

**MARIO BABIĆ** O ULASKU HRVATSKE U EUROPSKU UNIJU

# JADRAN - OSOBITO OSJETLJIVO MORE

RAZGOVARAO ■ **STJEPKO MARTINOVIĆ** FOTOGRAFIJE ■ **I. BURA I ARHIVA**

NORVEŠKA VLADA FINANCIRA, A INSTITUT FRIDTJOF NANSEN IZRAĐUJE STUDIJU O PROGLAŠENJU CIJELOGA JADRANA POSEBNO OSJETLJIVIM MOREM; USPOSTAVLJA SE SUSTAV AUTOMATSKE IDENTIFIKACIJE BRODOVA VEĆIH OD 300 DWT, A Približava se kraj slobodnom sidrenju NAUTIČKIH PLOVILA I BACANJU OTPADA U MORE



■ Kapetan Mario Babić ogorčeni je protivnik projekta DružbaAdria

**O**tvaranje pristupnih pregovora s Europskom unijom bio je povod za razgovor s kapetanom Mariom Babićem, pomoćnikom ministra mora, turizma, prometa i razvitka, kao 'Kalmetinim čovjekom' upravo za usklađivanje hrvatskoga pomorskog zakonodavstva i prakse s legislativnom baštinom i procedurama u zemljama Unije. Stoga je naše prvo pitanje bilo koliko će te prilagodbe biti zahtjevne, što se u našim zakonima i propisima mora mijenjati, te koliko će taj postupak trajati - i stajati, budući da je cijena 'privođenja' hrvatskoga pomorskog zakonodavstva, za našu zemlju kao neveliku državu koja posjeduje 'nesrazmjerno veliko' morsko bogatstvo, i te kako važna.

- Najprije bih rekao - istaknuo je Mario Babić (inače kapetan duge plovidbe s respektabilnom stručnom praksom) - da je Republika Hrvatska, što se tiče pomorske legislative, a najvećim dijelom i prakse, kako se to slikovito kaže - već u Europi. Naime, nije samo riječ o

tome da smo od stjecanja nezavisnosti sve naše zakone i propise usklađivali s međunarodnim konvencijama, što je bila naša obveza kao zemlje-članice Međunarodne pomorske organizacije (IMO), nego i o tome da smo novu legislativu unaprijed koncipirali uvažavajući relevantne direktive Europske unije. Primjerice, i prigodom ispisivanja našega Pomorskog zakonika, danas već izvrsno prihvaćenoga okvirnog akta kojim se reguliraju svi aspekti gospodarenja našim morem, u brodarstvu, izobrazbi kadrova za djelatnosti u pomorstvu, kao i uređenje mnogih srodnih djelatnosti, visoko smo uvažili pravnu baštinu EU-a, ali i ostavili mogućnost ministru da odgovarajućim uredbama dograđuje taj sustav, kako bi bio posve komplementaran europskom zakonodavstvu.

Međutim, osim što smo išli korak ispred institucionalnih odnosa naše zemlje i Unije, anticipirajući razinu prilagodbe koju ćemo morati realizirati do ostvarivanja članstva u njoj, nastojali smo i zakonima, odnosno propisima

i uredbama, zaštititi naše posebne interese - jednako onako kao što su to, prije pristupa Uniji, učinile druge pomorske zemlje, posebice nama bliske mediteranske države poput Grĉke, Malte ili Cipra. Konkretno, Pravilnikom o brodicama i jahtama posve smo uskladili našu regulativu s europskom, što znaĉi da smo omogućili da strani vlasnik, kad Republika Hrvatska postane ĉlanica EU-a, moŹe slobodno u nas upisati plovilo koje ima svjedodŹbu o osposobljenosti za plovidbu izdanu od bilo kojeg nacionalnog ovlaštenog tijela. Hrvatski registar brodova prihvatit će tu svjedodŹbu bez rezerve, odnosno potvrditi je kao da ju je sam izdao.

#### **Hrvatska - iznad prosjeha EU-a**

• Odnosi li se to i na samogradnju, odnosno plovila sagrađena - ili doradena - po principu sam-svoj-majstor, budući da u zemljama Unije mnogi nautiĉari dolaze do plovila građeći ga bilo od kobilice ili sastavljajući kupljeno u kitu?

- Svakako, jer ono što priznaje njemaĉko, austrijsko ili francusko ovlašteno tijelo, priznaje i naše, budući da je gradnja plovila za vlastite potrebe Źiva praksa koja je u EU-u, kao i u nas, jasno zakonski regulirana. U nas kapetanije ostaju nadleŹne za nadzor, a vjerujemo da će se jednom riješiti i problem dvostrukog opozivanja, odnosno da će država naći naĉin da samograditelje, koji plate porez kupujući materijal, oslobode onoga pri upisu plovila u registar.

Ali, da nastavimo s već odradenim segmentima prilagodbe našega pomorskog zakonodavstva... Tu smo puno postigli na podruĉju izobrazbe kadrova u pomorstvu, odnosno uvjetima za stjecanje zvanja, kao i što se tiĉe radnog vremena pomoraca i pravila sluŹbe na brodu. Konzultanti EU-a, i to španjolske nacionalnosti - dakle, iskusni stručnjaci - koji su boravili u našoj zemlji i do detalja se upoznali s našom legislativom i praksom, priznali su da smo u nizu segmenata na razini višoj od prosjeka u Uniji. Posebno su odobrili našu praksu da Ministarstvo, u procesu pripreme zakona, u radne skupine uvrštava i ljude iz profesije



■ Dva lica naše obale; viška uvala Stiniva krcata smećem i idiliĉan prizor iste uvale kakav Źelimo prikazati svijetu (dolje)

- primjerice, kad smo utvrđivali osnove regulative o radnom vremenu na brodovima, uključili smo predstavnike Sindikata pomoraca i Jadrolinije, kao brodara koji zbog osobitosti linijskoga putniĉkog prijevoza ima o tome jasniju sliku nego drugi...

• Dok ne zađemo u problematiku nautiĉkog prometa, koja naše ĉitatelje najviše zanima - kako stoje stvari s prometom stranih putniĉkih brodara na Jadranu; sve ih je više, pa se otvara pitanje njihovog utjecaja na sigurnost plovidbe...?

- Tako je, ekspanzija našega jadranskog turizma donosi pojaĉan interes stranih brodara za prijevoz putnika, posebice između talijanske i naše obale. Sad nastojimo da se naš Pravilnik o inspekcijskim pregledima 'europeizira', tako da te preglede obavljamo zajedniĉki, premda znamo da će biti otpora na nekim stranama... Medutim, što se tiĉe inspekcije brodova za ĉarter, kao i poslovanja stranih kompanija na našem Jadranu, mi Źeljno oĉekujemo ulazak ▶



## razgovor

mario babiĆ

naše zemlje u EU jer će se tada uvjeti za tu djelatnost izjednačiti s onima u Uniji. Kad je riječ o putničkom prometu (kabotaži), zahtijevat ćemo, kao što su i drugi u trenutku pristupa EU-u učinili, da se utanači stanovito prijelazno razdoblje, 5 do 6 godina, do pune liberalizacije poslovanja. Naime, mi ne možemo prihvatiti neograničenu kabotažu dok su naše tvrtke preslabe da bi se mogle oduprijeti moćnoj konkurenciji stranih brodara. Nakon toga, primjerice linije u putničkom prometu, natječajem će se dodjeljivati brodarima koji daju najbolju ponudu - što će se regulirati zakonom za koji vjerujemo da će ga Sabor prihvatiti tijekom studenoga ove godine.

### ZAJEDNIČKI VTMIS SUSTAV NA JADRANU

• Državni tajnik Branko Bačić, sudjelujući na našem skupu o održivom razvoju nautičkog turizma, izrazio je stajalište Ministarstva o orijentaciji na kvalitetu, umjesto na masovnost u toj djelatnosti; kako Ministarstvo može utjecati na ostvarivanje tog opredjeljenja?

- Nema dvojbe da je 'tajna' privlačnosti našeg Jadrana, kao nautičko-turističke destinacije, u estetskoj i ekološkoj kakvoći ambijenta, pa ćemo učiniti sve da je i očuvamo. Kao prvo, uvodimo reda u sustav onih segmenata plovidbe u kojima havarija, ili drugačiji oblik onečišćenja mora i priobalja, može bitno degradirati njihovu kvalitetu. Dosad smo ostvarili nekoliko važnih koraka: sukladno direktivama EU skratili smo rokove isključenja iz plovidbe tankera bez dvostrukoga dna tako da takvi praktički više ne zalaze u Jadran. One koji još plove brodari su zaposlili na morima sa slabom regulativom i nadzorom; sustav odvojene plovidbe već funkcionira od Savudrije do Porera. Sukladno Memorandumu kojeg su potpisali Hrvatska, Italija, Slovenija, Srbija i Crna gora na cijelom Jadranu uspostavljen je sustav obvezatnog javljanja brodova. Područje Srednjeg Jadrana pokriveno je sustavom automatske identifikacije brodova (AIS) koji identificira sve brodove iznad 300 GT. Dobiveni podaci sadrže ime broda, brzinu, tonažu, vrstu tereta, luku odre-



■ Kapetan Mario Babić i državni tajnik Branko Bačić, najzaslužniji su za uvođenje reda na Jadranu

**HRVATSKA JE, ŠTO SE TIČE POMORSKE LEGISLATIVE  
- VEĆ U EUROPI; NE SAMO ZBOG ZAKONA I PROPISA  
USKLAĐENIH S MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA, NEGO  
I ZBOG NOVE LEGISLATIVE UNAPRIJED KONCIPIRANE UZ  
UVAŽAVANJE RELEVANTNIH DIREKTIVA EUROPSKE UNIJE**

dišta itd. Do konca godine ovim sustavom biti će pokriveno područje od Porera do Savudrije. Realizaciju cijelog programa sustava nadzora i upravljanja pomorskim prometom (CVTMIS sustav) koji obuhvaća radarski, komunikacijski, goniometrijski sustav kao i podsustav vremenske prognoze za pomorce financirat će EU kroz program Phare u iznosu od 5% vrijednosti investicije, teške, kad se ostvari cijeli plan, punih 9 milijuna eura. Kad uspostavimo taj sustav na cijelom potezu, niti jedan brod istisnine veće od 300 tona neće smjeti ploviti Jadranom ne identificirajući se i izvan odobrenoga koridora. Na skorom skupu u Dubrovniku predložit ćemo ministrima svih jadranskih zemalja da se donese zajednička odluka o uspostavi VTMIS sustava na cijelom

Jadranu, jer nam je to u zajedničkom interesu. Osim toga, predložit ćemo i da se Jadran proglasi posebno osjetljivim područjem, što ćemo učiniti na podlozi studije što nam je daruje norveška vlada, a koja je izrađena u glasovitom institutu Fridtjof Nansen. Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka uputit će na ratifikaciju Zakon o potvrđivanju protokola iz 2003. na Međunarodnu konvenciju o osnivanju međunarodnog fonda za naknadu štete zbog onečišćenja uljem iz 1992. godine. Konvencijom o fondu iz 1992. godine (čija je stranka RH) osnovana je posebna organizacija pod nazivom Međunarodni fond za naknadu štete zbog onečišćenja uljem. Zadatak Fonda je da naknadi štetu žrtvama onečišćenja mora.

Potrebna financijska sredstva Fond prikuplja iz doprinosa koje glede pojedine države uplaćuje svaka osoba koja u tijeku godine zaprimi više od 150.000 ulja (u Hrvatskoj INA, Crodux itd.). Ukupno je naknada štete koje Fond uplaćuje 307 milijuna dolara. Ratifikacijom Protokola iz 2003. RH bi postala stranka dopunskog fonda koji isplaćuje naknade u slučaju onečišćenja mora u iznosu od 1,133 milijardi dolara.

Slobodno napišite da sam ogorčeni protivnik projekta DružbAdria, jer Lloydove statistike jasno govore da se na tisuću tankera gubi 0,006 do 0,007 tankera, što znači da na tisuću takera imamo otprilike gubitak od jednog tankera (potonuće, eksplozija, sudar). U Jadransko more uplovljava daleko više od tisuću tankera. Možete zamisliti kakve bi posljedice imalo potonuće tankera u malomu i zatvorenom moru kao što je Jadran. Dobit iz prometa sirove nafte preko Omišlja smiješna je u usporedbi s cijenom vjerojatne štete! Osim toga, nema rješenja za balastne vode - Jadran je premalen da bi bilo gdje u njemu moglo biti pozicije za njihovo neškodljivo ispuštanje u more, a riječ je o 40 posto kapaciteta tankera. Nema u svijetu luke koja može prihvatiti toliki tekući otpad, a postupci za tretman tih voda na samim brodovima još su u eksperimentalnoj fazi.

• **Kako stojimo s regulativom o zaštiti od otpada s brodova za rasonodu i cruisera?**

- To postaje zaista gorući problem, jer da 110 tisuća naših i 50 do 60 tisuća inozemnih brodica ispusti u more samo decilitar ulja i jednu vrećicu smeća godišnje - a baca se mnogo više - riječ je o žestokoj agresiji na okoliš. O onečišćenju što ga donose golemi brodovi za krstarenja malo se govori, a riječ je o plovećim gradovima sa i do tri tisuće ljudi koji neprekidno izbacuju otpad u more. Mnogo smo učinili donoseći regulativu o prihvatu otpada s velikih brodova, a pripremamo i onu o deponiranju smeća s nautičkih plovila u marinama, odnosno na obali. Ali, dok se kanalizacijskim sustavima naših gradova u more ispušta u pravilu neprerađeni tekući otpad, kakva je korist od prihvata fekalija u marinama, kad one nemaju kamo s njima

- osim u gradsku kanalizaciju? Stoga, dok ne izgradimo bolje sustave za zbrinjavanje otpada, komunalne i one namijenjene marinama, treba ograničiti ekspanziju, presjeći planove gradnje novih marina i tisuća novih vezova u postojećima - posebice na otocima, gdje se jedino mogu uređivati i oprezno dograđivati, u skladu s prostornim planovima postojeće komunalne lučice, a nikako betonirati vale i lukobranima zagrađivati luke koje time gube estetske kvalitete, a time i turističku vrijednost.

**OČUVANJE JADRANA JEST MISIJA!**

Osobito ćemo restriktivno regulirati sidrenje nautičkih plovila, određujući sidrišta i broj plutača u skladu s kapacitetima ambijenta. Sadašnje zagađivanje naših vala i kanala zastrašujuće je i koliko god se netko bunio, slobodnog sidrenja i 'popločavanja' zaljeva smećem uskoro neće biti! Ako je naš Jadran osobito lijepo more, ako je doživljaj krstarenja njime nešto gotovo bez premca na Sredozemlju - to treba sačuvati, a svaka zaštita ima svoju cijenu.

• **More se ne čuva samo na moru, nego i na obali...**

- Točno, stoga i te kako pozdravljamo zakone i praksu kojima Ministarstvo okoliša i prostornog uređenja nastoji spriječiti daljnji nasrtaj na pomorsko dobro i sanirati posljedice dosadašnjega, podupirući ih kao dio zajedničkog nastojanja za očuvanjem vrijednosti cjelokupnoga jadranskog ambijenta. Nažalost, mnoge su štete nepovratne, a strahujem i od galopirajuće promjene strukture vlasništva nad nekretninama na obali i otocima... Jadran kakav u svima nama budi snažnu emocionalnu rezonancu djelo je naših predaka koji su umjeli njime gospodariti ne uništavajući mu bit; tragedija je što se na stihiju nekoliko prethodnih desetljeća nadovezuje ona koju donosi moć novca, pa će trebati puno napora i striktnije primjene zakona da se suzbije opća degradacija jadranskog ambijenta. Naše Ministarstvo, premda često na udaru interesnih skupina koje hoće samo zgrabiti svoj dio profita, u tome će ustrajati - i u tome i jest ključni dio njegove misije. ■

■ Pitanje je gdje će završiti smeće stotina tisuća nautičkih turista

