



HRVATSKI SABOR
ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET I INFRASTRUKTURU
PREDSJEDNICA
(GĐA. NADA TURINA - ĐURIĆ)

PRIPREMA JADROLINIJE ZA TRŽIŠNU UTAKMICU SA BRODARIMA IZ EU

P o š t o v a n a,

Poznato je da prema odluci Europske komisije svi koncesijski ugovori u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu, potpisani prije ulaska Republike Hrvatske u EU, ostaju na snazi do 31. prosinca 2016. godine nakon čega će na natječaju za dodjelu koncesija moći sudjelovati brodari iz cijele Europske unije.

Dakle do toga dana hrvatski brodari bi trebali pripremiti - obnoviti svoju flotu kako bi mogli ravnopravno, u predstojećoj tržišnoj utakmici sa ostalim brodarima iz EU, konkurirati na natječajima za dodjelu koncesija za održavanje linija u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu.

PRAVILNIK
O UVJETIMA KOJE MORA ISPUNJAVATI BROD I BRODAR ZA OBAVLJANJE JAVNOG
PRIJEVOZA U LINIJSKOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU

Članak 8.

Maksimalna starost broda kojim se obavlja javni prijevoz je za:

1. Putnički brod – 35 godina
2. Ro - Ro putnički brod – 35 godina
3. Brzi putnički brod – 20 godina.

Članak 16.

- 1) Brodarima koji su obavljali javni obalni linijski pomorski promet temeljem Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu («Narodne novine», br. 131/97), na dan stupanja na snagu ovoga Pravilnika, može se utvrditi i manja brzina od utvrđene u članku 5. tablici broj 1. i članku 6. tablici broj 2. kao i veća starost broda od utvrđene u članku 8. ovoga Pravilnika, uz uvjet da se koncesija ne može dati za državne linije na rok duži od 5 godina, za županijske i međuzupanijske linije na rok duži od 3 godine i za lokalne linije na rok duži od 2 godine.
Nakon isteka koncesije dobivene na temelju odredbi iz stavka 1. ovoga članka brodar se ne može s istim brodom javiti na natječaj za obavljanje javnog prijevoza.

U Jadroliniji se već duže vrijeme provodi postupak obnove flote koji se bazira na nabavci rabljenih trajekata iz Grčke i gradnji trajekata u hrvatskim brodogradilištima.

Sve bi to povezano sa nabavkom i gradnjom trajekata bilo donekle "prihvatljivo", s obzirom da su preskupo plaćeni, da navedeni trajekti nemaju loša maritimna svojstva i ozbiljne nedostatke tehničkih sustava koji se svakim danom sve više manifestiraju. Najnoviji slučaj je ponovni tehnički problem u strojarnici broda "Korčula" i loša maritimna svojstva broda "Jadran" za plovidbu izvan Splitskih vrata u liniji "Split - Vis" zbog čega su žitelji otoka Visa prošli tjedan javno protestirali.

Kao eklatantan primjer za promašenu investiciju u procesu obnove flote Jadrolinije može se uzeti najskuplje plaćeni Jadrolinijin trajekt "Korčula", izgrađen 2007. godine u Grčkoj a u flotu Jadrolinije uveden 2008. godine ciljano za održavanje linije "Split - Vela Luka - Lastovo", na kojemu je u dosadašnjoj eksploataciji često dolazilo do kvarova u strojarnici gdje su ugrađeni brojni tehnički sustavi koji su po deset i više godina stariji od datuma polaganja kobilice broda, iskrivljenja dijelova sidrenih vitala koji su kineski proizvod, oštećenja - puknuća - kvarova na sustavu ukrcajnih rampi te otpadanja lista kormila u plovidbi a što sve ukazuje na to da je brod izrađen na nekvalitetan i jeftin način te kao takav "utrapljen" Jadroliniji. Pored toga brod "Korčula" nema klasični pramac, ima široku rampu i ne može "sjeći" more, te kao takav nema maritimna svojstva potrebna za održavanje linije za pučinski otok Lastovo pa je u posljednjih nekoliko godina u zimskom periodu linija i zbog toga često otkazivana. Moramo napomenuti da brod "Lastovo", koji je manji i 37 godina stariji, tu liniju i dan danas po potrebi održava i u nepovoljnijim vremenskim uvjetima.

Brod "Jadran" koji je izgrađen 2010. godine i njegovi blizanci, koji su po preskupom projektu sa po dva zapovjednička mosta a bez bokoštitnica prethodno izgrađeni u hrvatskim brodogradilištima, pored loših maritimnih svojstava jer nemaju klasičan pramac već imaju široku rampu pa ne mogu "sjeći" more učestalo imaju i većih problema sa glavnim motorima proizvođača "CATERPILLAR" koji se već nakon

cca 2 000 sati rada " raspadaju " te se ponekad i više puta godišnje vade vani i servisiraju dok se motori istog proizvođača na drugim brodovima Jadrolinije generalno servisiraju nakon cca 25 000 sati rada a što pored pretrpljene štete zbog " ispadanja " iz sustava komercijalne eksploatacije predstavlja i dodatnu štetu zbog višestrukog povećanja troškova tehničkog održavanja.

Pored svega navedenog NSPPBH je dodatno zabrinut i zbog slijedećeg:

- 1) Državni brodar Jadrolinija posjeduje i brza plovila - katamarane, sa kojima trenutno održava državne brzobrodске linije u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu, koji su stariji od 20 godina.
- 2) Državni brodar Jadrolinija posjeduje i klasične putničke brodove, sa kojima trenutno održava državne klasične brodske linije u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu, koji su stariji od 35 godina.
- 3) Državni brodar Jadrolinija posjeduje trajekt " Liburnija ", sa kojim trenutno održava trajektnu dužobalnu liniju - " Rijeka - Split - Stari Grad - Korčula - Sobra - Dubrovnik ", koji je izgrađen davne 1965. godine i već duže vrijeme priča se o nabavci adekvatnog zamjenskog broda.
- 4) **Brodove navedene pod točkom 1, 2 i 3 te trajekte starije od 35 godina prema odredbama iz stavka 1. članka 16. Pravilnika o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu državni brodar Jadrolinija neće više smjeti prijavljivati na natječaj za obavljanje javnog prijevoza.**

Kako Uprava Jadrolinije do sada nije niti spomenula mogućnost obnove flote brzih brodova i flote klasičnih putničkih brodova u Jadroliniji te s obzirom da je na sastanku održanom u MPPi dana 01.08.2012. na upit predsjednika NSPPBH vezano uz kupnju adekvatnog zamjenskog broda za brod " Liburnija ", za potrebe sektora dužobalnih - međunarodnih linija, predsjednik NO Jadrolinije odgovorio da se neće kupovati brod za potrebe sektora dužobalnih - međunarodnih linija NSPPBH smatra da su više nego očite namjere da se u skoroj budućnosti u Jadroliniji u potpunosti ugase brzobrodске linije, klasične brodske linije, dužobalna linija a također i međunarodne linije te da se prepuste na milost i nemilost brodarima iz EU.

ZAKON O JADROLINIJI, RIJEKA

Članak 3.

- (1) Osnovna zadaća Društva je osigurati trajno i nesmetano obavljanje linijskog (redovnog) pomorskog prijevoza putnika i tereta u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama te provedbe politike razvoja linijskog pomorskog prijevoza, kojeg kao dio strategije i politike gospodarskog razvoja Republike Hrvatske utvrđuje Sabor Republike Hrvatske.

S obzirom na sve navedeno NSPPBH izražava sumnju da Jadrolinija neće biti spremna za predstojeću tržišnu utakmicu sa brodarima iz EU što će rezultirati gubitkom mnogih linija u linijskom obalnom pomorskom prometu a što će za posljedicu imati trajno gašenje cca 250 radnih mjesta pomoraca i zaposlenika na kopnu u Jadroliniji koji su poslom vezani uz održavanje navedenih linija.

Uz predviđeni - očekivani gubitak linija u međunarodnom linijskom pomorskom prometu, zbog nesposobnosti a možda čak i namjere rukovodećih ljudi u Jadroliniji, još bi se dodatno moglo trajno ugasiti cca 250 radnih mjesta pomoraca i zaposlenika na kopnu u Jadroliniji.

Molimo Vas da Vi kao predsjednica saborskog Odbora za pomorstvo, promet i infrastrukturu poduzmete potrebne radnje za ubrzanje obnove bijele flote Jadrolinije, kvalitetne i racionalne u svim kategorijama brodova, kako bi Jadrolinija spremna dočekala početak tržišne utakmice sa brodarima iz EU te na ponos cijele Hrvatske i dalje bila vodeći linijski brodar na ovim prostorima.

Na taj način bi se značajno povećala kvaliteta i sigurnost u obavljanju pomorskog prometa, kako u linijskom obalnom tako i u međunarodnom linijskom, i sačuvalo cca 500 radnih mjesta za hrvatske pomorce i zaposlenike na kopnu u snažnoj i cjelovitoj Jadroliniji.

S poštovanjem

Predsjednik

(kap. Grgo Dujmović)

Split, 03.09.2012.