

O prolazu stranih ribarskih brodova kroz naše teritorijalno more

Jugoslavenskim teritorijalnim morem — pojasom širine 10 Nm izvan naše obale kopna i vanjskih otoka (unutrašnje morske vode) imaju pravo prolaza svi brodovi stranih zastava, uključujući i strane ribarske brodove, ukoliko njihov prolaz tim morem ima značaj neškodljivog prolaza. Stranim ribarskim brodom smatra se svaki brod strane državne pripadnosti, koji je istovremeno i opremljen sredstvima za ribolov (lov riba, rakova i glavonožaca), uključujući u pogledu obaveze držanja i pečačenja ribarskog pribora i mreža dok plove tim morem i strane jahte, turističke i sportske brodove, te čamce, ako su ovi opremljeni za ribolov sredstvima za obavljanje privrednog ribolova, a nemaju dozvolu za ribolov u jugoslavenskom obalnom moru.

Pod neškodljivim prolazom stranog ribarskog broda razumjeva se plovidba takvim brodom kroz jugoslavensko teritorijalno more bez ulaznja u jugoslavenske unutrašnje morske vode, radi uplovljenja u te vode ili radi isplavljenja iz tih voda na otvoreno more s time, da se ne ugrožava poredak, mir ili sigurnost Jugoslavije. Neškodljivi prolaz uključuje i zaustavljanje i sidrenje broda u jugoslavenskom teritorijalnom moru, ali samo ako su ta zaustavljanja i sidrenja izazvana potrebom redovne plovidbe, uslijed više sile ili nevolje na moru.

Strani ribarski brod ima pravo neškodljivog prolaza kroz naše teritorijalno more pod uvjetom da je taj prolaz izvršen najkraćim putem; brzinom ne manjom od ekonomske; bez zaustavljanja ili sidrenja osim zbog više sile ili pomorske nezgode; da za vrijeme tog prolaza ne vrši ribolov ili lov drugih morskih životinja, osim ako ima dozvolu; da se drži na određenoj udaljenosti od drugih ribarskih brodova i oznaka položaja na kojima se nalaze ribolovna sredstva tih brodova. — Pod najkraćim plovnim putem prolaza stranog ribarskog broda kroz naše teritorijalno more smatra se plovidba, koja se vrši samo u određenom pravcu (ruti) plovnog puta od prolazne tačke ulaska u naše teritorijalno more do tačke odredišta odnosno od tačke odredišta do tačke izlaska iz našeg teritorijalnog mora. — Pod ekonomskom brzinom stranog ribarskog broda kroz naše teritorijalno more razumjeva se ona brzina, koja je kao ekonomska upisana u brodskim ispravama, ali ne manja od 6 Nm na sat. — Pod višom silom odnosno nevoljom na moru razumjeva se neotklonjivi događaj koji bi, u slučaju da se strani ribarski brod ne skloni, mogao prouzrokovati veću štetu tom ribarskom brodu, ljudima ili imovini na brodu (elementarne nepogode, havarija, bolest i sl.) — Strani ribarski brod za vrijeme plovidbe našim obalnim morem, gdje sigurnost plovidbe dozvoljava, dužan je držati

Za podvodne izviđače biraju se dobrovoljci. Taj poziv zahtjeva odlično zdravlje, izvanrednu kondiciju, hrabrost i staloženost svakog pojedinca. Iako je ovaj poziv vrlo naporan kao nagradu nudi mladom čovjeku dosta uzbudjenja i interesantnosti



se na udaljenosti od najmanje 0,5 Nm od oznaka koje pokazuju položaj naših svjećarica i njihovih mreža za lov male plave ili krupne plave ribe, a najmanje 500 m od oznaka koje pokazuju položaj mreža stajačica, parangala, vrša ili sl.

Strani ribarski brod koji prolazi kroz naše teritorijalno more, kao i strani ribarski brod koji ima dozvolu za ribolov u jednoj od određenih ribolovnih zona jugoslavenskog obalnog mora, dužni su od mjesta uplovljenja u naše teritorijalno more pa do mjesta isplavljenja iz njega ili od mjesta uplovljenja u naše teritorijalno more pa do zone dozvoljenog ribolova i obr. u otvoreno more, sve ribarske mreže i ostali ribarski pribor koji neposredno služi za ribolov (ribarski pribor) držati u brodskom skladištu ili zapečaćene. Ovo pečačenje mreža i pribora vrši se na način da se ono omota platnom i stavi u vreće koje na krajevima imaju očiće kroz koje se provuče konop i zaveže, a zatim se krajevi konopa zapečate pečatnim voskom. Zapovjednik takvog stranog ribarskog broda dužan je da pečačenje odnosno smještaj mreža i pribora u skladište izvrši prije uplovljenja broda u jugoslavensko obalno more, a pečate smije skinuti odnosno ribarski pribor iznijeti iz skladišta istom kad napusti naše teritorijalno more uplovljavanjem u otvoreno more ili u teritorijalno more strane države.

Stranom ribarskom brodu, koji je uz prethodno odobrenje uplovio u naše unutrašnje morske vode radi boravka u njima ili je uplovio u te vode bez takvog odobrenja zbog više sile odnosno nevolje na moru radi sklanjanja od nevremena, oluje i sl. u nekoj od naših luka, zaljeva i dr. dok ta sila ili nevolja traje, ili je uplovio u naše unutrašnje morske vode kao trgovačko-prevozni brod da u našoj luci iskrca ribu (robu) za naše tvornice radi njene prerade — organi ribarske inspekcije (općinski ribarski inspektor, organi milicije i ribarske straže, lučkih kapetanija i ispostava, JNA, carine) mogu dozvoliti iznošenje iz skladišta odnosno otpečaćivanje mreža i ostalog ribarskog pribora, ukoliko to zatraži zapovjednik stranog ribarskog broda, ali i tada samo ako se te mreže i ribarski pribor nalazi u mokrom ili vlažnom stanju, i to zbog sušenja, provjetravanja ili izvršenja popravaka. Nakon toga, uoči odlaska stranog ribarskog broda iz naše luke, zaljeva, uvale i sl., dakle iz naših unutrašnjih morskih voda, mreže i ribarski pribor koji je bio iznesen iz skladišta, otpečaćen i donesen na palubu broda radi sušenja, provjetravanja ili popravka, mora se ponovno smjestiti u skladište odnosno propisno zapečaćiti.

Strani ribarski brod koji prolazi kroz naše teritorijalno more bez ulaznja u unutrašnje morske vode, radi uplovljenja u te vode ili radi isplavljenja iz njih po posebnom odobrenju ili zbog toga što je bio prisiljen skloniti se u unutrašnje morske vode (viša sila, nevolja na moru), kao i strani ribarski brod koji ima dozvolu za ribolov u jednoj od određenih ribolovnih zona našeg teritorijalnog mora, dužan je dok plovi jugoslavenskim obalnim morem — teritorijalnim morem i unutrašnjim morskim vodama ili do ribolovne zone dozvoljenog ribolova i obr. u otvoreno more, vidno istaknuti oznake i svjetla iz kojih se može jasno i nedvojbeno utvrditi da je to ribarski brod. Pored propisanih navigacionih svjetala po Pravilniku o izbjegavanju sudara na moru (Sl. l. SFRJ, br. 2/66), ovi brodovi dužni su istaknuti dok prolaze našim teritorijalnim morem, a u određenim slučajevima i unutrašnjim morskim vodama, — i posebne oznake i svjetla, i to: — danju: na vrhu glavnog ili jedinog jarbola **loptu** crne boje, promjera 61 cm sa zastavom signalnog kodeksa **plamenac** br. 1 smještenim u razmaku ne manjim od 1 m; — noću: na vrhu glavnog ili jedinog jarbola nad bijelim pozicionim svjetlom i jedno svjetlo bijele boje, vidljivo sa svih strana sa udaljenosti od najmanje 2 Nm.

Odredbe o prolazu našim teritorijalnim morem najkraćim putem, ekonomskom brzinom, bez prava zaustavljanja ili sidrenja osim zbog više sile ili nevolje na moru, za-

brane vršenja ribolova ili lova drugih morskih životinja, kao i obaveza držanja mreža i ribarskog pribora u brodskom skladištu ili zapečaćene, — ne odnose se na one strane ribarske brodove koji imaju dozvolu za vršenje privrednog ribolova u jednoj od određenih ribolovnih zona našeg teritorijalnog mora izdatu na osnovi međunarodnog ugovora u kome je Jugoslavija jedna od ugovornih strana, i to za vrijeme dok se nalaze u zoni u kojoj im je dozvoljen privredni ribolov. Za ove strane ribarske brodove, oznake i svjetla za njih značajne kao ribarske brodove, kako su ovdje propisani ne vrijede, ako je međunarodnim ugovorom u kome je Jugoslavija jedna od ugovornih strana to regulirano na drugačiji način. Tako je Sporazumom između Vlada Italije i Jugoslavije o ribolovu talijanskih ribara u našim vodama od 5. XI 1965. god. propisano da ovi talijanski ribarski brodovi, koji su ovlaštteni ribariti u jednoj od ustupljenih (koncesioniranih) im zona, moraju istaknuti prigodom ulaska u zonu (spustiti prigodom izlaska iz nje):

— danju: na vrhu glavnog ili jedinog jarbola crvenu zastavu, vel. 100 x 75 cm u sredini sa bijelim krugom, promjera 45 cm;

— noću: na vrhu glavnog ili jedinog jarbola, osim propisanih navigacionih svjetala tj. iznad bijelog i zelenog svjetla i 1 svjetlo crvene boje, vidljivo sa svih strana na udaljenosti od najmanje 2 Nm.

Ovi talijanski ribarski brodovi mogu imati samo nprave za ribolov povlačnim mrežama i moraju se držati na jednakom odstojanju od mreža i oznaka na moru naših ribarskih brodova, kako je to propisano i za svaki strani ribarski brod. Kad su ovi brodovi u našem obalnom moru, a izvan zone za koju im glasi dozvola za ribolov, dužni su imati mreže i ostali ribarski pribor pod palubom ili zapečaćeno, na način i pod uvjetima kako je to za njih izričito propisano.

Novi propisi o redu i iskorištavanju luka

Održavanje reda u našim pomorskim lukama regulirano je zastarjelom Uredbom o redu u lukama i njenim Pravilnikom s manjim izmjenama i dopunama iz 1950. godine, a način iskorištavanja luka reguliran je nedovoljno preciznim Zakonom o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1961. godine s manjim naknadnim izmjenama i dopunama iz 1965. godine.

Kako je od tada u osnovi izmijenjen pravni i ekonomski položaj naših luka, koje su od ranijeg »pomorskog javnog dobra« s upravljanjem i financiranjem od strane bivših uprava pomorskih oblasti u Splitu, Rijeci i Kotoru, tj. od saveznog budžeta, postale ne samo luke već i većini srednjih morske obale objekti kojima upravljaju općinske skupštine. Općine su ovlaštene da u cilju što racionalnijeg korištenja luke u privredne svrhe, operativne i druge obale i ostala područja na moru ustupaju privrednim i drugim organizacijama. Luke su, u pravilu, postale objekti privrednog iskorištavanja tako da one u stvari predstavljaju ekonomski faktor. U skladu s tom postavkom u svim glavnim i većini srednjih luka, u kojima postoje uvjeti za njihovo potpuno ili djelomično privredno iskorištavanje, osnovana su posebna poduzeća luka, poduzeća za lučko-pretovarne usluge ili komunalna poduzeća s posebnim lučkim pogonima koja se brinu o održavanju i izgradnji tih luka kao svojih osnovnih sredstava pored ukrajca i iskrajca robe i putnika. U nekim srednjim i svim malim lukama, u kojima ne postoje uvjeti za njihovo privredno iskorištavanje ili su neznatni zbog razmjerno malog prometa brodova, robe i putnika, općinska skupština ustupila je takve luke na upravljanje komunalnim i drugim ustanovama ili ih koriste same općine preko svojih organa uprave, odnosno pređate su na upravljanje mjesnim zajednicama ili turističkim društvima. Djelatnost nosioca prava korištenja — poduzeća, ustanove ili općine — sastoji se u obavezi održavanja i izgradnje tih luka, vršenja raznih lučkih manipulacija u njima, a za tu djelatnost ubiru lučke, pretovarne i druge naknade.

Uprava za pomorstvo Republičkog sekretarijata za privredu Hrvatske razradila je materiju koja se odnosi na održavanje reda na moru, u lukama i izvan njih, kao i način i uvjete pod kojima se mogu iskorištavati luke i ostali dijelovi obale. Ona je izradila opširne teze o redu i iskorištavanju pomorskih luka i riječnih pristaništa, te ostalih dijelova mora

Za povrede pojedinih odredaba o prolazu stranih ribarskih brodova našim teritorijalnim morem, kažnjavaju se za pomorski prekršaj zapovjednici tih brodova ili druge odgovorne osobe na tim brodovima koje ih zamjenjuju, i to novčanom kaznom od 200—2.000 N. din. Ako strani ribarski brod dok prolazi kroz naše teritorijalno more, a pod određenim uvjetima i našim unutrašnjim morskim vodama, vrši ribolov ili lov drugih morskih životinja, ili se u plovidbi ne drži propisanih udaljenosti od naših ribarskih brodova, a naročito svjećarica, njihovih oznaka, mreža, parangala, vrša i sl. u moru, kaznit će se za (opći) prekršaj zapovjednik takvog stranog ribarskog broda ili druga odgovorna osoba na tom brodu novčanom kaznom i do 3.000 N. din., a može se izreći i zaštitna mjera oduzimanja ulova, sredstava i opreme za ribolov, u povratu čak i oduzimanjem samog broda, bez obzira čije su vlasništvo sredstva, oprema ili brod.

Ovi propisi pružaju punu garanciju da će prolaz stranih ribarskih brodova dok oni plove našim teritorijalnim morem, a iznimno i našim unutrašnjim morskim vodama zaista biti neškodljiv — bez štete i nereda prigodom njihove (pasivne) plovidbe našim morem.

Pravilnik o uvjetima prolaska stranih ribarskih brodova kroz jugoslavensko teritorijalno more (Sl. l. SFRJ, br. 22/67), Zakon o obalnom moru, vanjskom morskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Jugoslavije (Sl. l. SFRJ, br. 22/65).

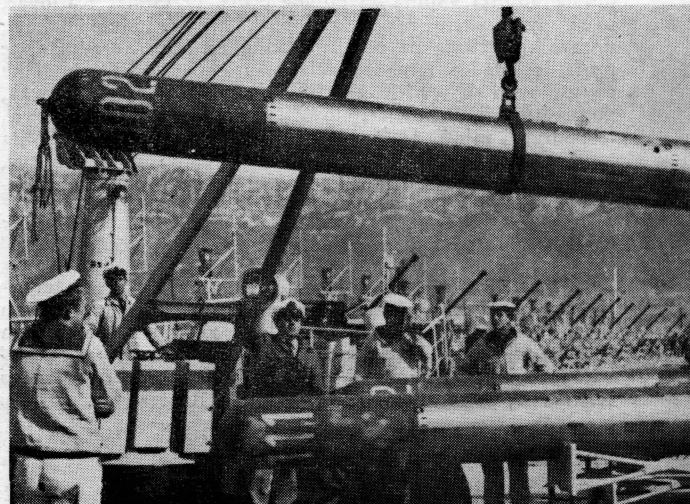
Konvencije — o teritorijalnom moru i vanjskom morskom pojasu,

— o ribolovu i očuvanju bioloških bogatstava otvorenog mora,

(Sl. l. SFRJ, Dod. — Međun. ugovori i drugi sporazumi, br. 4/65, str. 183-191; 197-202).

i unutrašnjih plovnih putova, i to na načelima osnovnih zakona o službi sigurnosti plovidbe i iskorištavanju luka i pristaništa, ali u okviru našeg društveno - ekonomskog sistema. Ove teze date su na diskusiju svim zainteresiranim poduzetima lučke, pomorske i ribarske privrede, lučkim kapetanijama i njihovim ispostavama, općinskim skupštinama obalnog pojasu, privrednim komorama i ekonomskim institutima Splita i Rijeke, te ostalim radnim organizacijama sa svrhom da prouče teze, da daju svoje primjedbe i izrade prijedloge koji će poslužiti za izradu nacerta republičkih zakona. Kako će se ovaj zakon odnositi ne samo na luke, već i na ostale dijelove morske obale, a naročito na javna kupališta, izgradnju lučica, pristana, vikendica i sl, to je od naročite važnosti da se o ovom sveopćem referendumu izjasne što veći broj

Pošto su dopremljena torpeda do torpednih čamaca posade će pričiti pripremi ovog oružja za dejstvo. Zračni spremnici bit će nabijeni komprimiranim zrakom pod 200 atm, rezervoari pogonskim gorivom, a svi dijelovi podvrgnuti kontroli. Neposredno pred gađanje kad budu u torpednim cijevima izvršit će se još i završna priprema



zainteresiranih poduzeća, ustanova i građana. Ove teze sadrže materiju koja se odnosi u prvom redu na red u samim lukama, i to na određivanje vezova u njima, na određivanje širine manipulativnog prostora obale od njenog ruba (poklopnic) prema kopnu, određivanje veličine vodenog prostora luke, postavljanje i održavanje plutača i svjetala u luci, a zatim i na red izvan lučkog područja, i to u najmanjem broju i vrsti opreme i uređaja za sigurnost plovidbe koje treba da obavezno imaju čuvani svjetionici za pružanje pomoći brodovima u nezgodi, njihovoj posadi i putnicima, javna kupališta kupaćima itd. Pored toga u pogledu načina i uvjeta iskorištavanja luka i drugih dijelova obale potrebno je odrediti i granice luke prema kopnu i prema moru rukovodeći se ekonomsko-saobraćajnim značajem luke, veličinom i strukturom naselja koja joj gravitiraju. Ovdje je potrebno što preciznije odrediti kriterije kad i pod kojim uvjetima se plaćaju lučke naknade, i to brodska ležarina i naknada za privez radi upotrebe obale, da li samo ako brod stvarno koristi obalu ili je dovoljno da je usidren u luci ili privezan uz plutaču u luci, a kada i pod kojim uvjetima brod treba osloboditi plaćanja tih naknada, npr. zbog brodoloma, havarije, opskrbe pogonskim gorivom, bolesti člana posade i sl.

Kako se kod malih i manjih luka nakon njihovog novog pravnog i ekonomskog tretmana pojavio problem održavanja postojećeg stanja obala, svjetala i dubina jer one pretežno ili isključivo nisu privredni objekti, a za otočno i priobalno stanovništvo i za lokalnu privredu predstavljaju i kao takve veliki značaj, to će biti potrebno i o tome voditi računa kod

donošenja ovih propisa. Nagli razvitak turizma, a naročito nautičkog i sportsko-ribolovnog krstarenja traži izvjesno aktiviranje ovih luka, održavanje njihovih obala sprječavanjem njihovog rušenja i zamuljivanja morskog dna. Izgradnjom kopnenih saobraćajnica na otocima i obali, jačanjem otočnih luka kao trajektnih pristaništa i pristaništa za hidroavione u kojima završavaju ili počinju otočne ceste male luke sve više postaju komunalni objekti za boravak i zimovanje jahti, turističkih, ribarskih i drugih čamaca i brodova. Kako je popravak oštećenih obala, održavanje i modernizacija lučkih svjetala, bageriranje dna tih luka kao neprivrednih investicija razmjerno vrlo skupo, to se nameće neophodna potreba pronalaženja najpogodnije forme njihove organizacije i financiranja njihovog normalnog održavanja, a iznimno, gdje je to ekonomski opravdano, i njihovog proširenja. Zakon neće moći riješiti financijsko stanje malih luka, ali je nužno da on regulira njihove odnose, utvrdi organizaciju u pravcu koncentracije njihovih ma i najskromnijih financijskih sredstava kako bi i te luke, kao komunalne objekte analogne parkovima i nasadima, u novim uvjetima razvoja usmjerio određenom napretku.

S obzirom na težinu i kompleksnost ove materije, koja je od naročite ekonomske važnosti za našu obalu, potrebno je provesti na terenu što šira i sveobuhvatnija savjetovanja zainteresiranih privrednih, društvenih i drugih organizacija, naučnih i drugih ustanova, te pojedinaca kako bi nam Zakon o redu i o iskorištavanju luka i ostalog dijela obale bio stimulans unapređenja ne samo našeg pomorskog saobraćaja, već i razvoja nautičkog turizma na našem Jadranu.