

# More i njegova važnost

Ante Z. Turina, Rijeka

## II

Načelo slobode mora dolazi do punog izražaja samo u doba mira. Ovo se načelo, međutim, u doba rata smanjuje u tolikoj mjeri da ga gotovo i nema kada se radi o odnosima prema neprijatelju: brodovi se mogu zaplijeniti, posada zarobiti, teret konfiscirati. Načelo slobode mora, ipak, dolazi do izvjesnog izražaja u propisima ratnog prava<sup>41</sup> koji se odnose, uglavnom, na neutralne države.

Govoreći o moru kao prirodnom fenomenu zaključili smo da ono igra izvanredno važnu ulogu u životu naše Zemlje (jer je za tu ulogu predodređeno već po samim svojim fizikalnim svojstvima, a naročito po svome ogromnom prostanstvu). Do sličnog zaključka doći ćemo i nakon razmatranja mora kao pravnog fenomena. I s pravnog gledišta, naime, važnost mora u životu naše Zemlje je ogromna, jer za najveći dio njegove površine vrijedi načelo slobode mora koje omogućava da ga koriste svi narodi, koje mu daje internacionalni karakter, koje čini da ono ne razdvaja, nego spaja narode i kontinente.

4. MORE KAO EKONOMSKI FENOMEN. — Mnogobrojne su ekonomske djelatnosti koje stoje u neposrednoj ili posrednoj vezi s morem. Među takve djelatnosti, između ostalog, ubrajamo: saobraćaj, korištenje prirodnih bogatstava

mora (ribarstvo, koraljarstvo, upotreba morske vode kao sirovine za industriju), turizam, korištenje mora u medicinsko-terapeutske svrhe itd.

Najvažnija je, međutim, uloga koju more igra u lokalnom i međunarodnom saobraćaju pa će i naše izlaganje biti usmjereno samo na značenje mora kao prometnog puta,<sup>42</sup> dok ćemo zanemariti tematiku o ostalim privrednim djelatnostima koje su vezane s morem kao ekonomskim fenomenom. Saobraćaj, sam po sebi, vrši presudan utjecaj na ekonomska zbivanja, jer je organski povezan s proizvodnjom,<sup>43</sup>

<sup>41</sup> Pravo pomorskog rata uređeno je Pariskim ugovorom od 1856. i kasnijim sporazumima. U toku prvog i drugog svjetskog rata, međutim, nije bila poštovana skoro nijedna odredba toga prava. U povredi odredaba ratnog prava isticala se Njemačka.

<sup>42</sup> Mnogo interesantnih i ilustrativnih podataka o moru kao prometnom putu nalazimo u knjizi: *Vladislav Brajković*, More kao pomorski put, Zagreb, 1949.

<sup>43</sup> Kao bitni element općeg procesa društvene proizvodnje, saobraćaj — po Marxu — predstavlja granu proizvodnje. Vidi: 1. *Vladislav Brajković*, Pomorsko pravo, »Pomorska enciklopedija«, 6. svezak, str. 279; 2. *Ignac Rubinić*, Pomorsko brodarstvo FNRJ, »Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede«, Zagreb, 1954. str. 9.

trgovinom i potrošnjom. Unutar ukupnog svjetskog transporta, pak, upravo pomorski saobraćaj igra dominantnu ulogu. Ovo je vidljivo već iz činjenice da se oko tri četvrtine svjetske međunarodne trgovine odvija preko mora. Dva su glavna razloga zbog kojih je saobraćaj morskim putem zauzeo ovako velike razmjere:

a) More je najjeftiniji prometni put. Ovo zbog toga što je more put koji nam pruža sama priroda. Posljedice ovakvog svojstva mora kao prometnog puta ogledaju se u slijedećem:

1. Na morskom putu nema onih smetnja i prepreka koje srećemo na suhozemnim putevima, kao što su: planinski masivi, tropske prašume, bezvodne pustinje i sl.

2. Morski put ne treba podizati velikim investicijama niti podvrgavati popravcima i amortizaciji, kao suhozemni put.

3. More omogućuje prijevoz velikih količina robe na jednom i na veliku udaljenost. Nosivost brodova je daleko veća od nosivosti drugih prometnih sredstava. Što su brodovi veći i što je pređeni put dulji, to su i prijevozni troškovi po jedinici prevezene robe odnosno po jedinici pređenog puta niži

4. Otpor vode je daleko manji od otpora koji se protivu kretanju vozila po suhozemnim putevima.

5. Odnos mrtvog tereta (tare) prema korisnom teretu je najpovoljniji kod brodova.

Sve ovo utječe povoljno na formiranje cijene pomorskih transportnih usluga i čini da je primat u međunarodnom i u interkontinentalnom robnom saobraćaju osiguran upravo u korist morskog prijevoza. Kada je riječ o međunarodnom saobraćaju, željeznice igraju primarnu ulogu samo u putničkom, a ne i u robnom prometu. Zračni saobraćaj je zasad značajan također samo za putnički (osobito interkontinentalni) promet. Željeznički, riječni i cestovni saobraćaj igraju vodeću ulogu samo u državama pretežno kontinentalnog karaktera. I u tim državama, međutim, robni promet s inozemstvom se redovito vrši morem, kao najjeftinijim prometnim putem.

b) More kao prometni put ima i izvjestan monopolni položaj. Jedino morem moguć je robni promet između:

1. pojedinih kontinenata;

2. otokâ i kopna;

3. otokâ među sobom.

Zračni saobraćaj može i ovdje igrati važniju ulogu samo u pogledu putničkog prometa.

O monopolnom položaju mora ovisne su osobito tzv. otočne države, kao što su: Velika Britanija, Japan, Indonezija i tako dalje.

Pomorski saobraćaj, kao što vidimo, predstavljaju za privredu najjeftiniju, najpogodniju, a ponekad i jedinu vezu s inozemstvom (naročito s udaljenim zemljama). Stoga se pomorski robni promet nalazi u stalnom porastu. U odnosu na 1937. (490 milijuna tona),<sup>44</sup> pomorski promet se u 1955. (820 milijuna tona)<sup>44</sup> povećao za preko 67%. U stalnom povećanju pomorskog robnog prometa naročitu važnost zauzima robni promet s inozemstvom, jer u tom prometu na prvome mjestu stoji pomorski saobraćaj, a tek onda dolaze željeznice, riječna plovidba, cestovni saobraćaj i zračni saobraćaj. Ovo je razlog zbog kojega se i tonaža morskog brodovlja nalazi u stalnom usponu. Od 13 milijuna BRT,<sup>45</sup> koliko je iznosila krajem 19. stoljeća, svjetska tonaža se već u početku 20. stoljeća popela na dvostruki iznos, tj. na 26 milijuna BRT, da bi uoči prvog svjetskog rata dosegla cifru od 40,5 milijuna BRT, a uoči drugog svjetskog rata cifru od punih 70 milijuna BRT,<sup>46</sup> Danas ona iznosi 129,8 milijuna BRT.<sup>47</sup>

More je, dakle, od izvanrednog značaja ne samo kao prirodni i pravni, već i kao ekonomski fenomen. Upravo s ekonomskog aspekta more ima neobično važnu ulogu u životu naše Zemlje, jer je ono — u prvom redu — najjeftiniji, a za pojedina privredna područja i jedini put u robnom prometu, naročito u prometu robe s inozemstvom.

5. ZAKLJUČNA OCJENA O VAŽNOSTI MORA. — Iz dosadašnjeg izlaganja izveli smo zaključke da je more (i kao prirodni, i kao pravni, i kao ekonomski fenomen) od neobične važnosti za život naše Zemlje, i to:

a) kao prirodni fenomen — zbog svoje ogromne prostranosti;

b) kao pravni fenomen — zbog načela slobode mora koje vrijedi za otvoreno more kao najveći dio morske površine;

c) kao ekonomski fenomen — zbog njegovog svojstva najjeftinijeg, a za pojedina područja i jedinog prometnog puta s gledišta robnog prometa.

Time, naravno, nismo potpuno iscrpili sve one elemente koji utječu na važnost mora (kao što su: politički, kulturni, socijalni i drugi elementi), a naročito nismo ukazali na sve one prednosti koje more kao prometni put uživa u odnosu na ostale prometne puteve (a to su: željezničke pruge, rijeke i jezera, kanali, ceste i zrak).

Ma s kojega gledišta, međutim, promatrali more moramo doći do zaključka da ono predstavlja jedan od bazičnih elemenata života na našoj Zemlji i da je ono oduvijek igralo primarnu ulogu u razvoju i napretku čovječanstva. Utjecaj mora na život ljudi podjednako je važan kada se radi o njihovoj povijesti, njihovom društvenom i ekonomskom životu, njihovom političkom i kulturnom razvitku. Zbog toga nije slučajno:

1. da se kultura razvila upravo na morskim obalama;<sup>48</sup>  
2. da su vodeći narodi u povijesti čovječanstva bili mahom primorski narodi;<sup>49</sup>

3. da su narodi pri moru bili oduvijek najbogatiji;<sup>50</sup>

4. da su se središta najživlje razmjene dobara osnivala i razvijala na morskim obalama;<sup>51</sup>

5. da se pozadina mnogih zbivanja u povijesti čovječanstva može objasniti borbom za prevlast na moru i za nadzor nad vodenim putevima, kako morskim tako i riječnim putevima koji vode k moru;<sup>52</sup>

6. da je načelo svake prometne politike: uputiti promet na morski put, a ako to nije u potpunosti moguće, usmjeriti ga kombiniranim prijevozom po vodi i kopnu do morskog puta;<sup>53</sup>

7. da su more i morski saobraćaj omogućili ekonomski naprednim zemljama da svoju proizvodnju i životni standard pučanstva uzdignu na zavidnu visinu;<sup>54</sup>

8. da zemlja koja posjeduje morsku obalu može ekonomski propasti samo uslijed vlastite krivnje,<sup>55</sup> tj. ako ne umije da se koristi morem ili ako izgubi more.

## 6. POSEBNO O JUGOSLAVENSKOM JADRANU.<sup>56</sup>

— Kao prirodni fenomen, Jadransko more predstavlja zaljev Sredozemnog mora koji je smještan između Balkanskog i Apeninskog poluotoka, a pruža se od Otrantskih vrata do Maranske lagune. Duljina mu je 783 km, a prosječna širina mu iznosi 248,3 km. Ono nije veliko, jer mu površina ne doseže ni 140 tisuća km<sup>2</sup>, ali je njegov geografski položaj vrlo važan. To je onaj dio Sredozemnog mora koji najdublje ulazi u središte evropskog kopna i koji se najviše približuje važnom porječju Dunava. Kopnene obale Jadrana pripadaju Jugoslaviji, Italiji i Albaniji, a otočne obale ovim državama i Grčkoj. Našoj državi pripada najveći dio kopnene obale (2092 km od ukupno 3737 km, tj. 78%), a pogotovo najveći dio otočne obale (4024 km od ukupno 4130 km, tj. preko 97%).<sup>57</sup> Suhozemna granica Jugoslavije (računajući u nju i rijeke i jezera) duga je 2969 km, a po-

<sup>44</sup> Podatak iz »Pomorske enciklopedije«, 5. svezak, str. 331.

<sup>45</sup> Oznaka za bruto-registarsku tonu, tj. jedinicu mjere cjelokupnog brodskog prostora uključivši i prostor za strojeve, prostorije za posadu i skladište pogonskog materijala.

<sup>46</sup> Podaci iz knjige: Vladislav Brajković, More kao prometni put, Zagreb, 1949, str. 16.

<sup>47</sup> Prema stanju registriranom na dan 7. 12. 1960. ukupna tonaža parnih i motornih brodova preko 100 BRT iznosila je 129,769.500 BRT (»Međunarodni transport«, Beograd, broj 2/1961. str. 137).

<sup>48</sup> Dr Mijo Mirković, Izbor iz ekonomskih radova, II knjiga, Zagreb, 1958. str. 82.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem.

<sup>51</sup> Vladislav Brajković, op. cit., str. 16.

<sup>52</sup> Ibidem, str. 34.

<sup>53</sup> Ibidem, str. 27.

<sup>54</sup> Viktor Cerić, Međunarodni transport sa transportnim osiguranjem, Beograd, 1959. str. 12.

<sup>55</sup> Ibidem, str. 13.

<sup>56</sup> Detaljni podaci o Jadranskom moru (ime, položaj, geografska i oceanografska svojstva, klima, biologija, ribarstvo, privreda, povijest, kartografija, razvoj međunarodnih pravnih odnosa, vlast i pravo obalnih država) navedeni su u »Pomorskoj enciklopediji«, 3. svezak, Zagreb, 1956. str. 522—584.



morska 1993 km<sup>58</sup> ili preko 40%. Ukupna duljina kopnene i otočne obale Jugoslavije iznosi 6116 km te je prema tome za skoro 206% dulja od njene suhozemne granice. Jugoslavija je, dakle, prema geografskom položaju i duljini morske obale izrazito pomorska zemlja.

Za Jadransko more kao *pravni fenomen* bitno je da se na njegovoj obali nalaze *tri obalne države*: Jugoslavija, Italija i Albanija. Sve tri obalne države, naravno, posjeduju i vrše pravnu vlast nad pojasevima svojih obalnih mora (unutarnjim morima, teritorijalnim morima i vanjskim morskim pojasevima). U daljnjem izlaganju bavit ćemo se samo vlašću i pravom *naše države* na Jadranu. Prema Zakonu o obalnom moru od 1. prosinca 1948.<sup>59</sup>, Federativna Narodna Republika Jugoslavija drži pod svojom vlašću *tri kategorije* obalnih voda: a) unutarnje morske vode (kojih su opseg i granice u Zakonu tačno određene); b) teritorijalno more (kojeg širina iznosi 6 nautičkih milja računajući od ruba unutarnjih morskih voda); i c) specijalni morski pojas ili vanjsku morsku zonu (koje širina iznosi 4 nautičke milje računajući od vanjske granice teritorijalnog mora prema otvorenom moru). Zakon označuje unutarnje morske vode i teritorijalno more skupnim nazivom *obalno more*. Zakonom su propisane odredbe koje naša zemlja — u vršenju svojih suverenih prava — primjenjuje u obalnom moru. Posebno je propisano da brodovi stranih zastava mogu neofanzivno prolaziti kroz teritorijalno more FNRJ.<sup>60</sup> Prolaz stranog broda nije neofanzivan ako ovaj koristi teritorijalno more FNRJ u svrhu da izvrši kakvu radnju kojom ugrožava sigurnost i javni poredak FNRJ, njezine materijalne ili sanitarne interese, kao i sigurnost plovidbe u ovom morskom pojasu.<sup>61</sup> Kao prolaz kroz teritorijalno more FNRJ smatra se i zaustavljanje i sidrenje broda izazvano potrebom plovidbe ili potrebom uplovljavanja uslijed pomorske nezgode ili više sile dok ta potreba traje. Prestanak potrebe utvrđuje nadležni organ FNRJ.<sup>62</sup> Potreba zaštite carinskih interesa i sigurnosti obala FNRJ i na dijelu mora koji se prostire izvan našeg teritorijalnog mora, došla je do izražaja u članu 8. Zakona o obalnom moru FNRJ kojim je određen *vanjski pojas* u širini od 4 nautičke milje od vanjskog ruba teritorijalnog mora FNRJ prema otvorenom moru. Nadležni organi FNRJ mogu u slučajevima opravdane sumnje u ovom pojasu vršiti pregled brodskih isprava i, ako je potrebno, pretres broda strane zastave.<sup>63</sup> Isto tako mogu vršiti kontrolu i poduzimati sve one restriktivne mjere koje nađu za potrebno u svrhu zaštite morskog blaga u ovom pojasu.<sup>64</sup> Zakon je normirao i *pravo progona* (gonjenja) broda strane zastave zbog povrede Zakona ili drugih propisa FNRJ. Progon broda koji je otpočeo u obalnom moru FNRJ može se produžiti i izvan granica jugoslavenskog obalnog mora pod uvjetom da progon nije bio prekinut. Pravo progona prestaje ulaskom progonjenog broda u obalno more druge države.<sup>65</sup> U slučaju hvatanja progonjenog broda Vlada FNRJ će diplomatskim putem izvijestiti vladu države pod čijom zastavom plovi uhvaćeni brod.<sup>66</sup>

Jugoslavenski Jadran, kao *ekonomski fenomen*, pokazuje niz specifičnosti. Prirodna bogatstva njegovih obala su manja od evropskog prosjeka. Naseljenost je slaba. Samo jedan grad (Rijeka) prelazi 100.000 stanovnika. Jači privredni centri udaljeni su od njegove obale. Zbog svega toga, na obalama našeg Jadrana *nema jače privredne djelatnosti* u nekim granama narodne privrede.<sup>67</sup> Poljoprivreda i staračstvo su u obalnom pojasu relativno slabo razvijeni, a šumarstvo zapravo ne postoji. Obale Jadrana se ne odlikuju rudnim bogatstvom pa je i rudarstvo slabo razvijeno. Iako konfiguracija obale omogućava racionalno iskorištavanje velikih količina električne energije, velike hidrocentrale još nisu izgrađene. Industrija nije dovoljno razvijena. Ali, ako na obalama našeg Jadrana i nisu jače razvijene one privredne grane koje ovise o prirodnim bogatstvima obalnog pojasa i koncentraciji kapitala, to ne znači da one, a preko njih i čitava naša društvena zajednica, nemaju uvjeta za snažni privredni razvoj. S njima graniči more, a *more je izvor neiscrpnog bogatstva*, ako se znalački iskorištava. Zbog toga nije slučajno da se na obalama našeg Jadrana najsnažnijim tempom razvijaju one privredne grane koje životne sokove crpe upravo iz mora: pomorski promet, luke, brodogradnja, vanjska (naročito tranzitna) trgovina, međunarodno otpremništvo, ribarstvo i turizam. Sve ono što smo već rekli za more kao najjeftiniji prometni put vrijedi i za naš Jadran. Prema tome i naša je zemlja upućena na to da iz mora crpi svoju gospodarsku i političku snagu. Jugoslavenski Jadran predstavlja jedan od *bazičnih elemenata života u našoj državi*, naš lijepi i veličanstveni Jadran je oduvijek igrao i

igra *primarnu ulogu u razvitku i napretku naše zemlje i naših naroda*.

7. POMORSKA ORIJENTACIJA NAŠE ZEMLJE. — Dosadašnje izlaganje upućuje nas na dva osnovna zaključka:

a) važnost je mora u životu naše Zemlje uopće, a Jugoslavije posebno, ogromna;

b) naša je država prema svome geografskom položaju i duljini kopnene i otočne obale izrazito pomorska — jadranska država.

Ovim i ostalim zaključcima koji slijede iz dosadašnjeg izlaganja moramo dodati i to da je naše pomorstvo staro preko tisuću godina. Ono je slavno i puno tradicija s kojima bi se mogli ponositi i najveći pomorski narodi.<sup>68</sup>

»Naša zemlja je po svojem geografskom smještaju, duljini i konfiguraciji morske obale te vjekovnoj upućenosti našeg obalnog stanovništva na more, pomorska zemlja te ima sve prirodne uvjete da kao takva dostigne visok stupanj razvoja, iako se momentalno nalazi u fazi u kojoj *nije dovoljno izražen njen pomorski karakter*,<sup>69</sup> zbog njene još uvijek vrlo skromne trgovačke mornarice,<sup>70</sup> slabe opremljenosti luka, nedovoljne carinske i druge slobode u vršenju vanjskotrgovinskih (osobito tranzitnih i reeksportnih) i drugih komercijalnih poslova u našim lukama itd.

Citramo jednog od najzaslužnijih korifeja za jadransku privrednu orijentaciju: »*Svijest o vrijednosti mora*,<sup>71</sup> osjećaj za more i pomorsko gospodarstvo kao da staje na gorskim lancima Dinarida, koji usporedno s obalom i nedaleko od nje svojim vrletima kao da priječe stapanje i jedinstvo narodnog gospodarstva s obje strane tih Dinarida i jedinstvo svijesti, ljubavi i osjećaja za more i pomorstvo.<sup>72</sup>

Zaista je istina da se našem moru i pomorskoj privredi nije oduvijek pridavao onaj značaj koji pomorstvo zaslužuje. »Ovo potiče otuda što kod nas prevladuje *kontinentalni duh* u shvatanju važnosti i brige za pomorstvo.<sup>73</sup> I još jedan citat: »Ljudima u unutrašnjosti pogled je uperen u prostrana polja kojima se previja klasje pod dahom vjetera, i na industriju koja se podiže na sve strane, i u tome gledaju glavne izvore bogatstva naroda i gospodarsku veličinu zemlje. To je *kontinentalni mentalitet*«. <sup>74</sup>

<sup>57</sup> »Pomorska enciklopedija«, 3. svezak, str. 522.

<sup>58</sup> *B(orivoje) Ž. M(ilojević)*, Jugoslavija — opći podaci, »Enciklopedija Jugoslavije«, 4. svezak, Zagreb, 1960. str. 567.

<sup>59</sup> Osim ovog Zakona, za pravni režim na jugoslavenskom Jadranu od značaja su i ovi pravni propisi: 1. Carinski zakon (Službeni list FNRJ br. 24/1959.); 2. Pravilnik za provođenje Carinskog zakona (Službeni list FNRJ br. 32. 1960.); 3. Uredba o pristupu, plovidbi i boravku stranih ratnih brodova u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama (Službeni list FNRJ br. 28/ 1950.); 4. Uredba o pristupu, plovidbi i boravku stranih jahti i sportskih jedrilica u obalnom moru FNRJ (Službeni list FNRJ br. 36/1955.); 5. Opći zakon o morskom ribolovu (Službeni list FNRJ br. 12/1950.); 6. Pravilnik o oznakama na plovnim putevima u obalnom moru FNRJ (Službeni list FNRJ br. 33/1952.); 7. Odluka o davanju odobrenja za vađenje iz obalnog mora FNRJ potonulih predmeta društvene svojine bez određenog organa upravljanja (Službeni list FNRJ br. 47/1954.).

<sup>60</sup> Član 6. stav 1. Zakona o obalnom moru FNRJ (u daljnjem tekstu: ZOM).

<sup>61</sup> Član 6. stav 2. ZOM.

<sup>62</sup> Član 6. stav 3. ZOM.

<sup>63</sup> Član 8. stav 1. ZOM.

<sup>64</sup> Član 8. stav 2. ZOM.

<sup>65</sup> Član 12. stav 1. ZOM.

<sup>66</sup> Član 12. stav 2. ZOM.

<sup>67</sup> »Pomorska enciklopedija«, 3. svezak, str. 561.

<sup>68</sup> *Slavko J. Širišćević*, Naše more, »Jubilarni zbornik života i rada SPS«, Beograd, 1928. str. 252.

<sup>69</sup> Kurziv je naš.

<sup>70</sup> *Ing. ec. Ignac Rubinić*, Pomorsko brodarstvo FNRJ, »Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede«, Zagreb, 1954. str. 15.

<sup>71</sup> Kurziv je naš.

<sup>72</sup> *Martin Dobrinčić*, Razvitak glavnijih luka u NR Hrvatskoj, Zagreb, 1959. str. 3.

<sup>73</sup> *Ing. Alija M. Kadragić*, Naša pomorska privreda i pomorski kredit, Beograd, 1940. str. 9.

<sup>74</sup> *Martin Dobrinčić*, op. cit., str. 3.

Razviti u svima našim narodima svijest da more zaista treba biti ono što bi moglo i što bi trebalo biti: *izvor blagostanju naših naroda i jedna od osnovica vedre i snažne budućnosti naše društvene zajednice*, znači — razviti svijest o važnosti mora i pomorske privrede, drugim riječima, razviti *pomorski duh* kod svih naših naroda.

Pomorska privredna orijentacija ne predstavlja partikularizam.<sup>75</sup> Pomorska privreda je samo dio općeg narodnog gospodarstva. Ako je ona usmjerena na što racionalniju eksploataciju mora, a more predstavlja bazični element privredne snage svake pomorske države, onda to znači da je ona usmjerena na razvitak našeg narodnog gospodarstva kao cjeline.

I, na kraju, još jedan citat: »Sada kada smo dobili čitav naš Jadran, mi iz toga treba da povučemo konsekvencu, da našu *Jadransku poziciju i dalje razvijemo*,<sup>76</sup> da time opravdamo borbu koju smo vodili za Jadran, i u prvom i u drugom svjetskom ratu, da pokažemo i dokažemo da mi Jadran trebamo, da je Jadran naše životno pitanje.<sup>77</sup>

S obzirom na važnost mora uopće, a naročito s obzirom na posebne uvjete naše društvene zajednice, nameće nam se potreba *pomorske orijentacije naših naroda*, a u sklopu ove potreba orijentacije na *naše* (za razliku od Crnog i Egejskog) *Jadransko more*, dakle potreba *jadranske*<sup>78</sup> pomorske privredne orijentacije.

<sup>75</sup> Vidi: 1. *Martin Dobrinčić*, op. cit., str. 8; 2. *Martin Dobrinčić*, Pomorska privreda — partikularizam?, »Pomorstvo«, Rijeka, broj 4/1955. str. 107—110.

<sup>76</sup> Kurziv je naš.

<sup>77</sup> Akademik *Milan Marjanović*, Jadran — životno pitanje naše zemlje, »Zbornik rasprava o problemima pomorske privrede«, Zagreb, 1954. str. 419.

<sup>78</sup> Zbog ograničenosti prostora ne možemo — ovom zgodom — govoriti o prednostima jadranske u odnosu na ostale dvije moguće pomorske orijentacije (crnomorsku i egejsku).