



Branka Milošević*

ISSN 0469-6255
(191-194)

RAZVOJ MORSKIH LUKA S OSVRTOM NA ODREDBE POMORSKOG ZAKONIKA

DEVELOPMENT OF SEA PORTS ACCORDING TO CROATIAN MARITIME CODE PROVISIONS

UDK 656+338]=627.212
Pregledni članak
Review

Sažetak

Razvoj svjetske privrede i porast međunarodne razmjene dobara utjecali su na naglo povećanje broja pomorskih luka kao i na nagli razvitak postojećih pa je iz tih razloga u ovom radu u kratkim crtama prikazan njihov povijesni razvoj. U radu su posebno obrađene luke sa zemljopisnog, ekonomskog i pravnog aspekta te u odnosu na njihovu prometnu, trgovačku i industrijsku funkciju.

Obrađene su i osnovne odredbe o korištenju luka koje Pomorski zakonik naše zemlje propisao uvažavajući načela izražena u međunarodnim ugovorima i opće prihvaćene principe međunarodnog prava mora.

Obrađujući otvorenost morske luke s kopnene strane istaknuta su i međunarodna pravila u pogledu tranzita osoba i robe preko teritorije obalne države.

Summary

The development of world economy and the increase in international good exchange has resulted in a sudden increase in the number of sea ports, as well as a sudden development of the old ones. Therefore this paper has shown in brief their historic development.

Ports have been especially dealt with from geographic, economic and legal aspect in relation to their traffic, commercial and industrial function.

There have been discussed the basic provisions of the use of the ports which our Maritime Code prescribed in compliance with the international contracts and generally accepted principles of the International Law of the Sea. Treating the openness of the maritime port from shore side, the international rules have been pointed out, those regarding the transit of persons and goods over the territory of shore state.

Činjenica da od 510 000 000 km² površine Zemlje more obuhvaća više od 361 000 000 km ili 70,8% govori dovoljno jasno o važnosti mora glede razvitka međunarodne razmjene dobara. Istina, sve do polovice 18. stoljeća držalo se da bi ravnoteža na Zemlji bila narušena kada bi more obuhvaćalo više prostora od kopna. To se mišljenje pokazalo pogrešnim što je dokazao James Cook oplovivši Zemlju po njenoj južnoj hemisferi (1772.-1775.) i na taj način opovrgnuo mišljenje da se u južnoj hemisferi nalazi kontinent koji drži Zemlju u ravnoteži.¹

Pomorska plovidba je omogućila razmjenu dobara, a samim tim i zbližavanje svih kontinenata na gospodarskom, socijalnom i kulturnom planu. Tako je razvitak pomorske plovidbe i pomorske trgovine bitno utjecao i na razvitak luka, pa se slobodno može reći da je povijest pomorske plovidbe i pomorske trgovine ujedno i povijest luka. Treba naglasiti da se na prve podatke o lukama nailazi još u antičko doba oko 3.500 godine prije Krista. Veliki antički gradovi: Tir, Sidon, Kartaga, Manilia, Pirej, Aleksandrija bili su ujedno i velike luke.

Važnu ulogu u razvitku pomorske plovidbe i pomorske trgovine a samim tim i u razvitku pomorskih luka odigrali su Feničani koji se smatraju prvim pomorskim narodom odnosno narodom koji je živio isključivo od pomorske plovidbe i trgovine.

Grčka kao izrazito pomorska zemlja ostavila je duboki trag u povijesti pomorske plovidbe i trgovine. U početku se Grčka trgovina razvijala usporedno s feničanskom a kasnije je preuzela primat i dovela Atenu do glavnog trgovačkog središta na Mediteranu i na taj način potisnula feničanski grad Tir koji se do tada smatrao glavnim trgovačkim središtem.

Kasnije, Rimljani uspostavljaju prevlast nad Grčkom i postaju veoma važan čimbenik u pomorskoj trgovini. Istina, u početku se Rim razvijao kao kontinentalnu država i nije previše vodio računa o pomorstvu, međutim, s vremenom Rimljani postaju pomorci, na kraju i najveća pomorska sila antičkog doba. Treba

* dr. sci. Branka Milošević
Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik

naglasiti da su Rimljani veoma zaslužni za izgradnju velikog broja luka. Pretpostavlja se da je u njihovo doba samo na obalama i otocima Mediterana bilo oko 300 luka, na žalost, danas se većini izgubio svaki trag. U to doba spominje se Ostija kao glavna luka Rima koja se tijekom vremena osposobljavala za prijam i otpremu svih vrsta roba s kojima se tada trgovalo.

Nakon podjele Rimskog Carstva na dva dijela, Istočno i Zapadno, istočnom dijelu pripala je glavina flote što je tom dijelu omogućilo da se pod imenom Bizant održi još dugo vremena.

Nije cilj a ni svrha ovog rada povijesni razvoj pomorstva pa smo se u radu samo dotaknuli nekih važnijih događaja koji su imali presudnog utjecaja na razvitak pomorskih luka.

Razvojem svjetske privrede i međunarodne razmjene dobara rastao je i svjetski prekomorski promet i to po vrlo visokoj stopi što je imalo za posljedicu naglo povećanje broja pomorskih luka kao i nagli razvitak postojećih. Treba naglasiti da je u 1870. godini količina prevezene robe u svjetskoj prekomorskoj razmjeni iznosila oko 35 milijuna tona da bi se za svega nešto više od 100 godina ta količina mnogostruko povećala i 1978. godine iznosila 3.481 milijun tona različitog tereta što očito govori da je u posljednjih sto godina došlo do naglog skoka u razvitku međunarodne razmjene dobara, a samim tim i do naglog razvoja pomorskih luka, tako da danas imamo veliki broj luka s najsuvremenijom opremom kako bi mogle zadovoljiti potrebe pomorskog prijevoza. Spomenut ćemo samo neke: Rotterdam, Kharg, Kobe, New York, Jokohama i New Orleans.²

Navedeni podaci potvrđuju konstataciju da je razvoj prekomorske razmjene dobara bitno utjecao i na razvitak pomorskih luka.

Pojam luke može se definirati s raznih aspekata pa bi bilo pogrešno odnosno nemoguće dati jednu opću definiciju koja bi se odnosila na sve kategorije luke.

U najširem smislu, lukom se općenito smatra zaštićeni morski, riječni, kanalski ili jezerski prostor na koji brodovi mogu nesmetano uploviti da se zaklone od nevremena ili da ukrcaju ili iskrcaju robu ili osobe, ili da učine potrebne popravke. Ovoj bi se definiciji moglo prigovoriti da ne može obuhvatiti sve luke, pa smatramo ispravnim mišljenje da je nemoguće dati jednu opću definiciju.

Prema zemljopisnom položaju luke se dijele na: morske, riječne, kanalske, otočne i jezerske.

Kada govorimo o morskoj luci onda mislimo na luku čiji je akvatorij more, nijedna druga luka ne može se smatrati morskom. Međutim, s ekonomskog pa i pravnog stajališta ne može se prihvatiti navedeno mišljenje, s obzirom da u stvarnosti danas postoje najveće svjetske luke izgrađene na rijekama relativno duboko u unutrašnjosti u koje uglavnom ulaze pomorski brodovi i koje uglavnom odnosno u najvećem dijelu služe pomorskom prometu. Takve su luke u zemljopisnom smislu zaista riječne, međutim s ekonomskog stajališta radi se o morskim lukama, pa možemo proširiti definiciju morske luke i na ove luke iako njihov akvatorij nije more.³

Na području ovih luka, kada se radi o pomorskim brodovima, primjenjuju se norme pomorskog imovin-

skog prava kao i norme međunarodnog javnog prava pa se i na ovaj način potvrđuje da se zaista radi o morskim lukama.⁴

Svaka luka sastoji se od dva dijela odnosno od dva teritorijalna elementa: vodenog i kopnenog. Površina ovih elemenata utvrđuje se određivanjem vanjske granice luke prema teritorijalnom moru odnosno drugim dijelovima unutrašnjih voda, a za njen kopneni dio određivanjem te granice prema kopnu.

Sa zemljopisnog stajališta vanjska vodena granica luke je crta koja spaja najudaljenije lučke uređaje. Takvo utvrđivanje vanjske vodene granice prihvaćeno je i u Ženevskoj konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine kao i u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine.⁵

Zapravo, vodenim dijelom luke trebao bi se smatrati onaj dio koji omogućuje brodovima da izvode sve potrebne manevre prilikom pristajanja i otiskivanja broda, pa definiciju da luka seže do crte do koje najveći brodovi koji u nju ulaze mogu izvoditi sve manevre prilikom pristajanja odnosno otiskivanja broda, može se prihvatiti i istu smatrati ispravnom. kada govorimo o vodenoj granici luke smatramo potrebnim istaknuti da u pogledu sidrišta u teritorij nije zauzeto konačno stajalište čine li sidrišta sastavni dio luke. Neki smatraju da luka i sidrište nisu jedno te isto, dok drugi drže da sidrište posjeduje isti status kao luka. Ipak, imajući u vidu da obalna država može za njih propisati režim koji se inače primjenjuje u lukama, možemo zaključiti da prema danas važećim načelima međunarodnog prava sidrišta nisu podvrgnuta specifičnom režimu koji bi spriječavao primjenu propisa koji vrijede u lukama.

U pogledu kopnene granice luke treba reći da luka može obuhvatiti čitavo mjesto u kojem se luka nalazi; može zauzimati samo prostor koji zauzimaju gatovi i lučka postrojenja, a može biti svedena i na samo uski pojas potreban za ukrcaj i iskrcaj brodova. U svakom slučaju pitanja kopnene granice luke je predmet propisa internog prava, međutim, ako se luka, sa stajališta međunarodnog prava, shvati kao sredstvo koje omogućuje međunarodni pomorski promet, onda ona mora imati barem minimalni kopneni pojas, kako bi brod mogao nesmetano obavljati operacije ukrcaja i iskrcaja. U protivnom bi bilo potpuno onemogućeno bilo koje korištenje luke što bi bilo protivno i interesima države na čijem teritoriju luka nalazi kao i osnovnim načelima suvremenog međunarodnog prava.⁶

S pravnog se stajališta luke mogu definirati s aspekta međunarodnog i internog prava. Hoće li jedna luka imati određeni kriterij odlučuje interno pravo. Strogo uzevši luke se dijele na dvije glavne kategorije, tj. na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku luke otvorene za javni promet dijele se na: 1) luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, 2) luke županijskog značaja, 3) luke lokalnog značaja. Luke za posebne namjene, ovisno o djelatnostima koje se obavljaju u tim lukama, dijele se na: 1) vojne luke; 2) luke tijela unutarnjih poslova, 3) luke nautičkog turizma; 4) industrijske luke, 5) športske luke, 6) ribarske luke i dr.

Kada govorimo o vojnim lukama treba reći da u međunarodnom pravu nema definicije koja bi se odnosila isključivo za vojne luke, ni naše interno pravo tu

definiciju ne poznaje, međutim, vojne luke isključivo ili prvenstveno služe za vojne potrebe i za te luke obično se biraju mjesta s posebnim strateškim karakteristikama. Kod luka otvorenih za javni promet sa stajališta međunarodnog prava, pravno je relevantna podjela na luke koje su otvorene za međunarodni promet i one koje to nisu. Koje će luke biti otvorene za međunarodni promet odlučuje obalna država svojim internim propisima.⁷ Pomorski zakonik Republike Hrvatske definira luku otvorenu za međunarodni promet kao luku koja je slobodna za pristup plovnih objekata svih zastava. Prema spomenutom zakoniku luke otvorene za međunarodni promet u Republici Hrvatskoj su: Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj, Pula, Raša, Rijeka, Mali Lošinj, Senj, Maslenica, Zadar, Šibenik, Primošten, Split, Korčula, Ploče, Metković i Dubrovnik. Po odredbi Pomorskog zakonika Vlada Republike Hrvatske može odrediti i druge luke kao luke otvorene za međunarodni promet. Već smo rekli da obalna država svojim internim propisima odlučuje koje će luke biti otvorene za međunarodni promet. Međutim, ovdje moramo naglasiti da to pravo nije apsolutno jer u slučaju više sile svi brodovi imaju pravo uploviti u svaku luku. S pravnog stajališta treba naglasiti da Pomorski zakonik luku definira na taj način što određuje da je luka vodeni i s vodom izravno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu morskih brodova, ukrcavanje i iskrcavanje stvari i putnika, uskladištavanje i ostala manipuliranja robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale privredne djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi.⁸ Ovakvom definicijom Pomorski zakonik obuhvaća uglavnom sve vrste luka i sve djelatnosti koje se u današnje vrijeme obavljaju u lukama. Naime, treba naglasiti da su danas lučke djelatnosti svrstane u tri osnovne funkcije, tako da prema svojim bitnim karakteristikama obuhvaćaju prometnu, trgovačku i industrijsku funkciju. Prometna funkcija smatra se primarnom funkcijom luke, sastoji se u omogućavanju što sigurnijeg, lakšeg i bržeg prijenosa robe i ljudi između morskih i kopnenih nosilaca prometa. Ovdje treba istaknuti da su za ostvarenje spomenute funkcije bitne pomorske i kopnene veze, a u zadnje vrijeme i zračne koje postaju sve važnije. Osnovni cilj svake luke je ostvarenje što većeg prometa što pretpostavlja i organiziranje što boljih kopnenih i pomorskih veza, pa možemo reći da postojanje luke zavisi od tih veza, jer se bez spomenutih veza praktično ne bi mogla ni ostvariti osnovna funkcija luke, što bi konačno kao posljedicu imalo prestanak postojanja same luke.

Trgovačka funkcija luke razvijala se usporedno s njenom primarnom funkcijom, tj. prometnom funkcijom. Ta se funkcija osobito razvila u lukama koje su u sklopu velikih gradova, naime, nije više bio cilj samo dopremiti odnosno otpremiti robu, već tu robu u istom mjestu i kupiti ili prodati pa je iz tog razloga luka postala ne samo prometno nego i trgovačko središte. Ova funkcija, bez obzira što nije primarna, prodonijela je razvoju luke, jer se kao posljedica razvitka trgovačke funkcije luke pojavila i potreba dorade, odnosno prerade prevezene robe, a sve u cilju postizanja što većeg prometa i dobiti koja proizlazi iz toga posla. Na

taj se način postupno, usporedno s trgovačkom funkcijom, razvija i treća osnovna funkcija luke, tj. industrijska funkcija. Luke prerašćuju u velike industrijske komplekse što će imati bitnog utjecaja na unaprijeđenje prometne i trgovačke funkcije luke, jednom riječju doći će do naglog razvitka luke u cjelini, što će imati za posljedicu znatno povećanje lučkih površina potrebnih za smještaj tvornica i drugih industrijskih pogona. Danas već imamo velike industrijske komplekse oko luke Rotterdam i Antwerpena, na području luke Le Havre - Roneu, Marseille - Fos - Lyon, Bordeaux - Le Verdon i sl.⁹

Pored navedene zakonske definicije, u smislu općeg međunarodnog prava, morska luka je svaka ona luka koja se nalazi na moru ili, ako se nalazi na unutarnjim plovnim putovima, ona koju posjećuju pomorski brodovi i koja je, ujedno, prema pravu obalne države, otvorena brodovima strane zastave. Luka koja nije otvorena stranim brodovima, nije luka u smislu međunarodnog prava, budući da obalna država u takvoj luci potpuno primjenjuje svoje interne propise.

Prema Konvenciji i Statutu o međunarodnom režimu morskih luka (iz 1923.g.) pod pojam morske luke spadaju sve luke u koje redovno uplovljavaju pomorski brodovi i koje se upotrebljavaju za međunarodnu trgovinu.¹⁰

Imajući u vidu načela izražena u međunarodnim ugovorima i opće prihvaćene principe međunarodnog prava mora, Pomorski zakonik Hrvatske sadrži nekoliko osnovnih odredaba o korištenju luka. U prvom redu propisuje da luke moraju udovoljavati propisanim uvjetima sigurnosti plovidbe, tako u članku 91 izričito određuje da luke mogu biti otvorene za javni promet ili za posebne namjene ako je prije toga utvrđeno da je udovoljeno propisanim uvjetima za sigurnost plovidbe u luci. Zatim, da se luke otvorene za javni promet ili za posebne namjene određuju posebnim propisom, a da uvjete za sigurnost plovidbe u tim lukama donosi Vlada Republike Hrvatske. Isto tako propisuje da je tijelo koje upravlja lukom dužno održavati luku tako da osigurava sigurnu plovidbu. Također, određuje da je navedeno tijelo dužno uz jednake uvjete omogućiti svakoj fizičkoj i pravnoj osobi korištenje operativnih obala, lukobrana i drugih objekata u luci prema njihovoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta pod uvjetom da ovim ili drugim zakonima nije drukčije određeno.

U pogledu korištenja luke otvorene za međunarodni javni promet, i plaćanja lučkih naknada prema odredbi Pomorskog zakonika, strani su plovni objekti izjednačeni s hrvatskim uz uvjet uzajamnosti. Pomorski zakonik također obvezuje strani plovni objekt da prilikom dolaska u luku preda nadležnoj lučkoj kapetaniji opću izjavu, zdravstvenu izjavu i izvadak iz popisa posade i popis putnika kao i da prilikom odlaska iz luke preda izvadak iz popisa posade i popis putnika samo za one osobe koje su ukrcane ili iskrcane dok se on nalazio u luci. Međutim, kada strani plovni objekt dolazi iz hrvatske luke tada u drugoj hrvatskoj luci ne predaje izvatke iz popisa posade i popisa putnika za one osobe koje se ne iskrcavaju niti ukrcavaju u toj luci.

U pogledu uplovljenja u luku stranih nuklearnih brodova i stranih brodova koji prevoze više od 2.000 tona ulja, Pomorski zakonik sadrži posebne odredbe.¹¹

Vlasnik broda odnosno brodar odgovara za štete koje brod nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru. Vlasnik broda odnosno brodar ne odgovara za štetu koja je prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja.

Vlasnik broda odnosno brodar odgovara i za štete koje prouzroči brod izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš (ulja, otpadnih tekućih goriva i njihovih smjesa, otpadnih voda, drugih otpadnih tvari i drugih sličnih predmeta).

Na kraju, treba istaknuti, da ako u luci nastane požar ili druga nezgoda koja ugrožava sigurnost ljudskog života ili plovnog objekta, Pomorski zakonik obvezuje nadležnu lučku kapetaniju da naredi najbližem ili drugom brodu da odmah krene na mjesto požara odnosno nezgode radi spašavanja ugroženih ljudskih života.

Zaključak Conclusion

Osnovni cilj svake luke je ostvarenje što većeg prometa što pretpostavlja i organiziranje dobrih kopnenih i pomorskih veza, pa možemo reći da postojanje luke zavisi od tih veza. Naime, bez postojanja spomenutih veza praktično se ne bi mogla ni ostvariti osnovna funkcija luke što bi konačno kao posljedicu imalo prestanak postojanja same luke.

U smislu međunarodnog prava lukom se smatra samo ona luka koja je prema pravu obalne države otvorena brodovima strane zastave.

Sa zemljopisnog stajališta vanjska vodena granica luke je crta koja spaja najudaljenije lučke uređaje. Takvo utvrđivanje vanjske vodene granice prihvaćeno je i u Ženevskoj konvenciji o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine kao i u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine.

U pogledu kopnene granice luke treba reći da međunarodno pravo nema norme općeg karaktera s obzirom da je pitanje kopnene granice luke predmet propisa internog prava, međutim, u pogledu omogućavanja tranzita osoba i robe preko teritorija obalne države treba spomenuti da se to pitanje regulira Konvencijom o otvorenom moru, Konvencijom i Statutom o slobodi tranzita, Konvencijom i Statutom o međunarodnom režimu morskih luka, Konvencijom o tranzitnoj trgovini država bez morske obale kao i Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine.

Na kraju treba reći da su obalne države zainteresirane za što veći promet u svojim lukama koje su proglašene otvorenima za međunarodni promet pa je iz tog razloga za očekivati da će svojim propisima, a osobito dajući sve veće olakšice u pogledu tranzita, omogućiti ostvarenje što većeg prometa a samim tim i većeg prihoda luke.

Bilješke

Notes

- 1 O. Oppitz, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1981.g. Svez 5 str. 59.
- 2 M. Tartaglia, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1978.g., Svez. 4, str. 378.
- 3 Vidi bliže o tome: B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str. 16.-28.
- 4 B. Jakaša, Pravni aspekti pomorsko-riječnih brodova, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1961.g., str. 179-180.
- 5 Vidi članak s Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu i članak 11 Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora
- 6 B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., str. 24.-27.
- 7 B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.g., 30.-33.
- 8 Vidi članak 5 točka 31 Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske
- 9 B. Kojić, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1978.g., Svez. 4, str. 374.-375.
- 10 Konvencija je zajedno sa Statutom potpisana u Ženevi, 9. prosinca 1923. godine
- 11 Vidi članak 95. i 96. Pomorskog Zakonika Republike Hrvatske.

Literatura

References

- [1] Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1978.g., Svezak 4
- [2] Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1981.g., Svezak 5
- [3] B. Jakaša, Međunarodni režim morskih luka, Zagreb, 1965.
- [4] B. Jakaša, Pravni aspekti pomorsko-riječnih brodova, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1961.g.
- [5] B. Jakaša, Plovidbeno pravo, Zagreb, 1979.g.
- [6] Ripert, Droit maritime, IV izdanje, I Paris, 1950.g.
- [7] Konvencija i Statut o međunarodnom režimu morskih luka, Ženeva, 1923.g.
- [8] B. Vukas, Uređenje međunarodne plovidbe po Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, Pomorski zbornik, Rijeka, 1983.g., broj 21.
- [9] Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, Ženeva, 1958.g.
- [10] Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Montego Bay (Jamaika), 1982.g., prijevod: grupa autora, red. D. Rudolf, Split, 1983.g.
- [11] Pomorski zakonik Republik Hrvatske, Narodne novine, Službeni list Republike Hrvatske, broj 17. od 7. ožujka 1994. g.

Rukopis primljen: 24. 12. 1998.