

GEOPOLITIKA MORA: *CRUISE* INDUSTRIJA I NAČELO NE-TERITORIJALNOSTI¹

Ivan Barić*

Sadržaj

Geopolitika mora novo je i neistraženo područje, iako je dovoljno sveobuhvatno da postane svojevrsna zasebna disciplina unutar same geopolitičke teorije. Isto tako, *cruise* industrija, najbrže rastuća grana turizma i jedna od najbrže rastućih industrija općenito, zanemarivana je te ne postoji dovoljno literature koja bi se njome bavila i sistematizirala sve njene učinke. Ovaj rad sinteza je dvaju neistraženih područja, koja se unutar njega spajaju u geopolitiku *cruise* industrije, kako bi unutar istog termina bila obuhvaćena dva kompleksna predmeta. U radu je zaključeno da bi geopolitika *cruise* industrije trebala zauzimati značajno mjesto u proučavanju geopolitike, međunarodnog prava mora i nautike, budući da *cruise* kompanije polako preuzimaju vodeću ulogu u geopolitici mora, ostavljajući iza sebe čak i države. Pravni sustav, teorijski geopolitički okviri i obalne države moraju što prije uvesti promjene kako bi se prilagodili dinamičnim zahtjevima novog doba turizma, koje obilježavaju mega cruiseri.

Ključne riječi: geopolitika, turizam, *cruise* industrija, međunarodno pravo mora, geopolitika mora

.....
¹Ovaj rad je prerađena i nadopunjena verzija diplomskog rada na istu temu koji je obranjen na Fakultetu političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu 30.9.2016. godine pod mentorstvo doc. dr. sc. Marte Zorko.

* Magistar politologije. Kontakt: ivan.baric@hotmail.com

Uvod

Geopolitika mora jedno je od najviše zanemarenih područja geopolitike. Međutim, to je područje ujedno i iznimno dinamično, zanimljivo, a, zahvaljujući *cruise* industriji, postaje sve značajnije u globalnim okvirima. I dok geopolitika, sama po sebi, proučava geografske elemente, odnosno teritorije, pa tako i mora, uključivanje *cruise* industrije u jednadžbu širi obzore dosadašnjih promišljanja geopolitike, otvarajući put za integraciju, kako ekonomskih i pravnih, tako i nautičkih principa u ideju geopolitike. Brojke koje generira *cruise* industrija pokazuju koliko je naraslo jedno, dosad nedovoljno istraženo, polje turizma. Razna pravna pitanja s kojima se susreću teoretičari međunarodnog prava mora otvaraju i niz drugih pitanja oko ovlasti koje se moraju jasno urediti kako bi *cruise* industrija funkcionirala u odnosu na države i ostale aktere s kojima je u svakodnevnoj interakciji. Isto tako, sama znanost o pomorskom transportu mijenja se rapidnom brzinom, zahvaljujući novim tehnologijama i sve većim brodovima koji se proizvode kako bi se zadovoljili apetiti tržišta gladnog za krstarenjima.

Stoga, cilj je ovoga rada objasniti kako su povezane geopolitika mora i *cruise* industrija, ali i koji su temeljni aspekti jednoga i drugoga. U prvom dijelu rada postaviti će se metodološki okviri geopolitike mora. Budući da je to dosad nedovoljno istraženo područje, literatura je uvelike ograničena, a najveći dio teorijskih postavki preuzet je iz novog rada Ade Kulovića². U drugom dijelu rada bit će riječi o *cruise* industriji općenito: govorit će se o kompanijama i destinacijama koje čine okosnicu industrije, o ekonomskim rezultatima koje industrija stvara, te će se osvrnuti na *cruise* industriju na Mediteranu, odnosno Jadranskom moru i Hrvatskoj. Treći dio rada spaja ova dva predmeta proučavanja kako bi se stvorilo novo područje koje se može smatrati geopolitikom *cruise* industrije. Budući da je taj dio rada veoma kompleksan, definirano je pet općenitih aspekata promatranja geopolitike *cruise* industrije, a svaki od njih moguće je zasebno detaljno proučavati i od njih napraviti nove radove. U zaključku su sažete najbitnije postavke rada, kao i teza da je *cruise* industrija segment tržišta koji je svakako vrijedan pozornosti i proučavanja, a koji će u budućnosti ostvarivati i mnogo značajniju ulogu u globalnim geopolitičkim okvirima. Cilj je dokazati kako je *cruise* industrija podcijenjena, te kako brojke koje ostvaruje znače da je ona prisutna na tržištu mnogo više nego što se to na prvu čini.

.....
² Ado Kulović istraživač je i član Centra za međunarodnu politiku iz Sarajeva, čije polje djelovanja i istraživanja obuhvaća geopolitičku teoriju, geopolitiku i sigurnost, a usko se specijalizirao za geopolitiku mora.

Geopolitika mora

Geopolitika kao takva nema jednu univerzalnu definiciju koju koriste svi teoretičari, već je podložna promjenama ovisno o vremenima i okolnostima u kojima se proučava. Upravo zbog svoje podložnosti vremenskim okvirima i prilikama u areni međunarodnih odnosa, geopolitika često ima negativni predznak. Naime, iako postoje prilično jednodimenzionalne definicije geopolitike, poput one Rudolpha Kjellena, oca ovog termina, koji geopolitiku promatra strogo u međudodnosu s teritorijem i državom [geopolitika je „teorija države kao geografskog organizma ili fenomena u prostoru“ (Cohen, 2003: 11)], istovremeno postoje i višedimenzionalne definicije, koje geopolitiku prikazuju kao svojevrсно propagandističko oruđe. Tako je, primjerice, Karl Haushofer, njemački geopolitičar kojeg se često optužuje za surađivanje s nacističkim režimom, geopolitiku definirao kao „novu nacionalnu znanost o državi (...), doktrinu o prostornom determinizmu svih političkih procesa, zasnovanu na općenitim temeljima geografije, posebice političke“ (Cohen, 2003: 11). Ova definicija omogućila je osobi (ili državi) koja ju koristi da sama donosi zaključke o potrebama neke nacije. Tako su nastale ideje širenja Trećeg Reicha, poznatije pod terminima *Drang nach Osten* (Prodor na Istok) i *Lebensraum* (Životni prostor). U novije doba, jedan od najpoznatijih teoretičara geopolitike, Gearoid Tuathail, dodatno je proširio polje koje geopolitika proučava, ustvrdivši kako „geopolitika nema singularno, sveobuhvatno značenje ili identitet... Ona je diskurs, kulturološki i politički ovisan način opisivanja, predstavljanja i pisanja o geografiji i međunarodnoj politici“ (Cohen, 2003: 12). Sve to omogućilo je raznim vremenima i raznim režimima da geopolitiku iskorištavaju na inovativne načine, a sve u svrhu propagande kojom bi opravdali vlastite teritorijalne ili bilo kakve druge pretenzije. Međutim, jasno je kako u svakoj od tri navedene definicije geopolitike postoji jedan zajednički pojam – geografija. Budući da je geografija usko vezana uz proučavanje prostora, možemo reći kako je geopolitika zapravo, neovisno o vremenima i režimima, uvijek jednako vezana uz teritorij i države kao suverene vlasnice jasno određenih prostora ili teritorija.

Budući da je geopolitika mora dugo ignorirana, ne postoje radovi koji bi sustavno objasnili što ona točno obuhvaća i predstavlja. Ipak, nedavno objavljeni rad Ade Kulovića nazvan „Kontemporarna geopolitika mora –slučaj Hrvatska“ nastoji postaviti temeljne okvire i objasniti čime se zapravo geopolitika mora bavi. Prema njemu, „geopolitika i more su, zapravo, vrlo usko povezani“ (Kulović, 2016: 7). Ipak, Kulović zaključuje kako se more uvijek u diskursu pojavljuje u ulozi koja je inferiorna ulozi kopna – ili „kao element geopolitičkog diskursa u službi kopna“, ili „u raspravi supremacije kopna ili mora“ (Kulović, 2016: 8). Bez obzira na to, neosporno je kako more također predstavlja prostor, a samim time ulazi u područje proučavanja

geopolitike.

Kulović more definira kao „zbir svih postojećih oceana i mora čineći ono što se u geografiji naziva Svjetsko more ili Svjetski ocean“ (Kulović, 2016: 9). Nadalje, on pojašnjava kako je geopolitika mora precizniji termin od pomorske geopolitike budući da obuhvaća mnogo više od same plovidbe, te navodi kako je taj logički slijed upotrijebila i pravna znanost, nazvavši granu znanosti međunarodnim pravom mora. Ovdje je važno napomenuti kako je i pravo jedan od važnih dijelova geopolitike mora.

Geopolitiku mora možemo „shvatiti kao ispitivanje svih geografskih pretpostavki, određenja i razumijevanja Svjetskog oceana koja ulaze u stvaranje politika svih razina geografskog razmjera“ (Kulović, 2016: 9). Međutim, Kulović naglašava kako je geopolitika mora dovoljno širok i obuhvatan pojam da ga se ne promatra kao „puki alat matične geopolitike“, već „zaslužuje značajnu razinu disciplinarnе autonomije svojevrsni corpus separatum“ (Kulović, 2016: 9).

Prilikom postavljanja metodologije za svoj rad, Kulović je zaključio kako „metodologija geopolitike mora zahtijeva teorijsku varijablu koja poprima empirijsku vrijednost“ (Kulović, 2016: 10). On ju je nazvao geopolitičkim fenomenom u geopolitici mora, a u nju je ubrojio pojavu (općenitu ili geografsku), plovila ili građenje strukture, događaje, incidente, znanja, umijeća, politike, pojedince, grupe i slično. Upravo uvođenje te varijable omogućuje da se uspostavi relacija i da se definira utjecaj koji fenomen ostvaruje: konkretno, plovila odnosno cruiseri ostvaruju određeni utjecaj u geopolitičkom smislu, ponajviše na more, ali i na ostale elemente.

Kulović navodi kako u geopolitici mora, uz države, značajnu ulogu igraju i protagonisti kojima se počela baviti tek mikrogeopolitika: poduzeća, sindikati i mafija – prema tome, poduzeća „postaju superdržavni entiteti“ (Kulović, 2016: 11). Velik broj cruise kompanija ima godišnji prihod višestruko veći od proračuna niza zemalja u kojima se nalaze luke u koje pristaju, pa prema tome i njihova uloga proporcionalno jača, a akcije koje poduzimaju imaju veći odraz nego ikada prije. Naravno, izuzev njih, na geopolitiku mora utječu i razne organizacije, bilo civilnog društva (poput Greenpeacea), bilo država (poput NATO-a).

Što se tiče pravnog segmenta i njegovog utjecaja na geopolitiku mora, tu se naravno, radi o pitanju razgraničenja i teritorijalnih voda. Kulović tako smatra da su pomorski granični sporovi kognitivni stub geopolitike mora, čime zapravo jasno naglašava važnost koju pravna znanost igra u proučavanju geopolitike mora. Prema njemu, geopolitička teorija, geografija i međunarodno pravo mora čine „gradivne discipline geopolitike mora“ (Kulović, 2016: 13).

Pitanje međunarodnog prava mora, pa tako i razgraničenja na moru, izrazito je osjetljivo pitanje zbog niza međunarodnih graničnih sukoba koje vode države s izlazom na more. Degan piše kako morsko područje koje spada u državni teritorij nije dvodimenzionalni prostor, već „ono obuhvaća i podzemlje, uključujući podzemlje morskoga dna i zračni prostor iznad cjelokupnoga kopnenog i morskoga područja države“ (Degan, 2011: 545-546). I premda suvremeni trendovi poput globalizacije, deteritorijalizacije i reteritorijalizacije prividno brišu granice i umanjuju njihovu važnost, Zorko navodi kako klasična definicija granice, koju je još 1970-ih godina postavio Radovan Pavić³, „nije izgubila svoju vrijednost“, a „granice nisu drastično promijenile svoju ulogu niti je država kao takva prestala biti središnji subjekt međunarodnih odnosa“ (Zorko, 2012: 31).

Međutim, važno je napomenuti kako se granice na kopnu i moru u mnogočemu razlikuju, pa Kulović zaključuje kako je morska granica „u mnogočemu složeniji pojam od kopnene granice“, a smatra i kako „ne postoji linija iza koje država ne ostvaruje pravo na baš nikakav suverenitet – on postepeno blijedi“ (Kulović, 2016: 15-16). Morska granica neke države određuje se prema udaljenosti od kopna koje pripada toj državi. Ovisno o tome, postoje dijelovi mora koji čine dio područja obalne države, zatim morski prostori u kojima obalna država uživa suverena ili neka druga prava i, na kraju, morski prostori izvan nacionalne jurisdikcije država.

Dijelovi mora koji čine dio područja obalne države jesu unutrašnje morske vode, arhipelaške vode arhipelaških država, te teritorijalno more. Unutrašnje morske vode „oni su dijelovi mora koji su s kopnom u najužoj vezi“, a tu spadaju „more do crte niske vode, luke, ušća rijeka, zaljevi te more unutar ravnih polaznih crta“ (Degan, 2011: 629). Arhipelaške vode nov su pojam u međunarodnom pravu, a označavaju vode koje okružuju države koje su isključivo „u cijelosti sastavljene od jednoga ili više arhipelaga te moguće i drugih otoka“ (Degan, 2011: 638), a samo je 20 zemalja do sada proglasilo svoje arhipelaške vode. Što se tiče teritorijalnog mora, ono je „pojas mora uzduž čitave obale, u kojem obalna država uživa suverenost“ (Degan, 2011:642). Upravo je teritorijalno more najzanimljiviji element promatran iz aspekta cruise industrije, budući da je s teritorijalnim morem povezano i načelo neškodljivog prolaska stranih brodova, ali o tome će više biti riječi u trećem poglavlju.

.....
³ Radovan Pavić najpoznatiji je hrvatski teoretičar geopolitike i osoba koja je postavila teoretske temelje geopolitike, političke geografije i geostrategije. Njegovi radovi, objavljeni u časopisu Politička misao od sredine 60-ih godina prošlog stoljeća pa sve do 2013. godine, ostavili su veliki trag u geopolitici, kako na Fakultetu političkih znanosti u Zagrebu, tako i u Hrvatskoj općenito.

U morske prostore u kojima obalna država uživa suverena ili neka druga prava spadaju: vanjski morski pojas, gospodarski pojas te epikontinentalni pojas. Vanjski morski pojas zapravo označava pravo protezanja carinske zone države izvan okvira koji su definirani teritorijalnim morem. Tako države imaju pravo proglašiti vanjski morski pojas još najviše 12 milja preko granice teritorijalnog mora, što znači da je sveukupna najveća dopustiva širina vanjskog morskog pojasa 24 morske milje. Gospodarski pojas (poznat još pod nazivom isključive ekonomske zone) može ići najviše do 200 morskih milja od polaznih crta, odnosno 188 milja od vanjske granice teritorijalnog mora (ukoliko je ona proglašena na maksimalnih 12 milja). Gospodarski pojas postoji ponajviše zbog ribarstva, međutim, za cruise industriju bitan je element jurisdikcije obalne države u sprječavanju onečišćenja, no i o tome više u trećem poglavlju. Što se tiče epikontinentalnog pojasa, on se sastoji isključivo od morskog dna i podzemlja, a isključuje morsku površinu i vodeni stup između dna i površine mora.

I na kraju, u morske prostore izvan nacionalne jurisdikcije država spada otvoreno more. Degan piše kako se otvoreno more uvijek „određivalo na negativan način“, pa tako navodi da je u Konvenciji o otvorenom moru iz 1958. godine otvoreno more podrazumijevalo „sve dijelove mora koji ne pripadaju teritorijalnomu moru ili unutrašnjim morskim vodama“ (Degan, 2011: 667). Autor također navodi da je u istoj Konvenciji kao prva od pet sloboda otvorenog mora navedena sloboda plovidbe.

***Cruise* industrija**

Jasno je kako niz zakona i pravila koja se tiču geopolitike mora jednako tako utječu na *cruise* industriju i isprepliću se s njezinim osnovnim djelatnostima i ciljevima. Jasno definiranje pravila eksploatacije mora omogućilo je *cruise* kompanijama da komercijaliziraju svoje usluge i počnu nuditi širok spektar različitih krstarenja koja obuhvaćaju niz destinacija diljem svijeta. Sve to osiguralo je *cruise* industriji kontinuirani rast u globalnim okvirima, čime se može podičiti malo koja industrija, posebice u doba recesije. Tako Peručić u svojoj knjizi iz 2013. godine navodi kako se „dinamičan rast potražnje za pomorskim krstarenjima bilježi [se] od druge polovice 80-ih godina“, te u korist te teze prilaže tablicu iz koje se može izračunati da je prosječna godišnja stopa rasta koju *cruise* industrija bilježi u periodu od 1980. do 2011. godine čak 6.82% (Peručić, 2013: 19-20). Prema izračunima Cruise Lines International Association, od 1980. godine *cruise* industrija doživjela je prosječni godišnji rast od 8.2%, što je duplo više od prosječnog rasta turističkog sektora općenito u istom periodu – tako

je 1995. godine *cruise* turista bilo 5.7 milijuna, dok ih je 2004. godine skoro tri puta više, čak 14.3 milijuna (Dragin i dr., 2010: 127). Luković piše kako su „najrazvijenije *cruise* američko i svjetsko tržište Karibi/Bahami, kojega se razvoj u razdoblju 1970. – 2003. odvijao po prosječnoj godišnjoj stopi od 8%“ (Luković, 2006: 243). Nadalje, navodi kako su najznačajnije kompanije koje djeluju na tom tržištu tri ujedno najveće svjetske kompanije: Carnival Corporation, koja na tom tržištu djeluje s 45 cruisera, Royal Caribbean International (25 cruisera na Karibima/Bahamima), te Star Cruises (šest cruisera).

Važno je napomenuti kako Mediteran i Jadran također bilježe visoke stope rasta – „između 2013. i 2016. nešto viši rast prometa bit će zabilježen u Jadranskom moru (Jadran +11%; Mediteran +7%), što ujedno znači i da će važnost jadranske regije unutar Mediterana porasti. Ustvari, procjena je da će ostvariti rast udjela s 19 na 22.5% u 2016. godini“ (Žlak i dr., 2015: 58). Na razini Europske unije, broj putnika koji je prošao kroz sve luke na teritoriju Unije iznosio je 2013. godine čak „400 milijuna, što je porast od 0.5% u odnosu na prošlu godinu“, od čega na Jadranu 5.12 milijuna, što predstavlja rast od 6.2% (Žlak i dr., 2015: 56). Generalno gledano, autori navode i kako je mediteransko tržište, zahvaljujući rastu u posljednjih nekoliko godina, postalo drugo najvažnije svjetsko *cruise* tržište, odmah iza Kariba, a predviđanja za Jadran 2016. godine iznose čak 5.7 milijuna turista. Svi ovi podaci potaknuli su Europljane da se zainteresiraju za *cruisere* više nego što su dotad bili zainteresirani. Tako Peručić piše kako se „u razdoblju od 1995. – 2011. broj Europljana na krstarenju povećao [se] za šest puta“ (Peručić, 2013: 186). Otprilike šest milijuna Europljana odlučilo se u 2011. godini za krstarenje, dok je ta brojka bila oko pet milijuna manja 1995. godine. Zanimljivo je da su najveći rast zabilježili Španjolci (čak skoro 30 puta), dok najviše europskih putnika stiže iz Velike Britanije, Njemačke i Italije. Hrvati ne spadaju u nacije koje se odlučuju za *cruise* turizam.

Međutim, bez obzira na nezainteresiranost Hrvata za krstarenje, Hrvatska je kao lokacija iznimno popularna: skoro 80% turista na Jadranu otpada na Italiju i Hrvatsku; Italija ima udio od čak 51.79%, a Hrvatska ju slijedi s udjelom od 26.47% (odnosno skoro 1.4 milijuna turista). Uz to, Dubrovnik je druga najposjećenija luka Jadrana (odmah iza Venecije), s udjelom koji iznosi nešto više od 20% (Žlak i dr., 2015: 57). Na nacionalnoj razini, dominacija Dubrovnika zaprepašćuje: „od ukupnog broja cruisera prihvaćenih u hrvatskim lukama, na Luku Dubrovnik dolazi njih 526 ili 93.1%, a tim cruiserima u luku su se iskrcala 590 742 putnika, ili 98.8%“ (Luković, 2006: 245). Međutim, bez obzira na velik broj posjetitelja s cruisera koji Dubrovnik bilježi, često se mogu čuti žalbe lokalnog stanovništva kako su prihodi od cruisera i takvih turista nedovoljni spram negativnosti koje oni donose, poput gužve u pješačkim zonama,

prometnih čepova i onečišćenja. Prema procjenama Instituta za turizam, gosti s *cruisera* najviše troše na kupovinu i konzumiranje pića u ugostiteljskim objektima, a puno manje na posjet kulturnim manifestacijama, posebice onim glazbenim (samo 1.4%) (Gračan i Zadel, 2013: 55). Gračan i Zadel tako zaključuju:

„Različita razina potrošnje posjetitelja s kruzera u nekim našim kruzingu destinacijama ukazuje i na različitu kvalitetu i sadržaj turističke i druge ponude u destinacijama, a na to utječe i, u pravilu, nedostatak sadržaja za takve goste u lukama. Može se reći da se Hrvatskoj razvoj međunarodnog kruzanga ‘dogodio’, i da ona nije bila spremna na takav rast potražnje pa sada, ‘u hod’, mora otklanjati nedostatke koji se javljaju i koji u nekim destinacijama povremeno dosežu razinu ‘problema’“ (Gračan i Zadel, 2013: 57).

Prema tome, hrvatske destinacije koje imaju mnogo posjetitelja s *cruisera* trebale bi prilagoditi svoju ponudu takvom tipu gostiju makar jednim dijelom, ukoliko žele iskoristiti potencijale koje im ta industrija i njezini gosti donose. Još jedan izazov koji *cruise* industrija stavlja pred Hrvatsku jest kako ukinuti sezonalnost *cruise* putovanja. Naime, „većina *cruise* turizma odvija se od svibnja do listopada, premda postoje mogućnosti za cjelogodišnji *cruising* turizam budući da postoje povoljni klimatski uvjeti i zime su blage. Ustvari, razvoj ovog tipa turizma izvan glavne turističke sezone imao bi pozitivan utjecaj na produženje sezone i porast ukupnih ekonomskih učinaka koje Republika Hrvatska ostvaruje kroz turizam“ (Sciozzi et al., 2015: 12). *Cruise* industrija u Hrvatskoj mogla bi potrajati i izvan svibanj-listopad perioda, što bi sasvim sigurno potaknulo i druge oblike turizma te produžilo sezonu.

Ipak, za to je potrebna koordinirana akcija Vlade, vodećih turističkih destinacija, luka i *cruise* kompanija. Također, javlja se pitanje koliko zapravo *cruise* gosti troše u lokacijama koje posjećuju, te koliko pomažu lokalnim ekonomijama luka u koje pristaju. Torbianelli je izračunao da je direktna dodana vrijednost otprilike 12 eura na svakih 100 potrošenih eura, a indirektna dodana vrijednost je šest eura: „samo 25% sveukupnog troška krstarenja utječe na lokalnu ekonomiju“ (Torbianelli, 2012: 140). Ipak, niska potrošnja samih gostiju nije jedini problem – naknade koje *cruise* kompanije plaćaju za lučke troškove isto se čine preniskima. Tako su, primjerice, u četirima francuskim lukama prosječni prihodi koje luke ostvaruju za svakog putnika na cruiseru 2010. godine iznosili samo 12.4 eura.

Tablica 3. Izravni lučki troškovi brodova za kružna putovanja u nekim francuskim lukama (2010)

Brod	Luka	Izravni lučki troškovi za cruise liniju (u eurima)	Prosječni trošak za lučke usluge po putniku
160 putnika (luksuzni)	Cannes	3,600	22.5
1500 putnika	Havre	36,000	24
1350 putnika	Marseille	18,000	13.3
530 putnika	Nice	9,000	16.9
Ukupni godišnji broj putnika		Ukupni godišnji prihodi luke	
540 000 putnika (2008)		6,700,000	

Izvor: Torbianelli, 2012: 142.

Uzevši u obzir kako luke u tome naplaćuju naknadu za privez i odvez, naknadu za odvoz otpada te naknadu za potrošnju vode i električne energije, izgleda kako luke smanjuju cijene naknada ispod realne razine kako bi privukli *cruise* kompanije. Tako Hrvoje Carić u svom radu piše kako je, prema njegovu izračunu koji se bazira na statističkom broju putnika koji na cruiserima posjete Hrvatsku, Hrvatska na naknadama za odvoz otpada morala cruiserima naplatiti 253.7 tisuća eura (2006. godine), a naplatila im je samo 118.4 tisuća eura (Carić, 2010: 169). Torbianelli i na primjeru Irske naglašava nesrazmjer troškova kojima luke terete *cruise* kompanije: u Irskoj 2010. godine, *cruise* kompanije su na lučke troškove potrošile skoro sedam puta manje nego njihovi zaposlenici i putnici:

Tablica 4. Prosječni troškovi u Irskoj (2010.)

Potrošeno od strane iskranih putnika i posade	14.7 milijuna eura
Lučki troškovi (isključujući provizije)	2.4 milijuna eura
Avansna plaćanja prema Irskoj	3.2 milijuna eura

Izvor: Torbianelli, 2012: 142.

Dubrovnik, osim malih lučkih naknada, ima i problem gužvi, s obzirom na malu površinu starog dijela grada koju okupiraju cruise turisti. Tako je u čak 214 dana kroz 2006. godinu zabilježeno ticanje brodova u Dubrovniku (s prosjekom od tri ticanja po danu ticanja), a prosječno 2800 putnika nalazilo se na brodu; a 17. lipnja iste te godine zabilježeno je rekordnih deset ticanja i čak 13 000 putnika koji su istovremeno stigli u Dubrovnik s cruisera (Šantić i dr., 2011: 239). Prema istom izvoru, Dubrovnik je od 2002. do 2007. godine zabilježio rast broja ticanja za 15%, a broja putnika za 23% godišnje, dok su prihodi od cruisinga u Dubrovniku iznosili između 21 i 23 milijuna eura (Šantić i dr., 2011: 239).

Osim Dubrovnika, samo deset hrvatskih luka primilo je *cruisere* tijekom 2006. godine, međutim, nijedna od njih nije specijalizirana za takav tip turizma, iako autor navodi da su predale kandidaturu da postanu članice u udruzi Cruise Europe, „što upućuje na njihovu stratešku razvojnu orijentaciju na *cruising*“ (Šantić i dr., 2011: 246). Međutim, Hrvatska ne ispunjava svoje istinske potencijale što se tiče *cruisinga* – rijetke luke su dovoljno velike za prihvat najvećih *cruisera*, dok ih većina nema potrebnu infrastrukturu te su *cruiseri* prisiljeni zaobići ih. Osim toga, trend povećanja *cruisera* ne odgovara razvedenosti hrvatske obale: većina najatraktivnijih hrvatskih lokacija nalazi se na *cruiserima* nepristupačnim lokacijama – *cruiseri* ne mogu ući u Kornate, Paklene otoke, u uvale poput Saharuna na Dugom otoku, u Nacionalni park Mljet i slično. To znači da Hrvatska mora naći rješenje i sagraditi infrastrukturu koja bi omogućila najvećim svjetskim *cruise* kompanijama poslovanje na njezinu teritoriju, naravno, ukoliko se želi orijentirati prema *cruise* turizmu. Luković piše kako se između Dubrovnika i Venecije s obje strane Jadrana nalazi više „zanimljivih i kulturom bogatih gradova i luka“, te kako se Hrvatska „može svrstati u skupinu nerazvijenih, ali uz Grčku najatraktivnijih i razvojno potencijalnih zemalja na Mediteranu“ (Luković, 2006: 247).

Luković navodi i kako je statistika Berlitz pokazala da na svijetu postoji 269 brodova u kategoriji najopremljenijih svjetskih velikih *cruisera*, a „cijena jednog takva megabroda prelazi jednu milijardu USA dolara, pa ako to usporedimo s godišnjim budžetom Hrvatske za 2006. godinu, dolazimo do podatka da je cjelokupni hrvatski proračun dostatan za manje od 13 velikih *cruisera*“ (Luković, 2006: 235). Dakle, svjetska *cruise* industrija godišnje ostvaruje prihode koji su veći od proračuna niza zemalja koje *cruiseri* posjećuju. Tako, primjerice, prema podacima sa Statista.com, Royal Caribbean Cruises ima prihode od čak 8.3 milijarde dolara u 2015. godini (Statista 2, 2016). U usporedbi s 2000. godinom, kada je Royal Caribbean ostvario prihod od 2.87 milijardi dolara, to je rast od gotovo tri puta, a jedina godina u kojoj im prihodi nisu rasli bila je 2009. godina, što je razumljivo s obzirom na to da je globalna recesija započela tijekom 2008. godine. U drugu ruku, jedna od najpoznatijih (i najkontroverznijih)

lokacija koju Royal Carribbeanovi brodovi često posjećuju jest Haiti, konkretnije zaljev Labadee. Prema podacima Trading Economicsa (Trading Economics, 2016), godišnji BDP Haitija iznosio je 2016. godine 8.88 milijardi dolara. 2010. godine, na primjer, BDP Haitija iznosio je 6.62 milijarde dolara, a prihodi Royal Caribbeana bili su viši od BDP-a države koju posjećuju - čak 6.75 milijardi dolara.

Sve to jasno pokazuje da u geopolitici mora države više nisu snažniji igrači od korporacija te da više ne diktiraju uvjete poslovanja (takozvani domicilni troškovi), već su se uloge u najmanju ruku izjednačile, ako ne i okrenule u korist korporacija. Naravno, razlike su još veće u slučaju najveće svjetske cruise kompanije, Carnival Corporationa: 2015. godine njihovi prihodi iznosili su čak 15.71 milijardi dolara (Statista 1, 2016). Međutim, Carnival Corporation ne bilježi rast već stagnaciju – prihodi su im se u zadnjih osam godina povećali za oko 0.5%, a 2015. godina je čak zabilježila pad prihoda u odnosu na 2014. godinu. Ipak, i bez obzira na pad prihoda, Carnival je i dalje uvjerljivo najjača cruise korporacija na svijetu, čak duplo jača od Royal Caribbeana, a njihovi prihodi duplo su veći od BDP-a, primjerice, Haitija.

Istovremeno, osim rasta prihoda, rasla je i veličina brodova kojima su najveće kompanije upravljale. Tako još krajem prošlog stoljeća na tržištu nije postojao niti jedan brod tonaže veće od 100 000 bruto tona, dok ih je 2011. godine bilo 47 (Peručić, 2013: 38), a danas ih je 70 na morima te još osam koji će biti porinuti tijekom 2017. ili 2018. godine (Cruise Mapper, 2016). Kako objašnjava Peručić, „glavni razlog izgradnji sve većih brodova je ekonomija opsega jer takav brod može primiti više putnika uz niže troškove prijevoza po putniku i može ponuditi jeftinije aranžmane te ostvariti veće prihode i dobiti“ (Peručić, 2013: 39). Takav rasplet situacije pogoduje velikim lukama i odredištima koja mogu prihvatiti najveće svjetske brodove, ali male i zabačene uvale time postaju nepristupačne, a samim time pate male države.

Međutim, pate i male cruise kompanije, koje nisu dovoljno jake da bi parirale velikim kompanijama na tržištu gradnjom sve većih brodova, već grade manje cruisere i specijaliziraju se za različite tipove krstarenja, poput onog luksuznog. Prema bruto tonaži, postotak koji su na tržištu 1996. godine ostvarile četiri (tada) najveće svjetske cruise kompanije iznosio je točno 50%, dok je ostalih 50% pripalo ostalim kompanijama. Međutim, 2011. godine situacija je bila bitno drugačija: Carnival Corporation i Royal Caribbean udvostručili su svoje tržišne udjele u odnosu na 1996. godinu (s 22% na 47%, odnosno s 11% na 23%), dok je ostalim kompanijama pripalo samo 17% tržišnog udjela (Peručić, 2013: 62-63).

Što se tiče broja putnika, i on je u konstantnom porastu. Devet od deset vodećih svjetskih luka u periodu od 2005. godine do 2011. godine povećalo je broj putnika

koje u njih pristaju (iznimka je jedino Cozumel u Meksiku). Na tom popisu našle su se i četiri europske luke, od čega se tri nalaze na Mediteranu (Barcelona, Civitavecchia i Venecija, jedina jadranska luka na popisu), a četvrta u Velikoj Britaniji (Southampton), a sve četiri povećale su svoj broj putnika za 100% i više (Peručić, 2013: 217).

Ovakve stope rasta nisu priskrbile samo veće prihode *cruise* kompanijama, već su osigurale i radna mjesta. Tako Torbianelli piše kako je 2010. godine *cruise* industrija „proizvela robe i pružila usluga u iznosu od 35.2 milijardi EUR-a, te priskrbila gotovo 307 000 radnih mjesta“ (Torbianelli, 2012: 139). Prema izvorima Poslovnog dnevnika, *cruise* industrija 2012. godine bila je vrijedna preko 34 milijarde dolara, od čega je čak 15.5 milijardi bila izravna potrošnja putnika i posade u lukama. Iste godine, *cruiseri* su prevezli preko 20 milijuna putnika, što predstavlja rast od 5.6% u odnosu na godinu prije, a svaki od tih turista pridonio je industriji prosječno s 240.13 dolara dnevno. Do 2022. godine, broj putnika trebao bi doseći 30 milijuna godišnje, a čak ni globalna recesija nije usporila rast najvećih *cruise* kompanija – na kraju 2011. godine 27 se naručenih *cruisera* proizvodilo u brodogradilištima diljem svijeta, dok ih je svjetskim morima u tom trenutku plovilo već preko 300 (Poslovni.hr, 2012).

Geopolitika *cruise* industrije

Pet je osnovnih aspekata promatranja *cruise* industrije iz geopolitičke perspektive. Prvi aspekt strogo je ekonomske prirode i on je obrađen u prvom dijelu rada, te je njegov summa summarum taj da *cruise* tvrtke ostvaruju profite koji su veći od godišnjeg proračuna kojim raspolažu mnoge destinacijske zemlje, a troškovi proizvodnje i upravljanja najvećim svjetskim *cruiserima* predstavljaju jednako tako nevjerojatne iznose. Drugi se tiče pravnih postavki, kao što su zastava pogodnosti, načelo eksteritorijalnosti, pitanje teritorijalnih voda, slobode plovidbe i slično. Treći je aspekt aspekt gradova i luka domaćina: koliko *cruise* industrija škodi ostalim oblicima turizma u najpopularnijim *cruise* destinacijama svijeta, te je i ovaj aspekt djelomično spomenut u ranijim dijelovima eseja na primjeru Dubrovnika. Četvrti je aspekt izuzetno bitan, a tiče se štete spram okoliša i općenito geopolitike okoliša, dok je peti aspekt pitanje piratstva, koje u posljednje vrijeme snažno prijete *cruiserima*.

Zastava pogodnosti omogućuje *cruise* kompanijama da odabiru države u kojima je domicilni trošak manji, što im omogućuje da ostvaruju niže razine davanja za zaposlenike i razne poreze, a samim time i ostvare veće profite te si smanje troškove poslovanja. U 2011. godini, čak 53% brodova plovilo je pod zastavama Bahama,

Paname ili Bermuda, dok vodeća matična zemlja, SAD, pod svojom zastavom ima samo jedan brod, iako je matična zemlja za 163 broda (Peručić, 2013: 47-48). Tako, primjerice, *cruise* kompanije koje su registrirane u SAD-u, budući da im najveći broj putnika stiže upravo iz te zemlje, kao zastavu pogodnosti odabiru primjerice Bahame, budući da su na taj način konkurentnije na tržištu jer imaju manje obveza spram države Bahami nego spram SAD-a.

Međutim, na teritoriju SAD-a ta praksa istovremeno ima i jedan ograničavajući učinak. Kabotaža, odnosno putovanje koje počinje i završava u lukama iste države, zabranjena je ukoliko brod ne plovi pod zastavom te iste države. Stoga, brod Carnival Corporationa pod zastavom Bahama koji kreće na put iz San Francisca ne smije prvo stati u Los Angelesu ili na Havajima, budući da bi se to smatralo kabotažom, nego mora prvo pristati u, na primjer, neku meksičku luku, a tek potom u američku. I premda su Europska unija i Australija ukinule takve propise još krajem 90-ih godina prošloga stoljeća, u SAD-u oni još uvijek postoje, čime se ograničavaju *cruise* kompanije i mijenja se čitav program putovanja, iako je takav zakon u današnje doba „apsurdan jer američkoj ekonomiji donosi gubitke“ (Peručić, 2013: 49).

Načelo eksteritorijalnosti, kao jedan od pravnih aspekata geopolitike *cruise* industrije može se promatrati iz dvije perspektive: prva je eksteritorijalnost samog broda, a druga je eksteritorijalnost teritorija u koji brod dolazi i pristaje. Što se tiče samoga broda, pravila su jasna – brod plovi pod zastavom pogodnosti, a pravila i zakoni zemlje pod čijom zastavom brod plovi ujedno su i pravila i zakoni koji vrijede na tom brodu. Tako se na brodu pod malteškom zastavom koji je usidren u Dubrovniku, hrvatskoj luci, porez na dodanu vrijednost za svaku konzumaciju jela i pića obračunava prema malteškom zakonu i iznosi 18, a ne 25%, koliko bi iznosio prema hrvatskom zakonu. Isto tako, ovlasti kapetana broda sežu gotovo do krajnjih granica: tako, primjerice, kapetan ima pravo ograničavati slobodu kretanja putnicima na brodu, ovjeravati kupoprodajne ugovore, vjenčati i rastaviti parove, proglasiti smrt, pa čak i ubiti osobu u krajnjoj instanci, ukoliko osoba djeluje na štetu sigurnosti većine putnika i samoga broda. Jasno, sve te slobode koje kapetan ima usklađene su sa zakonima države zastave pogodnosti, a ne države u kojoj brod plovi. To, naravno, nije problem kad se brod nalazi u međunarodnim vodama, ali jest kad je usidren u luci druge države (Intervju 1, 2016).

Kulović tako naglašava kako „plovila jedne države nisu samo njezini suvereni prostori u međunarodnim vodama, već ona uživaju značajan imunitet u unutarnjim vodama druge države, pa čak i u lukama“ (Kulović, 2016: 16). Degan se nadovezuje, pišući kako se obalna država mora „suzdržavati od vršenja svoje sudbenosti“, i to sve dok kapetan „broda ili konzul države zastave ne pozove lokalne vlasti u pomoć“ (Degan,

2011: 636). Dakle, brod predstavlja ambasadu države zastave te je jednako tako i štitićen. Tako, primjerice, ukoliko cruiser s američkom zastavom uplovi u pekinšku luku, a kineske vlasti bez odobrenja kapetana pošalju svoju policiju ili vojsku na brod iz bilo kojeg razloga, to se smatra upadom na teritorij samih Sjedinjenih Američkih Država, pa čak i ratnim činom.

S druge strane, postoje i slučajevi eksteritorijalnosti posjeda države koja je *cruise* destinacija. Najekstremniji primjer za to jest luka Labadie na Haitiju, čija je eksploatacija došla u središte pozornosti nakon razornog potresa na Haitiju 2010. godine. Naime, Royal Caribbean uzeo je u zakup dio teritorija Haitija te je dobio ekskluzivno pravo tamo dovesti isključivo svoje goste. U zamjenu za to, Royal Caribbean izgradio je pristanište tako da može primiti i mega *cruisere*, te plaća Haitiju 12 dolara po turistu koji dođe u Labadie. Nadalje, Royal Caribbean „dopustio“ je da pet stotina Haićana radi u Labadie ili za potrebe firme i turista ili da prodaju razne predmete na svojevrsnoj tržnici. Ostatak Haitija odvojen je od Labadieja raznim pregradama, žicama i zidovima, te je stanovništvu Haitija zabranjeno da uđe u taj prostor. Osim pitanja zakona, poput onoga smije li represivni aparat Haitija provoditi svoju djelatnost na tom teritoriju ili ne, javlja se i pitanje morala. Naime, nakon već spomenutog potresa 2010. godine, Royal Caribbean nastavio je s pristajanjem u Labadie kao da se ništa nije dogodilo, ne obazirući se na vapaje stanovništva iza ograđenog prostora. Pomoć koju je Royal dodijelio Haitiju bila je milijun dolara, a cruiseri su korišteni i kao brodovi za prijevoz potrepština. Međutim, putnici s cruisera nisu smjeli davati hranu stanovništvu preko ograde niti im pomoći na bilo koji drugi način, što je izazvalo mnogo kontroverzi. Tako je Labadie postala svojevrsna enklava jedne firme na teritoriju Haitija, države kojoj nominalno pripada (Intervju 1, 2016).

Pitanje teritorijalnih voda i razgraničenja istog spram otvorenog mora vezano je uz pravo slobode plovidbe i pitanje onečišćenja. Naime, kao što je već objašnjeno, suverenitet obalne države postepeno blijedi, ali ona i dalje ima određena prava spram plovila koja se nalaze uz ili unutar njezinih teritorijalnih voda. Ipak, svi brodovi bez obzira na svoju vrstu imaju pravo neškodljivog prolaska kroz teritorijalno more neke države. Degan objašnjava kako je čin prolaska „neškodljiv sve dok ne dira u mir, red ili sigurnost obalne države“, a treba ga se obaviti „neprekinuto i bez odgode“, dok su „zaustavljanje i sidrenje u prolasku opravdani [su] samo ako su to uzgredni događaji u redovitom tijeku plovidbe ili ih nameće viša sila odnosno nevolja, ili su prijeko potrebni radi pružanja pomoći osobama, brodovima ili zrakoplovima u opasnosti odnosno nevolji“ (Degan, 2011: 643-644).

Državama je, međutim, dopuštena određena razina autonomije u određivanju propisa koji se tiču prava neškodljivog prolaska, dok god su ti propisi u skladu s Konvencijom

iz 1982. godine. Tako je, primjerice, državama dopušteno da same odrede „plovne putove i sustave odijeljenog prometa“, koji su „obvezni za strane brodove koji obavljaju neškodljiv prolazak“ (Degan, 2011: 644). Države to posebno koriste za brodove od kojih prijeti najveće onečišćenje ili neka druga prijetnja, kao što su tankeri, nuklearni brodovi ili brodovi s opasnim teretom. Pravo neškodljivog prolaska vrijedi i za ratne brodove drugih država, te obalna država ni njih ne smije spriječiti u mirnom prolasku niti pretražiti brod. Također, obalna država ne smije naplaćivati prolazak niti postavljati neke druge diskriminatorne zahtjeve brodovima. Međutim, u posebnim uvjetima (kao što su npr. potrebe nacionalne sigurnosti) obalna država smije ograničiti pravo slobodnog neškodljivog prolaska stranim brodovima, ali jedino ako je to ograničenje propisno i najavila. Na ovo se nadovezuje i sudbenost koju obalna država ima nad plovilima u vlastitom teritorijalnom moru. Naime, ukoliko trgovački brod „prolazi teritorijalnim morem ploveći iz unutrašnjih morskih voda obalne države, ona može nad tim brodom poduzimati sve mjere radi kažnjavanja kršenja njezinih zakona počinjenih u luci i drugim dijelovima unutrašnjih morskih voda“ (Degan, 2011: 646).

Dakle, obalna država uživa relativno velike ovlasti spram plovila u njezinom teritorijalnom moru ukoliko ona isplivljavaju, odnosno izlaze iz njezinih luka ili unutrašnjih morskih voda, pa ih tako može zaustaviti, presjeći im put te provesti sudbene ovlasti, ovisno već o prekršaju koji je plovilo ili određeni pojedinac na plovilu počinio. Međutim, situacija je drugačija ako trgovački brod samo prolazi kroz teritorijalne vode bez zadržavanja u istima. Tada „obalna država ‘ne bi trebala’; zaustavljati strani brod niti ga skretati s puta radi vršenja građanske sudbenosti nad osobom koja se nalazi na brodu“, a isto tako ne smije brod zaustavljati ni zbog kojeg drugog razloga, osim onog koje je proizveo sam brod (primjerice neovlašteni ribolov, onečišćenje i slično) (Degan, 2011: 646).

Sloboda plovidbe, jedna od šest sloboda otvorenog mora, definira prava brodova da plove otvorenim morem neometano. Degan piše kako, iako ni jedna država nema pravo vršiti isključivu vlast na otvorenom moru, to ne znači da na tom području vlada anarhija. Na otvorenom moru „svaka obalna država ili neobalna država vrši po pravilu jurisdikciju samo nad brodovima koji plovo pod njezinom zastavom“ (Degan, 2011: 674). Ipak, postoji pet slučajeva prema Konvenciji iz 1982. kada ratni brod druge države od one čija je zastava ima pravo na zaustavljanje i pregled broda na otvorenom moru. To je dozvoljeno ako postoji ozbiljna sumnja: „(a) da se brod bavi piratstvom; (b) da se brod bavi trgovinom robljem; (c) da se brod bavi neovlaštenim emitiranjem; (d) da je brod bez državne pripadnosti ili; (e) da je brod, iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti zastavu, zapravo brod iste države pripadnosti kao i ratni brod“ (Degan, 2011: 675). Osim slučaja neovlaštenog emitiranja, ostali slučajevi kodirani su u opće običajno pravo „koje je odavno na snazi ili je riječ o zakonitom vršenju jurisdikcije nad

brodom iste državne pripadnosti“ (Degan, 2011: 675).

Međutim, važno je napomenuti kako isključivo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi smiju zaustaviti i pregledati brod na otvorenom brodu, a ukoliko se „nakon pregleda pokaže da sumnje nisu bile osnovane, zadržanom brodu nadoknađuje se gubitak ili šteta koju je pretrpio“ (Degan, 2011: 675). Jasno, države mogu raznim bilateralnim ili multilateralnim ugovorima davati ovlasti jedna drugoj da zaustavljaju i pretražuju plovila koja plove pod njihovim zastavama (primjerice u slučajevima suzbijanja trgovine oružja i slično). Posebna pravila vrijede u slučaju osnovane sumnje za švercanje i trgovinu narkoticima ili sličnim tvarima, a u tom slučaju obalna država „ima pravo suzbijati takav promet bilo kojeg trgovačkog ili ribarskog broda, ili jahte, u njezinim unutrašnjim vodama, teritorijalnom moru i drugim dijelovima mora pod režimom neškodljivog prolaska“ (Degan, 2011: 675). Od Konvencije iz 1982. godine vrijede takva agresivnija pravila za suzbijanje trgovine drogama, pa je tako svaka država ovlaštena tražiti pomoć drugih država i njihovih snaga ukoliko sumnja da se na brodu koji plovi pod njezinom zastavom nalaze takve stvari.

Što se tiče trećeg aspekta, već je napisano kako Dubrovnik kao luka ima velike probleme s cruiserima zbog svog ograničenog teritorija, a isto tako i Dubrovčani imaju negativnu percepciju spram cruisera i gostiju koji s njih silaze. Preporuka je da se u Dubrovnik (ali i ostale luke) uvede drugačiji sustav tarifa kojim bi se ograničio ulazak prevelikog broja putnika odjednom u grad, čime bi se spriječile gužve u samom gradu i na cestama. Osim toga, problem je razina naplata koju Dubrovnik provodi, te bi se naknade za *cruise* kompanije morale povećati. Tako, primjerice, ukoliko je (prema Torbianelliju) prosječna cijena sidrenja broda s 1500 putnika u Le Havreu 36 000 eura, a Le Havre je grad s otprilike četiri puta više stanovnika nego Dubrovnik, onda je jasno kako se u Dubrovniku ne može upotrebljavati jednaka tarifa, već se u obračun cijene naknade za sidrenje mora uzeti u obzir i šteta koja će se nanijeti gradu u vidu prometnih i svih drugih gužvi. Osim toga, ne smije se dogoditi da u jednom danu, kao što je slučaj s 17. lipnja 2006. godine, bude čak deset ticanja *cruisera*, budući da to opterećuje relativno ograničen morski teritorij oko Dubrovnika i stvara izuzetno velike gužve na kopnenom području grada. Direktna zarada koju *cruiseri*, njihova posada i gosti donose lukama destinacijama nije dovoljno velika da amortizira sve troškove i svu štetu koja nastaje: samo 25% ukupne *cruise* potrošnje utječe izravno na lokalnu ekonomiju, i ta brojka bi trebala biti viša. U istraživanju o percepciji lokalnih otočkih zajednica spram *cruise* turizma provedenog u Messini, autori navode kako većina reakcija stanovništva spada u kategoriju neutralnog, ali „osjećaju zabrinutost prema negativnim učincima koje bi *cruise* industrija mogla proizvesti spram njihovog blagostanja, zakrčenosti, kriminalu i okolišu po pitanju zagađenja, stvaranja otpada i zakrčenja rekreacijskih područja“ (Brida i dr., 2012: 39).

Usprkos stavovima lokalnog stanovništva, izgleda kako *cruise* kompanije ne misle da postoji razlog za brigu. Benić piše da su na sredozemnom tržištu 2008. godine i europske i američke *cruise* kompanije ratovale s ekspanzionističkim politikama. Tako je P&O Cruises pustio svoj šesti brod u promet; MSC je dodao dva nova broda u flotu; Costa je bila u završnoj fazi izgradnje cruisera Luminosa; AIDA je sagradila novi brod od 2050 putnika; Princess je dodao još jedan brod pa ih je sveukupno šest u Sredozemlju; NCL je isto dodao jedan brod (i došao do brojke od tri broda); Celebrity, Carnival i Holland America također su dodali po još jedan brod te su zajedno imali 11 brodova (Benić, 2009: 325-326). Jednako tako, ni države ni luke destinacije nisu se pretjerano zamarale percepcijom lokalnog stanovništva o *cruise* industriji, već su nastavile sa svojim ulaganjima na tom polju. Tako je Palma de Mallorca sagradila produženi postojeći terminal kako bi mogla prihvatiti megacruisere; Malaga je izgradila jedan potpuno novi terminal te je udvostručila broj putnika koji može godišnje primiti čak 400 000 putnika; Livorno je izgradio terminal dužine čak 1000 metara; Venecija je sagradila terminal s više od 10 000 metara kvadratnih, koji će moći istovremeno prihvatiti dva velika broda; Ravena je uložila 30 milijuna eura u izgradnju novog terminala (Benić, 2009: 328).

Četvrti aspekt tiče se zaštite okoliša i brige oko onečišćenja koje *cruiseri* potencijalno izazivaju. Naime, zahvaljujući novim globalnim trendovima koje postavlja prvenstveno Europska unija, pitanje onečišćenja okoliša postalo je komercijalizirano. Tako je Europska unija relativno nedavno počela s praksom kažnjavanja proizvođača automobila ukoliko imaju preveliki prosjek emisije CO₂, što je dovelo do trenda smanjenja zapremnine motora i upotrebe različitih tehnologija (primjerice turbo-punjača) spram atmosferskih motora. Upravo je ta praksa, stručno nazivana downsizing, jedan od razloga zašto je Volkswagen lagao na brojkama koje se tiču emisije CO₂. Slična stvar događa se i u *cruise* industriji, međutim, tu su SAD globalni predvodnik, a ne EU. Tako je u kolovozu 2012. godine na snagu stupila „zabrana upotrebe fosilnih goriva unutar pojasa od 200 nautičkih milja oko obala SAD-a i Kanade“ (Poslovni.hr, 2012). Ta zabrana uvjetovala je pokretanje jednog od najvećih projekata u povijesti *cruise* industrije: projekta ugradnje scrubbera na postojeće *cruise* brodove. Scrubberi su neka vrsta pregrade na ispušnom sustavu *cruisera* koji omogućavaju eliminaciju sumpora i crnog ugljika kako bi *cruiseri* mogli proći rigorozne kriterije protiv onečišćenja koje pred njih sve više postavljaju vlade diljem svijeta. Isto tako, neke *cruise* kompanije odlučile su ulagati sve više novca u razvoj alternativnih pogonskih tehnologija, poput primjerice pogona na vodikove ćelije.

Međutim, osim onečišćenja koje proizvodi pogonski sklop *cruisera*, postoje i onečišćenja koja proizvode putnici, ali i ostali dijelovi broda. Jedno od njih jest proizvodnja krutog otpada. Tako Carić u svom radu piše kako Agencija Sjedinjenih Američkih Država za

zaštitu okoliša prenosi dvije različite procjene koliko krutog otpada *cruise* kompanije proizvedu po putniku u jednom danu: prva je procjena samih *cruise* kompanija, i ona iznosi između 0.3 i 0.8 kilograma po osobi dnevno; dok je druga procjena ona od neovisnih izvora, koja je puno veća i ona iznosi između 2.6 i 3.5 kilograma po osobi dnevno. Osim te dvije procjene, sama Carnival Corporation objavila je kako proizvodi čak između 13.4 i 16 kilograma krutog otpada po osobi dnevno. Ipak, većina autora slaže se kako bi prosjek krutog otpada koji se proizvodi mogao biti otprilike između 2.4 i 4 kilograma po osobi dnevno, što bi značilo da se u tjedan dana krstarenja proizvede preko 50 tona krutog otpada. Organski otpad ne predstavlja problem za uklanjanje i većina takvog otpada završi u moru u trenucima kad se *cruiser* nalazi u međunarodnim vodama, budući da ne postoji opasnost da se organske tvari ne razgrade, ali neorganski otpad predstavlja izazov, posebice za starije *cruisere* i luke u koje oni pristaju. Naime, novija generacija *cruisera* opremljena je spaljivačima otpada (incinerator), ali stariji brodovi ih nemaju i prisiljeni su neorganski otpad iz *cruisera* izvlačiti na obalu gdje se dalje tretira.

Drugi tip onečišćenja jest zagađenje zraka, koje ima izravan učinak na zdravlje ljudi, a mnoga istraživanja pokazuju i kako je jasno povezan s astmom i rakom pluća kod djece. Osim toga, onečišćenje može uzrokovati kisele kiše i smog, što znači da prirodna flora i fauna može biti poremećena. Kao što je spomenuto, goriva koja koriste *cruiseri* do sad su bila bogata sumporom, i to čak 1000 puta više nego goriva koja se koriste u cestovnom prometu (Carić, 2010: 164-166). Međutim, nova pravila i ugradnja scrubbera trebala bi poboljšati taj aspekt onečišćenja.

Treći potencijalno opasan proizvod koji *cruiser* tijekom putovanja stvori jesu otpadne vode. One se dijele na tri različite vrste: crna voda (ona iz kanalizacije iz zahoda); siva voda (ona iz umivaonika, tuševa, bazena, itd.); te kaljužna voda. „Svaki putnik proizvede između 20 i 40 litara crne vode, te između 120 i 451 litru sive vode po danu“, a uz to i „između 3.3 i 10 litara“ kaljužne vode po osobi po danu (Carić, 2010: 166-167). Prema istom izvoru, samo nekolicina novih brodova ima opremu za tretiranje otpadnih voda na brodu, dok ju ostali iskrcavaju s *cruisera* u luke u koje pristaju (hrvatske luke, primjerice, nemaju infrastrukturu za njihovo prihvaćanje i skladištenje). Posljednja je stvar opasni otpad, a njega *cruiseri* proizvedu između 0.13 i 0.16 kilograma po osobi dnevno.

Međutim, on je najproblematičniji, ne samo zbog opasnosti koja od njega dolazi, već i zbog činjenice da je u Hrvatskoj prijavljeno samo 42% opasnog otpada od brojke koja je procijenjena, što znači da se *cruiseri* opasnog otpada potencijalno rješavaju ilegalnim putem (Carić, 2010: 167). Međutim, i *cruise* kompanijama u interesu je da

se pridržavaju pravila koja im propisuju lokalne vlade ili međunarodne institucije, i to zbog straha od kazni i negativnog medijskog publiciteta koji bi se stvorio oko njih kad bi se saznalo da namjerno onečišćuju prirodne izvore kako bi sačuvale malo više novca. Carić piše kako bi „bilo nemoguće za inspektore da prate trag ispuštanja sveg na brodu proizvedenog opasnog otpada bez suradnje od strane *cruise* kompanije“ (Carić, 2010: 168). Međutim, zabrinjavajuć je podatak koji Carić navodi, a to je taj da su u periodu od 1993. do 1998. godine *cruise* industriji izdane kazne ukupnog iznosa od 30 milijuna dolara za onečišćenje, dok je u periodu od 1996. do 2006. ta cifra dosegla iznos od 100 milijuna dolara. Carić zaključuje kako možda postoji „povećana volja od strane brodova da namjerno zagađuju i riskiraju kaznu“ (Carić, 2010: 168). Prema njemu, to je problem jer „ako su *cruiseri* voljni riskirati u vodama SAD-a, koje se smatraju jednim od najefikasnije nadgledanih pomorskih sustava, onda ne sluti na dobro kakva je praksa brodova u manje kontroliranim prostorima, kao što je hrvatski Jadran“ (Carić, 2010: 168). Budući da su nezagađena hrvatska obala i čistoća mora jedan od preduvjeta uspješnog hrvatskog turizma, jasno je kako Hrvatska mora učiniti sve kako bi ograničila ilegalno odlaganje otpada s *cruisera*, ali i sva druga onečišćenja koje *cruiseri* mogu proizvesti i koja proizvode.

I posljednja stavka, piratstvo, bila je popularna u prošlosti, a nanovo su tu praksu komercijalizirali prvenstveno somalski pirati u ovome stoljeću. Najzloglasniji primjeri uključuju čak i otmice *cruisera* i tankerskih brodova, o čemu je snimljen i za Oscara nominiran film Kapetan Phillips. Piratstvom najugroženija područja svijeta obale su Bangladeša, Tianjin/Caofeidian u Kini, Sikkla i Kandla u Indiji, nekoliko lokacija u Indoneziji, Malajski prolaz, Off Sabah u Maleziji, Singapurski prolazi, Južno Kinesko more, Benin, Gvineja (Conakry City ponajviše), Abidjan u Obali Bjelokosti, Nigerija, Pointe Noire kod Konga, Togo, Crveno more, Adenski zaljev, Somalija, Arapsko more i Indijski Ocean općenito te Ekvador (Guayaquil) i Peru (Callao) (Commercial Crime Services, 2016).

Piratstvo je praksa koja značajno ugrožava promet brodovima u određenim regijama svijeta, a posebice su ugroženi *cruiseri*, koji su atraktivna meta zbog velikog broja putnika i njihovog nakita, te tankeri, koji skoro pa „leže“ na površini mora te se zbog toga piratima nije teško popeti na njih. Putnički i komercijalni brodovi najugroženija su skupina i zbog toga što, prema raznim konvencijama, nemaju pravo na palubi nositi nikakvo oružje. To ih čini lakom metom, budući da je piratima jasno kako nemaju opcije upustiti se u oružanu borbu s njima, a istovremeno, zbog veličine broda, pirati imaju veće manevarske sposobnosti i jasno je da *cruiseri* imaju izuzetno malu šansu pobjeći od niza piratskih čamčiča i gumenjaka. Iz tog razloga, *cruise* kompanije nalaze alternativna rješenja za borbu protiv terorizma. Jedan od njih jest zvučni top koji usmjeravaju s *cruisera* prema piratima, a on proizvodi visoke frekvencije pa je stoga

nemoguće prići brodu. Međutim, pirati su većinom maskirani kao ribari i čamci im izgledaju poput ribarskih tako da brodovi često ne stignu reagirati, a već se nalaze pod nišanom.

Tako su cruise kompanije u posljednje vrijeme odlučile pokušati s radikalnijim rješenjima – plaćaju privatne zaštitarske agencije koje se nalaze na brodu u trenucima prolaska riskantnim područjima. Zaposlenici tih agencija nalaze se na brodu s ostalom posadom i ponašaju se kao obični gosti broda, ali svi su naoružani i prolaze detaljne obuke kako odvratiti napad pirata, a da pritom niti jedan član posade ili putnik ne budu ozlijeđeni i da brod ne pretrpi značajna oštećenja. Oni ni u jednom trenutku ne smiju pokazati svoje oružje ni na bilo koji drugi način otkriti svoju ulogu na brodu, već se „aktiviraju“ isključivo na unaprijed dogovorenu ključnu riječ koju odašilje zapovjednik broda s komandnog mosta (Intervju 1, 2016). Tako je 2009. godine jedna privatna izraelska zaštitarska firma uspješno spriječila somalske pirate u napadu na cruiser „MSC Melody“, što je izazvalo popriličnu medijsku pozornost (NBC News, 2009). Isto tako, važno je podsjetiti na slučaj napada na brod kojim je upravljala hrvatska posada na čelu s poznatim hrvatskim kapetanom Juricom Brajčićem. Napad se dogodio 2008. godine u Adenskom zaljevu, a posada broda „M/S Nautica“ (brod u vlasništvu Oceania Cruisesa) uspjela je raznim manevrima izbjeći nalete dvaju piratskih čamaca, te pobjeći neoštećena i bez ozlijeđenih putnika i članova posade (Cruise Critic, 2008). Međutim, u posljednjih pet godina nije zabilježeno mnogo piratskih napada i njihov se trend smanjuje, a raznim konvencijama standardizirani su plovni putevi koje nadziru ratni brodovi raznih svjetskih sila, što dodatno obeshrabruje pirate u njihovim napadima na komercijalne brodove, njihove putnike i posadu.

Zaključak

Geopolitika mora nova je disciplina koja nije značajnije proučavana, a neki autori (Kulović) čak smatraju da je dovoljno sveobuhvatna da postane svojevrsni corpus separatum. Proučavanje svjetskog mora opširan je i dinamičan proces, a geopolitičke tenzije i gibanja dodatno ga otežavaju i čine ga zanimljivijim. Kombinacija geopolitičke teorije, političke borbe za prevlast koja se vodi među zemljama svijeta, nautičke i pravne znanosti stvaraju u potpunosti nov proizvod proučavanja koji je nepravedno zanemarivan. Međutim, najinteresantniji akteri koji djeluju na svjetskim morima u novije vrijeme nisu države, već globalne korporacije koje se bave organizacijom morskog putničkog prijevoza. Te korporacije iznajmljuju teritorije zemalja kako bi na njih dovodile svoje goste, grade brodove koji predstavljaju desetinu proračuna nekih zemalja članica Europske unije, a istovremeno ostvaruju profite koji su veći no proračuni nekih zemalja koje ti isti brodovi posjećuju. Njihova multinacionalnost i veličina omogućavaju im prisutnost na gotovo svim svjetskim

tržištima, a rast cjelokupne industrije, koji je duplo veći od rasta turizma kao grane općenito, omogućuje im ekspanziju i jačanje njihove moći u globalnim okvirima. *Cruiseri* su istovremeno i predmet velike zarade, impresivne grdosije koje gostu nude uslugu omanjeg luksuznog turističkog mjesta, a od kapetana čine svojevrsnog diktatora koji provodi svoju vlast nad tri, četiri, a često i više od pet tisuća ljudi, ali i predmet velikih polemika zbog onečišćenja koja prouzrokuju i nezadovoljstva dijela stanovništva destinacija koje posjećuju.

Međutim, njihova sveprisutnost i stabilne stope rasta ukazuju kako nisu samo prolazni fenomen, već standardni dio tržišta na koji se treba naviknuti i njemu se prilagođavati. Tako zemlje koje su orijentirane na turizam, a među njima je i Hrvatska, moraju shvatiti kako su zahtjevi koje pred njih postavlja cruise industrija različitog tipa od onih zahtjeva koje imaju ostali oblici turizma, te je nužno vlastite resurse i infrastrukturu barem djelomično prilagoditi kako bi se udovoljilo takvom obliku turizma. Isto tako, pravni sustav mora disati u skladu s rastom *cruise* industrije, mijenjajući postojeća i dodajući nova pravila i načela kako bi odgovorio na dinamičnost i promjene unutar same industrije, a samim time i zaštitio kako *cruisere*, tako i njihove putnike, posadu, ali i destinacije koje posjećuju od globalnih izazova koje geopolitika mora pred njih postavlja.

Pitanja onečišćenja i piratstva moraju se shvatiti izrazito ozbiljno, a trajna pitanja koja se tiču geopolitike mora općenito, poput razgraničenja i graničnih sukoba na moru, moraju biti što prije riješena kako bezazleno uplovljavanje *cruisera* u „krivo“ područje mora ne bi bilo obilježeno žestokim sukobom dviju ili više država. *Cruise* industrija sasvim će sigurno postajati sve snažnija i veća, a *cruise* kompanije tražit će sve više prostora za izražavanje vlastite moći. Međutim, na međunarodnim organizacijama i vladama je da se posluže postojećim pravnim i teorijskim okvirima kako bi te ispade ograničili, a geopolitika mora im u tome sigurno može pomoći.

Literatura

- Benić, Ivica (2010) Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu. *Ekonomska misao i praksa*. (2): 301-348.
- Brida, Juan Gabriel; Del Chiappa, Giacomo; Meleddu, Marta i Pulina, Manuela (2011) The perceptions of an island community towards cruise tourism: A factor analysis. *Turizam: međunarodni znanstveno-stručni časopis*. 60 (1): 29-42.
- Carić, Hrvoje (2010) Direct pollution cost assessment of cruising tourism in the Croatian Adriatic. *Financial Theory and Practice*. 34 (2): 161-180.
- Cohen, Saul Bernard (2003) *Geopolitics of the World System*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers Inc.
- Commercial Crime Services, (2016) *Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warnings*. Dostupno na: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> (20. lipnja 2016).
- Cruise Critic (2008) *Pirates attack cruise ship, effort fails*. Dostupno na: <http://www.cruisecritic.com/news/news.cfm?ID=2961> (24. lipnja 2016).
- Cruise Mapper (2015) *Largest Cruise Ships*. Dostupno na: <http://www.cruisemapper.com/wiki/763-list-of-largest-cruise-ships-in-the-world> (07. ožujka 2017).
- Degan, Vladimir-Đuro (2011) *Međunarodno pravo*. Zagreb: Školska knjiga.
- Gračan, Daniela i Zadel, Zrinka (2014) Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske. *Pomorski zbornik*. 47-48 (1): 51-60.
- Intervju 1 (2016) Intervju sa stručnjakom za *cruise* industriju. Obavljen: 15. svibnja 2016.
- Kulović, Ado (2016) Kontemporarna geopolitika mora - slučaj Hrvatska. *Politička misao*. 53 (1): 7-34.
- NBC News (2009) *Cruise ship fends off pirate attack with gunfire*. Dostupno na: http://www.nbcnews.com/id/30419164/ns/world_news-africa/t/cruise-ship-fends-pirate-attack-gunfire/ (24. lipnja 2016).

- Peručić, Doris (2013) *Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku.
- Poslovni dnevnik.hr (2012) *Industrija turističkoga krstarenja i dalje cvjeta*. Dostupno na: <http://www.poslovni.hr/after5/industrija-turistickoga-krstarenja-i-dalje-cvjeta-202371> (24. lipnja 2016).
- Sciozzi, Donald; Poletan Jugović, Tanja i Jugović, Alen (2015) Structural analysis of cruise passenger traffic in the world and in the Republic of Croatia. *Pomorstvo*. 29 (1): 8-15.
- Statista.com 1 (2016) *Revenue of Carnival Corporation & plc worldwide from 2008 to 2015 (in billion U.S. dollars)*. Dostupno na: <http://www.statista.com/statistics/266272/revenue-of-cruise-operator-carnival-corporation-und-plc/> (22. lipnja 2016).
- Statista.com 2 (2016) *Revenue of Royal Caribbean Cruises worldwide from 1988 to 2015 (in billion U.S. dollars)*. Dostupno na: <http://www.statista.com/statistics/224273/royal-caribbean-cruises-revenue/> (23. lipnja 2016).
- Šantić, Livia i Vilke, Siniša i Grubišić, Neven (2011) Čimbenici štetnog djelovanja *cruising-turizma* na brodske okoliše. *Naše more: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*. 58 (5-6): 229-243.
- Torbianelli, Vittorio (2012) Lokalni ekonomski utjecaj brodova za kružna putovanja: od poda takta do aktivne politike europskih lučkih gradova. *Pomorstvo*. 26 (1): 139-150.
- Trading Economics.com (2016) Haiti GDP 1991-2017. Dostupno na: <http://www.tradingeconomics.com/haiti/gdp> (22. lipnja 2016).
- Zorko, Marta (2012) Pojam granice u postmodernoj geopolitici. *Politička misao*. 49 (2): 30-44.
- Žlak, Boštjan; Stojaković, Maja; Zanne, Marina i Twrdy, Elen (2016) Cruise Shipping in the Adriatic-Ionian Region and its Potential. *Naše more: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*. 63 (2): 56-61.

Geopolitics of the Sea: Cruise Industry and the Principle of Extraterritoriality

Ivan Barić

Abstract

Geopolitics of the sea is a new and unexplored area of research, although it is wide enough to have become a distinct component within the geopolitical theory in general. Moreover, the cruise industry, the fastest-growing branch of tourism and one of the fastest-growing industries in the world, has been neglected for a long time and there is not enough literature dealing with it or systematizing all the effects that the industry is producing. This paper is a synthesis of two unexplored areas of research, which are combined in the third chapter to form a geopolitics of the cruise industry, in order to encompass two complex subjects within one term. This paper has proven that the geopolitics of the cruise industry has to become a significant matter in the research of geopolitics, international law of the sea and navigation since cruise lines are slowly starting to overtake countries as the most significant entities in the geopolitics of the sea. The legal system, the geopolitical theoretical frameworks, and coastal states need to implement various changes as soon as possible in order to adjust to the dynamic demands that the new era of tourism, marked by mega-cruisers, is making.

Keywords: geopolitics, tourism, cruise industry, international law of the sea, geopolitics of the sea