

Dr Lucijan KOS
ZAGREB

Naš linijski obalni pomorski saobraćaj

Na našoj obali sve se više pojavljuju novi prijevoznici putnika i robe u linijskom obalnom pomorskom saobraćaju. Dok je ranije brodarsko poduzeće »Jadrolinija« iz Rijeke bilo jedini, monopolistički prevoznik putnika i robe u linijskom pomorskom saobraćaju na našem Jadranu, i to ne samo u obalnoj plovidbi, već i u lokalnoj plovidbi, to se sve više pojavljuju i drugi prijevoznici u toj grani pomorskog saobraćaja. Učešće »Lošinjske plovidbe«, Komunalnog poduzeća »Rab«, nekih zadruga i dr. u ovoj privrednoj djelatnosti u pružanju redovitih prijevoznčkih usluga putnicima i robi na određenim relacijama sve se više i ovdje oblikuje saobraćajno tržište. Sve veće uključivanje i na ovom području drugih vidova saobraćaja (trajekti, autobusi i dr.) ostalih prijevoznika, pored još uvijek vodeće »Jadrolinije«, kao i sužavanjem dotacije za pokrivanje razlike u cijenama tog prijevoza na točno određeni broj sada još pretežno lokalnih putničkih pruga, a u perspektivi samo tih pruga na relacijama kopno-otoci i obr. dolazi do nove pojave u linijskom pomorskom prijevozu putnika na našoj obali, a to je obalno, pomorsko tržište. Na ovom tržištu, osim redovitih putničkih pruga za čije održavanje postoji ekonomska računica, odvojena je grupacija onih putničkih pruga na nekim relacijama kopno — otoci i obr. za čije održavanje nema ekonomskog opravdanja, ali za to postoji opći društveni interes da se i te pruge redovito održavaju, čak da ih se poboljša ne samo sa suvremenijim plovnim objektima, već i sa što učestalijim vezama. Stoga je za te putničke pruge i zainteresirana naša društvena zajednica pokrivanjem razlike troškova u cijeni prijevoza, rukovodeći se pritom načelom tržišta da ih vrši onaj prevoznik, koji će ponuditi najpovoljnije uvjete za pružanje jednakih ili boljih prevoznčkih usluga.

U svrhu da u obavljaju linijskog obalnog pomorskog saobraćaja kao cjeline ne bi na ovom novom pomorskom tržištu između svih njegovih učesnika došlo do izvjesnih negativnih pojava, nelojalne konkurencije, održavanjem istovremenih putničkih linija na istim relacijama, »otima-

nje« putnika i sl., to se je ukazala potreba da se i u ovoj grani saobraćaja, kao što je to već i provedeno u cestovnom saobraćaju, uvede reda. Stoga je Sabor SR Hrvatske nedavno donio ZAKON O JAVNOM PRIJEVOZU U LINIJSKOM OBALNOM SAOBRAČAJU, koji je stupio na snagu. Ovim zakonom reguliran je na našem Jadranu, a na području SR Hrvatske cjelokupan redovni obalni, obalno-lokalni i lokalni pomorski saobraćaj — prijevoz putnika i robe (stvari) morem. Pod ovim prijevozom razumijeva se prijevoz osoba i robe koji se vrši na određenim relacijama kopno — otoci i obr. kao i duž obale po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, a za koji se cijene i drugi uvjeti prijevoza unaprijed utvrđuju tarifom. Poremeni pak prijevoz osoba i stvari u obalnom pomorskom saobraćaju za koji se relacije, cijene i drugi uvjeti prijevoza utvrđuju posebnim ugovorom (izleti, turističke voznje i sl.) između zainteresiranih stranaka predmetom su slobodne pogodbe i kao takav nije obuhvaćen ovim propisom.

Red plovidbe i tarifu u linijskom obalnom pomorskom saobraćaju utvrđuje organizacija udruženog rada, druga pravna ili fizička osoba, koji obavljaju kao brodari — prijevoznici — javni prijevoz u tom saobraćaju. Red plovidbe mora biti tako utvrđen da se pridržavajući uvjeta utvrđenih propisima o sigurnosti pomorskog saobraćaja, njime osigurava redovan i nesmetan prijevoz osoba i robe. Dok tarifa koja se plaća za pružene usluge takvog prijevoza sadrži cijene i druge uvjete prijevoza, podatke za izračunavanje tih cijena i naknadu za sporedne usluge brodaru, dotle red plovidbe treba da obuhvaća:

- relacije na kojima se vrši prijevoz,
- broj i vrstu linija,
- luke pristajanja na određenim relacijama,
- vrijeme polaska i dolaska u polaznoj i odredišnoj luci, kao i u svakoj (među) luci pristajanja,
- razdoblje u kojem se održava određena linija i

— rok važenja reda plovidbe, koji ne može biti kraći od jedne godine.

Na određenim putničkim linijama kopno — otoci i obr., koje su od interesa za SR Hrvatsku u cilju održavanja redovitog linijskog obalnog pomorskog saobraćaja, osigurava se takvim brodarima iz republičkog budžeta kompenzacija za pokriće razlike između ostvarenih prihoda i stvarnih prijevoznih troškova. Koje su to relacije od interesa za SR Hrvatsku i koliki je opseg prijevoza što se mora osigurati na pojedinim linijama uz najmanje od jedne dnevne veze radnim danom u oba pravca, određuje svake godine Izvršno vijeće Sabora. U 1972. god. takvih relacija je bilo 23 sa po jednom ili više pruga. Ovi odnosi između SR Hrvatske i brodarar kojima se osigurava kompenzacija za vršenje redovitog linijskog obalnog pomorskog saobraćaja utvrđuju se posebnim ugovorom kojega u ime SRH zaključuje s odnosnim brodarom Republički sekretarijat za financije.

Brodari koji vrše redoviti linijski obalni pomorski saobraćaj dužni su svoje redove plovidbe međusobno uskladiti putem Republičke privredne komore, a u granicama mogućnosti ovi se redovi plovidbe moraju uskladiti i sa redovima vožnje željezničkog, zračnog i linijskog cestovnog saobraćaja u polaznim i dolaznim lukama tih putničkih linija, kako bi se osigurao iz unutrašnjosti i iz inozemstva kontinuirani prijevoz putnika turista (...) bez njihovog zadržavanja. Ako se brodari ne sporazume u pogledu usklađivanja redova plovidbe, tada odluku donosi arbitražna komisija pri Republičkoj privrednoj komori, čiji sastav i način rada određuje ta Komora. Postupak pred ovom arbitražnom komisijom je hitan, a pokreće se na zahtjev zainteresiranog brodarar. Odluke ove komisije su konačne. Tako usklađeni red plovidbe koji se registrira kod ove Komore, i tarifa za pružanje usluga u ovom linijskom obalnom pomorskom saobraćaju moraju se objaviti na uobičajeni način, i to najmanje 15 dana prije njihovog stupanja na snagu, kao i staviti na uvid korisnicima

usluga, drugim zainteresiranim osobama i organizacijama udruženog rada u mjestu gdje brodar prodaje isprave (putne karte, prtljažnice, teretnice) za prijevoz osoba odnosno robe, kao i kod lučke kapetanije i njene ispostave koji vrše nadzor nad pridržavanjem reda plovidbe kako u okviru sklopljenog ugovora sa SR Hrvatskom kad se radi o »dotiranoj« putničkoj pruzi, a tako i u okviru utvrđenog objavljenog i registriranog reda plovidbe kad se radi o ovim i ostalim komercijalnim putničkim prugama u tom linijskom obalnom pomorskom saobraćaju.

Brodar koji održava redoviti linijski obalni pomorski saobraćaj mora se pridržavati objavljenog reda plovidbe i ne može ga promijeniti ni ukinuti prije isteka roka važenja. Iznimno, određena linija može biti ukinuta ili skraćena, ali samo po prethodno pribavljenom mišljenju lučke kapetanije ako nastupe izvanredne okolnosti koje onemogućuju daljnje održavanje linije u tom opsegu. a nezavisne su od volje brodarar. Brodar je dužan primiti na prijevoz svakog putnika ili robu u granicama korisne nosivosti broda, ako odnosni putnik ili roba ispunjavaju uvjete za prijevoz (za putnike ako je brod prekrcan i sl.), kao i ako prema sanitarnim i drugim propisima nisu isključeni iz javnog prijevoza (opasne materije i sl.).

Nadzor nad pridržavanjem objavljenih redova plovidbe vrše teritorijalno nadležne lučke kapetanije i njihove ispostave. Za povrede odredaba ovog Zakona određene su novčane kazne za brodarar, za odgovorne osobe u tim radnim organizacijama i za zapovjednike brodova ili osobe koje ih zamjenjuju. Tako zapovjednik broda može biti kažnjen ako se ne pridržava utvrđenog reda plovidbe ili ako neopravdano odbije primitak na prijevoz putnika ili robu.

Reguliranjem našeg linijskog obalnog pomorskog saobraćaja realizirat će se i u ovoj grani našeg pomorstva veći red na moru, što će dovesti do pružanja novih, kvalitetnijih prijevoznčkih usluga putnicima, a posebno boljem razvoju turizma na našem Jadranu.