

ISSN 1847-1498

**2. MEĐUNARODNA KONFERENCIJA
O POMORSKOJ ZNANOSTI
ZBORNİK RADOVA**

**2nd INTERNATIONAL MARINE
SCIENCE CONFERENCE
BOOK OF PROCEEDINGS**

IMSC 2009

9. lipanj 2009., Podstrana, Hrvatska/Croatia

Split, 2009.

Izdavači:

Hrvatski hidrografski institut
Pomorski fakultet
Općina Podstrana

Urednici:

Dr. sc. Zvonko Gržetić
Prof. dr. sc. Radovan Antonić
Prof. dr. sc. Josip Kasum
Doc. dr. sc. Vinko Vidučić

Organizacijski Odbor Konferencije:

Zvonko Gržetić, Radovan Antonić, Milan Vuković,
Marijo Tomasović, Josip Kasum, Vinko Vidučić,
Ante Munitić, Zlatan Kulenović, Ranka Petrinović,
Danko Kezić, Toni Bijelić, Ante Perkušić, Margarita Kelava,
Nenad Leder, Neno Domjan, Srećko Farvo

Programski Odbor Konferencije:

Hercules Haralambiades (Nizozemska), Zvonko Gržetić (Hrvatska),
Mirko Puljić (BiH), Radovan Antonić (Hrvatska), Marija Bogataj (Slovenija),
Josip Kasum (Hrvatska), Šefkija Čekić (BiH), Vinko Vidučić (Hrvatska),
Boris Tovornik (Slovenija), Mario Anžek (Hrvatska),
Zoran Pandilov (Makedonija), Ivan Dadić (Hrvatska),
Bruno Sergi (Italija), Ibrahim Jusufrić (BiH)

Tehnički urednik:

Mr. sc. Jeličić Tonći

Grafički urednik:

Milivoj Pogančić

Tisak:

Hrvatski hidrografski institut, Split

Naklada:

200 primjeraka

HRVATSKI HIDROGRAFSKI INSTITUT
Zrinsko-Frankopanska 161, Split, Hrvatska
tel.: +385 (0)21 308 800, fax: (0)21 347 208
www.hhi.hr

ISSN 1847-1498

ZADAĆE OBALNE STRAŽE U ZAŠTITI JADRANSKOG MORA

Ante Cibilić, Radovan Antičić, Živko Trošić
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

1. UVOD

Obalna straža je služba, osnovana od države, odgovorna za zaštitu nacionalnih interesa na moru. Kontrolom i nadzorom državne granice na moru provodi suverenitet države, sprječava kriminalne i terorističke aktivnosti, obavlja inspekcijski nadzor plovila. Brine o zaštiti prirodnog okoliša, provodi akcije traganja i spašavanja, djeluje u slučaju prirodnih katastrofa.

Široki raspon zadaća koje obavlja obalna straža uvjetuje i njezino različito ustrojstvo, ovisno o potrebama i mogućnostima svake države. Ipak, možemo izdvojiti tri glavna modela funkcioniranja obalne straže u svijetu (Cibilić, 2007.):

- > obalna straža u sklopu ratne mornarice; Norveška,
- > obalna straža između vojne i civilne uprave; SAD, Grčka, Italija,
- > obalna straža kao državna agencija; Velika Britanija, Irska, Švedska.

2. ULOGA OBALNE STRAŽE REPUBLIKE HRVATSKE

Suverenitet Republike Hrvatske prostire se nad unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem što iznosi 31.757 km² i čini više od polovice površine kopnene granice. Gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim i međunarodnim pravom. Ukupni prostor morske površine iznosi 56.964 km², što je gotovo jednako kopnenoj površini Republike Hrvatske (Pomorski zakonik, 2004.). Hrvatska obala je razvedena sa 1.242 otoka, otočića i grebena i na njima živi oko 130.000 stanovnika.

Republika Hrvatska od osamostaljenja koristi model djelovanja više državnih tijela na moru. Lučke kapetanije, Pomorska policija, Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje, Državni inspektorat i ostale službe provodile su akcije traganja i spašavanja, te izvršavale zadaće kontrole i nadzora u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru. Međutim, Republici Hrvatskoj potrebna je služba koja će samostalno obavljati sve zadaće na moru i biti sposobna djelovati u gospodarskom pojasu, a po potrebi i na čitavom Jadranu.

Ulaskom u NATO savez, postali smo dio vojno - ekonomskog saveza razvijenih zemalja svijeta, te će Hrvatska imati aktivnu ulogu gospodarske i ekološke zaštite Jadranskog mora. Samostalno ili u suradnji s ostalim zemljama, Hrvatska bi kontrolirala i nadzirala cijeli Jadran. Kroz fondove NATO saveza moći ćemo osuvremeniti flotu sposobnu za izvršenje takvih ciljeva.

Hrvatska ratna mornarica za potrebe obalne straže raspolaže sa osam ophodnih brodova, dva izvidnička zrakoplova, četiri helikoptera i bespilotnom letjelicom. Planom modernizacije Ratne mornarice planirana je izgradnja četiri nova vanobalna broda i jedan višenamjenski brod za potrebe Obalne straže (Dugoročni plan razvoja oružanih snaga RH, 2006.). Lučke kapetanije i postaje pomorske policije raspolažu s ukupno 9 brodova namijenjenih traganju i spašavanju i 82 brodice. Stoga je potrebno osnovati jedinstvenu službu koja bi bila sposobna provoditi sve zadaće i učinkovito vršiti nadzor na cijelom Jadranu.

3. ZADAĆE OBALNE STRAŽE

Zadaća Obalne straže je kontinuirano provođenje mjera kontrole sigurnosti pomorskog prometa putem komunikacijskih stanica, omogućavanje nesmetanog i sigurnog prilaza lukama teretnim i putničkim brodovima, izvršavanje inspeksijskog nadzora brodova za vrijeme plovidbe i u lukama, te donošenje mjere za sprečavanje i uklanjanje posljedica onečišćenja uzrokovanih havarijom broda. Navedene mjere mogu biti učinkovite jedino ako se provode kontinuirano i u koordinaciji s ostalim nadležnim tijelima u Hrvatskoj (Zakon o Obalnoj straži, Narodne novine, br. 109/07.).

3.1. Zaštita državne granice na moru. Danas, opasnost dolazi od malih dobro organiziranih kriminalnih i terorističkih grupa koje se bave krijumčarenjem ljudi, droge i oružja. Obalna straža mora omogućiti siguran prolaz tereta i putnika, a istovremeno biti sposobna spriječiti svako kriminalno i terorističko djelovanje. Potrebno je zaštititi putničke i trgovačke brodove kao i pomorske luke od terorističkih napada.

Obalna straža mora surađivati u provedbi i nadzoru zakona na moru i izmjenjivati informacije s ostalim državnim tijelima. Prikupljati i analizirati podatke i izvještaje, donositi mjere za poboljšanje sigurnosti na moru.

Obalna straža treba surađivati s državnim tijelima ostalih država Jadranskog mora: Italijom, Slovenijom, BiH, Crnom Gorom i Albanijom. Puni smisao

postići će se tek kada sve zemlje donesu jednake zakonske propise nadzora i zaštite Jadranskog mora. Ulaskom u Europsku uniju stvorit će se novi kopneni i pomorski putovi za krijumčarenje ljudima, narkoticima i oružjem iz nerazvijenih zemalja preko Hrvatske u Europu. Obalna straža mora donijeti planove za sprječavanja kriminalnih aktivnosti na moru i zajednički ih provoditi sa službama susjednih zemalja.

3.2. Kontrola pomorskog prometa. Hrvatske luke imaju iznimno povoljan geografski položaj koji se nalazi na sjecištu plovnih putova Bliskog i Dalekog istoka preko Sueskog kanala do hrvatskih luka i dalje prema srednjoj i istočnoj Europi. U lukama se godišnje prekrca oko 17 milijuna tona tereta i 7 milijuna putnika (Predpristupna pomorska strategija RH, 2006.). Izgradnjom autocesta i željezničkih pruga prema lukama Rijeka, Zadar, Split, Ploče i Dubrovnik, kao i proširenjem terminala, realno je očekivati povećanje prometa, a time i brodova koji plove Jadranskim morem. U slučaju havarije tankera i izlivanja nafte u more nastala bi velika ekološka katastrofa koja bi imala trajne posljedice na morski i priobalni okoliš. Danas se grade brodovi s dvostrukom oplatom za prijevoz opasnog tereta, a u skladu s MARPOL konvencijom provode se i druge mjere zaštite od onečišćenja. Obalna straža je subjekt na moru koji kontrolira udovoljavaju li brodovi međunarodnim pravilima i konvencijama.

Mjere kontrole:

> sustav usmjerene i odijeljene plovidbe na srednjem i sjevernom (slika 1.) Jadranu. Sustav je prihvaćen od strane Međunarodne pomorske organizacije (IMO), te ga se moraju pridržavati svi brodovi u plovidbi. Time se bitno poboljšava sigurnost plovidbe i umanjuju se mogući rizici havarija;

> sustav nadzora i upravljanja pomorskim prometom koji obuhvaća sustav usmjerene i odijeljene plovidbe, sustav stalnog praćenja brodova, davanja uputa za plovidbu, meteorološki izvještaji i mjere postupanja u izvanrednim situacijama (Predpristupna pomorska strategija RH, 2006.). Podaci o kretanju brodova upotpunili bi se informacijama dobivenim od informacijsko-radarskog sustava Pelegrine. Time bi Obalna straža imala potpunu informaciju o kretanju brodova dobivenu u realnom vremenu.

> primjena Pariškog memoranduma daje ovlasti inspekcijskim tijelima Republike Hrvatske u obavljanju inspekcijskih pregleda brodova za vrijeme plovidbe kao i u lukama u svrhu kontrole tehničkih i sigurnosnih uvjeta koje brodovi trebaju zadovoljiti. To se prvenstveno odnosi na kontrolu balastnih tankova i ostalih sustava na brodu koji ispuštanjem štetnih sadržaja mogu

zagaditi more. Obalna straža treba provoditi inspekcijski nadzor brodova za vrijeme plovidbe i u lukama.



Slika 1. Sustav usmjerene i odvojene plovidbe na sjevernom Jadranu
(izvor: Internet)

3.3. Zaštita ljudskih života na moru. Obalna straža, zajedno s Nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, djelovala bi i koordinirala ostalim državnim i dobrovoljnim službama u akcijama traganja i spašavanja. Potrebno je redovito provoditi vježbe iz područja sigurnosti na moru i s ostalim zemljama Jadranskog mora. Tim mjerama bi se poboljšala koordinacija i uskladilo djelovanje između službi Republike Hrvatske i suradnja s ostalim zemljama Jadranskog mora. Dobila bi se spremnost nužna za pravovremene i učinkovite mjere u slučaju pomorskih havarija. Rezultati dobiveni iz izvješća o pomorskim havarijama, akcija traganja i spašavanja i redovitog nadzora plovila koristili bi se za daljnje unapređenje mjera nadzora Jadrana, zaštite života i morskog okoliša.

3.4. Kontrola nautičkog prometa. Kao najvažnija gospodarska grana, turizam je od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku. Razvedena obala sa 1.242 otoka, otočića i grebena, te tri nacionalna parka. Očuvan podmorski ambijent s mnogo zaštićenih arheoloških lokaliteta idealna su mjesta za organizirani nautički i ronilački turizam. Godišnje oko 100.000 jahti plovi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem. Obalna straža bi vršila kontrolu plovnih putova, sigurnost jahti i osoba na njima.

Također bi provodila mjere zaštite morskog okoliša od negativnog utjecaja nautičkog turizma na onečišćenje u uvalama i marinama. U suradnji s drugim državnim službama i nautičkim centrima obavještavala bi nautičare o meteorološkim prilikama i opasnostima na moru.

3.5. Ribarska inspekcija, ekologija mora i znanstvena istraživanja na moru. Obalna straža bi provodila stalnu kontrolu ribarica i njihovog ulova u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i u gospodarskom pojasu u svrhu očuvanja ribljeg fonda. Prikupljala bi izvještaje od ribarskih brodova i prosljedila ih institutima za oceanografiju i ribarstvo radi evidencije ulova. Godine 2008. zaprijetila je ekološka katastrofa kada se zapalio brod "UND Adriatic" pred obalom Istre. Taj događaj je istakao potrebu za donošenjem učinkovitih mjera za koordiniranim djelovanjem na moru i uklanjanje posljedica onečišćenja. Pružila bi logističku pomoć znanstvenicima u istraživanju mora i podmorja, i na taj način pridonijela zaštiti Jadranskog mora.

3.6. Pomoć stanovništvu na otocima. Za Republiku Hrvatsku od posebnog su značaja otoci i kvaliteta života stanovništva na njima. Danas je 50 stalno naseljenih otoka na kojima živi oko 130.000 stanovnika. Od početka 20 st. na otocima je prisutan snažan trend iseljavanja. Republika Hrvatska potiče mjere za poboljšanje života na otocima, a Obalna straža jedna je od institucija koja će pružiti pomoć i podršku kad god je to potrebno. Neke od mjera pomoći Obalne straže stanovništvu na otocima su prijevoz ozlijeđenih brodovima i helikopterima, pomoć u gašenju požara, opskrba stanovništva pitkom vodom, pomoć u prirodnim nepogodama i u kriznim situacijama.

ZAKLJUČAK

Kako bi formirala jedinstvenu službu Obalne straže, Hrvatska će morati mijenjati čitav niz zakonskih i podzakonskih akata i zato je trenutni koncept međuresorne suradnje prihvaćen kao međurješenje. Osim promjene zakona potrebna je i politička volja da Obalna straža jednog dana bude samostalna

institucija koja će kvalitetno zaštititi suverenitet Republike Hrvatske na moru. Pod takvim ustrojstvom brodovi (Lučkih kapetanija, Pomorske policije i dio brodova Ratne mornarice), zrakoplovi i ostala infrastruktura bili bi u sklopu Obalne straže. Osoblje na brodovima obalne straže bilo bi educirano za provođenje svih zakonskih propisa na moru. Time bi se smanjili troškovi nabave i održavanja komponenti sustava. Postigla bi se jednostavnija i brža razmjena te analiza informacija, što bi pospješilo djelovanje na moru i omogućilo donošenje odgovarajućih akcijskih planova.

Zajedno s Obalnom stražom javlja se potreba osnivanja dobrovoljne pomorske službe po uzoru na iste u SAD-u ili Velikoj Britaniji (US Coast Guard Auxiliary i Royal National Lifeboat Institution). Pružila bi pomoć Obalnoj straži u obavljanju zadaća nadzora, zaštite i prevencije na moru. Obalna straža, dobrovoljna pomorska straža i ostale državne službe educirale bi mlade u obrazovnim ustanovama, pomorskim klubovima, plažama i marinama u svrhu stjecanja znanja svih uzrasta o sigurnosti na moru, pomorskoj baštini i tradiciji. Time bi se razvila svijest kod ljudi o zaštiti i očuvanju Jadrana za slijedeće generacije.

LITERATURA

1. Cibilić A.; Obalna straža, Diplomski rad, Pomorski fakultet u Splitu, 2007.
2. Dugoročni plan razvoja oružanih snaga Republike Hrvatske, MORH, Zagreb, 2006.
3. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, Zagreb, br. 181/04.
4. Predtpristupna pomorska strategija RH, Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, Zagreb, 2006.
5. Zakon o Obalnoj straži Republike Hrvatske, Narodne novine, Zagreb, br. 109/07.
6. www.cgaux.org (U.S. Coast Guard Auxiliary)
7. www.mmtpr.hr (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture)
8. www.morh.hr (Ministarstvo obrane RH)
9. www.rnli.org.uk (Royal National Lifeboat Institution)
10. www.uscg.mil (United States Coast Guard)

SAŽETAK

Za Republiku Hrvatsku, Jadransko more je prirodna, povijesna, kulturna i gospodarska vrijednost. Ono je najveći potencijal gospodarskog razvitka, omogućavajući time i ekonomski napredak društva. Jadransko more je prema ekološkim pokazateljima najčišće more Mediterana i jedno od najčišćih u svijetu. Relativno je plitko i usko more s bogatim podvodnim svijetom, stoga ga sama konfiguracija položaja čini veoma osjetljivim na svako ekološko onečišćenje. Jedan od najučinkovitijih načina zaštite nacionalnih interesa na moru jest osnivanje službe Obalne straže. Obalna straža može biti organizirana na različite načine ovisno o potrebama i financijskim mogućnostima pojedine zemlje.

Ključne riječi: obalna straža, zadaće, nadzor, zaštita, Jadransko more

ABSTRACT

For the Republic of Croatia, the Adriatic Sea is the natural, historical, cultural and economic importance. It is the greatest potential for economic development, and thus the economic progress of society. The Adriatic Sea, according to environmental performance, is the cleanest sea of the Mediterranean and one of the cleanest sea in the world. Is relatively shallow and narrow sea with variety species of fish and seaweed, so configuration and position seems it very sensitive to environmental pollution. One of the most effective ways to protect national interests at sea is to establish the Coast Guard service. Coast guard may be organized in different ways depending on the needs and economic capabilities of each country.

Key words: coast guard, tasks, control, safeguard, Adriatic sea