

**GOSPODARSKI POJAS – STRATEŠKI
ČIMBENIK PROMETNO-GOSPODARSKOG
SUSTAVA REPUBLIKE HRVATSKE**
*Exclusive Economic Zone – a Strategic
Factor of Transport-Economic System in the
Republic of Croatia*

UDK 341.225.5 (497.5)
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Sažetak

Gospodarski pojas Republike Hrvatske predstavlja strukturalno složen i heterogen a po prirodnim bogatstvima i međunarodnim prometnim koridorima, jedinstven i za Hrvatsku osobito važan sustav. Iznimna prirodna bogatstva i nedvojbene geoprometne komparativne prednosti koje pruža Jadransko more a time i hrvatski gospodarski pojas, za našu zemlju nisu i ne mogu nikada biti sami sebi svrhom, nego su sredstvo za ostvarenje određenog cilja. Unatoč većem broju administrativnih strategija o prometnom i ostalom razvitku Hrvatske, koje su donijete od 1991. do danas, u praksi je nemoguće prepoznati i dokazati postojanje konkretnog ili stvarnog cilja naše države, a time ni sredstava i metoda za njegovo ostvarenje na području gospodarskog pojasa. Iz brojnih pozitivnih svjetskih iskustava i modela za učinkovito upravljanje morem i morskim bogatstvima, među kojima je i strategija susjedne Slovenije, koja je utvrđena još 1978. godine, može se zaključiti da se prirodni resursi i geoprometne komparativne prednosti ne mogu iskoristiti modelom apsolutno slobodne i neregulirane tržišne „utakmice“. Umjesto toga, u ovom istraživanju ponuđen je model logistike središnje državne vlasti, koja bi trebala, u kombinaciji slobodnog tržišta i u svijetu uobičajenih državnih protekcionizama, osigurati uvjete za rad i razvoj slobodnog poduzetništva na području pomorskoga gospodarskog pojasa, a u kombinaciji s morskim područjima i resursima njegova okruženja, uz uporabu koncesija kao međunarodno priznatog i dokazanog instituta za učinkovito korištenje javnim dobrom (dobrom u općoj upotrebi), kao što je more i pomorsko dobro na području naše zemlje.

Ključne riječi: pomorsko dobro, gospodarski pojas, koncesija, međunarodni koridori, sigurnost, kabotaža, prirodno bogatstvo, međunarodne konvecije, baština čovječanstva, supstrat.

Abstract

The exclusive economic zone in the Republic of Croatia is complex and heterogeneous in structure and unique for its natural resources and international transport corridors, and therefore a particularly important system for Croatia. Extremely important natural resources as well as indisputable geographic transport comparative advantages offered by the Adriatic Sea and with it the Croatian exclusive economic zone, re not and could never be the goal but only the means of realizing a particular goal. In spite of a larger number of administrative strategies developed since 1991 up to the present, it is impossible to recognize and prove in practice the existence of a specific or of a real goal in our country, and therefore neither the measures nor methods for its realization in the field of an exclusive economic zone. Based on numerous international experiences and models for efficient sea and maritime resources management, one of them being the strategy of the neighbouring Slovenia, which was established back in 1978, it can be concluded that natural resources and geographic transport comparative advantages cannot be used as a model of absolute free and unregulated market competition. Instead of that, in this research a model of central state authority has been offered, which should, on one hand combined together with free market and in the world quite common state protectionism, provide terms for operation and development of free enterprise in the field of the exclusive maritime zone; and on the other hand should be combined with maritime zones and resources of its surroundings and use concessions as internationally recognized and verified institute for efficient utilization of public property (property as a general use) as for example is the sea and maritime property in our country.

Key words: maritime property, exclusive economic zone, concession, international corridors, safety,

*dr. sc. Ivan Miloš, Veleučilište u Rijeci, Rijeka

**dr. sc. Dušan Rudić, Veleučilište u Rijeci, Rijeka

cabotage, natural resources, international conventions, mankind heritage, substratum.

1. Uvod

Introduction

Već dulje vrijeme traje polemika oko proglašavanja pomorskoga gospodarskog pojasa Republike Hrvatske i njegove primjene, u kojoj se nije mogao identificirati veći udio struke i znanosti, što bi se moglo smatrati ozbiljnim nedostatkom ili problemom. Radi se, naime, o predmetu od osobitog interesa za našu zemlju i međunarodnu zajednicu, koji je uvjetovan većim brojem međunarodnih konvencija i pravno je determiniran hrvatskim važećim propisima. Tu bi struka i znanost trebali odigrati značajnu logističku ulogu prije svega zato što je gospodarski pojas, po svojoj strukturi i funkciji, iznimno složen sustav koji sadrži veći broj interakcijski povezanih i po prirodi stvari heterogenih podsustava, kao što su: prirodni resursi (more, podmorje, živa i neživa bogatstva...), međunarodni prometni koridori na moru, kopnu i u zraku (Jadransko-jonski, odnosno V., V.a, V.b, V.c i VIII.), pomorske djelatnosti (proizvodne, prometne, uslužne, znanstveno-istraživačke...), pravna legislativa i pomorski običaji (*uzance*), politički odnosi (sučeljavanje različitih interesa pograničnih zemalja, međunarodnih institucija i državno-pravnih zajednica - EU...), vojni i sigurnosni (blizina državne granične crte) i ekološki podsustav (održivi razvoj). Integracija navedenih podsustava, koji su po svojoj strukturi i funkciji složeni sustavi, osobito je zahtjevan zadatak koji nije moguće uspješno obaviti bez primjene suvremenih znanstvenih metoda, suvremenih informacijskih aplikativnih modela za testiranje predloženih rješenja i posebnog sustava za upravljanje javnim dobrom kao baštinom čovječanstva.

Iz sadržaja problema istraživanja proizlazi i predmet istraživanja, namećući potrebu da se nađe takav model pristupa proglašavanju i iskorištavanju gospodarskog pojasa Republike Hrvatske na Jadranskom moru koji će biti sukladan hrvatskim pozitivnim propisima i međunarodnim konvencijama, korelativan pomorskim običajima ili *uzancama* te ekonomski i ekološki prihvatljiv za prometno-gospodarsku i sigurnosnu uporabu.

Sukladno evidentnoj problematici iskazanoj u dosadašnjem procesu donošenja odluka o proglašavanju gospodarskog pojasa i o njihovoj primjeni, a u svezi s neodgovarajućim shvaćanjem i netransparentnim definiranjem ključnih pojmova kao elemenata sadržaja pomorskoga gospodarskog pojasa, utvrđen je i cilj istraživanja, kojim se žele istražiti i, u skladu s tuzemnim i međunarodnim propisima i običajima, definirati i transparentno prezentirati temeljni pojmovi i njihovi sadržaji što čine strukturu i funkciju pomorskog gospodarskog pojasa ili su s njime u interakcijskoj sprezi te, uz uporabu tih elemenata, utvrditi prijedlog rješenja za proglašavanje, prometno-gospodarsko iskorištavanje i nadzor nad funkcioniranjem gospodarskog pojasa u Jadranskome moru.

Zbog aktualnosti problematike, autori u ovom radu nastoje stručnim i znanstvenim metodama, a uz pomoć brojnih suvremenih modela i praktičnih rješenja iz područja prometno-gospodarskog iskorištavanja mora kao prirodnoga prometnog i gospodarskog resursa, istražiti i dati odgovor na pitanje: može li se i na koji način stvarno proglasiti, prometno-gospodarski valorizirati i sustavno nadzirati pomorski gospodarski pojas Republike Hrvatske bez negativnih implikacija za susjedne zemlje i Europsku uniju, kojoj Hrvatska teži.

2. Definiranje temeljnih podsustava gospodarskog pojasa

Defining basic subsystems of an exclusive economic zone

Polazeći od temeljnih postavka teorije sustava (po kojoj je sustav skup interakcijski povezanih podsustava i njihovih elemenata, čiji bi uzajamni učinak trebao biti veći od jednostavnog zbroja učinaka svakog podsustava pojedinačno) i od teorije relativiteta (relativnosti) (po kojoj je znanstveno i praktično dokazano da nema tako minijaturnog dijela sustava koji nije strukturiran od još sitnijih elemenata, niti tako velikog sustava koji nije podsustav ili dio većeg nadređenog sustava) može se zaključiti da je nemoguće formirati homogeni i racionalni sustav bez prethodnog utvrđivanja i prilagođivanja odgovarajućih njegovih podsustava i njihovih elemenata cilju njegova formiranja.

Odabir „odgovarajućih“ podsustava ili njihovih elemenata razumijeva analizu svakog činitelja koji izravno ili neizravno determinira strukturu i funkciju svakog podsustava i njegovih elemenata poradi njihove prilagodbe za sudjelovanje u strukturi i funkciji projektiranog sustava, a što znači da nema mehanizama i autonomne sinergije koji bi automatski prilagođivali pojedine dijelove potrebama njihove cjeline. To, praktično, znači da se jedan nominalno isti element ili sustav može pojaviti u različitim oblicima svoje strukture i funkcije u strukturi i funkciji različitih nadređenih sustava. Slijedom toga može se utvrditi da se za utvrđivanje, proglašavanje, korištenje i nadzor funkcioniranja hrvatskoga gospodarskog pojasa prethodno treba što temeljitije i jasnije definirati pojam, struktura i funkcija svih značajnijih njegovih podsustava i utvrditi način njihove prilagodbe radi formiranja homogenog i učinkovitoga gospodarskog pojasa kao složenoga sustava.

Uz veći broj različitih podsustava koji čine temeljnu strukturu i funkciju gospodarskog pojasa posebno značenje imaju i podsustavi koji su tijesno povezani s gospodarskim pojasom, kao što su: pomorsko dobro, unutarnje morske vode, teritorijalno more, epikontinentalni pojas, međunarodni prometni koridori, koncesije i pomorska politika.

2.1. Pomorsko dobro – u funkciji gospodarskog pojasa

Maritime public property – functioning as exclusive economic zone

Promatrano od morske obale prema morskoj pučini, na kojoj se nalazi područje gospodarskog pojasa, pomorsko je dobro prvi institut dobra u općoj upotrebi, tj. javnog dobra, koji po svojem naturalnom položaju i strateškoj funkciji prirodno (objektivno) povezuje morske i kopnene prostore u jedinstveni prirodni, tehnički, tehnološki i sigurnosni sustav svake obalne zemlje i cijelog svijeta.

Prema zakonskim odredbama¹, pomorsko je dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava i/ili koristi se pod uvjetima i na način koji je propisan zakonom.

U naturalnom pogledu objekte pomorskog dobra čine: morska obala, luke, lukobrani, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem te u moru i pomorskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva (ribe, rude i dr.).

Morska obala, kao čvrsti dio prometno-gospodarske sprege mora i kopna, proteže se od crte srednjih niskih voda i obuhvaća pojas kopna ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe u vezi s iskorištavanjem, a koji je širok *najmanje šest metara* od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda [5], [8].

U prostornom pogledu pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna po svojoj prirodi namijenjen javnoj pomorskoj upotrebi ili je proglašen takvim.

Radi dugovječnog osiguranja javne funkcije pomorskog dobra, ali i zaštite interesa i sigurnosti Republike Hrvatske, na pomorskom dobru ne mogu se stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Dakle, ni država ni bilo koja pravna ili fizička osoba nikada i ni pod kakvim uvjetima ne može postati vlasnikom pomorskog dobra ni njegova dijela. Svakomu je dopušteno upotrebljavati i/ili koristiti se pomorskim dobrom prema njegovoj prirodi i namjeni, ali u skladu sa zakonom. Posebna upotreba i/ili gospodarsko iskorištavanje dijela pomorskog dobra može se odobriti fizičkim i pravnim osobama temeljem koncesije, ali pod uvjetom da ono nije u suprotnosti s interesima Republike Hrvatske, koje je, prema odredbi članka 52. Ustava, dužna zaštititi.

Poradi prevencije mogućih pogrešnih promišljanja o poistovjećivanju pomorskog dobra i državnog vlasništva, koje se može susresti u sredstvima javnog pripočavanja, pa i o ocjeni da je možda Hrvatska rigorozno utvrdila dobra u općoj upotrebi, mogu se navesti primjeri Francuske, koja je poput Hrvatske javnim dobrima proglasila: pomorsko dobro (*le domaine maritime*), zračno dobro (*le domaine arien*), riječno dobro (*le domaine fluvial*) i zemljišno dobro (*le domaine terrestre*), s

jedne strane, te Španjolske, koja nije proglasila pomorsko dobro u trenutku „otvaranja vrata“ investicijskom, poglavito inozemnom kapitalu, što je rezultiralo privatizacijom većeg dijela uređene morske obale pa je, već dulje vrijeme, španjolskoj državi iznimno teško doći do svoga pomorskog gospodarskog pojasa, do svoje granične crte na moru, jer su privatni vlasnici morsku obalu ogradili raznovrsnim ogradama.

Da bi se preventivno spriječile moguće devastacije pomorskog dobra,² bilo bi prijedno potrebno što prije izraditi njegov katastar, sukladno Pravilniku o ustroju i vođenju katastra pomorskog dobra iz 1978. godine, koji još uvijek nije proveden u djelo, te uspostaviti stalni i sustavni inspekcijski nadzor određenoga ministarstva i hidrograđevnih inspektora, koji bi trebali pravodobno zaustavljati svaki pokušaj devastacije i nedopuštene gradnje na pomorskom dobru, jer ona poprima zabrinjavajuće razmjere.

2.2. Unutarnje morske vode – čimbenik pomorsko-gospodarskog sustava

Internal sea waters – a factor of maritime-economic system

Prvi pojas mora, promatrano od kopna prema gospodarskom pojasu, tj. morskoj pučini, čine unutarnje morske vode, koje u naturalnom pogledu obuhvaćaju:

- luke i zaljeve na obali kopna i otoka,

- dijelove mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora, koju utvrđuje Državni hidrografski institut.

Na području unutarnjih morskih voda locirani su objekti prometne, gospodarske i sigurnosne infrastrukture i suprastrukture, kao što su:

- luke otvorene za međunarodni promet: Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj, Pula, Raša, Rijeka, Mali Lošinj, Senj, Maslenica, Zadar, Šibenik, Primošten, Split, Korčula, Ploče, Metković i Dubrovnik, kojima se pod jednakim uvjetima može koristiti svaka pravna i fizička osoba sukladno njezinoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta;

- luke posebne namjene: brodogradilišta, industrijske luke, luke nautičkog turizma, vojne luke i luke tijela unutarnjih poslova, sportske, ribarske i druge luke, koje služe posebnim potrebama trgovačkih društava, drugih pravnih i fizičkih osoba te tijela državne uprave.

S prometno-gospodarskog i sigurnosnog motrišta područje unutarnjih morskih voda ima posebno značenje za obalnu državu jer se na njemu obavlja kabotaža, tj. transport supstrata³ iz jedne hrvatske luke u drugu, koju mogu obavljati samo brodovi hrvatske države

¹ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, članci 3. - 15. („Narodne novine“, br. 156/03.)

² I u Hrvatskoj ima bodljikave žice na morskoj obali, ali je takvo stanje u suprotnosti s Ustavom i zakonom.

³ Pojam „supstrat“ dolazi od latinske riječi *supstratus* koja znači *podastrijet* ili *predan* ... u transportni proces i predstavlja opći nazivnik predmeta rada u transportu (roba, putnici, informacije i druge vrijednosti).

pripadnosti, a samo iznimno i strani brodovi uz uvjet uzajamnosti ili međudržavnog reciprociteta.

Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod i strani znanstvenoistraživački brod smiju uploviti u hrvatske unutarnje morske vode radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojem će taj brod biti popravljen, ako za to prethodno dobiju odobrenje ovlaštenog tijela državne uprave.

Uplovljavanje u unutarnje morske vode Republike Hrvatske i boravak u njima ne mogu se odobriti stranom ratnom brodu s nuklearnim naoružanjem i stranom ratnom brodu koji svojim boravkom ugrožava sigurnost Republike Hrvatske.

Domaće i strane fizičke i pravne osobe mogu obavljati istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora, morskog dna ili morskog podzemlja, unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske - samo uz odobrenje ovlaštenih tijela državne uprave.

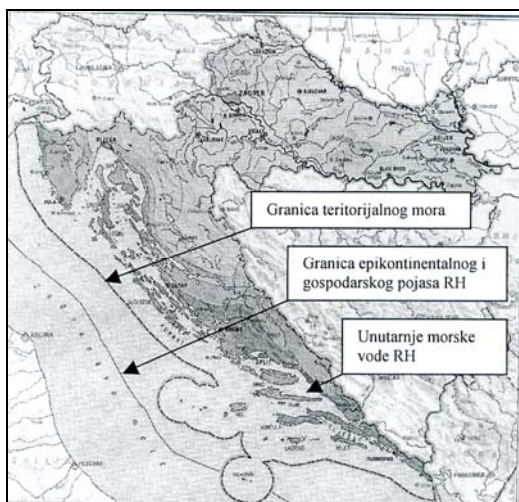
2.3. Teritorijalno more u funkciji gospodarskog pojasa kao sustava

Territorial sea waters functioning as exclusive economic zone system

Teritorijalno more Republike Hrvatske je morski pojas širok 12 NM (nautičkih milja) računajući od polazne crte u smjeru gospodarskog pojasa, pri čemu polaznu ili unutarnju crtu čine:

- crte srednje niske vode uzduž obala kopna i otoka,
- ravne crte koje zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve,
- ravne crte koje spajaju ove točke na obali kopna i na obali otoka.

Vanjsku granicu teritorijalnog mora čini crta kojoj je svaka točka udaljena 12 NM od najbliže točke polazne crte (zemljovid 1.)



Zemljovid 1. Razgraničenja na Jadranskom moru
Geography 1. Boundary demarcation on the Adriatic Sea

Izvor: Izradili su autori prema važećim propisima RH i UN

S prometno-gospodarskog i sigurnosnog motrišta, a što je predmetom ovoga istraživanja, posebno značenje ima Međunarodna konvencija o neškodljivim prolazima, koja omogućuje javno-pravnu uporabu teritorijalnog mora, a to u naravi znači slobodan prolazak ili plovidbu stranim trgovačkim brodovima po načelu neprekidnog kretanja najkraćim uobičajenim putem bez zaustavljanja i sidrenja, osim više sile ili nevolja na moru, ili radi pružanja pomoći ljudima, plovnim objektima i zrakoplovima u opasnosti.

Stranom ribarskom brodu za vrijeme prolaska našim teritorijalnim morem zabranjen je ribolov ili lovljenje drugih morskih bića u moru ili na morskome dnu - ako nema odgovarajuću koncesiju, a mora se kontinuirano kretati brzinom od najmanje šest čvorova na sat. Strana podmornica i drugo podvodno transportno sredstvo, za vrijeme prolaska našim teritorijalnim morem dužni su ploviti morskome površinom i viti zastavu svoje zemlje.

Uređenjem teritorijalnog mora kao svoga državno-pravnog područja na morskome površini i donošenjem Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske, učinjeni su prvi koraci u stvaranju uvjeta za racionalno korištenje i nadzor nad iskorištavanjem prometno-gospodarskih i drugih resursa na moru, morskome dnu i podzemlju te za postizanje sigurnosti plovidbe i sigurnosti zemlje. Još preostaje instaliranje niza operativno-izvršnih tijela državne uprave radi učinkovite primjene važećih, međunarodnih i domaćih, propisa o kojima se govori u nastavku ovog istraživanja.

2.4. Epikontinentalni pojas kao temelj gospodarskog pojasa

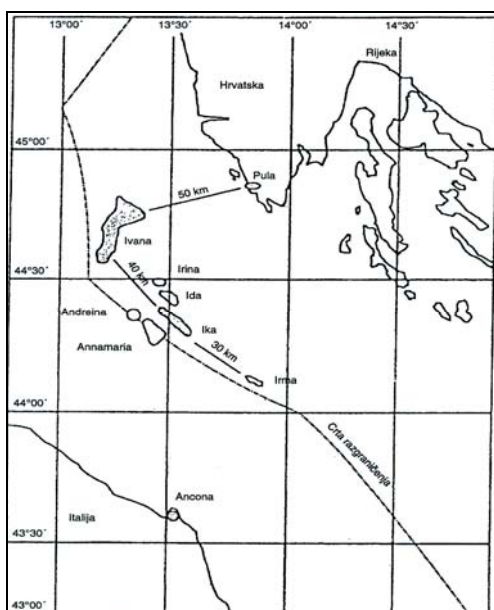
Epicontinental zone as a basis of the exclusive economic zone

Prema odredbama Međunarodne konvencije o epikontinentalnom pojasu, koja je 1958. godine donijeta u Ženevi, epikontinentalni pojas proteže se od vanjske granice teritorijalnog mora do dubine od 200 m i više do točke gdje dubina mora dopušta istraživanje i eksploataciju prirodnih resursa u pripadajućem podmorju. Prema najnovijoj definiciji epikontinentalnog pojasa on se može protezati do 200 NM od polaznih crta, ali i dalje (do 350 NM), ako do veće udaljenosti seže kontinentalna orubina (engl. *continental margin*), što je omogućilo pojedinim obalnim zemljama da svoju jurisdikciju prošire na sva poznata nalazišta nafte i plina u podmorju.

U naturalnom pogledu epikontinentalni pojas obuhvaća „prirodna bogatstva“ pod kojima se razumijeva rudno i drugo neživo bogatstvo morskog dna i njegova podzemlja te morska bića koja su, u stadiju u kojem se love, nepokretna na morskome dnu ili su ispod njega, ili se mogu kretati samo u stalnom fizičkom dodiru s morskome dnom ili morskome podzemljem.

Sukladno Međunarodnoj konvenciji, razgraničenje epikontinentalnog pojasa u Jadranskom moru utvrđeno je sporazumom između vlada bivše Jugoslavije i Republike Italije 8. siječnja 1968. u Rimu, uz primjenu crte sredine koja je jednako udaljena od tangentialnih točaka vanjskih crta teritorijalnih mora obadviju zemalja (zemljovid 1.).

Time je Hrvatska proširila svoju jurisdikciju na 54.301 km² morskog dna i podmorja (površina: do 90 m dubine = 27.151 km²; od 90 do 200 m dubine = 17.780 km²; više od 200 m dubine = 9.100 km²) Jadranskog mora.⁴ Iste godine započela su prva istraživanja, snimanjem seizmičkih profila, na istočnom dijelu Jadrana radi pronalaženja nafte i plina. U vremenskom razdoblju 1970. - 1974. „INA-Naftaplin“ je, uz uporabu unajmljenih platforma, izvela 10 bušotina ukupne dužine od 22.530 m, na relaciji Zadar - Pula. Nakon 1977. istraživanja se obavljaju vlastitim platformama („Panon“, „Labin“ i „Zagreb I.“). Do danas je izbušeno 95 bušotina ukupne duljine od oko 180.000 m na morskoj dubini od 40 do 90 m, a otkrivena plinska polja, u blizini obale Istre, dobila su nazive: „Ivana“, „Ika“, „Ida“, „Irna“, „Andreina“ i „Anamaria“, uz napomenu da zadnja dva djelomično pripadaju i Italiji (zemljovid 2.). Započela je komercijalna eksploatacija i transport s plinskog polja „Ivana“, lociranoga 50 km jugozapadno od Pule.



Zemljovid 2. Sjevernojadranska plinska ležišta
Geography 2. North-Adriatic gas deposit

Izvor: Č. Dundović, *Pomorski sustavi i pomorska politika*, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003., str. 194.

Dvojbe oko gospodarske opravdanosti utvrđivanja i iskorištavanja epikontinentalnog pojasa na Jadranskom moru koje su prethodile potpisivanju sporazuma s Italijom, pokazale su se neutemeljenim jer su ostvareni bolji gospodarski, prometni i strateški učinci čak i u odnosu na optimističke prosudbe iz 1968. godine, a što može poslužiti i pri *cost-benefit* analizi za proglašenje gospodarskog pojasa Republike Hrvatske.

2.5. Koncesija - pravnogospodarski instrument korištenja javnim dobrom

Concession – legal economic instrument of using the public property

Pojam „koncesija na javnom dobru“ mogao bi se

definirati kao: „Odluka nadležnog državnog tijela o davanju na gospodarsko korištenje ili uporabu određenog dijela javnog dobra (gospodarskog ili epikontinentalnog pojasa, pomorskog dobra...) i o zaključivanju koncesijskog ugovora s koncesionarom.“

Iako se suvremeni koncesijski ugovori, po mnogo čemu, razlikuju od svojih prethodnika iz 16., 17. ili 19. stoljeća, ipak im je zajedničko to što je riječ o dvostranom pravnom aktu kojim država prenosi svoja prava na građanskopravnu osobu koja time sudjeluje u ostvarivanju državnih ciljeva [2], [7].

Sukladno predmetu i cilju ovog istraživanja, u nastavku se navode temeljna obilježja koncesijskog ugovora.

1) *Dvostrani pravi akt*, kojim se sučeljavaju oprečni interesi ugovornih strana. Interes koncesionara koji ulaže svoj kapital u opremu, promet, znanje, građevine i sl. je ostvarenje što veće dobiti, a interes je države da zadrži svoj monopol nad javnim dobrom, da naplati što veću koncesijsku naknadu i da, pri svemu tome, zadovolji javni interes.

2) *Ugovor s državom*, u kojem je koncedent (davatelj koncesije) središnja državna vlast ili od nje ovlaštena jedinica lokalne vlasti, a koncesionar (korisnik koncesije) jedna ili više pravnih ili fizičkih, domaćih ili stranih osoba, među kojima može biti i druga država.

3) *Prijenos izvršenja suverenih prava države na subjekte privatnog prava* jer ugovor što omogućuje koncesionaru određene aktivnosti iz područja javnog interesa (javni promet) za koje je, po Ustavu, zadužena država.

4) *Koncesija je investicijski ugovor* jer se odnosi na nova investicijska ulaganja.

5) *Autonomnost ugovornih stranka* jer stranke samostalno određuju sadržaj međusobnih prava i obveza uz građanskopravno načelo dopuštenosti svega što nije zabranjeno, ali uz uvjet javnog natječaja pri izboru koncesionara.

6) *Privilegirani položaj koncesionara* očituje se u dobivanju određenih prava i ovlaštenja koja inače ne pripadaju koncesionaru.

7) *Poštovanje javnog interesa* iznimno dopušta korištenje javnim dobrom koje je izvan prometa, pa se na to primjenjuju posebna formalna pravila kojima se štiti javni interes.

8) *Nadzor koncedenta nad korištenjem koncesijom* jedna je od rijetkih ugovornih klauzula uopće po kojima država, kao ugovorna strana, nastupa i s pozicija vlasti.

9) *Prestanak stečenih prava iz ulaganja* nastaje nakon isteka vremena na koje je ugovor zaključen, a ono može iznositi najviše 99 godina, pa se pravo na korištenje investicijom (izgrađene luke, brodogradilišta,...) besplatno prenosi s koncesionara na koncedenta.

Iz navedenih obilježja koncesijskog ugovora može se zaključiti da je on uređeni i osobito važan element u funkciji javnog dobra, promatranoga kao složeni sustav

⁴ Č. Dundović, *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003, str. 192.

heterogenoga organskog sastava. Pogrešno je i nedopustivo poistovjećivati institute „zakup“ i „koncesija“, na području pravno uređene države, kao što se to čini u praksi, jer je protuustavno i protuzakonito zaključivanje ugovora o zakupu javnog dobra i koncesijskog ugovora za privremeno davanje na korištenje imovine i resursa u vlasničkom režimu, pa i u državnom ili mješovitom vlasništvu, a što je osobito bitno u prometnom sustavu.

2.6. Prometni koridori u funkciji gospodarskog pojasa kao sustava

Transport corridors functioning as an exclusive economic zone system

Pod pojmom „prometni koridor“ mogao bi se razumijevati dio javnog doba na kopnu, u moru, podmorju, u zraku i svemiru koji je tehnički opremljen za tehnološko odvijanje međunarodnoga javnog prometa kao sustava od općeg interesa za zemlju i cijeli svijet.

Termin „međunarodni javni promet“ upućuje na činjenicu da su svi njegovi objekti, infrastrukture i suprastrukture dostupni svim korisnicima (tuzemnim i inozemnim) pod jednakim uvjetima, što je temeljni preduvjet za sigurno, pouzdano, dugovječno, neometano, ekonomski racionalno i ekološki opravdano instaliranje i uporabu međunarodnih prometnih koridora. Institut „javno dobro“ upućuje na to da međunarodne prometne koridore ne može, vlasnički ili na drugi način, svojatati nijedna država i zemlja, bez obzira na njihovu veličinu (koridora) i smještaj, jer su oni baština čovječanstva, koju svaka država treba štiti i održavati na područjima svoje jurisdikcije te se njima koristiti za ostvarivanje svojih interesa vodeći računa da time ne umanjuje njihovu javnu funkciju. Upravo radi što jednostavnijeg i konzistentnijeg osiguranja instituta javnosti, međunarodni prometni koridori se lociraju na prostorima koji su javno dobro: morima, rijekama, jezerima, morskim i riječnim kanalima, podmorju, zraku, svemiru itd., sukladno međunarodnim propisima.

Polazeći od osobito važne geoprometne pozicije Jadranskog mora, koje se kao toplo more, plovno 360 dana u godini, duboko uvuklo u europsko kopno, na njemu i na kopnu njegove prometne gravitacije utvrđen je veći broj međunarodnih prometnih koridora:

- „Jadransko-jonski“ (pomorski) povezuje Jadransko more s cijelim svijetom (zemljovid 3.),

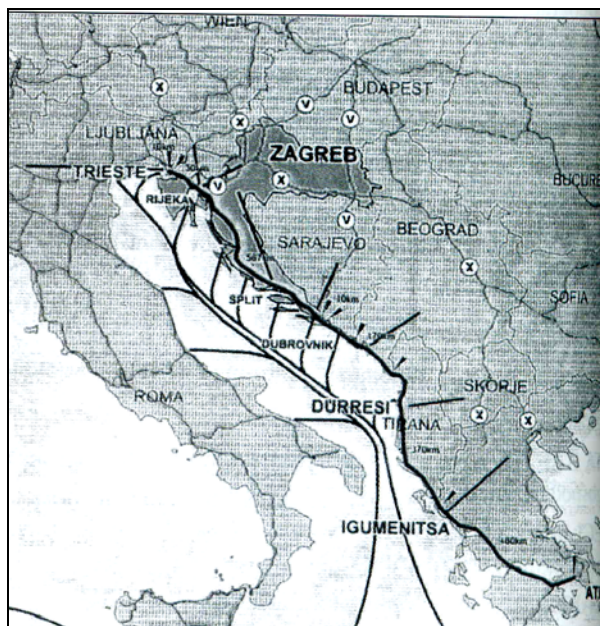
- Koridor V. (cestovni) ima tri kraka kojima su središnja polazišta/odredišta u Trstu (V.a), u Rijeci (V.b), u Pločama (V.c), a povezuje Jadransko more s cijelim europskim kopnom i svjetskim morima (zemljovid 4.),

- Koridor VIII. (cestovni) polazi iz Duresa prema zaleđu,

- željeznički koridori analogni su cestovnim koridorima,

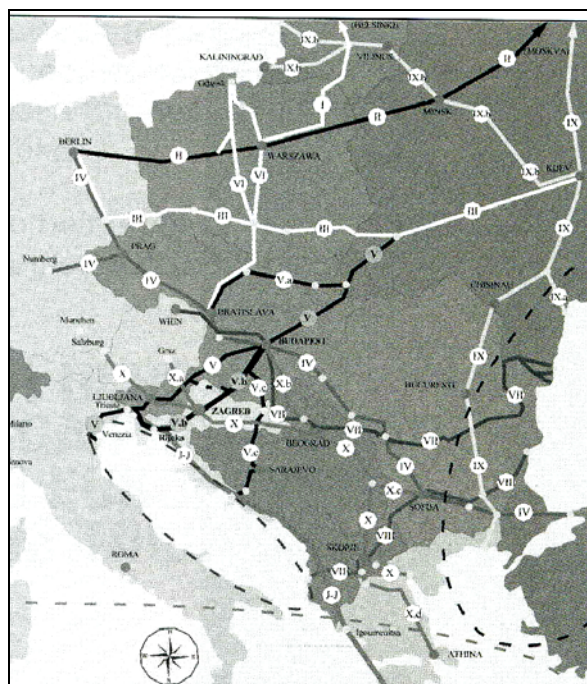
- zračni koridori iznad Jadranskog mora⁵,

- cjevovodni, energetska i telekomunikacijski koridori prolaze morskim dnom.



Zemljovid 3. Jadransko-jonski prometni koridor
Geography 3. Adriatic-Ionian transport corridor

Izvor: Hrvatske ceste



Zemljovid 4. Paneuropski prometni koridori
Geography: Pan-European transport corridors

Izvor: „Strategija prometnog razvitka RH“, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999.

Slijedom rečenoga moglo bi se tvrditi da su sve aktivnosti na Jadranskom moru, njegovu dnu i podzemlju determinirane općim interesom RH i cijeloga svijeta. Međutim, svjetski interes nije u suprotnosti s interesom pojedinih zemalja i njihovih država, nego, naprotiv, on im omogućuje privilegirani položaj u korištenju javnim

⁵ U putničkim zrakoplovima pojasevi su za spašavanje u vodi, kao sigurnosni činitelj.

dobrom za ostvarivanje njihovih ciljeva, a što je temeljnim razlogom da svaka zemlja nastoji biti aktivnim objektom i subjektom (sudionikom) u mreži međunarodnih prometnih koridora.

2.7. Pomorska politika - ključni instrument gospodarskog pojasa

Maritime policy – a key instrument of the exclusive economic zone

Pomorska politika ili „pomorska orijentacija zemlje“, kako se pomorska politika naziva u suvremenim stručnim i znanstvenim publikacijama, specijalni je instrument državne gospodarske i sigurnosne strategije koji služi za sustavan i sveobuhvatan razvitak pomorstva i iskorištavanje mora kao javnoga prometnog puta i prirodnog resursa radi poticanja razvitka svih djelatnosti koje su u funkciji učinkovite valorizacije zemljopisnih i prirodnih pogodnosti pomorske zemlje, sukladno međunarodnim konvencijama i pomorskim običajima.

Pojam „specijalni instrument“, naglašen u prethodnoj definiciji, metaforički upućuje na činjenicu da nije dovoljno raspolagati prirodnim i drugim resursima (idealnim geoprometnim položajem, morskim i podmorskim bogatstvima, međunarodnim prometnim koridorima, lukama i plinskim poljima, ribljim fondom i plodovima mora...) nego treba znati i htjeti njima upravljati. Budući da su to javna dobra, kojih je uporaba implicirana i međunarodnim propisima, za upravljanje njima potrebni su specijalni instrumenti, koji se ne mogu posuditi ili kopirati od drugih zemalja, jer svaka lokacija (zemlja) ima svoje specifičnosti, što znači da ih treba kreirati, usvojiti, primjenjivati i regulirati svaka država posebno, a što nije moguće učiniti bez logističke potpore struke i znanosti.

Radi ilustracije izrečenih tvrdnja može poslužiti primjer njemačkih luka u Hamburgu i Bremenu, koje su se, uz specijalne instrumente njemačke gospodarske politike i pomorske politike Europske unije (povoljnije željezničke tarife, kombinirani tarifni sustav na kopnu i moru, različite državne premije...) „približile“ Austriji, Mađarskoj, Češkoj, Slovačkoj i na svoj prometni smjer privukle su više od 8 milijuna tona kvalitetnog tereta godišnje, koji se donedavno transportirao preko, geografski i prometno, znatno bližih luka sjevernog Jadrana (Rijeka, Trst, Koper ...) ⁶.

3. Gospodarski pojas - posebnosti proglašavanja i korištenja

Exclusive economic zone – particularities of its declaring and utilization

3.1. Temeljna obilježja gospodarskog pojasa

Basic features of an exclusive economic zone

Pod pojmom „gospodarski pojas“ ili „isključiva ekonomska zona“, kako bi se to moglo imenovati

doslovnim prevođenjem naziva (s engleskog jezika) iz odluke Opće skupštine UN-a, mogao bi se razumijevati specijalni instrument Ujedinjenih naroda koji služi za zaštitu i sustavno održavanje te progamirano gospodarsko korištenje javnog dobra (baštine čovječanstva) na/u pojasu mora iznad epikontinentalnog pojasa, odnosno izvan državnopravnog područja obalnih država na koje one proširuju svoju jurisdikciju radi osiguranja njegova održivog razvitka.

U prostornom pogledu, gospodarski se pojas proteže 200 NM od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora prema pučini. Kada, u manjim i zatvorenim morima, nema dovoljno morske površine za postizanje 200 NM za svaku obalnu zemlju, primjenjuje se načelo „crte sredine“ koja je jednako udaljena od tangentskih točaka vanjskih crta teritorijalnih mora svih obalnih zemalja.

Na području gospodarskog pojasa obalna država ima diskrecijska (povlaštena) prava istraživanja i iskorištavanja, zaštite i gospodarenja prirodnim bogatstvima mora i podmorja te obavljanja drugih gospodarskih djelatnosti, uključujući i podizanje i upotrebu umjetnih otoka i uređaja te objekata za razvoj marikulture. Sve ostale države imaju pravo na slobodnu plovidbu, polaganje podmorskih cjevovoda, energetske i telekomunikacijske kabele na području gospodarskog pojasa te na prelijetanje zrakoplova iznad njega.

3.2. Pravna dimenzija gospodarskog pojasa

Legal dimension of an exclusive economic zone

Nakon učestalih nasrtaja pojedinih zemalja uz teritorijalno prisvajanje i nekontrolirano iskorištavanje prirodnih bogatstava na sve većim dubinama mora, pojavili su se zabrinjavajući poremećaji u funkcioniranju međunarodnog javnog prometa, s jedne strane, te dovođenje u pitanje održivog razvoja ili čak opstanka života u pojedinim morskim područjima, s druge strane, pa je, na prijedlog Malte, Opća skupština UN-a 1970. godine donijela „Deklaraciju o načelima kojima se uređuje morsko dno i podmorje izvan granica državnopravnog područja obalnih zemalja“ (Rezolucija 2749/XXV.), kojom se to područje proglašava zajedničkom baštinom (dobrom) čovječanstva.

S motrišta međunarodnog prava, a u svezi s gospodarskim pojasom, posebno značenje imaju:

- Pariška deklaracija o kodifikaciji pomorskog zakonika, prihvaćena na Međunarodnom kongresu u Parizu 1856. godine,

- međunarodne konferencije u Barceloni 1921. i Ženevi 1923. godine koje su regulirale tržišnu funkciju (slobodan sustav tržišta) i međunarodne pomorske putove,

- međunarodne konferencije o pravu mora (Ženeva, 1958., Ženeva, 1960. i Montego Bay, 1982.),

- Međunarodna konferencija u Rimu 1961. godine (memorandum Komisije Europske unije o zajedničkoj prometnoj politici).

⁶ U politici i prirodni nisu uvijek jednake udaljenosti na geografskim područjima.

Među najvažnije sadržaje iz međunarodnih konvencija, a osobito iz Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, mogu se svrstati sljedeći:

- More, morsko dno i podzemlje sa svojim živim i neživim bogatstvima, proglašeni su *baštinom čovječanstva* (dobrom u općoj uporabi), koja je izvan vlasničkog režima pa je ne može nijedna država smatrati svojim vlasništvom niti državnopravnim područjem [6].

- Obalne države mogu *proširiti svoju jurisdikciju* na morska područja izvan granica svojeg teritorijalnog mora (državnopravnog područja) uz poštovanje međunarodnih propisa.

- Epikontinentalni pojas može se *utvrditi sporazumom* o razgraničenju između tangentialnih obalnih država, što je u praksi izazvalo niz poteškoća na štetu baštine čovječanstva, jer su neke države iskoristile taj „nesporazum“ za drastičnu devastaciju mora, njegova dna i podzemlja.

- Isključivi gospodarski pojas se proglašava *jednostranom odlukom* svake obalne države, uz poštovanje međunarodnih propisa, što je potaknuto negativnim iskustvima o usuglašavanju granica epikontinentalnog pojasa, kako bi se učinkovitije zaštitila baština čovječanstva kao cilj svih ciljeva.

- Naglašena *diskrecija* (jednostranost) u proglašenju gospodarskog pojasa limitirana je odredbama kojima on ne smije biti sredstvo za rješavanje otvorenih graničnih, političkih, gospodarskih, energetskih, financijskih, migracijskih ili bilo kojih drugih problema između pojedinih država ili državnih zajednica.

- Uveden je stalni *Međunarodni sud za pravo mora*, sa sjedištem u Hamburgu, kao represivno međunarodno tijelo dužno poduzimati propisane mjere pri povredi odredaba iz međunarodnih konvencija, čime se želi osigurati cjelovita, učinkovita i trajna zaštita baštine čovječanstva.

- Gospodarski pojas na moru je *javni svjetski prometni koridor* svih prometnih koridora, kao što je Internet telekomunikacijska mreža svih mreža na svijetu.

3.3. Temeljna obilježja gospodarskog pojasa u Jadranskom moru

Basic features of the Adriatic exclusive economic zone

Gospodarski pojas u Jadranskom moru čine dva dijela iste cjeline, od kojih se jedan prostire od crte sredine do vanjske granice teritorijalnog mora Hrvatske, a drugi Italije. Budući da je, prema međunarodnim propisima, proglašavanje gospodarskog pojasa bezuvjetno diskrecijsko pravo, a u novije vrijeme i obveza, svake obalne države, i Hrvatska i Italija mogu, tj. trebaju autonomno proglasiti svoj gospodarski pojas.

Aktualna problematika o proglašavanju gospodarskog pojasa u Jadranskom moru, s motrišta obalnih država (Hrvatske, Italije, Slovenije, a odnedavno i Europske unije) postala je dnevopolitičko (usputno) pitanje, a s

motrišta znanosti i struke te svjetske zajednice (kao zajednice svih zajednica na svijetu) pitanje održivog razvoja i, u konačnici, opstanka života na Zemlji. Argumenti dnevne politike su u izravnoj suprotnosti sa svim međunarodnim propisima UN-a, pa čak i EU, jer oni izriekom i jednoznačno ovlašćuju svaku obalnu državu da jednostranim aktom, tj. odlukom, proglaše gospodarski pojas i da se stvore objektivni uvjeti za slobodno funkcioniranje europskog i svjetskog prometnog sustava, što znači da se vrijednost političarskih argumenata mjeri vremenskom dimenzijom od jednog dana. Argumenti struke i znanosti, sukladni argumentima UN-a (vjerojatno, jer UN se koristi logistikom struke i znanosti) imaju svoja uporišta u sljedećim činjenicama:

- Današnje države i narodi svijet su naslijedili od svojih prethodnika da u njemu ugodno žive, da ga čuvaju i (najmanje) u istom stanju predaju svojim sljednicima.

- Gospodarski pojas ili gospodarski pojasevi svijeta *de facto* i *de jure* (formalno i stvarno) predstavljaju input - output (ulaz - izlaz) održivog razvitka i opstanka svih mora svijeta, koja čine 2/3 površine planeta Zemlje, jer su fizički i funkcionalno locirani između kopna (s kojeg se generiraju svi oblici gospodarske uporabe pa time i devastacije) i velikih morskih prostranstava (oceana), riznice čovjekova opstanka, a koja je već danas dovedena na granicu održivog razvoja, što znači da je gospodarski pojas najbolji instrument za zaštitu baštine čovječanstva.

- Osim nedvojbene zaštitne funkcije gospodarski pojas ima iznimno veliku i značajnu prometno-gospodarsku funkciju, koja se može i mora ostvarivati, ali po načelu dobrog domaćina ili gospodarstvenika, kroz suvremeni sustav njegova upravljanja, koji treba svjesno projektirati i kontrolirano primjenjivati, čime se osigurava ključni izvor života za cijelo čovječanstvo bez ugrožavanja njegove baštine, za što se zalažu UN-u, znanost i struka.

Slijedom ovih argumenata, teško je razumjeti i obrazložiti prošlogodišnju odluku Hrvatskog sabora o proglašavanju „ribolovno-ekološke zone sa sadržajem gospodarskog pojasa“, a potom i odgodu njezine primjene na neodređeno vrijeme, koja je, u UN-u registrirana pod nazivom: „gospodarski pojas Republike Hrvatske, u Jadranskom moru, sa sadržajem ribolovno-ekološke zone?“, što može implicirati najmanje sljedeće stručne i znanstvene opservacije:

1) U UN-u je registrirana odluka Hrvatskog sabora u izvornom tekstu, iako se u svjetskoj teoriji i praksi, dosad, vjerojatno ne pojavljuje element sustava (ribolovno-ekološka zona) u nadređenoj poziciji vlastitom sustavu (gospodarskom pojasu).

2) UN daje ekskluzivne poticaje (privilegije) Hrvatskoj (upravljanje i gospodarsko iskorištavanje golemih prirodnih bogatstava u Jadranskom moru) kako bi se potaknula da jednostrano proglasi gospodarski pojas, kao instrument svjetske zajednice.

3) UN omogućuje Hrvatskoj da s pomoću upravljanja golemim prirodnim resursima i uz njihovo gospodarsko iskorištavanje, napravi ključni iskorak iz svojih velikih problema, jer svjetska zajednica, očito, želi imati

Hrvatsku, kao i druge zemlje, za partnera, a ne kao socijalni slučaj.

4) Postavljeni upitnik uz naziv hrvatskoga gospodarskog pojasa možda označuje da postoji odluka Sabora RH, ali da je riječ o procesu koji podrazumijeva otvorena pitanja, i da se tek očekuje nedvosmislena odluka o proglašavanju pravoga gospodarskog pojasa.

5) Prigovori Slovenije i Italije, a potom i nekih političara iz EU-a, nisu registrirani u UN-u jer im je dano značenje dnevnopolitičkog lamentiranja (neozbiljnosti) iako su u koliziji s Međunarodnom konvencijom o pravu mora iz 1982. godine, a Slovenija, Italija i ostale zemlje EU-a članice su Ujedinjenih naroda, koji su Europskoj uniji nadređeni sustav.

Postoje različiti modeli za definiranje prometnih koridora i njihove dinamike u Jadranskom moru. Međutim, ako se kao argumenti za ocjenu istraživačkog modela uzmu pokazatelji samo s „riječkog“ i „koperskog“ prometnog smjera, onda se može utvrditi da je „slovenski model“ (uporaba specijalnih instrumenata državne gospodarske politike), u vremenskom razdoblju 1978. – 2003., rezultirao povećanim prometom s oko 1,2 milijuna tona tereta i prihodom od oko 150 milijuna USD godišnje, pa je od oko 5.000 radnih mjesta iz 1978. godine

mnogobrojni sudionici u tom transportnom lancu te njihovi ekonomski multiplikatori (klasteri) koji se kreću u omjeru 1:10. Međutim, negativni učinci „hrvatskog modela“ (otvorena i od države neregulirana tržišna „utakmica“) su najmanje dvostruko veći od pozitivnih učinaka „slovenskog modela“ jer je veći dio tereta s riječkoga prometnog smjera napustio i ostale sjevernojadranske luke, ili nije došao novi, i „skrenuo“ je u sjevernonjemačke luke u Hamburgu i Bremenu.

Vrlo se često u znanstvenoj i stručnoj praksi analiziraju i postavljaju pitanja u svezi s koperskim i riječkim prometnim smjerom, što podrazumijeva i neka pitanja oko perspektive suradnje i konkurencije, na što bi tek trebalo dati odgovore.

Dakle, više nije sporno, i ne bi trebalo biti dvojbe, da se prirodnim resursima, geoprometnim komparativnim prednostima i bogatstvima *mora sustavno upravljati* uz odgovarajuće suvremene stručne i znanstvene metode i programe, koje mogu izraditi, implementirati i regulirati, u procesu primjene, samo struka i znanost uz blagonaklonost središnje državne vlasti, koja bi trebala žurno prihvatiti ovu logistiku po uzoru na visokorazvijene zemlje i države Europske unije (Njemačka) i svijeta (SAD).⁷

Sveukupna prirodna bogatstva u Jadranskom moru, locirana na području gospodarskog pojasa ili su s njime u

Tablica 1. Pregled ulova morske ribe hrvatskih i talijanskih ribara od 1992. do 2002.godine i strukture ribljega realnog resursa u Jadranskom moru

Table 1. A survey of sea fish catch of Croatian and Italian fishermen in the period between 1992-2002 and the structure of the real fish stock in the Adriatic.

Godina	ULOV HRVATSKIH RIBARA					u tonama	
	Plava riba	Ostale vrste ribe	Glavonošci	Rakovi	Školjke	UKUPNI ULOV	ITALIJA UKUPNI ULOV
1992.	18.620	5.892	1.173	536	278	26.499	296.366
1993.	16.678	6.694	1563	653	274	25.862	354.102
1994.	9.356	5.090	1.028	739	308	16.521	259.593
1995.	8.524	4.974	1.015	597	254	15.364	244.335
1996.	11.322	4.189	998	542	296	17.347	311.023
1997.	12.305	5.045	1.024	778	306	19.638	300.210
1998.	15.258	4.203	987	656	261	21.365	355.021
1999.	18.100	5.560	1.156	892	361	26.069	380.639
2000.	20.259	6.230	1.668	593	289	29.039	333.230
2001.	19.103	7.666	1.320	1.102	390	29.581	318.200
2002.	18.304	5.107	1.206	896	287	25.800	296.201

Izvor: Tablicu su sastavili autori na temelju pokazatelja „Državnog zavoda za statistiku RH“ i godišnjih izvješća talijanske gospodarske komore.

narastao na godišnji promet od oko 7,5 milijuna tona tereta, na ukupni prihod od oko 1,1 milijardu USD i s oko 35.000 novih radnih mjesta, uz tendenciju daljnjega rasta. Razumljivo je i logično da sve ono što je ostvario „koperski prometni smjer“, izgubio je „riječki prometni smjer“ na što je bitno utjecala i likvidacija brodarara „Croatia line“ (ex „Jugolinija“), jer je to izazvalo tzv. domino učinak, u kojem su dovedeni u teški gospodarski položaj: riječka luka, hrvatske željeznice, cestovni prijevoznici, brodske agencije, otpremnici (špediteri), ugovorna kontrola robe, osiguravajuća društva i svi drugi

čvrstoj interakcijskoj sprezi, mogu se razvrstati u tri skupine.⁸

1. prirodna bogatstva iz područja međunarodnog javnoga prometa: prometni koridori za kretanje trgovačkih brodova, plovila s opasnim teretima, vojnih plovila i sl.,

⁷ Nedvojbeno je da EU prijete maloj Hrvatskoj kada joj se smanji naše tržište za neznatne količine određenih roba, što se ne bi moglo smatrati nekom osobito slobodnom tržišnom utakmicom.

⁸ Pregled procijenjenih veličine i značenja pojedinih vrsta prirodnih bogatstava bit će u jednome od sljedećih istraživanja.

2. prirodna bogatstva iz područja rudarstva, kao što su: nafta, zemni plin, različite rude i minerali, morski pijesak, sol itd.,

3. prirodna bogatstva iz područja poljoprivredne djelatnosti, kao što su: riblji fond (tablica 1.), marikultura i prerada ribe, vađenje i iskorištavanje morskih alga, koralja, spužava itd.

4. Prijedlog za rješenje problema gospodarskog pojasa Republike Hrvatske

Proposal of resolving a problem of the exclusive economic zone in the Republic of Croatia

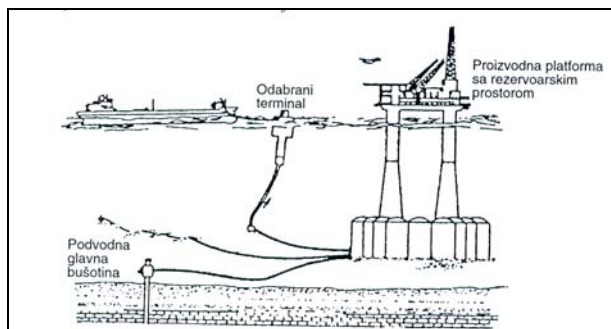
U formalnopravnom pogledu rješenje otvorene problematike o gospodarskom pojasu u Republici Hrvatskoj predstavlja donošenje odluke Sabora o proglašavanju pomorskoga gospodarskog pojasa na Jadranskom moru i njezina dostava UN-u.

U političko-gospodarskom i strateškom pogledu te u pogledu korištenja gospodarskim pojasom za rješavanje akutnih gospodarskih i drugih problema, hrvatska Vlada treba izraditi iznimno složeni i opsežni projekt: „S gospodarskim pojasom u zemlju blagostanja.“ Među ključne elemente ovog projekta, postavljene po hijerarhiji njihova značenja u uvjetima naše zemlje, ulaze sljedeći:

1. Po uzoru na Japan od prije 50-ak godina, treba jednostavno obznaniti, s najviše razine državne vlasti, da Hrvatska raspolaže znatnim prirodnim bogatstvima u Jadranskom moru, koja su jedan od posebno važnih izvora za rješavanje velikog broja otvorenih poteškoća, ali uz uvjet da se tim bogatstvima upravlja po načelu dobrog gospodarstvenika, uz puno rada i zalaganja na svim razinama, uz odgovarajuću logistiku struke i znanosti te uz poštovanje međunarodnih norma.

2. U pogledu prometne logistike, treba donijeti pravne i provedbene akte o redu na gospodarskom pojasu, kojima će se urediti i provoditi kretanje svih plovila uz poštovanje međunarodnih konvencija o sigurnosti plovidbe i zaštiti mora i morskog okoliša. To se odnosi na organizaciju sigurnosti plovidbe i nadzor (pomorska straža) uz veći broj servisa među kojima posebnu pozornost ima praćenje i osiguranje sigurne plovidbe brodova s opasnim teretima (zapaljivi, otrovni, radioaktivni), uz novčanu naknadu korisnika tih obvezatnih servisa. S motrišta regionalne prometne strategije, bilo bi potrebno reaktivirati rad udruženja sjevernojadranskih luka (Hrvatska, Italija i Slovenija) radi stvaranja uvjeta da se privlači novi prekomorski lučki promet iz njihova zaleđa i pročelja.

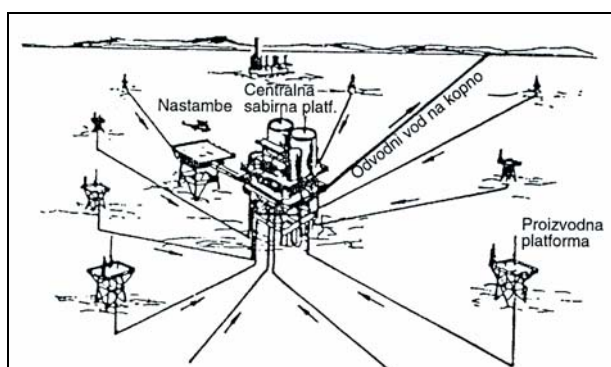
3. Za istraživanje, iskorištavanje i transport nafte, plina i drugih ugljikovodika valja odrediti lokacije na kojima će se moći dobiti koncesije za istraživanje, komercijalnu uporabu pojedinih polja i transport do javnih prometnih čvorišta, pri čemu mogu poslužiti i modeli prikazani na crtežima 1. i 2. Razumije se da koncesionari (korisnici koncesija) mogu biti domaće i strane pravne i fizičke osobe [1].



Crtež 1. Model off-shore terminala za ukrcaj plina u brodove

Drawing 1. A model of an off-shore terminal for loading gas into ships

Izvor: Č. Dundović, *Pomorski sustavi i pomorska politika*, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003., str. 192.



Crtež 2. Sustav transporta sirovine cjevovodom na kopno

Drawing 2. A system of transporting raw materials to the land through pipelines

Izvor: Č. Dundović, *Pomorski sustavi i pomorska politika*, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003., str. 192.

4. Za prirodna bogatstva iz područja poljoprivredne djelatnosti, a vodeći računa o prirodno-biološkim obilježjima produkcijskih zona na Jadranskom moru („A“ – „D“), treba utvrditi mjere regulacije i nadzora nad njihovim provođenjem, kao što su:

4.1. Za riblji fond: treba utvrditi limitirajuće veličine godišnjeg ulova svih vrsta ribe, odrediti ulovne kvote za svaku vrstu riba, odrediti lovostaj, tj. zabranu ribolova na određenim područjima u određenim vremenskim razdobljima, zabraniti upotrebu pojedinih ribolovnih alata ili načina ribolova u nekim ribolovnim područjima ili u određenim vremenskim razdobljima, propisati odgovarajuće konstrukcijske i tehničko-tehnološke karakteristike ribolovnih alata.

4.2. Za fond marikulture, što podrazumijeva znanstveno-eksperimentalne i gospodarsko-operativne aktivnosti u umjetnom uzgoju određenih morskih organizama radi proizvodnje hrane (u obliku visokovrijednih ribljih bjelančevina) i iznad prirodnih granica ribljeg fonda. Sukladno najnovijim otkrićima za uzgoj morskih organizama, kao što su uzgoji: riba (piscikultura), rakova i kozica (krustacikultura), školjkaša kamenice (ostreikultura), dagnji (mitilikultura) i alga

(algokultura), valja odrediti lokacije i koncesijske uvjete za izgradnju mrjestilišta, bazena, umjetnih otoka i kaveza na području gospodarskog pojasa, a posebno za uzgoj i primarnu obradu tuna; njihova proizvodnja na području unutarnjih morskih voda RH generira brojne probleme, poglavito za razvoj ekskluzivnog i cjelogodišnjeg turizma na moru i morskoj obali te ugrožavanje održivoga razvitka.

4.3. Za fond malakologije, školjkarstva, koji obuhvaća: jestivu kamenicu, dagnju, smeđi prstac, jakopsku kapicu, pravu bisernicu, kamotočac i dr., treba utvrditi odgovarajuće lokalitete na području gospodarskog pojasa i poticaje za njihovu postupnu dislokaciju i razvoj izvan prostora unutarnjih morskih voda RH.

4.4. Sukladno razvoju proizvodnje riba i morskih plodova na području gospodarskog pojasa potrebno je utvrditi lokacije za instaliranje postrojenja i skladišno-prekrcajnih kapaciteta na umjetnim otocima gospodarskog pojasa za preradu, pakiranje, burzovnu prodaju i transport ribe i morskih plodova.

Osim toga, potrebno je afirmirati i svijest o tome da gospodarski pojas za Republiku Hrvatsku znači veliku razvojnu i gospodarsku perspektivu. Poradi svega toga, valja što prije organizirati veći broj znanstvenih i stručnih projekata koji bi trebali postati podlogom za nove investicije na tome vrlo poželjnom i gospodarski isplativom području.

5. Zaključak

Conclusion

Iako bi se moglo pojednostavljeno reći da je donošenje odluke Sabora RH o proglašavanju pomorskoga gospodarskog pojasa na Jadrankome moru samo formalnost i lagan posao, ipak su ova istraživanja i aktualna zbivanja u Hrvatskoj pokazala da to nije baš tako. Uistinu, samo donošenje odluke vrlo je jednostavan čin jer je propisan Pomorskim zakonikom RH i poduprijet je međunarodnim konvencijama, među kojima je ključna Međunarodna konvencija o pravu mora iz 1982. godine, s apsolutno diskrecijskim pravom svake obalne države da na pripadajućem dijelu mora, jednostranom odlukom, proglasi isključivi gospodarski pojas ili „isključivu ekonomsku zonu“, što znači da nije potrebno tražiti ničije odobrenje i suglasnost.

Analize u ovom radu pokazale su da je odgovor na postavljeno pitanje vrlo jednostavan za razumijeti, ali ga je vrlo teško primijeniti. Naime, razumljivo je zašto je svjetska zajednica more proglasila „baštinom čovječanstva“, dakle javnim dobrom, koje treba biti na usluzi svim zemljama i narodima svijeta. Jer, to je jedan od presudnih uvjeta za opstanak života na Zemlji, koji je doveden u pitanje nakon sve flagrantnijih nasrtaja pojedinih država na more, morsko dno i podmorje u eksploataciji njegovih bogatstava sve do uništenja.

Razumljivo je da svjetska zajednica nije mogla obvezati obalne države da osiguraju zaštitu tangirajućeg dijela baštine čovječanstva (gospodarskog pojasa, kao ključnog dijela mora) bez odgovarajuće naknade za taj

veliki cilj (jednostrano proglašenje i upravljanje njegovim bogatstvima radi svoga blagostanja), koja se može smatrati značajnom privilegijom, ali i obostranim interesom. Osim toga, Hrvatska ima mogućnost uporabe gospodarskog pojasa za izlazak iz velikog broja svojih aktualnih poteškoća i za stvaranje uvjeta za punopravno članstvo u EU, uz korištenje tuđeg kapitala i tuđeg rizika za ulaganje, i to temeljem međunarodno priznatog instituta „koncesija“. Hrvatska može dati besplatnu koncesiju Sloveniji ili Italiji (...) na rok do 99 godina ako je doista u pitanju „ugrožavanje“ njihovih interesa od hrvatske jurisdikcije na gospodarskom pojasu. Hrvatska pritom ne može izbjeći sankcije svjetske zajednice u slučaju većih onečišćenja i šteta u propisanom gospodarskom pojasu bez obzira na to je li ili nije donijela formalnu odluku o njegovu proglašenju. Hrvatskoj je Jadransko more najveći i najvažniji prirodni resurs što može hraniti više od 10 milijuna ljudi, prema istraživanjima FAO-a, pa bi trebala biti životno zainteresirana za njegovu zaštitu, kojoj nema alternative.

U svemu tome ima još jedan važan detalj koji kaže da Hrvatska ne može proširiti svoju jurisdikciju na pripadajući gospodarski pojas i njime suvereno upravljati (ubirati velike novčane iznose od koncesija za gospodarsko korištenje ...) dok ne donese propisanu saborsku odluku o njegovu službenom proglašenju jer se on smatra međunarodnim vodama u kojima danas ribu love, a time ga i devastiraju, svi veći narodi ovoga svijeta, uključujući i Kineze, bez nadzora i bez straha od sankcija, ali uz hrvatsku odgovornost za poremećaje u biološkoj ravnoteži, što je neizbježno ako se ne proglasi gospodarski pojas i ne počne njime upravljati.

Zbog aktualnosti i značenja gospodarskog pojasa za očuvanje Jadranskog mora i za gospodarski razvoj RH, bilo bi nužno ozbiljno istraživanje svih činjenica i velikih gospodarskih potencijala vezanih uz gospodarski pojas na Jadranu, jer takvih istraživanja još uvijek nema dovoljno.

Literatura

References

- [1] Č. Dundović, *Pomorski sustavi i pomorska politika*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.
- [2] V. Hlača, *Pomorsko dobro - društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet, Rijeka, 1996.
- [3] R. Zelenika, *Prometni sustavi*, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001.
- [4] Strategija prometnog razvitka RH, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH, Zagreb, 1999.
- [5] Pomorski zakonik, „Narodne novine“, br. 17/94., 74/94.
- [6] Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, „Narodne novine“, br. 53/91., 92/94.

- [7] Zakon o koncesijama, „Narodne novine“, br. 89/92.
- [8] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, „Narodne novine“, br. 156/03.

Rukopis primljen: 20.9.2004.

