

Iskorištavanje i održavanje reda u našim lukama

(Pred donošenjem republičkih zakona o pomorskim lukama i riječnim pristaništima)*

U v o d

Stupanjem na snagu našeg prvog Zakona o iskorištavanju luka i pristaništa, još sredinom 1961. god. iz temelja se izmijenio sistem upravljanja i korištenja pomorskih luka i riječnih pristaništa. Oblast saobraćaja kao privredna djelatnost materijalne proizvodnje i ovim Zakonom, pored takvih propisa o željeznicama, cestama i sl., posluje na načelima samoupravljanja. Nove forme iskorištavanja saobraćajnih kapaciteta u suštini su potpuno izmijenile ekonomsko-pravni položaj luka i pristaništa koji se, u pravilu, održavaju iz vlastitih prihoda, a njihove operativne obale i ostali lučki uređaji i postrojenja postali su osnovna sredstva poduzeća luka — organizacija udruženog rada lučke privrede. Luke i pristaništa kao ekonomske jedinice javljaju se u novoj ulozi na saobraćajnom tržištu s ponudom svojih usluga, a ovaj Zakon sa svojim naknadnim izmjenama i dopunama podstiče ih i na sve veću poslovnost, racionalnost i ekonomičnost.

Konferencija naše obale, a time i ekonomsko-saobraćajne značajke njenog vodenog i kopnenog područja, uvjetovani su razmjerno velikom razvedenošću. To je i uvjetovalo, pored razvoja naših glavnih luka, i gradnju velikog broja malih, manjih i srednjih luka. Pomanjkanje kopnenih saobraćajnica na obali, a naročito na otocima razlogom je, da je pomorsko brodarstvo bilo jedino efikasno komunikaciono sredstvo, pa je kao takvo i uvjetovalo gradnju velikog broja luka koje po obujmu prometa brodova, robe i putnika, promatrano isključivo s ekonomskog gledišta, nije opravdavalo izgradnju svih tih luka većeg kapaciteta operativnih obala, dubina u lukama i sl. Stoga mnoge male i manje luke uz otočne ceste, kao i takve duž Jadranske magistrale i njenih priključaka zbog preorijentacije i proširenja obalnog saobraćaja sa cestovnim, a uskoro i zračnim saobraćajem, izgubile su dijelom značaj centara pomorskog saobraćaja, a postaju sve više pretežno komunalno-turistički i sportski objekti svojih naselja. Ostale luke, uz glavne, kao putničko-trajektini pristani, a uskoro i kus hidrodromi hidroglisera, hidroaviona i helikoptera, novim transversalno saobraćajno-ekonomskim povezivanjem bližih otoka s kopnom — s Jadranskom turističkom cestom i otocnim magistralama (interinzularna cesta) postaju sve više centri obalno, lokalnog putničkog i automobilsko-kamionskog kombiniranog saobraćaja. Luke, grupe luka odnosno njihove regije na našoj obali treba da kao objekti privređivanja idu uporedo s ekonomsko-saobraćajnim razvojem, a Osnovni zakon o iskorištavanju luka i pristaništa, koji je prema čl. 16. toč. 16. Ustavnog zakona za provođenje Ustavnih amandmana XX do XLI ukinut kao savezni zakon osim u 2. njegove odredbe, a do donošenja takvih zakona u SR on je ostao i dalje na snazi kao republički zakon. Ovaj zakon, a još više i novi

takvi republički zakoni koji su u izradi treba da ukažu put daljnjeg u prvom redu saobraćajnog, a zatim i ostalog ekonomskog razvoja naših luka i pristaništa — tih emporija našeg privrednog potencijala prema svjetskom tržištu.

I.

U Republičkom sekretarijatu za pomorstvo, saobraćaj i veze SRH izrađen je NACRT ZAKONA O POMORSKOM I VODNOM DOBRU, LUKAMA I PRISTANIŠTIMA (radni naslov). Ovaj Nacrt zakona regulira organizacione, imovinske i druge ekonomsko-pravne odnose u obalnom moru i unutrašnjih plovnih pristaništva Jugoslavije, a u granicama SR Hrvatske uključujući i morsku i riječne obale, kupališta, luke, pristaništa, brodogradilišta i dr.; način i uvjete korištenja pomorskog i vodnog dobra, pomorskih luka i pristaništa unutrašnje plovidbe; daje definiciju luke i pristaništa; utvrđuje kriterije za određivanje područja i namjene luka, poslovanje i financiranje infrastrukture luke; sadrži prava i obaveze korisnika luke; lučke naknade i njihovu diobu, kaznene odredbe.

Ustavni i njihovi amandmani naših primorskih SR morskoj obali, moru i obalama te vodama unutrašnjih plovnih putova, kao i djelatnostima na njima, daju poseban značaj i stavljaju ih pod posebnu društvenu zaštitu. Isto tako i Nacrt novog Plovidbenog zakonika (Zakon o plovidbi morem i unutrašnjim plovnim putovima) sadrži samo osnovne odredbe o morskoj obali, lukama i pristaništima, što je i u skladu s Ustavnim amandmanom XXX toč. 3, 9 i 10. saveznog Ustava, jer federacija regulira samo osnove pomorskog i riječnog saobraćaja, a sve ostalo je dato u nadležnost SR. Stoga je u ovom Nacrtu zakona materija iskorištavanja, održavanja reda i nadzora ne samo u lukama i pristaništima, već i u ostalom dijelu našeg obalnog mora i unutrašnjih plovnih putova obuhvaćena cjelovito, a naročito je regulirana

* SR Bosna i Hercegovina je za svoj dio morske obale (zaljev Neum-Klek) u dužini od 11,4 N/m (21,2 km), a u površini od cca 17 km², što čini 1% cjelokupne jugoslavenske kopnene obale (s otocima 0,34%) donijela ZAKON O LUKAMA I PRISTANIŠTIMA (Sl. 1. SR BiH, br. 20 od 31. VII 1972.) Ovaj Zakon obuhvaća odredbe o (morskim) lukama; (riječnim) pristaništima, tovarištima, pristaništima i zimovnicima, kao i o naknadi za posebno korištenje obale, a nije regulirao niz ostalih pravnih instituta (pomorsko dobro, lučke naknade, sprečavanje zagadivanja mora, opasni tereti i dr.)

ZAKON O ISKORIŠTAVANJU LUKA I PRISTANIŠTIMA donijela je i SR Srbija (Sl. gl. SRS, br. 49/71), a u svim ostalim SR primjenjuju se i dalje odredbe Osnovnog zakona o iskorištavanju luka i pristaništa (Sl. 1. SFRJ, br. 2/68), u SRH primjenjuje se taj Osnovni zakon temeljem Zakona o preuzimanju saveznih zakona kojima se uređuju odnosi o kojima po Ustav. amandmanima XX do XLI na Ustav SFRJ odlučuju republike (Nar. nov. SRH, br. 52/71).

no iskorištavanje pomorskog i vodnog dobra, luka i pristaništa, kupališta, te ostalih dijelova morske i riječnih obala.

II.

Pod **pomorskim dobrom** smatraju se morska obala, luke, lukobrani, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, ušća rijeka koje se izljevaju u more, kanali spojeni s morem, kao i ostali dijelovi obalnog mora, njegovo podmorje (morsko dno i podzemlje), te u njima živa i neživa prirodna bogatstva (ribe, rude i sl.). Pomorsko dobro je društveno vlasništvo u općoj upotrebi na kojem se ne mogu stjecati vlasništvo i druga stvarna prava, a pravo korištenja samo u granicama koje odredi zakon, i to uz plaćanje određene naknade, od kojeg je plaćanja oslobođen jedino korisnik luke javnog saobraćaja. Pomorskim dobrom upravlja općinska skupština uz obavezu ovlaštenja katastra pomorskog dobra s popisom ovlaštenih korisnika tog dobra. Kako morska obala, pored luka, predstavlja osnov pomorskog dobra s aspekta njenog iskorištavanja, pa čak i određene privatizacije i uzurpacije, to je u Nacrtu data i njena definicija. **Morska obala** je pojas kopna, koji je ograničen na plažama i žalima do crte do koje dopiru najjači morski valovi za vrijeme najvećeg nevremena, a ako takva crta u prirodi nije vidljiva, tada do crte udaljene najviše 8 m računajući od crte najviše plime, a na strmim, izgrađenim i operativnim obalama do crte, koja je horizontalno udaljena 6 m računajući od crte odnosne obale. Pomorsko dobro, a time i morsku obalu može koristiti radna organizacija ili druga pravna osoba, državni organ ili građanin, i to samo na osnovi dozvole ili odluke općinske skupštine ili organa koga ona odredi; na tom dobru može vršiti privrednu, sportsku ili drugu djelatnost. Dok pravne osobe mogu na pomorskom dobru izgraditi građevinski ili drugi objekt, dotle građanin može izgraditi vez za smještaj čamca odnosno čamac (mandrač), a samo iznimno i drugi objekt, ako je to u skladu njegove registrirane djelatnosti. Drugim osobama, koji nisu ovlašćenici, neposredni korisnici pomorskog dobra može se djelomično ili potpuno zabraniti istovremeno korištenje tog dobra, ali samo ako je njegov ovlaštenik izgradio na tom dobru određeni objekt (restoran, kupalište i sl.) i ako na njemu istovremeno vrši određenu djelatnost (sportski bazen i sl.) Svaka gradnja na pomorskom dobru postaje njegov sastavni dio s time da može i prestatu pravo daljnjeg korištenja tog dobra (brisanje vršenja djelatnosti, ukidanje radne organizacije, odricanjem, oduzimanjem pod određenim uvjetima i istekom roka), ali tada njegov ovlaštenik korisnik ima pravo ili da ukloni taj objekt ili da mu se dade naknada za taj objekt u visini njegove realne, tržne vrijednosti.

Operativnu obalu, lukobran koji je istovremeno i operativna obala, skladišni i smještajni prostor u luci ili izvan nje; operativnu obalu, vezove i određene površine u marinama (luke za jahte), općinska skupština dužna je radnoj organizaciji, — kojoj je predmet poslovanja obavljanje privrednih djelatnosti u luci i marini, kao i održavanje i izgradnja luke i marine, — ustupiti te objekte kao njihova osnovna sredstva, ali samo ako se oni mogu u potpunosti privredno iskorištavati i dok se te radne organizacije stvarno bave tom djelatnošću, jer u protivnom ti objekti ponovno postaju pomorsko dobro. Tako su osnovna sredstva radne organizacije koja je korisnik luke javnog saobraćaja: operativne obale, lukobrani ili njihovi dijelovi koji su istovremeno i operativne obale, skladišta, otvoreni skladišni prostori u lukama, lučki uređaji i postrojenja, druga sredstva i objekti izgrađeni sredstvima radne organizacije koji služe privrednim djelatnostima koje se vrše u luci.

Na unutrašnjim plovnicama, institutu pomorskog dobra odgovara institut **vodnog dobra** pod kojim se razumijeva dobro u društvenom vlasništvu, i to rijeke, jezera i kanali na kojima se obavlja plovidba, njihova dna i podzemlja, sprudovi, nasipi i obale, kao i u njima živa i neživa prirodna bogatstva. I ovdje se pod **obalom** rijeke, jezera i kanala razumijeva pojas kopna koji se

prostire do visine velikog vodostaja u kojem je omogućena normalna plovidba, isključujući poplavljene površine pri tom vodostaju.

III.

Kao što je već i istaknuto, osim morske obale s aspekta ekonomskog korištenja mora, pomorske luke, i riječna pristaništa sačinjavaju najvažniji dio pomorskog i vodnog dobra, što je našlo odraza u naslovu i u tekstu ovog Nacrta zakona. Tako **pomorska luka** odnosno **pristanište unutrašnje plovidbe** sa jednim ili više lučkih bazena (područja) obuhvaća vodeni i s vodom neposredno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju i sidrenju brodova i njihovoj zaštiti, ukrcavanju i iskrcavanju putnika i robe, uskladištavanju i ostalim manipulacijama robom, oplemenjivanju i industrijskoj proizvodnji robe, kao i ostalim privrednim djelatnostima (popravak brodova, opskrba, kasiranje, postrojenja za preradu robe i sl.), a koji su u međusobnoj ekonomskoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi. Prema tome, područje luke javnog saobraćaja obuhvaća.

— **vodeni** prostor, koji se korisniku luke daje na korištenje, a čije se granice određuju prema namjeni luke, intenzitetu rada u luci, sigurnosti brodova i potrebama za redovnim odvijanjem privredne djelatnosti luke;

— **kopneni** prostor, čije se granice određuju prema značenju i ekonomskoj važnosti luke, privrednoj strukturi i veličini zaleđa.

Luke su otvorene za domaći ili za domaći i međunarodni saobraćaj, a dijele se u 3 kategorije, i to:

— **luka javnog saobraćaja** u kojoj je svakom korisniku omogućeno da pod jednakim uvjetima upotrebljava luku u skladu sa njenom namjenom i u granicama njenih raspoloživih kapaciteta.

— **luka javnog saobraćaja od posebnog društvenog interesa** je luka čiji je ekonomski značaj od posebne važnosti za gravitaciono područje i izvan SR Hrvatske, a koja svojim kapacitetima osigurava značajniji pomorski saobraćaj.

— **posebna luka** je luka koja služi prvenstveno ili isključivo za potrebe određene radne organizacije ili druge pravne osobe (marina, sportska, ribarska, industrijska i sl.) ili određenog državnog organa (vojna luka i sl.).

Luke otvorene za domaći saobraćaj određuje uz ispunjavanje određenih uvjeta (privrednih, društvenih, sigurnosti plovidbe i sl) općinska skupština na čijem se području nalazi ta luka, a i za međunarodni saobraćaj, ako je odnosna luka po svojem smještaju, veličini zaleđa, saobraćajnicama i sl. od posebne ekonomske važnosti i za izvoz, uvoz ili tranzit robe, kao i za promet putnika iz inozemstva i obr. Ovakve luke osniva SIV, na prijedlog saveznih sekretarijata za unutrašnje poslove, financija, saobraćaj i veze, te Izvršnih vijeća SR, ako su prethodno u njima osigurani i uvjeti za vršenje inspekcija (carine, unutrašnji poslovi i sigurnost plovidbe). Ovakve luke ako su, pored toga, i luke od posebnog društvenog interesa utvrđuje sama pomorska i ostala privreda svojim društvenim dogovorom.

Korisnik luke javnog saobraćaja i takve luke od posebnog društvenog interesa je radna organizacija (»Poduzeće luke«), a korisnik same luke javnog saobraćaja može biti i druga radna organizacija (komunalna, transportna i sl.), kao i druga pravna osoba, Organ općinske skupštine ili mjesna zajednica je korisnik takve luke kad odnosna luka posluje ili na granici rentabiliteta ili ako nema uvjeta za privrednu eksploataciju. Korištenje luke javnog saobraćaja sastoji se u vršenju privrednih djelatnosti, kao i u održavanju i izgradnji odnosne luke. Korisnik luke javnog saobraćaja dužan je da se brine o održavanju i izgradnji operativnih obala, lukobrana i drugih objekata, uređaja i postrojenja, te dubina u luci obzirom na sigurnost plovidbe i javni saobraćaj, da koristi luku prema namjeni koju sam određuje u skladu

sa svojim tehnološkim procesom, strukturom prometa robe i putnika, a u skladu sa postojećim propisima. Korisnik luke ovlašten je da samostalno donosi i uvjete poslovanja, da određuje tarife lučkih naknada i drugih usluga, da uz suglasnost općinske skupštine daje u zakup operativne obale i lukobrane koji se istovremeno koriste i kao operativna obala, a ne može prenositi ni otuđiti pravo korištenja operativne obale ili lukobrana. Djelatnost korisnika luke javnog saobraćaja sastoji se u ukrcavanju, iskrcavanju i uskladištenju robe, u obavljanju manipulacije robe i drugih privrednih djelatnosti, te u održavanju i izgradnji luke, a može (po II varijanti) obavljati i druge djelatnosti u vezi s poslovima u luci ili koje omogućavaju pravilnije i potpunije iskorištavanje luke (remorkaža, **pilotaža**, privez i odvez brodova, opskrba korisnika vodom, električnom energijom, telefonskim vezama, usluge putnicima i sl.).

Uskladištanje međusobnih interesa i koordinacija radnih organizacija i drugih pravnih osoba u luci javnog saobraćaja vrši se samoupravnom sporazumom, odnosno društvenim dogovorom, u čemu obavezno sudjeluju i općinska skupština i privredna komora sa područja odnosno luke. Učešće privrednih komora i općinskih skupština ogleda se naročito u donošenju lučkih uzanci, koje su od posebnog interesa za poslovanje tih luka. Inače luke javnog saobraćaja dužne su proširivati materijalnu osnovu rada povećanjem postojećih i izgradnjom novih objekata lučke infrastrukture; financiranje izgradnje ove infrastrukture vrši se iz sredstava nosioca prava korištenja luke i iz sredstava općinskog fonda za financiranje izgradnje lučke infrastrukture, kojeg je dužna osnovati odnosno općinska skupština. Sredstva ovog fonda formiraju se iz naknada za korištenje posebne luke, iz dijela naknada za korištenje pomorskog dobra kojeg odredi općinska skupština i iz dijela doprinosa za korištenje gradskog zemljišta koje se ubire za lučko područje i kojeg odredi, također, općinska skupština.

Za luke javnog saobraćaja od posebnog društvenog interesa društvenim dogovorom utvrđuje se ne samo izrada i donošenje programa razvoja i planova lučke infrastrukture i njihovo uskladištanje s potrebama privrede, već i financiranje izgradnje lučke infrastrukture kojim se osigurava optimalni razvoj takve luke, kako bi se realizirao jedinstveni i suvremeni transportni put.

Financiranje održavanja i popravak (malih, manjih i nekih srednjih pomorskih luka javnog saobraćaja čije korištenje ne omogućuje korisniku luke da posluje po privrednom računu tj. po načelima što vrijede za poduzeća, vrši se iz dijela naknada za korištenje pomorskog dobra kojeg odredi općinska skupština; od naknada za ceste koja je sadržana u cijeni benzina i plinskog ulja koje plaćaju vlasnici čamaca i drugih plovinih objekata trgovačke mornarice, od naknada za korištenje luke, za **privez** i za vađenje pijeska, šljunka i kamena iz obalnog mora, morske obale i rijeka koje se izljevaju u more, a koja se naknada određuje posebnim propisom, od novčanih kazni iz pomorskih prekršaja, te drugih prihoda koje u tu svrhu ustupe društveno-političke zajednice. Za financiranje održavanja i popravak ovih luka osnivaju se fondovi za financiranje luka. Ovi fondovi mogu se kao pravne osobe osnivati za jednu ili više općina sa područja lučke kapetanije. Ovim fondovima upravljaju upravni odbori, čije članove na 4 godine imenuju općinska skupština, korisnici luka, lučka kapetanija i Ustanova »PLOVPUT« Split. Zadatak je ovih regionalnih fondova da utvrđuju učešće u financiranju održavanja i popravak luka, redosljed izvođenja radova u pojedinim lukama i da vrše nadzor nad utroškom sredstava i izvršenim radovima.

Korisnik luke javnog saobraćaja tj. radna organizacija ili druga pravna osoba ili organ općinske uprave kao nosilac prava korištenja takve luke ostvaruje svoja financijska sredstva ne samo iz svoje osnovne i drugih djelatnosti, već i iz prihoda od lučkih i pristanišnih naknada. Ove naknade su:

- naknada za korištenje luke,
- brodska ležarina i
- naknada za privez.

Naknadu za korištenje luke javnog saobraćaja plaća brod koji koristi takvu luku — bilo njenu operativnu

obalu, bilo njeno sidrište — u svrhu ukrcavanja odnosno iskrcavanja putnika i robe ili obavljanja bilo koje druge privredne djelatnosti. Ovu naknadu plaća i svaki drugi korisnik za korištenje luke javnog saobraćaja u svrhu ukrcavanja i iskrcavanja robe, uskladištenja i ostalih manipulacija robom, oplemenjivanja, industrijske proizvodnje robe i obavljanja ostalih privrednih djelatnosti u luci. Ova naknada se plaća u saobraćaju između domaćih luka i u pograničnom saobraćaju po svakoj toni ukrcajanog i iskrcanog tereta i po ukrcajanom putniku, te u saobraćaju s inozemstvom po ukrcajanom ili iskrcanom putniku u luci. Ova se naknada može odrediti i u paušalnom iznosu, ako se saobraćaj vrši u luci, između luke i njenog bližeg područja, kao i na kraćim relacijama između dvije luke jedne ili više graničnih općina. — **Brodsku ležarinu** plaća brod za korištenje luke u bilo koju svrhu, osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika i robe, i to nakon isteka vremena predviđenog za odlazak objavljenim redom plovidbe, odnosno nakon isteka vremena potrebnog za ukrcaj ili iskrcaj robe prema normama za manipulaciju određene robe u toj luci. Ako brod koristi lučko sidrište, tada plaća brodsku ležarinu u smanjenom iznosu, a ne plaća ovu naknadu za ono vrijeme koje je neophodno potrebno za pripremu broda za plovidbu nakon završenog ukrcaja ili iskrcaja robe, kao i iz osnova obavljanja ovih operacija (zatvaranje brodskih skladišta i sl.) — **Naknadu za privez** plaća nosilac prava korištenja odnosno vlasnik ribarskog broda, ribarskog ili drugog čamca koji koristi luku, i to u onoj luci u kojoj taj brod ili čamac pretežno boravi. Visina ove naknade određuje se na osnovu tržišne vrijednosti čamca (ne i ribarskog broda i ribarskog čamca). Ako ribarski brod, ribarski ili drugi čamac ukrcava ili iskrcava putnike ili robu (osim ribe sa lovišta) ili vrši bilo koju drugu privrednu djelatnost plaća naknadu za korištenje luke, kao i brodsku ležarinu. Inače, plaćanje naknade za privez isključuje plaćanje ležarine, a njena se naplata vrši samo ako je korisnik luke osigurao u luci odnosnom brodu ili čamcu privez (bitvu, anel i sl.) ili sidrište.

Lučke naknade ne plaća brod ako boravi u luci javnog saobraćaja radi iskrcanja spašenih brodolomaca, umrlih ili bolesnih osoba i njihovih pratioca, pružanja liječničke pomoći osobama na brodu, ali samo za vrijeme koje je neophodno potrebno za izvršenje tih radnji, o čemu odlučuje kapetanija.

Od važnosti su, pored luka javnog saobraćaja, i **posebne luke**. Općinska skupština može dati radnoj organizaciji, drugoj pravnoj osobi ili državnom organu pomorsko dobro ili dio tog dobra radi neposrednog korištenja u svrhu izgradnje takve luke, određivši joj područje i namjenu. Korisnik takve luke dužan ju je redovno održavati i koristiti prema utvrđenoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe, te je dužan za njeno korištenje plaćati naknadu u korist izgradnje lučke infrastrukture luka javnog saobraćaja. On ne može u takvoj posebnoj luci prenositi ni otuđivati pravo korištenja operativne obale ili lukobrana koji se koristi i kao operativna obala.

IV

Kako ovaj Nacrt zakona sadrži odredbe ne samo o lukama i pristaništima, već i o pomorskom i vodnom dobru u njegovom najširem smislu, a naročito obale i obalnog mora, obale unutrašnjih plovinih putova, to on sadrži i odredbe o **kupalištima**, koji se dijele na uređena i prirodna kupališta. Uređeno kupalište je ograđeni dio vodenog i kopnenog prostora izgrađene ili prirodne obale s plažom, kabinama, tuševima, terasama za sunčanje, telefonom i sl. Prirodno kupalište je neograničeni dio vodenog i kopnenog prostora prirodne obale s plažom ili bez nje, koji se slobodno koristi. Područje uređenog kupališta i opremu za pružanje prve pomoći u slučaju utapljanja i sl. u takvom kupalištu određuje općinska skupština, a način ograđivanja vodenog prostora, najnužnija sredstva za spasavanje kupaca, način i uvjete korištenja tih sredstava i najmanji broj spasavalaca koje mora imati to kupalište, određuje kapetanija. Općinska skupština odnosno organ koji ona odredi daje na korištenje uređeno kupalište, i to radnoj organizaciji ili drugoj pravnoj oso-

bi, državnom organu ili građaninu. Kapetanija propisuje režim kretanja čamaca za sport i zabavu (gliseri, jedrilice i sl.), kao i drugih plovniha objekata u kupalištu i njegovom bližem području. Nova uređena kupališta na moru ne smiju se osnivati na mjestima koja su bliže od 300 m od pomorskih plovniha putova, a na unutrašnjim plovnim putovima nova se kupališta mogu osnivati prema uvjetima terena i režimu vode, tako da se omogući sigurna i nesmetana plovidba.

V

Ovaj Nacrt zakona, osim što regulira način i uvjete iskorištavanja pomorskog i vodnog dobra, sadrži i odredbe o održavanju reda na moru i na unutrašnjim plovnim putovima, te o vršenju nadzora nad održavanjem tog reda. Tako brodovi mogu čistiti i prazniti svoja središta ulja (tankove, kaljuže) samo na određenim mjestima u luci, pristaništu ili izvan njih. Luka javnog saobraćaja, koja je otvorena i za međunarodni saobraćaj (18 stalnih pomorskih graničnih prijelaza) mora biti opskrbljena i odgovarajućim uređajima za prihvat ulja i otpadaka s brodova, a ostale luke javnog saobraćaja i posebne luke moraju imati najnužniju opremu za prihvat takvog materijala. Osoba koja zapovjeda plovnim objektom ili član posade ako primijeti da je more zagađeno, dužan je to odmah prijaviti najbližoj kapetaniji, odnosno nadležnom općinskom organu. Kapetanija kad utvrdi da je došlo do zagađivanja mora, dužna je uz suradnju drugih nadležnih organa i organizacija poduzeti odgovarajuće mjere da se što prije odstrane štetne materije iz mora na teret izvršioaga zagađivanja, koji je dužan naknaditi nastalu štetu po načelima imovinskog prava. Ako se ne može utvrditi izvršilac zagađivanja, tada odstranjivanje štetnih materija iz mora i čišćenje morske obale pada na teret općine na čijem je vodenom području došlo do zagađivanja.

Korisnik luke javnog saobraćaja dužan je održavati u ispravnom stanju operativne obale, odgovarajuće dubine u luci, lučka svijetla, plutače za privez, priveze i druge oznake, naprave i uređaje za sigurnost plovidbe. On može u skladu sa namjenom luke samo uz prethodnu suglasnost kapetanije ili na njen zahtjev premjestiti, ukinuti ili preinačiti postojeće ili postaviti nove oznake, naprave ili uređaje za sigurnost plovidbe, kako sigurnost brodova prilikom uplovljavanja, boravka ili isplivljavanja iz luke ne bi došla u pitanje. Isto tako radi sigurnosti brodova, korisnik luke javnog saobraćaja dužan je od ovlaštene stručne organizacije ishoditi atest (svedodžbu) o broju i veličini brodova koji se mogu istovremeno privezivati uz određenu lučku napravu za privez (alka, bitva, plutača i sl.), kao i o najvećem dozvoljenom opterećenju već izgrađene obale, popravka ili prepravke postojeće ili izgradnje nove obale na kojoj će se iskrcavati ili ukrcavati teret ili će se na drugi način opterećivati ta obala. U luci javnog saobraćaja ili izvan nje zabranjeno je vršiti radnje koje ili dovode ili bi mogle dovesti u opasnost brodove, plutajuće i druge objekte, nanijeti im štetu ili kojima se može zatrpati ili zagaditi luka, kao i bacati u more krute, tekuće ili plinovite materije; držati u moru razne predmete, plovne, plutajuće ili potopljene objekte, naprave, uređaje i strojenja. Svako čišćenje taložnih otpadaka na vodenom području luke koji je zatrpavaju, ide na teret radnih organizacija koje vrše manipulacije robom lučke operacije i u odnosnoj luci. U slučaju požara ili kakve druge nezgode koja ugrožava luku javnog saobraćaja, njen korisnik u sporazumu sa kapetanijom dužan je poduzeti mjere da se ta nezgoda što prije umanjí, suzbije ili ukloni. Ako prijete opasnost od požara ili kakve druge nezgode, kapetanija može narediti brodu na kojem je izbio požar ili druga nezgoda da se ili udalji sa veza ili da isplovi iz luke. Ako ovakva nezgoda ugrožava sigurnost ljudskih života bilo da je brod u luci ili izvan nje, kapetanija je dužna narediti pogodnom drugom brodu da ovaj odmah, najkraćim putem krene na mjesto nastale nezgode radi spasavanja ugroženih članova posade i putnika. Stvarne troškove pogonskog goriva, koji su nastali izvršenjem ovog zadatka dužna je naknaditi općina na čijem se vodenom području dogodila ta nezgoda.

Korisnik luke javnog saobraćaja uz prethodnu obavijest kapetanije određuje brodu koji će uploviti ili koji uplovljava u luku — vez, mjesto uz operativnu obalu ili na lučkom sidrištu. Kapetanija je ovlaštena da ovom brodu isključivo radi sigurnosti plovidbe uz prethodnu, a iznimno i naknadu obavijesti korisnika luke na njegov trošak naredí da se već privezani ili usidreni brod premjesti na drugi vez ili da se pomakne s dodijeljenog mu mjesta, kao i da se djelomično ili potpuno nakrcani brod odmah od operativne obale na određenu udaljenost, a može mu čak i narediti da se usidri u lučj ili izvan luke.

Od naročite je važnosti da se u pomorskim lukama i u riječnim pristaništima obrati posebna pažnja rukovodnju opasnim teretom, jer on predstavlja potencijalnu opasnost za eventualne materijalne štete u luci i što je važnije za gubitak ljudskih života. Stoga je potrebno utvrditi koja se roba u luci, odnosno teret na brodu smatra opasnim. Kao opasna roba smatraju se eksplozivne, zapaljive, radioaktivne, fisibilne, korozivne, zarazne, otrovne i druge materije koje zbog svojih svojstava predstavljaju posebnu opasnost u pomorskom saobraćaju i mogu da izazovu teške posljedice. Obzirom na različiti stupanj opasnosti ove robe i njena svojstva, potrebno će biti izvršiti i klasifikaciju opasne robe, analogno već takvim izvršenim kvalifikacijama IMCO-a, Komiteta za pomorski transport OUN i dr. Korisnik luke javnog saobraćaja u kojoj se vrše manipulacije opasnom robom dužan je uz prethodnu suglasnost kapetanije i drugih nadležnih organa odrediti područje luke na kojem će se vršiti manipulacija tom robom uz primjenu sigurnosnih, zaštitnih i drugih mjera. Ako ove mjere nisu u potpunosti provedene, kapetanija, općinski organi unutrašnjih poslova i drugi nadležni organi mogu odložiti ili zabraniti ulazak u luku broda s opasnim teretom, odnosno narediti takvom brodu u luci da prekine sa rukovanjem opasnim teretom. U luci javnog saobraćaja čišćenje brodova od opasnih plinova (degazacija, fumigacija i sl.) i od glodavaca (deratizacija) može se uz prethodnu suglasnost kapetanije vršiti samo na za to određenim mjestima, na određeni način i u određeno vrijeme kako i kad to odluči sam korisnik luke. Sva ostala čišćenja brodova kod kojih nema opasnosti od nezgoda (dezinfekcija, dezinskcija i sl.) mogu se vršiti i izvan određenog mjesta i vremena. Prihvat otpadaka prilikom ovih čišćenja broda dužan je osigurati korisnik luke uz plaćanje za tu uslugu i određene naknade.

Svakom brodu koji dolazi iz inozemstva u luku javnog saobraćaja koja je otvorena i za međunarodni saobraćaj, a po posebnom odobrenju i u određenu posebnu luku (brodogradilište, tvornica cementa i sl.), slobodni saobraćaj daje nadležni sanitarni organ po posebnom propisu, ali i kapetanija iz osnova sigurnosti plovidbe. Svaki brod neposredno po dolasku u luku javnog saobraćaja, odnosno odlasku iz takve luke, osim putničkog broda redovite pruge s objavljenim redom plovidbe, dužan je kapetaniji prijaviti svoj dolazak odnosno odlazak iz te luke. Ako je na stranom brodu u luci javnog saobraćaja izvršena kakva protupravna radnja, nadležni općinski organ unutrašnjih poslova bilo na zahtjev kapetanije ili na svoju inicijativu, može posredovati samo ako to djelo remeti javni red i mir, ako se radi o prijevozu i prometu nedozvoljene robe ili ako se posljedice tog djela odnose na našu zemlju. Ovakva intervencija može biti zatražena i od zapovjednika stranog broda ili konzula čiju zastavu vije taj brod. Prigodom uplovljenja stranog nuklearnog trgovačkog broda u luku javnog saobraćaja koja je otvorena i za međunarodni saobraćaj, kapetanija će na trošak vlasnika broda prema čl. 5. Zakona o obalnom moru... s ovlaštenom stručnom ustanovom za obavljanje određenih poslova zaštite od jonizirajućeg zračenja izvršiti sve propisane i odgovarajuće pripreme, te poduzeti potrebne mjere za dolazak, boravak i odlazak tog broda.

Strani brodovi smiju slobodno ploviti našim teritorijalnim morem samo ako vrše »neškodljiv prolaz«, a našim unutrašnjim vodama mogu, također, ploviti pod uvjetom takvog prolaza, a to najkraćim putem do jedne od luka javnog saobraćaja otvorene i za međunarodni saobraćaj i obr. Inače, svi brodovi ne smiju sidriti na mjes-

tima gdje je zabranjeno sidrenje, na pravcima koji su određeni za prolaz brodova i na mjestima gdje su postavljene oznake podvodnih kablova i cijevi, a ne smiju ploviti ni u određenim zonama, koje su zabranjene za plovidbu.

U svrhu sprovođenja u djelo ovih odredbi, Nacrt zakona uz završne odredbe sadrži i niz prijelaznih s određenim razdobljem za primjenu novog pravnog sistema iskorištavanja i održavanja reda na moru i na unutrašnjim plovnim putovima. Tako je, između ostalog, za pomorsko dobro određeno da su njihovi dosadašnji korisnici dužni u roku od 1 godine po uspostavljanju katastra tog dobra provjeriti kod organa općinske skupštine nadležnog za geodetske poslove, koji će voditi i taj katastar, da li je u njemu upisano njihovo pravo korištenja, jer u protivnom to im pravo utrnjuje. Ako je na pomorskom dobru, kad stupe na snagu ove odredbe upisano u zemljišnim knjigama pravo vlasništva ili drugo stvarno pravo neke osobe, osim prava korištenja, a ona je to pravo stekla na osnovi valjanog naslova i načina stjecanja, tada je dužan općinski pravobranilac da u roku od 3 godine zatraži brisanje odnosno izvlaštenje tog prava uz odštetu po propisima o ekspropriaciji. Ako takva osoba ne može dokazati da je određeno stvarno pravo stekla prije stupanja na snagu Osnovnog zakona o iskorištavanju luka i pristaništa tj. prije 1961. god., tada će općinski javni pravobranilac sudskom parnicom zatražiti brisanje tog prava, s time da ta osoba, iako nema prava na odštetu, može objekte koje je izgradila ukloniti ili zatražiti naknadu za te objekte. Nadležni općinski organ za geodetske poslove dužan je u roku od 5 godina po uspostavljanju katastra pomorskog dobra provesti reviziju svih ranije izdatih ovlaštenja za iskorištavanje morskog obale i drugog pomorskog dobra i uskladiti ih s ovim odredbama, a općinska skupština može izdavati nove odluke odnosno dozvole o pravu korištenja pomorskog dobra samo ako je za određenu lokaciju već uspostavljen katastar. Općinska skupština ili njen ovlašteni organ može daljnje pravo korištenja pomorskog dobra i ukinuti, ako to zahtijeva javni interes ili interes narodne obrane istina, uz davanje naknade za izgrađene objekte.

Korisnik postojećeg uređenog kupališta dužan je prema ovim odredbama poduzeti sve mjere sigurnosti prema zahtjevu nadležne kapetanije.

Radne organizacije koje obavljaju djelatnost u luci javnog saobraćaja prema propisima Osnovnog zakona o iskorištavanju luka i pristaništa nastavljaju s obavljanjem tih svojih djelatnosti, s time da su predmet svog poslovanja dužne uskladiti s ovim odredbama. Ako pri tome postoje u određenoj luci javnog saobraćaja i jedna

ili više lučko-pretovarnih radnih organizacija za obavljanje lučko-prekrcajnih usluga i uskladištenja robe, tada će ove radne organizacije regulirati svoje odnose samopравnim sporazumom sa radnom organizacijom koja je korisnik luke.

Općinske skupštine su ovlaštene da donose podrobnije propise o uvjetima i načinu korištenja pomorskog i vodnog dobra, a nadležni republički organi uprave, bilo samostalno, bilo u sporazumu, donose takve propise i o načinu i uvjetima održavanja reda u lukama, pristaništima i na ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjih plovnih putova, o ukrcavanju i iskrcavanju opasnog tereta o prihvatnu mineralnih i drugih ulja i uljnih smjesa uz najnužniju opremu koju moraju imati te luke i pristaništa, o vođenju katastra pomorskog i vodnog dobra, o načinu vođenja popisa korisnika tih dobara i o njihovoj evidenciji.

Kako plovidba ne poznaje međurepubličke granice, to naše SR na moru i na unutrašnjim plovnim putovima treba da se prethodno međusobno dogovore i da usklade svoja stajališta o **osnovnim** odredbama iskorištavanja pomorskog i vodnog dobra, o iskorištavanju i redu u lukama i pristaništima, što im uostalom i omogućuje Amandman XXIX saveznog Ustava i Ustavu tih SR**. Obzirom na to da postojeći Osnovni zakon o iskorištavanju luka i pristaništa, ranije savezni a sada republički nije obuhvatio sva pitanja u vezi iskorištavanja, a osobito reda na moru i na unutrašnjim plovnim putovima, čija je rješenja tražila i traži naša praksa. Stoga su u ovom Nacrtu zakona i data određena rješenja s namjerom da ona posluže kao osnova za diskusiju i međurepubličko sporazumijevanje, a time i za izradu novih republičkih zakona o našim lukama i riječnim pristaništima i ostalom dijelu obalnog mora i unutrašnjih plovnih putova.

Autor ove radnje smatra, — obzirom da je iskorištavanje naše obale, obalnog mora, obalne i prekomorske plovidbe, a time i režim postupka broda u našim lukama s aspekta sigurnosti plovidbe i reda na moru jedinstveno područje u svojim **osnovnim** odredbama, — tako da bi se prethodno 4 SR na moru trebale sporazumjeti o tim osnovnim odredbama (pomorsko dobro, zagadivanje mora, opasni tereti i sl.). Bilo bi korisno kad bi ove SR osnovala zajednički organ — međurepublički komitet, savjet i sl., koji bi uskladićao stajalište po određenim pitanjima iz pomorske privrede i pomorsko-upravne službe iz republičke nadležnosti, a taj bi organ i surađivao sa Saveznim sekretarijatom za saobraćaj i veze, te s ostalim saveznim organima i organizacijama.