da će postavljanje podvodnih sidrišta te novi raspored vezova u luci vidno ublažiti ovaj problem.

ISTEZALIŠTE

U istom prijedlogu o preuređenju gradske luke u Dubrovniku iz 1959. potaknuto je pitanje o istezalištu i smještaju lađa na tercnima koji se nalaze sa obe strane Trga borca. Istezalište sa zapadne strane Trga je konačno uspostavljeno pred tri godine. Međutim isto

ODOBRENJE ZA RIBARENJE

Svaki ribić koji se bavi ribarenjem kao dopunskim zanimanjem treba da po čl. 28. st. 2 Zakona o morskom ribarstvu ima općinsko odobrenje uz naplatu odgovarajuće pristojbe. Isto tako dužan je da svake godine plaća odgovarajući porez za ulov ribe.



Sportski i ribarski čamci u staroj Gradskoj luci u Dubrovniku

U ovom prikazu se ne govori o profesionalnim ribarima kojima je ribolov glavno zanimanje, nego o ribičima koji se povremeno bave ribarenjem. Oni pretežno ribare ljeti i to u ograničenoj mjeri tj. u danima kad to dozvoljavaju odgovarajući meteorološki uvjeti. Aktivni pak radnici ribare još rjeđe jer su vezani poslom na radnom mjestu. Dakle vrijeme ribarenja im je svedeno na veoma kratki rok, a osim toga ulov ribe je sve oskudniji nadasve kad je lov mrežama popunicama dozvoljen od 1. listopada do 31. ožujka tj. u doba kad se većina baraka nalazi na kopnu. I tako dok je ulov ribe sve manji, dotle su porez i ostale dažbine za ribolov svake godine sve veće.

Kad se k tome doda izdatak za utrošeno gorivo i ostali pogonski materijal te izdaci za održavanje čamca i nabavu mamca (eške), zatim troškovi za nabavku ribolovnih sredstava (mreže i vrše) te popravak tih sredstava ili njihov gubitak kad se zakače o morsko dno, tada ribiči od tog ribarenja nemaju nikakvu korist u smislu nekog privređivanja pod kojim se imenom odobrenje kao dopunsko zanimanje izdaje.

Zakon o morskome ribarstvu u Narodnim novinama br. 44/80 čl. 9. st. 1 glasi: Pod privrednim ribolovom razumijeva se ribolov kome je svrha ostvarivanje dohotka.

Međutim kod ribarenja kao dopuskog zanimanja, a koji se ubraja u privredni ribolov, ribič u prosjeku dnevno ne ulovi 5 kg ribe koja je količina dozvoljena za sportske ribiče i koja se ne smije prodavati (čl. 50 Zakona o ribarstvu). Prema tome dopunsko ribarenje ne bi spadalo u privredni ribolov niti kao sredstvo za ostvarivanje nekog dohotka jer ribiči sa zakonom odobrenim sredstvima ne ulove dovoljno ribe ni za svoje obiteljske potrebe, a još manje za prodaju.

Polazeći sa stanovišta da ribiči sa dozvolom za dopunski ribolov ribare samo ograničeno vrijeme (kako je naprijed izneseno) te da i oni love kao i sportski ribiči (čl. 21. st. 2) sa određenim ribolovnim sredstvima koja su zavedena u odobrenju za privredni ribolov, ne postoji neko naročito opravdanje i razlika po kojoj su ribiči koji se bave ribolovom kao dopunskim zanimanjem dužni plaćati porez i snašati veće izdatke od sportskih ribiča koji za istu svrhu plaćaju osjetljivo manju naknadu odnosno članarinu sportskim ribolovnim društvima.

Istina je da ribiči sa dopunskim odobrenjem raspolažu sa većom količinom ribolovnih sredstava, ali zato imaju i veće izdatke oko njihove nabave i održavanja.

Osim toga dozvola za ribolov kao dopunsko zanimanje ima svoje socijalno značenje jer se izdaje u ograničenom broju i to onim osobama kojima, s obzirom na broj članova obitelji i niski dohodak odnosno mirovinu,

zakonodavac omogućuje da im dopunskim ribolovom dopuni odnosno poboljša skromni budžet za svakodnevne potrebe i izdatke oko nabave sve skupljih živežnih namirnica. Dozvoljena granica prihoda na temelju koje se izdaje odobrenje za dopunski ribolov ne smije po članu domaćinstva prelaziti 50% prosječnog osobnog dohotka u privredi SRH za proteklu godinu (čl. 26. Zakona).



Antun Pavličević, »Brodice« — tempera

Poštujući zakonske propise valja uzeti u obzir mogućnost da ribič sa dopunskim zanimanjem ulovi više ribe. Praksa, međutim pokazuje da ribiči-amateri, bilo da se radi o sportskom bilo dopunskom ribolovu, ne mogu iz današnjeg ribom oskudnog našeg mora mjesečno ulovi 150 kg ribe koliko je dozvoljeno u sportskom ribolovu. Naime, rijetka je slučajnost da neprofesionalni ribiči sa svim dozvoljenim ribolovnim sredstvima ostvare prosječni dnevni ulov ribe od 5 kg i više, dok je redovita pojava da se ulov kreće ispod te količine.

Oni pak ribolovci koji redovito love veće količine ribe i s njome trguju, u većini slučajeva ribare na nedozvoljeni način i sa zabranjenim sredstvima. Izlazi međutim, da se ta protuzakonita djela pojedinaca generaliziraju te uzimlju kao mjerilo za većinu ostalih savjesnih i zakonu lojalnih ribiča koji se pridržavaju propisanih odredaba.

Sagledavajući navedene činjenice dozvola pod nazivom »Odobrenje za privredni ribolov« realnije bi za neprofesionalne ribiče odgovarala nazivu »Odobrenje za dopunski ribolov«.

Ovo odobrenje ne bi trebalo da podliježe poreskim obavezama jer se odnosi na siromašnije građane koji ribare iz nužde i ekonomske potrebe, a ne iz zabave i sportskih pobuda.

Ovdje nije suviše napomenuti da je, s obzirom na ulogu ribe kao značajnog faktora u prehrambenoj i kemijskoj industriji, a s druge strane zbog uništavanja ribe od strane nesavjesnih dinamitaša, puškaša sa ronilačkim aparatima te zloupotrebe koča i ostalih

mreža potegača, potrebna češća kontrola nad količinom ulovljene ribe te sredstvima za ribarenje kao i kaznene sankcije za prekršitelje zakonskih propisa. Ovaj nadzor kojega obavljaju općinski organi unutrašnjih poslova (pomorska milicija) i Lučka kapetanija uz pomoć helikopterske izvidnice treba podržavati kako bi se sačuvao mršavi ostatak opustošenog ribljeg fonda u Jadranskom moru te izbjegle malverzacije pri čemu treba posebnu pažnju usmjeriti na suzbijanje kemijskog zagađivanja mora (čl. 45 Zakona o morskome ribarstvu).

NAKNADA ZA KORIŠTENJE POMORSKOG DOBRA

Pomorsko dobro je široki pojam. Sve koristi koje more, njegovo dno i obale pružaju čovjeku i ostaloj biosferi predstavljaju pomorsko dobro. U pomorsko dobro spadaju i vežišta za čamce te prostor na obali za smještaj čamaca (Sl. glasnik općine Dubrovnik br. 7/76 čl. 10) kao i ribolov zbog kojeg se čovjek u potrazi za hranom već od svog praiskona otisnuo na more.

Budući da se za vezarinu čamca, zatim za smještaj lađe na obali, kao i za ribolovnu djelatnost naplaćuju posebne naknade, postavlja se pitanje na što se to onda odnosi naknada za korištenje pomorskog dobra.

Razumljivo je da se za promet na kopnu plaća cestarina radi održavanja putova; more je međutim elemenat za čije održavanje nisu potrebne nikakove investicije.

Naknadu za korištenje pomorskog dobra plaćaju i oni koji ribare i oni koji za tu djelatnost nemaju nikakvog smisla već iz zadovoljstva i zabave jedino plove morem.

Kad već postoji takva odredba, onda bi naziv pod naslovom »Naknada za korištenje plovidbe morem« logičnije odgovarao svojoj svrsi nego »Naknada za korištenje pomorskog dobra«. More je veoma bogata, korisna i zdrava sredina koja se sama po sebi održava, a čovjek je onaj faktor koji je ne samo iskorištava nego nažalost devastira i zagađuje.

Kad je riječ o zagađivanju događa se povremeno da zbog nesretne lokacije odlaganja smeća na Dupcu kao i zbog otpadaka i nafte s brodova, vjetar i morske struje svojim nanosima gradsku luku pretvore u ogroman kolektor smeća i prljavštine što joj daje žalosnu, nehigijensku, nekulturnu i degutantnu sliku. To smeće nitko ne čisti, nego se ono danima i danima sedimentira na dno luke ili ga pak cirkulacija samog mora iz nje odstranjuje. Ti nanosi ne samo da zagađuju obalu nego i sve plovne objekte i njihove vezove čije čišćenje vlasnici čamaca moraju sami snažati. Osim toga luka je frekventno stjeci-

šte domaćih i inozemnih posjetilaca koje akumulirano smeće sigurno ne privlači već odbija.

Kad bi se »naknada za korištenje pomorskog dobra« nazvala »naknada za održavanje čistoće mora« tada bi ona imala svoju opravdanu namjenu koju bi podržao svaki kulturni građanin bilo iz vlastitog interesa bilo zbog turističkog ugleda samoga grada.

Nazivi kao što su npr. »naknada za korištenje plovidbe morem« i »naknada za održavanje čistoće mora« jasno označavaju za koju se svrhu propisana naknada naplaćuje. Međutim naziv »naknada za korištenje pomorskog dobra« predstavlja nedovoljno jasnu definiciju pod čijim se imenom pojmovi kao što su vozarina, ribarenje, istezalište, pomorsko dobro te ostale oznake vezane uz ovu temu, isprepliću u jednu nepreciznu determinaciju po kojoj izgleda da se za jednu te istu svrhu naplaćuje višestruki doprinos.

Drugim riječima budući da riba spada u pomorsko dobro kao i činjenica da je za ribarenje propisana jedna pristojba a za pomorsko dobro druga, proizlazi zaključak da se za ribolov odnosno pomorsko dobro naplaćuje dvostruka naknada.

Ako se pak »naknada za korištenje pomorskog dobra« odnosi na održavanje malih luka, a što je naročito značajno za razvoj nautičkog turizma, onda se iz tog mršavog fonda, a bez pomoći šire društvene zajednice, pitanje malih luka neće urediti ni do konca ovog stoljeća. To potvrđuju primjeri koji dokazuju da je tik pred tri godine uspostavljeno naprijed navedeno istezalište baraka, a tek je u posljednje vrijeme postalo aktualno pitanje podvodnih lanaca i sidrišta u luci, dok o peljaru koji bi se općenito brinuo o sveukupnom redu u luci bar za sada nema ushodane prakse, a isto tako ne postoji ni organizirana služba za održavanje čistoće mora u gradskoj luci. Drugim riječima dok se prijedlozi izneseni 1959. g. nisu mogli ni nakon 20 godina riješiti u korist samo jedne tj. gradske luke, onda se još manje može očekivati skoro rješenje za ostale manje luke na području Lučke kapetanije Dubrovnik.

Analizirajući gornja pitanja ne bi trebalo ova razlaganja shvatiti kao izbjegavanje plaćanja postojećih obaveza. Svaki vlasnik koji želi da što bolje osigura i što više koristi čamac mora pridonijeti svojim prilogom kako bi se poboljšale sadašnje prilike, što se bez novčanih sredstava ne može. Osim toga sadržaj ovog članka ne treba shvatiti kao kritiku na nečiji rad, nego mu je svrha da donekle prikaže sadašnje stanje uz nastojanje da se korigira ono što se ispraviti može.

Uspostavljanje već postojećeg istezališta te preliminarno postavljanje i raspored sidrišta, ulijeva nade da će se pronaći mogućnosti kako da se izložena problematika što bolje riješi.