



Poštovane dame i gospodo,

Cast mi je i zadovoljstvo što danas u središtu Dalmacije u mom Zadru možemo progovoriti o ovoj iznimno važnoj temi-pomorskom dobru.

I sam sam se još kao gradonačelnik ovoga Grada zalagao za zaštitu pomorskog dobra kako bi našu obalu koju svi smatramo najvećim prirodnim, ali i gospodarskim resursom sacuvali za generacije koje dolaze. Trebamo stvarati sve pretpostavke, prije svega zakonske, da pomorsko dobro valoriziramo u održivom gospodarskom razvoju.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama objedinio je materiju ranije sadržanu u Pomorskom zakoniku i Zakonu o morskim lukama.

Zakon je u bitnome zadržao definiciju pomorskog dobra koja se na ovim prostorima suštinski ne mijenja još od rimskog prava. Znaci oduvijek je pojas uz more i samo more bilo u opcoj upotrebi i u nevlasnickom režimu, a njegovo korištenje reguliralo se povlasticama a danas koncesijama.

Samo da se podsjetimo, ukupna duljina kopnene i otocne obale iznosi 5800 kilometara, od cega je 30% kopnene, a 70% otocne obale.

Prema postupku za odredivanje granica pomorskog dobra po Pomorskom zakoniku Vlada Republike Hrvatske je donijela 501 Uredbu o odredivanju granice pomorskog dobra, kojima je određeno više od 300 kilometara pomorskog dobra. Nakon donošenja svaka je Uredba objavljena u Narodnim novinama a prema Pravilniku o evidenciji i obilježavanju pomorskog dobra nadležna tijela bila su dužna utvrđeno područje provesti kroz katastar i zemljišne knjige kao pomorsko dobra.

Postoje slucajevi kada se usprkos određenoj granici pomorskog dobra cestice zemlje koje su obuhvacene granicom u pojas pomorskog dobra prodaju i knjiže u vlasništvo. Primjerice Vlada Republike Hrvatske je 8. 8. 2002. g. donijela je Uredbu o odredivanju granice pomorskog dobra na dijelu katastarske općine Pomer, a cestica koja se nalazi unutar određenog pojasa pomorskog dobra 26.8. 2004.g. se u zemljišnoj knjizi upisuje kao vlasništvo jedne pravne osobe.

U novom Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama postupak utvrđivanja granica pomorskog dobra je pojednostavljen, te je određen kao upravni postupak. Pojednostavljenje postupka utvrđivanja granica pomorskog dobra ogleda se u tome da granicu utvrđuje rješenjem

Povjerenstvo za granice Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u cijem sastavu je i predstavnik Ministarstva zaštite okoliša, a na prijedlog Županijskog povjerenstva za granice. Do stupanja na snagu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama utvrđivanje granice pomorskog dobra bilo je regulirano Pomorskim zakonikom (NN br. 17/94, 74/94 i 43/96) prema kojem je granicu određivala Vlada Republike Hrvatske uz prethodno mišljenje Državnog odvjetništva Republike Hrvatske, a po prijedlogu ovog Ministarstva i mišljenja drugih tijela državne uprave u čiji djelokrug ulazi pitanje uređivanja pomorskog dobra i prijedlogu Županijskog povjerenstva za granice.

Najveći iskorak je što su zakonom predviđena sredstava potrebna za utvrđivanje i za provedbu granica pomorskog dobra, čime se država odredila za strateško rješavanje tog gorućeg pitanja. Pretpostavka svakog pravilnog gospodarenja ali i zaštite nekog područja pretpostavlja određivanje i identifikaciju zaštićenog područja. Podzakonskim aktima detaljno je ureden i razraden postupak donošenja rješenja o granici pomorskog dobra, te njenoj provedbi kroz katastar i zemljišnik.

Koncesija je pravo koje objedinjuje pravo na zemljište, pravo na izgradnju i/ili korištenje objekata na zemljištu i pravo na obavljanje određene vrste djelatnosti.

Zakon razlikuje proceduru davanja koncesija u lukama otvorenim za javni promet i na pomorskom dobru. U lukama otvorenim za javni promet upravno vijeće luke uprave davatelj je koncesija i to za obavljanje luke djelatnosti, korištenje postojeće podgradnje i nadgradnje, te gradnje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje. Koncesija u lukama otvorenim za javni promet, a koja ne uključuje korištenje ili gradnju građevina i objekata podgradnje i nadgradnje daje se temeljem zahtjeva na rok do 10 godina, dok se koncesija koja uključuje korištenje ili gradnju građevina i objekata podgradnje i nadgradnje daje temeljem javnog prikupljanja ponuda na rok do 99 godina. Za koncesije koje se daju na rok od 30 do 50 godina daju se uz prethodnu suglasnost Vlade Republike Hrvatske, a na rok preko 50 godina uz suglasnost Hrvatskog sabora.

Na pomorskom dobru koncesiju za korištenje ili gradnju građevina od lokalnog i županijskog značaja na rok do 20 godina daje županijsko poglavarstvo, dok za objekte državnog značaja Vlada Republike Hrvatske daje koncesije na rok od 5 do 50 godina, odnosno do 99 uz suglasnost Hrvatskog sabora. Osim dužine koncesijskog razdoblja davatelja koncesije određuje i značaj građevina koji se koncesijom daju na korištenje ili gradnju.

Ugovorom o koncesiji se uspostavlja koncesijski odnos. Ugovor je dvostrani pravni posao sukladno Zakonu o obveznim odnosima, a sudska zaštita predviđena je putem trgovačkih sudova.

Ugovor o koncesiji je prenosiv i založiv uz obavijest davatelju radi evidencije u upisniku koncesija.

Kroz model prijenosa ili zaloga koncesije otvara se mogućnost za lakši dotok sredstava za investiranje u postojeće ali i u nove projekte na pomorskom dobru.

Ustrojen je Upisnik koncesija čime je stvoren i formalni preduvjet upisa zaloga na koncesiji. Prema definiciji pomorskog dobra plaža je ex lege pomorsko dobro. Njihovo koncesioniranje u nadležnosti je županijskih poglavarstava. Plaže su razvrstane kao uredene javne plaže, uredene posebne plaže i prirodne plaže. Iako je Zakonom predviđena mogućnost isključenja pomorskog dobra iz opće upotrebe kod nas se teško prihvaća ograđivanje i naplata ulaza na plaže. Primjere

ogradivanja plaža uz uredne koncesije su plaža Banje u Dubrovniku, i plaža u Crikvenici. Kao i na ostalim dijelovima pomorskog dobra i plaže su tijekom pretvorbe suprotno zakonskim odredbama procjenjivane su u temeljni kapital turističkih trgovačkih društava. Primjerice plaže Slatina i Lido u Opatiji nalaze se u temeljnom kapitalu Liburnija Rivijera hotela. Nakon određivanja granice pomorskog dobra Državno odvjetništvo je dužno provesti postupak brisanja vlasništva na tim plažama.

Sustav dodjele koncesija se prenosi na poglavarstva kao operativna izvršna tijela te se predviđa i namjensko trošenje sredstava uprihodenih s naslova koncesijskih naknada, naknada od brodica te naknada od šteta za onečišćenje pomorskog dobra.

Sve koncesije daju se temeljem javnog prikupljanja ponuda u strogo razrađenom sustavu. Najvažnija novost je da se koncesija ne može izdati prije nego je za predmetno područje određena granica pomorskog dobra i provedena kroz katastar i zemljišne knjige. Ovom odredbom se s jedne strane donekle usporava koncesijski sustav, ali s druge strane izbjegavaju razni sudski postupci i štiti davatelj koncesije i ovlaštenik.

Prvenstveno zbog ekološke zaštite, ali i karakteristike Jadrana kao zatvorenog i malog mora nužno je odrediti kapacitet brodova i vezova. Upravo je definiranje tog održivog kapaciteta prva smjernica za daljnje planiranje razvoja nautičkog turizma.

Svjetski cinjenice kako je nedostatan broj vezova za potrebe nautičara u turističkoj sezoni, dok su brojne javne luke posebice na otocima zapuštene, nameće se potreba izmjene regulative u smjeru omogućavanja investiranja u javne luke kako bi one mogle prihvatiti nautičare. U tu svrhu potrebno je izmijeniti Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, ali da ta izmjena ne ide na štetu domaćeg stanovništva koje drži brodove u tim lukama.

Mnogi nautičari borave na sidru u nedirnutim uvalama, čime se one zagađuju, a sidrima se uništava podmorje, dok Republika Hrvatska ostaje bez značajnih sredstava s naslova pružanja usluga nautičarima.

Prostorni planovi su temelj za pravilno gospodarenje prostorom, a posebice za gospodarenje općim dobrima. Upravo iz tog razloga i svaka gradnja na pomorskom dobru počiva na prostornim planovima. Ubrzavanjem njihova donošenja postavljaju se temelji za gradnju optimalnog sustava luka nautičkog turizma na našoj obali.

Sva ova pitanja i dileme su značajne za razvoj nautičkog turizma, te su kao teme zadane kod izrade strategije razvoja nautičkog turizma. Nakon izrade strategije moći će se pristupiti izradi novih zakonskih prijedloga koji će omogućiti brži, ali i održivi razvoj nautičkog turizma.

Prema Zakonu o pretvorbi društvenih poduzeća došlo je do uključivanja zgrada a negdje i zemljišta u kapital društva, a radi se o zemljištu i objektima koji se nalaze na morskoj obali. Te je onda upisano vlasništva na zemljištu i objektima koji su po izricitoj zakonskoj definiciji pomorsko dobro i ne mogu biti predmetom vlasništva. Tako je u luci Sepen na Krku došlo do upisa čak i samih bitvi za privez brodova.

Ovo Ministarstvo je više puta skretalo pozornost Hrvatskom fondu za privatizaciju o potrebi razgraničenja zemljišta i objekata koji mogu biti obuhvaćeni u temeljni kapital od pomorskog dobra.

Prostorni planovi osnov su organizacije i gospodarenja prostorom, te njihovo donošenje jamci pravilnu valorizaciju obale.

U Republici Hrvatskoj je ustrojeno šest luka otvorenih za javni promet od značaja za Republiku Hrvatsku. To su Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

Kako se razvija cestovna mreža, a i u svjetlu porasta turista koji na našu obalu stižu automobilima, ali sve više i brodovima nameće potrebu pojačanog razvoja luckih terminala za prihvrat motoriziranih turista. Luke moraju postati mjesta ne samo prolaska putnika-turista, već mjesta gdje se uslugom i raznim sadržajima turistima boravak u luci pruža kao dio njihovog odmora.

Morske luke kao ishodišno završna točka na prometnom pravcu pojačanim ciklusom investiranja posebice u luku infrastrukturu pripremaju se za tržišnu utakmicu sa konkurentnim lukama. Tako luke uprave uz pomoć Proracuna Republike Hrvatske investiraju značajna sredstva u izgradnju i modernizaciju luke infrastrukture. U 2004.g. u luki sustav luka otvorenih za javni promet od osobitog značaja za Republiku Hrvatsku uloženo 88,4 mln kuna, a u 2005.g. planirano je 95 mln kuna.

Prema Zakonu o komunalnom gospodarstvu komunalnu naknadu plaća vlasnik odnosno korisnik stambenog, poslovnog, garažnog prostora, građevinskog zemljišta za obavljanje poslovne djelatnosti neizgrađenog građevinskog zemljišta.

U slučaju korištenja pomorskog dobra-luckog područja sa objektima podgradnje i nadgradnje radi se o područjima koja su pomorsko dobro koje ne može biti predmetom vlasništva već je njegova upotreba riješena putem koncesija sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br.158/03). Naplata komunalne naknade čini iznimno velik fiksni trošak za ovlaštenike koncesije, a za isto područje već se plaća koncesijska naknada.

Kako je već i naglašeno iznimno velik problem stvaraju upisi vlasništva na cesticama unutar luckih područja.

Inspekcija sigurnosti plovidbe u 2004.g. bila je iznimno aktivna. Tako je obavljeno 360 nadzora morskih luka i 317 nadzora objekata sigurnosti plovidbe i plovnih puteva. Inspekcija je sukladno uocenom donijela 293 rješenja o otklanjanju nedostataka i zabrani korištenja odnosno povratu pomorskog dobra u prijašnje stanje. Važno je napomenuti da je došlo do 10 pojedinačnih izvršenja rješenja o povratu u prijašnje stanje. U izvršenja je utrošeno 1,5 mln kuna koje još nisu naplacena od obveznika izvršenja- investitora bespravnih građevina na pomorskom dobru.

Kao što smo već naglasili inspekcijski nadzor nenadoknadiv je element prevencije bespravne gradnje i korištenja pomorskog dobra.

Svjesni iznimno velike devastacije i napada na pomorsko dobro, te nedostatka svijesti građana o potrebi očuvanja prirodnosti i netaknutosti obale pojačan je rad inspekcije.

Na kraju, vjerujem da sam uz ovaj kratak presjek i stanja i problema na pomorskom dobru i u morskim lukama potaknuo sve nas na razmišljanje. Zaključci i ovog savjetovanja biti će riječ stručne javnosti u kojem smjeru treba ići u zaštiti ali i u gospodarskom iskorištavanju naše obale i mora.