

LUKA ZA POSEBNE NAMJENE U LUKAMA OTVORENIM ZA MEĐUNARODNI POMORSKI PROMET

Pravni režim

1. Zakonska definicija pomorske luke u jugoslavenskom pomorskom pravu prvi puta se pojavljuje 1961. godine u Zakonu o iskorištavanju luka i pristaništa (sl. l. 24/61). Kasniji zakoni savezni i republički tu definiciju prihvaćaju u identičnom ili nešto modificiranom odnosno pojmovno proširenom tekstu, kakav se nalazi i u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi na snazi od 1. siječnja 1978. Ovaj Zakon u članu 15. luku definira ovako:

"Luka odnosno pristanište jest vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, ukrcavanje i iskrčavanje putnika i robe, uskladištavanje i ostala manipuliranja robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale privredne djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi."

Luke u pravilu služe javnom prometu, ali neke luke ili dijelovi luke kao luke za posebne namjene ne služe javnom prometu. Luke javnog prometa mogu biti otvorene za domaći i međunarodni pomorski promet. Luke otvorene za međunarodni promet od značaja su za cijelu Jugoslaviju, pa je na temelju Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Savezno izvršno vijeće ovlašteno da obrađuje luke namijenjene za međunarodni promet i da propisuje uvjete kojima moraju udovoljavati takve luke. Za određivanje luka otvorenih za domaći promet nadležne su općinske skupštine po mjestu gdje se takva luka nalazi.

Prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (čl. 16) luke mogu biti otvorene za javni promet ili za posebne namjene, ako je prije toga utvrđeno da je udovoljeno uvjetima za sigurnost

nost plovidbe u luci. Sličnu odredbu i podjelu luka nalazimo u republičkim propisima koji reguliraju materiju luka. Definiciju luke za posebne namjene Savezni zakon ne daje. Posebna luka kako luku za posebne namjene naziva Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima SR Hrvatske (N.N. br. 19/74) definira se u članu 42. ovako:

"Posebna luka je pomorsko dobro koje služi za posebne potrebe i namjene organizacija udruženog rada, druge pravne osobe (marina, sportska, ribarska, industrijska i dr.) ili državnog organa (vojna i dr.)."

U slovenskom Zakonu o lukah (UL SRS br. 7/77) izričito je propisano da posebne luke ("namenske luke") ne služe javnom prometu (čl. 3). To pravilo vrijedi za luke posebne namjene po smislu odredbe čl. 16. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i člana 42. spomenutog Zakona SRH. To znači da luka koja služi za posebne potrebe i namjene nije otvorena za javni promet. Dalje to znači, da korisnik posebne luke nije dužan omogućiti svakoj pravnoj osobi i građaninu upotrebu luke pod jednakim uvjetima, kao što je to dužan korisnik luke javnog prometa. Takav zaključak proizlazi iz definicije luke javnog prometa i definicije posebne luke iz Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima SRH.

U ovom republičkom zakonu, koji važi za sve luke u SR Hrvatskoj, definicija posebne luke imenuje i navodi primjerice luke koje su namijenjene potrebama organizacije udruženog rada i drugih pravnih osoba. To su marine, sportske, ribarske, industrijske i druge luke, čiji su korisnici organizacije udruženog rada i druge pravne osobe, kojima odobrenje za otvaranje ili izgradnju posebne luke na pomorskom dobru izdaje općinska skupština. Odlukom općinske skupštine kojom se odobrava izgradnja posebne luke određuje se i područje takve luke u nekom dijelu trgovačke luke ili posebnom području. Prema čl. 43. Zakona korisnik posebne luke određuje uvjete za korištenje takve luke, koju je dužan održati i koristiti prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe.

Prema zakonskim propisima i u smislu izloženih načela o posebnim lukama takvima se smatraju i dijelovi luke u kojima se nalaze remontna brodogradilišta. To je brodoremontna luka u kojoj

se popravljaju postojeći brodovi, a luka u kojoj se izgrađuju novi brodovi je brodogradilišna luka. Za brodogradilišne luke u kojima se grade novi brodovi prihvatljivo je načelo posebnih luka da služe za posebne potrebe i namjene njihovih korisnika (organizacija udruženog rada - brodogradilišta) od kojih se ne može tražiti da omoguće svakome korištenje odnosno njihovu upotrebu. To načelo, po našem mišljenju, nije prihvatljivo niti može važiti za brodoremontnu luku u koju dolaze brodovi zbog popravka, pogotovo ne za brodoremontnu luku koja se nalazi u luci otvorenoj za međunarodni pomorski promet. Za to naše mišljenje pokušat ćemo u daljnjem izlaganju dati razloge koji ga opravdavaju.

2. Omogućavanje brodovima da koriste luku otvorenu za međunarodni promet obveza je Jugoslavije, koju je preuzela prihvatanjem odredjenih međunarodnih konvencija, koje reguliraju pitanje režima pomorske luke među kojima se na prvom mjestu ističe pitanje prava ulaska broda u luku. Pravo ulaska broda strane zastave u luku otvorenu za međunarodni promet nije samo sebi svrha, već se ono koristi prije svega radi ukrcaja ili iskrcaja robe i putnika, korištenja luke i usluga, koje brodovi u plovidbi imaju pravo tražiti i dobiti u lukama gdje uplove. Među takve usluge spadaju i remontne usluge koje daju brodovima remontna brodogradilišta.

Popravak ili remont broda u pravilu se vrši u remontnom brodogradilištu. Za veće popravke vezane uz obnovu klase, sposobnost broda za plovidbu i njegovu sigurnost, havarijske popravke i sl. brod mora uploviti u remontno brodogradilište gdje se na operativnoj obali opremljenoj potrebnim strojevima ili u doku može obaviti popravak. Stvar je države odnosno Općine u kojoj se luka nalazi da li će u toj luci postojati remontno brodogradilište s kapacitetima za popravke brodova.

Ukoliko takvi kapaciteti postoje oni se obično lociraju na području luke, u jednom njezinom dijelu ili posebnom akvatoriju odnosno bazenu. Taj dio luke u kojemu se popravljaju brodovi je brodoremontna luka. Primjer za to je riječka luka u kojoj postoji brodoremontna luka Martinščica izgrađena po odluci općinske skupštine.

U zakonskim definicijama luke popravak brodova se ili izričito nabraja među djelatnostima kojima je namijenjena luka, ili se obuhvaća pojmom ostalih privrednih djelatnosti, koje su ekonomski povezane s drugim djelatnostima radi kojih brodovi dolaze u luku. Tako uvodno spomenuti Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa u definiciji pomorske luke izričito ističe da je pomorska luka namijenjena i popravku brodova. To isto navodi Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa SR Srbije (S.G. SRS 49/1971). Savezni Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, slovenski Zakon o lukah (U.L. SRS 7/1977) i Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima SR Hrvatske (N.N. SRH 17/1974) propisuju da je luka namijenjena i za ostale privredne djelatnosti koje su ekonomski, prometno ili tehnološki povezane s drugim djelatnostima, kojima je namijenjena luka (bunkeriranje, ukrcavanje i iskrcavanje brodova, zaštita brodova od nevremena i dr.). Nema sumnje da je popravak brodova privredna djelatnost, koja je u međusobnoj ekonomskoj vezi s plovidbom brodova i održavanjem njihove sposobnosti za plovidbu.

Na brodogradilničku luku koja je locirana u luci i integrirana s lukom u njezinoj trgovačkoj i prometnoj funkciji, primjenjuje se pravni režim koji važi za luku javnog prometa. Javna luka je takva luka koja je pod jednakim uvjetima pristupačna svakome, a takvom treba smatrati i brodogradilničku luku koja služi za obavljanje popravka svih brodova koji imaju pravo uploviti u luku. Brodogradilnička luka u koju ne bi imali pristupa svi brodovi nego samo npr. brodovi vlastite flote brodaru kojemu pripada brodogradilnište (primjer Lošinjska plovidba u Malom Lošinj) smatrala bi se posebnom lukom, čiji se pravni režim razlikuje od režima luke otvorene za javni promet.

Budući da luke javnog prometa mogu biti otvorene za domaći i međunarodni promet, taj će kriterij odlučiti i o tome, koji će se pravni režim primijeniti na jedne ili druge luke. Drugim riječima, luke u koje ulaze inozemni brodovi odnosno brodovi u međunarodnoj plovidbi imaju međunarodni režim, a za luke koje su otvorene samo za domaći promet važi režim koji se ne veže na međunarodne propise.

Najvažniji propisi međunarodnopravnog karaktera koji reguliraju režim luke otvorene za međunarodni promet sadržani su u Konvenciji i Statutu o međunarodnom režimu morskih luka, Ženeva 1923. Ovi međunarodnopravni instrumenti utvrđuju načelo da u

morske luke, koje služe vanjskoj trgovini, imaju pravo pristupa brodovi zastava, prema kojima su države ugovornice dužne jednako postupati kao i prema domaćim brodovima pod uvjetom reciprociteta. Budući da su države ugovornice slobodne u donošenju i internih propisa kojima uređuju režim luka otvorenih za međunarodni promet, po načelu jednakog postupanja ne mogu činiti diskriminaciju kod primjene tih propisa prema pojedinim brodovima.

Propisi internacionalnog i nacionalnog karaktera kojima se normira pravni režim pomorskih luka sadrže prava, obveze i dužnosti prema obalnoj državi, koje imaju brodovi ulaskom u luku, boravkom u luci i odlaskom iz luke. Sve što vrijedi u tom smislu u cjelini vrijedi naravno i za brodoremontnu luku kao njen integralni dio.

Prema prikazanim načelima međunarodnog režima luka brodogradilište koje koristi brodoremontnu luku u sklopu luke otvorene za međunarodni promet, mora postupati na slijedeći način:

- a) dozvoliti ulazak brodovima u brodoremontnu luku radi popravka,
- b) pružiti jednaki tretman brodovima u brodoremontnoj luci.

Što se tiče jednakog postupanja prema svim brodovima na popravku u brodoremontnoj luci, tom načelu korisnik brodoremontne luke naravno nije podvrgnut u privatnopravnim odnosima između njega i broda koji dodje na popravak u brodoremontnu luku. Jednaki tretman prema brodovima odnosi se na primjenu javnopravnih odnosno upravnopravnih propisa i samoupravnih općih akata remontnog brodogradilišta. Imovinskopravni odnosi između brodogradilišta i brodara čiji se brod nalazi u remontnoj luci ne podliježu tretmanu jednakog postupanja.

Za luke otvorene za domaći promet i brodoremonte na njihovom području međunarodnopravni aspekt njihova iskorištavanja i pravni režim ne dolazi u obzir, ali dolazi u obzir primjena režima kojega normiraju nacionalni propisi, koji ulaze u okvir međunarodnog režima luke otvorene za međunarodni promet. Radi se o propisima koji se odnose na: sigurnost broda, sigurnost plovidbe, red i rad u luci, lučko peljarenje, lučko tegljenje, komunikaciju broda s kopnom, carinski nadzor, primjenu zaštitnih mjera, ponašanje osoba na brodu i postupak državnih organa na brodu.

Kako je već rečeno, uvjete kojima moraju udovoljavati luke za međunarodni promet propisuje Savezno izvršno vijeće, a sva ostala pitanja kao i ona u pogledu režima luka kako javnih tako i ostalih reguliraju propisi republika. Od republičkih propisa to su:

- U SR Bosni i Hercegovini o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi SL SRBiH 11/78. i Pravilnik o održavanju reda u pristaništima SL SRBiH 9/73.

- U SR Makedoniji Zakon za korištenje na pristaništata na ezerskata plovidba SV SRM 45/73.

- U SR Sloveniji Zakon o lukah UL SRS 7/77. koji je do donošenja propisa za izvršenje tog Zakona ostavio na snazi propise Uredbe o redu u lukama SL FNRJ 7/50, 57/54. i 32/58. i Pravilnika za izvršenje Uredbe o redu u lukama SL FNRJ 51/50. i 2/59.

- U SR Srbiji Zakon o unutrašnjoj plovidbi SG SRS 27/77.

- U SAP Vojvodini Zakon o unutrašnjoj plovidbi SL SAPV 1/78.

U republici Hrvatskoj dva zakona sadrže propise kojima se pored ostalog normira i pravni režim luka. To su već spomenuti Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima i Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim vodama (NN SRH 40/78). Podzakonski akt donešen na temelju odredaba Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima koji sadrži detaljne propise o redu u luci i dr. je Pravilnik o održavanju reda u lukama i pristaništima, te na ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjim plovnim putovima (NN SRH 23/75). Lučko peljarenje regulira Zakon o pomorskom peljarenju (NN SRH 15/74), a uvjete obveznog lučkog peljarenja na području luke određuju lučke kapetanije.

Savezni podzakonski propisi u području režima luka donešeni na temelju Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi jesu Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru (SL SFRJ 4/1979) i Naredba o kategorijama plovidbe pomorskih brodova (SL SFRJ 59/78).

3. Prema našem shvaćanju, u kontekstu izloženih pozitivnih propisa i načela međunarodnog prava, brodogradilište je dužno svakom brodu uz jednake uvjete omogućiti upotrebu brodoremontne

luke odnosno obavljanje popravaka u njoj u granicama raspoloživih kapaciteta. To naravno pod uvjetom da su ispunjene određene pretpostavke i to:

- da u brodoremontnoj luci ima slobodnih vezova za vezivanje brodova radi popravka, odnosno da su slobodni dokovi,
- da naručitelj popravka broda prihvati cijene remontnih usluga brodogradilišta i njegove tarife dokiranja,
- da brod prihvati i režim korištenja brodoremontne luke i objekata u njoj (dokova, plovnih dizalica i dr.).

Što se tiče reda i rada u brodoremontnoj luci odnosno uvjeta njezina korištenja, ta pitanja regulira remontno brodogradilište samoupravnim općim aktima (pravilnik, uputa i sl.), koji imaju snagu internih zakonskih propisa.

U vezi s našim stajalištem mogli bismo reći da kad iz načela međunarodnog prava i ne bi proizlazilo da je brodoremontna luka u režimu javne luke otvorene za međunarodni promet, to bi proizlazilo iz internih zakona, koji propisuju uvjete za sigurnost broda i plovidbe, sposobnosti broda za plovidbu, određivanja nadvodja i dr. Na temelju tih propisa lučka kapetanija je ovlaštena da zabrani isplovljenje iz luke svakom brodu dok ne ukloni nedostatke na brodu koji se tiču njegove sposobnosti za plovidbu i sl. Te nedostatke brod može otkloniti samo u remontnom brodogradilištu, čija mu luka mora biti pristupačna.

Možemo zaključiti da remontno brodogradilište kao korisnik brodoremontne luke utvrđuje red u luci isključivo s aspekta obavljanja brodoremontne djelatnosti i privrednog iskorištavanja brodoremontne luke. Upravnopravna ovlaštenja i obavljanje poslova sigurnosti odnosno nadzora nad provodjenjem propisa, kojima se uređuje sigurnost brodova i plovidbe u brodoremontnoj luci, država je povjerila lučkim kapetanijama.

Carinski zakon (SL SFRJ 10/76) propisuje pregled broda koji dolazi iz inozemstva u brodoremontnu luku radi popravka i carinski nadzor nad brodom u popravku, kojega carinski propisi tretiraju kao privremeni uvoz. Nad osobama i putnicima koji s brodovima iz inozemstva dolaze u remontnu luku kontrolu provode carinski organi carinarnice u luci.

**THE REGIME OF SPECIAL ASSIGNMENT PORTS
SITUATED WITHIN SEA PORTS OPEN TO
INTERNATIONAL TRAFFIC**

In this article the regime of special assignment ports situated within sea ports open to international public traffic, is discussed. According to the Sea and Internal Navigation Act, ports in Yugoslavia may be open to public traffic or for special assignments. This legal division of ports into public and special, which division is also present in Republican Acts, leads to the conclusion that special ports are for special assignments only and not for public traffic. This conclusion is not acceptable for ship repair ports. They are certainly ports of special assignment, but first and foremost for the repair of Ships that enter ports open to public traffic.

The standpoint here taken is that ship repair ports located in ports open to the international public traffic, are under the regime of the port for international maritime traffic, and not only at the disposal of the organization or legal person to whom the special port is assigned Yugoslavia must enable ships to use ports open to international traffic and services in it, because of her acceptance of international conventions regulating the regime of sea-ports.

Thus, in ship repair ports where ships are fitted for sea navigation, according to Yugoslav law, the regime of ports open to the public traffic is in force.