

ПРАВНИ РЕЖИМ ЗА ИЗГРАДЊУ И ОЧУВАЊЕ ДРУМСКИХ, ВАЗДУШНИХ И ПОМОРСКИХ ПУТЕВА

1. Увод. — Транспорт је једна од најзначајнијих привредних области и то како у националним границама, тако и у међународној заједници. Савремени транспорт као привредна област не само да је значајна по своје општем финансијском доприносу и учешћу у националним дохоцима савремених држава већ модерни транспорт и саобраћај у целијни представља спону између сировинске базе и осталих привредних грана (индустрије, грађевинарства, промета, разних врста услужних делатности и сл.). У крајњој линији, савремени транспорт у извесном смислу довршава производни процес чинећи доступним већ произведена добра потрошачима, односно крајњим корисницима.

Читав савремени развитак међународне заједнице не би се могао ни замислити без транспорта као привредне области. Ова привредна област ствара предуслове за убрзану размену добара у свакој појединој земљи и у оквирима светске привреде у целини. Сигурно, савремени транспорт може одговорити сложеним задацима унутрашње и међународне размене само ако буде изграђен у складу са тим сложеним захтевима и ако буде правилно уређена изградња и очување саобраћајница.

Историјски посматрано, потребе за изградњом и очувањем саобраћајница увек су биле наглашене. То је и разумљиво јер је постојала стална потреба људске заједнице за саобраћајем. Познати су изванредни напори античких држава, у првом реду Рима, да изграде солидну мрежу путева ради даљег транспорта добара, а и ради постизања других, у првом реду војних циљева. Наравно, у савременим условима, захваљујући техничком напретку, напори у изградњи модерних саобраћајница су достигли неслађене резултате. Отуда и велики значај правних питања која се постављају у вези са изградњом и очувањем саобраћајних путева. Последњих година у Југославији је овим правним питањима поклоњена знатна пажња. Покушаћемо да укратко прикажемо правни режим за изградњу и очување друмских, ваздушних и поморских путева у СФРЈ.

2. *Правни режим за изградњу и очување јавних путева.* — У многим правним системима путеви, друмови намењени за јавни саобраћај се сматрају јавним добром (*domaine publique*) који се у доброј мери појмовно подударно са римским појмом јавне ствари (*res publicae*). То би по гом општем схватању биле ствари изузете из имовинског промета и падале би под посебан правни режим. У крајњем, промет ових ствари би потпадао под изванредан вид субординираног права, имао би доста наглашене елементе административног права. Ова извесна дилема у погледу правног режима јавних путева у нас је делимично решена у Основном закону о јавним путевима од 16. јуна 1965. године. Према том законском пропису, а касније и према републичким прописима — јавни путеви су друштвена својина у општој употреби. Јавне путеве одржавају радне органи-

зације за путеве (предузећа за путеве). Према одредбама закона, јавни путеви, мрежа путева за које се оснива предузеће сматрају се његовим основним средствима у смислу Закона о основним средствима привредних организација. У том смислу имамо и решења Устава из 1974. године, када се у члану 12, став 1, предвиђа: „Средства за производњу и друга средства удруженог рада, производи удруженог рада и доходак остварен удруженим радом, средства за задовољење заједничких потреба и општих друштвених потреба, природна богатства и добра у општој употреби друштвена су својина.” Према томе можемо закључити да су друмови — путеви намењени јавном саобраћају објекти друштвене својине у општој употреби. То својство ових објеката има одређене последице на правни режим изградње и очување објеката.

Према нашим прописима, јавни пут је такав пут који је од општег значаја за јавни саобраћај и испуњава одређене услове који су предвиђени прописима. Зависно од привредног и друштвеног значаја јавни путеви се разврставају у редове (катеорије пута). Тако постоје јавни путеви I, II, III и IV реда (катеорија пута). Пут I реда је пут који међусобно повезује две или више република, односно главне градове тих република или значајне привредне центре, као и међународни пут. Пут II реда је пут који међусобно повезује привредна подручја једне републике и надовезује се на пут суседних република, као и пут који је од посебног значаја за републику. Пут III реда је пут који повезује две или више општина и који је од посебног значаја за саобраћај између тих општина. Пут IV реда је пут који повезује насеља на територији општине и који је од значаја за локални саобраћај на територији општине. Пут I реда одређује се одлуком Савезног извршног већа. Напреднаведену категоризацију смо изнели, поред осталог, да би се уочила и одређена децентрализација надлежности у погледу јавних путева зависно од њихове категорије. Тако, док Савезно извршно веће утврђује категорију пута I реда, докле категорије осталих јавних путева утврђују органи одређени републичким прописима. Тек одређивањем категорије пут стиче својство јавног пута. Међународном декларацијом или другим међународним инструментима о путевима за међународни саобраћај, које је ратификовала Југославија, одређује се који се јавни путеви сматрају међународним путевима. Зависно од категорије пута и његовог привредног и друштвеног значаја зависи и правно регулисање изградње и очувања јавних путева. Није могуће детаљно износити све услове, па ћемо се задржати на општим правним условима за изградњу и очување јавних путева.

Уколико се инвеститор одлучи за изградњу јавног пута, он мора донети низ одлука и придржавати се одређених законских захтева. Тако би инвеститор имао да одлучи:

— да ли ће инвестициони програм сачинити сам или ће израду поверити другој организацији (привредној организацији, установи);

— да ли ће инвестиционо техничку документацију (пројекте) израдити сам или ће израду поверити организацији која је регистрована за израду такве документације (пројектантска предузећа);

— да ли ће израду целе саобраћајнице поверити једној радној организацији (грађевинском предузећу) која је регистрована за изградњу јавних путева, или ће поједина деонице поверити разним радним организацијама (имајући у виду хитност завршетка изградње и обим радова);

— да ли ће уступање грађења извршити: конкурсом (јавним надметањем), или прикупљањем писмених понуда, или изузетно непосредном погодбом.

а) Изградња и реконструкција јавних путева. — При пројектовању и грађењу јавних путева морају се применити елементи утврђени законом и прописима донетим на основу закона, као и југословенски стандарди и други технички прописи и нормативи који се односе на јавне путеве. Неопходно је напоменути да савезни пропис не утврђује претходно постојање саобраћајне основе. Међутим, републички закони о просторном и урбанистичком планирању, као саставни део просторног односно урбанистичког плана, утврђују саобраћајну основу. Сасвим је логично да се и при изради једне значајне саобраћајнице, као што је пут I реда мора поћи од утврђене саобраћајне основе.

Јавни пут сачињавају доњи и горњи слој пута (груп пута), земљишни појас са обе стране пута (путни појас), опрема пута, ваздушни простор изнад пута у висини од 7 метара и пословне зграде за потребе пута са земљиштем које служи тим зградама. Елементи за пројектовање јавних путева одређују се према категорији пута, класи и конфигурацији терена кроз који пут пролази, рачунској брзини, густини и врсти саобраћаја и саобраћајном оптерећењу. Сви ти елементи морају се имати у виду још при изради инвестиционог програма. Стога инвеститор мора водити рачуна да сви ови елементи буду правилно одређени.

Законом је предвиђено да најмања ширина коловоза за једну саобраћајну траку (један ред возила) износи за ауто-путеве од 3,25 до 3,75 метра, а за путеве I реда од 3 до 3,50 метра, према класи терена. Ширина коловоза и број саобраћајних трака утврђује се инвестиционим програмом. Прописима република регулише се ширина коловоза пута II, III и IV реда, с тим да најмања ширина коловоза мора износити за двосмерни саобраћај 5 метара, а за једносмерни 3 метра. Ширина коловоза, бицикличке стазе и пешачке стазе на мостовима, вијадуктима, надвожњацима, у тунелима и галеријама не сме бити мања од ширине на самом путу.

Изнад коловоза мора постојати слободан простор у висини од 4,5 метра, рачунајући од највише тачке коловоза (слободан профил пута). Уколико висина од 4,5 метра проузрокује несразмерно велике трошкове при грађењу објекта на путу, може се инвестиционим програмом висина слободног профила смањити до 4,2 метра. У том случају, смањење висине слободног профила пута мора бити на одговарајући начин на објекту означено.

Укрштање јавних путева са осталим путевима и железничким пругама посебно је регулисано. Тако укрштање ауто-пута са осталим путевима мора бити ван нивоа. Међународни путеви и ауто-путеви могу се укрштати са железничким пругама само ван нивоа. Укрштање путева првог реда са осталим путевима ван нивоа предвиђа се у случајевима густог саобраћаја или када то захтевају други разлози безбедности саобраћаја. Укрштање јавних путева са железничким пругама мора се свести на најнеопходнији број, усмеравањем два или више путева на одређена заједничка места укрштања. Савезним прописима о изградњи железница одређује се у којим се другим случајевима укрштање железничких пруга са јавним путевима мора извести ван нивоа. На укрштањима јавних путева са железничким пругама у нивоу морају се поставити одговарајући саобраћајни знаци, обезбедити довољна прегледност пруге и пута (троуглови видљивости), а по потреби предузети и друге мере обезбеђења. Мостови за јавни пут и железничку пругу могу се градити и на истим стубовима, под условом да имају посебне конструкције. Изузетно, мостови за јавни пут и железничку пругу могу се градити на истим стубовима и са заједничком конструкцијом, ако је коловоз јавног пута потпуно одвојен од железничког колосека.

На местима подложним одроњавању (камења и земље) или изложеним снежним наносима или јаким ветровима морају се, ради заштите пута и саобраћаја на путу, поставити стални објекти (заштитни шумски појасеви, зидови, ветробрани, засади и сл.) или привремене направе (палисаде, дрвене лесе, железне решетке, челичне мреже и слични објекти). Поред међународних путева, ауто-путева и путева I реда, а и поред осталих путева са развијеним моторним саобраћајем, морају се пројектом на погодним местима и погодним растојањима предвидети простори за изградњу објеката за помоћне службе, као што су: бензинске станице, ауто-сервиси, угоститељски објекти, аутобуске станице, стајалишта, места за паркирање возила, станице за хитну помоћ, телефонске говорнице и слично.

Општинска скупштина, а у градовима који имају више општина градска скупштина односно градско веће може захтевати да се део јавног пута који пролази кроз насељено место изгради као градска улица, са елементима који изазивају веће трошкове грађења него пут ван насеља (са скупљим и ширим коловозом, са тротоарима, са местима за паркирање возила и стично), као и да се изградња моста на јавном путу у насељеном месту прилагоди посебним потребама насељеног места. Вишак трошкова изградње у том случају сноси друштвено-политичка заједница чији је орган захтевао извођење тих радова.

Поред јавних путева могу се градити стамбене или друге зграде и подизати постројења само на одређеној удаљености од пута (заштитни појас). Ширина заштитног појаса у коме се не могу отварати рудници и каменоломи, градити кречане и циглане, подизати индустријске зграде и постројења, као и слични објекти, износи код ауто-пута најмање сто метара, а код пута I реда најмање шездесет метара рачунајући од спољ-

ње ивице путног појаса. У насељеним местима и брдовитим пределима може се у оправданим случајевима дозволити грабење објеката и постројења која су напред наведена и у заштитном појасу, али не ближе од четрдесет метара од ауто-пута и двадесет метара од пута I реда, рачунајући од спољне ивице путног појаса. Ширина заштитног појаса јавних путева у коме се не могу електрични стамбене, пословне и помоћне и сличне зграде, нити подизати електрични далеководи, износи код аутопута најмање четрдесет метара, а код пута I реда најмање двадесет метара рачунајући од спољне ивице путног појаса. У насељеним местима и брдовитим пределима може се у оправданим случајевима дозволити грабење напред наведених зграда и у заштитном појасу, али не ближе од десет метара од ауто-пута и пет метара од пута I реда.

Сви горе наведени елементи морају бити укључени у одговарајући инвестициони програм у складу са законским прописима. Поједине републике допуњавају ове услове својим прописима. Тако СР Босна и Херцеговина у свом Закону о јавним путевима („Службени лист СР Босне и Херцеговине“, бр. 37/1967) предвиђа да се изградња и реконструкција путева II реда врши савременим коловозним застором (асфалт, бетон, ситна камена коцка и сл.). Са савременим коловозним застором се врши и изградња и реконструкција путева III реда на делу који пролази кроз насељено место или ако се предвиђа да ће такав пут претежно служити за саобраћај моторних возила, а путеви IV реда ако се предвиђа да ће такав пут претежно служити за саобраћај моторних возила.

У погледу израде инвестиционе техничке документације, републичким прописима је предвиђено у којим случајевима ту документацију може израдити сам инвеститор, а када израду документације мора поверити овлашћеној организацији удруженог рада. Скоро у свим републичким и покрајинским законима је предвиђено да када је реч о изградњи и реконструкцији: ауто-путева, путева I, II и III реда, мора бити ангажована овлашћена пројектантска организација удруженог рада.

Тек када је донесен инвестициони програм и израђена инвестициона техничка документација, инвеститор може донети одлуку да се приступи изградњи пута. Истина, инвеститор не може приступити грабењу све док не прибави одобрење за грабења (*грађевинску дозволу*). Исто тако потребно је да прибави и документа из којих се утврђује да је на прописан начин осигурао финансијска средства за изградњу пута (готовина, кредит и сл.). По правилу, све републике и покрајине су својим законима одредиле да ће за издавање дозволе за изградњу ауто-путева, путева I, II и III реда бити надлежан републички орган за послове грађевинарства.

После прибављања одобрења за изградњу и обезбеђења финансијских средстава за изградњу или реконструкцију пута долази до уступања грађевинских радова. По правилу ово уступање изградње пута врши се на основу јавног надметања, по правилима која важе за надметање (јавни конкурс). Често се претходно изврши прикупљање понуда

— конкурс о подобности евентуалних извођача. Добију се кандидати подобни за изградњу таквог пута, а затим се између одабраних кандидата спроведе друга фаза поступка — конкурса, избор најповољнијег извођача на основу резултата јавног надметања.

На основу резултата спроведеног конкурса закључује се уговор о изградњи или реконструкцији пута између инвеститора и извођача. Обавезан је писмени уговор о грађењу или реконструкцији. Овај уговор поред предмета — изградње или реконструкције тачно одређеног пута и цена грађевинских радова, мора садржати и одредбе о року довршења радова, одредбу о гарантном року, одговорности за квалитет радова и изграђених елемената пута, одредбе о уговорној казни и премијама. Врло често, у садашњим условима нестабилности цена, ови уговори садрже и клизну скалу и она је један од изузетно значајних елемената уговора која отклања низ неспоразума у току изградње и по завршетку изградње јавног пута.

У погледу руковођења градилиштима, на изградњу јавних путева одnose се одредбе републичких закона о изградњи нарочито сложених и специфичних објеката. Тако се предвиђа да одговорни руководиоци радова и надзорни органи морају бити дипломирани инжењери са одговарајућом праксом (обично 5 година праксе). У току грађења извођач је дужан да изводи радове у складу са инвестиционом техничком документацијом и по правилима струке. У том циљу извођач и сам организује унутрашњу радничку контролу у складу са својим самоуправним споразумом. На градилиштима се воде књиге о грађењу пута и то: грађевински дневник и грађевинска књига.

По завршетку изградње јавног пута врши се технички преглед изграђених објеката и пута у целини. Ниједан јавни пут не може да се користи и употребљава док се не изврши технички преглед. Технички преглед врши орган који је издао одобрење за грађење (за ауто-пут, путеве I, II а у неким републикама и III реда републички орган). Захтев да се обави технички преглед редовно подноси инвеститор, ипак тај захтев може поднети и извођач у име инвеститора. После техничког прегледа врши се примопредаја јавног пута и коначан обрачун радова. По правилу организују се пригодне свечаности пуштања у саобраћај (пресецање вршце).

б) *Одржавање јавних путева.* — За одржавање и оправку ауто-пута, путева I, II и III реда старају се специјализоване организације удруженог рада — предузећа за путеве. Оне су посебно оспособљене за ту делатност. Путеве IV реда одржавају и уређују општинске скупштине. Ове организације удруженог рада се, углавном, финансирају из повишене цене горива и других накнада у вези са друмским саобраћајем које се плаћају приликом регистрације возила. Предузећа за путеве дужна су да јавне путеве одржавају у таквом стању да се на путевима може обављати јавни саобраћај без сметњи. Поставља се питање одговорности за штету која настане услед тога што пут није био безбедан за саобраћај. Било је мишљења да би предузеће за путеве одговарало по принципу

узрочности и да се не би требало упуштати у утврђивање кривице (субјективног елемента). Међутим, превагнуло је гледиште да би предузеше за путеве било одговорно ако нормалном и редовном контролом пропусти да установи стање јавног пута и да постави одговарајуће знаке опасности — знаке које упозоравају возаче на опасност. Ово схватање полази од тога да се сваки учесник у јавном саобраћају сам, свесно и добровољно, ставио у стање повећане опасности, која произилази и из стања пута, па је у вези с тим сам преузео ризик повећане опасности, која се не би могла ставити у кривицу организације за одржавање пута. Нећемо улазити у расправу овога иначе интересантног правног питања, јер није у оквиру нашег разматрања.

Органи управе надлежни за јавне путеве јесу: Савезни секретаријат за привреду и органи за саобраћај надлежни на основу републичких прописа. Надзор над извршењем прописа о јавним путевима врше органи управе надлежни за послове инспекције јавних путева. У том циљу постоји неопходан број овлашћених инспектора. Послове инспекције из надлежности федерације врши Савезни секретаријат за привреду. Он се брине, поред осталог, и о извршењу одредаба међународних уговора и других инструмената којима се уређују технички услови и неопходне мере за грађење и одржавање ауто-путева, путева I реда и међународних путева. Уколико организација удруженог рада која се брине о одржавању путева не одржава јавни пут на начин одређен прописима о путевима и тиме доведе у опасност учеснике у саобраћају, овлашћени орган унутрашњих послова републике донеће решење којим ће наложити предузимање одговарајућих мера неопходних за успостављање нормалних услова за безбедан саобраћај на јавном путу. У случају да одговорна организација удруженог рада не поступи по том решењу, против ње и одговорних лица у тој организацији, покренуће се поступак за прекршај односно преступ.

3. *Правни режим за изградњу и очување ваздушних путева и аеродрома (ваздушних пристаништа).* — У Закону о ваздушној пловидби („Службени лист СФРЈ“, бр. 12/1965) дат је појам ваздушног пута. Под ваздушним путем се подразумева ваздушни простор утврђене ширине и висине одређен за ваздушну пловидбу, који спаја два или више аеродрома на територији Југославије, или један или више аеродрома на територији Југославије са граничним улазно-излазним коридорима, или два гранична улазно-излазна коридора. Гранични улазно-излазни коридор је ваздушни простор утврђене ширине и висине на државној граници изнад одређеног места, одређен за улазак ваздухоплова у ваздушни простор Југославије и за излазак из тог простора. Ваздушна пловидба врши се само одређеним ваздушним путевима, ако прописима није што друго предвиђено у одређеним случајевима.

Полетање и слетање ваздухоплова у јавном ваздушном саобраћају врши се са ваздухопловног пристаништа. Полетање и слетање ваздухоплова који долеће из иностранства или одлеће за иностранство врши се само са ваздухопловног пристаништа отвореног за међународни ваздуш-

ни саобраћај. Изузетно, овај ваздухоплов може слетати или полетети и ван ваздухопловног пристаништа отвореног за међународни саобраћај, ако слеће услед више силе или у нужди. Ваздушне путеве за јавни ваздушни саобраћај утврђује савезни секретар за саобраћај и везе у сагласности са државним секретаром за народну одбрану и савезним секретаром за унутрашње послове. Исто правило важи и у погледу одређивања улазно-излазних коридора. Ваздухоплов који лети ваздушним путем у ваздушном простору Југославије мора се придржавати наређења и упутстава службе контроле летења. Сваки лет изван ваздушних путева мора се пријавити служби контроле летења.

Напред наведена правила смо изнели да би се лакше схватио правни режим изградње и уређења ваздухопловних пристаништа. По самој природи ваздушни пут не захтева изградњу, изузев евентуално одговарајућу сигнализацију на високим објектима ради безбедности летења. Друга је ствар са ваздухопловним пристаништима. То су врло скупи и сложени грађевински објекти и изградња ових објеката је посебно правно регулисана.

Аеродром сачињава потребни копнени или водени простор са полетно-слетним и другим стазама, хангарима, уређајима и постројењима намењеним за полетање, слетање и боравак ваздухоплова. Они могу бити цивилни и војни. Цивилни, према својој намени могу бити: отворени за јавни саобраћај (ваздухопловна пристаништа), намењени за обучавање летачког особља и спортске потребе (спортски аеродроми), аеродроми који служе потребама појединих државних органа или других организација (аеродроми за сопствене потребе). Поред аеродрома, за полетање и слетање одређених врста ваздухоплова могу привремено служити и уређене копнене или водене површине (летишта). Аеродроми се разврставају у класе. Класа аеродрома се одређује према дужини и ширини полетно-слетних стаза или дужини и дубини водених површина потребних за полетање и слетање хидроавиона, ширини рулних стаза и другим техничким условима (прилазне равни, хоризонталне и конусне равни, нагиби полетно-слетних стаза, помоћни уређаји и сл.) који условљавају безбедно полетање и слетање свих или само одређених врста ваздухоплова, као и према локацији и метеоролошким условима од којих зависи могућност коришћења аеродрома у току године.

У погледу изградње аеродрома постављени су врло строги услови предвиђени у одговарајућим прописима (Закону о ваздушној пловидби, Закону о предузећима за аеродромске услуге, Уредби о реду на ваздухопловном пристаништу, Правилнику о одржавању полетнослетних стаза на цивилним аеродромима и другим). Аеродроми морају бити изграђени тако да испуњавају одређене услове који омогућавају безбедно полетање и слетање свих или само одређених врста ваздухоплова. Пројектовање, изградња и реконструкција аеродрома или појединих полетно-слетних и других стаза, пристанишне платформе и објеката који омогућају безбедно полетање, слетање и боравак ваздухоплова на аеродрому врши се по посебним техничким прописима. Одобрење за изградњу или реконструк-

цију напред наведених објеката (аеродорма или других аеродромских објеката) издаје републички орган управе одређен прописом републике по претходно добивеној сагласности савезног органа управе надлежног за послове безбедности ваздушне пловидбе. У циљу безбедности ваздушне пловидбе, забрањена је изградња свих грађевинских објеката, изградња и постављање инсталација или препрека на растојању од 600 метара, и то: 1) од ивица полетно-слетних стаза на аеродромима односно граница земљишта одређеног за изградњу аеродрома; 2) од места на коме је постављено техничко средство или уређај који служи вођењу ваздухоплова или контроли ваздушне пловидбе. За изградњу објеката на растојању већем од 600 метара од напреднаведених елемената аеродрома, потребна је сагласност савезног органа управе надлежног за послове безбедности ваздушне пловидбе, и то: 1) грађевинских објеката, инсталација и других препрека чија висина прелази пет метара — на растојању до 5 километара рачунајући од осе и од ивице у правцу полетно-слетне стазе; 2) грађевинских објеката, инсталација и других препрека или других објеката високоградње чија висина прелази петнаест метара — на растојању до 10 километара рачунајући од ивице у правцу полетно-слетне стазе; 3) свих објеката који служе производњи и преносу електричне енергије или нуклеарне енергије и смештају радио-инсталација или инсталација за нуклеарну енергију — у полупречнику од 15 километара од осе полетања, односно полетно-слетних стаза, а од 5 километара од места постављеног радио-навигационог уређаја. При томе се води рачуна о класи аеродрома у чијој близини би требало да се гради објекат, као и врсти намене, локацији и висини објекта за чију се изградњу тражи сагласност. Сви објекти који су напред поменути и за које је дата сагласност за изградњу као и објекти високоградње (високе зграде, солитери, фабрички димњаци, антенски стубови и торњеви, далеководи и ст.) преко којих прелазе ваздушни путеви, а њихова висина може представљати опасност за ваздушну пловидбу, морају бити обележени знаковима оријентације (светлосним и другим уређајима видљивим и дању и ноћу — осветљеним). Ови знакови се морају стално одржавати у исправном стању. Постављање и одржавање знакова оријентације на наведеним објектима врше организације удруженог рада или друго правно лице које је носилац права коришћења или сопственик објекта, ако је такав објекат изграђен после изградње аеродрома. Уколико пре изградње аеродрома постоје објекти на земљишту где се аеродром изграђује, или у његовој непосредној близини, како је то напред изложено, трошкове постављања и одржавања сноси организација удруженог рада или друго правно лице које изграђује аеродром. Када савезни орган управе надлежан за безбедност ваздушне пловидбе утврди нови ваздушни пут изнад објеката који су напред наведени, он ће и сносити трошкове постављања и одржавања знакова оријентације на тим објектима.

Искористићавање, одржавање и изградњу ваздухопловних пристаништа, по правилу, врши организација удруженог рада за аеродромске услуге (предузеће за аеродромске услуге). Уколико није основана посебна организација удруженог рада за вршење аеродромских услуга, скуп-

штина општине на чијој је територији ваздухопловно пристаниште, повећиће искоришћавање, одржавање и изградњу ваздухопловног пристаништа организацији удруженог рада за аеродромске услуге са територије друге општине, организацији удруженог рада ваздушног саобраћаја или некој другој организацији удруженог рада. Организацију удруженог рада за аеродромске услуге оснива скупштина општине на чијој територији се налази ваздухопловно пристаниште. Основна делатност организација удруженог рада за аеродромске услуге је одржавање, реконструкција и изградња ваздухопловног пристаништа и прихват и отпрема ваздухоплова, путника, пртљага и робе на ваздухопловном пристаништу. Стога ће се у садашњим условима као инвеститор при уговору о грађењу аеродрома најчешће појавити већ постојећа организација удруженог рада за аеродромске услуге, или ће се за ту сврху основати таква организација. Наравно, правно је могуће да се као инвеститор појави и територијално-политичка заједница, општина, покрајина, република и федерација.

У погледу израде инвестиционог програма, инвестиционо-техничке документације, добијања одобрења за изградњу важи све оно што је речено у погледу изградње јавних путева. Реч је о изузетно значајним објектима, па се морају строго испунити сви услови за изградњу сложених и специфичних грађевинских објеката. Слично је и у погледу избора извођача објекта, закључења уговора, тока изградње и примопредаје објекта и његовог отварања за јавни саобраћај.

4. *Изградња, одржавање и искоришћавање поморских путева, лука и пристаништа.* — Означавање пловних путева у унутрашњем и територијалном мору СФРЈ врши се по бочном (латералном) или по основном (кардиналном) систему. По правилу, бочни систем означавања пловног пута употребљава се у каналима и теснацима. Ознаке овога система означавања показују опасне положаје дуж пловног правца, у односу на стране канала, односно теснаца, којим брод мора пловити у близини тих опасности. Основни систем (кардинални) се употребљава за означавање опасности када се испред обале налази већи број острвца, гребена, подводних стена у дубини газа и плићака, као и за означавање опасности у пределима мора удаљеним од обале. Поред уређивања означавања (постављања ознака: плутајуће, зидане, мотке, светла и сл.) и њиховог одржавања у одређеним системима на пловним путевима, постоји обавеза постављања и других ознака ван бочног и основног система означавања. То су ознаке смањене опасности, ознаке за прилажење обали, ознаке карантенског сидришта, означавање подручја за вежбе оружаних снага, ознаке забрањеног сидришта и означавање олупина по бочном и основном систему. Наравно, нас ово означавање интересује са гледишта правног режима изградње и одржавања. До доношења Основног закона о искоришћавању лука и пристаништа (1965. године), старао се посебни орган, а затим је ова обавеза прешла на општине, односно заједнице општина и предузећа — организације удруженог рада лука и пристаништа).

Поморску луку односно пристаниште унутрашње пловидбе сачињавају копнени и водени простор са изграђеним обалама, лукобранима, пот-

ребним слободним простором, уређајима, постројењима и другим објектима намењеним пристајању бродова, укрцавању и искрцавању путника, пртљага и робе, ускладиштавању и осталим манипулацијама робом, као и снабдевању, оправци и заштити бродова од невремена. Јавном саобраћају служе луке отворене за домаћи саобраћај и луке отворене за међународни саобраћај. Луке отворене за домаћи саобраћај одређује општинска скупштина на чијој се територији лука налази, узимајући у обзир привредне и друштвене потребе за отварање луке. Ова одлука се доноси по претходно прибављеном мишљењу органа управе надлежног за послове безбедности пловидбе. Луке отворене за међународни саобраћај, односно део луке намењен том саобраћају одређује савезни секретар за привреду у сагласности са савезним секретаром за финансије и савезним секретаром за унутрашње послове, према Царинском закоником. У вршењу права на неизграђеним обалама на мору и водама унутрашњих пловних путева, као и на осталом подручју мора, општинска скупштина може дати организацијама удруженог рада и другим организацијама право да граде оперативне обале, лукобране и зимовнике. Решење о уступању наведених права општинска скупштина доноси уз претходну сагласност Команде ратне морнарице, а по прибављеном мишљењу органа управе надлежног за послове безбедности пловидбе.

Организације удруженог рада лука и пристаништа оснива општинска скупштина на чијој територији се налази лука односно пристаниште. Основна средства организације удруженог рада (предузећа) луке сачињавају: оперативне обале, лукобрани, лучки уређаји и постројења, транспортна средства, складишта и отворени складишни простор, као и други објекти намењени вршењу привредних послова. Према нашим прописима, организације удруженог рада (предузећа) лука и пристаништа је дужна да се стара о одржавању и изградњи луке односно пристаништа. Истина, за складни развој луке и пристаништа и у циљу усклађивања и унапређивања рада у луци или пристаништу, оснива се заједница организација удруженог рада (предузећа). Заједница лучких организација удруженог рада је правно лице. Ова заједница доноси план развоја луке као целине у складу са друштвеним плановима и врши друге послове од заједничког интереса одређене законом и статутом заједнице.

У југословенском правном систему организација удруженог рада (предузеће) лука је најобухватнији организациони облик искоришћавања, изградње и одржавања луке и пристаништа. На овај организациони облик су пренета многа овлашћења политичко-територијалне заједнице и других државних органа. Стога се подручје луке не мора подударати са радним подручјем организације удруженог рада луке. Лукама у Југославији, као што смо напоменули, више не управљају поморско-управни органи, већ организације удруженог рада лука и пристаништа. Поморско-управни органи сада врше само инспекцијске послове (подручни поморско-управни органи, лучке капетаније и капетаније пристаништа). Ови органи према Основном закону о служби безбедности пловидбе („Службени лист СФРЈ“, бр. 39/64 и 47/65) врше надзор над: 1) одржавањем оперативне обале у лукама и пристаништима ради утврђивања њихове без-

бедности за укрцавање, искрцавање и прекрцавање путника, пртљага и робе; стањем лукобрана и зимовника и одржавања дубина у лукама, пристаништима и зимовницима потребним за безбедност пловидбе; 2) изградњом објеката на мору и унутрашњим пловним путевима, на њиховим обалама — изграђеним и неизграђеним у одређеној ширини према копну, а у мору и дубини — морском дну; 3) обављањем лучке и обалне пилотаже; 4) одржавањем пловних путева и објеката за сигурност пловидбе на тим путевима.

У погледу изградње луке, организација удруженог рада (предузеће) луке наступа као инвеститор, а као извођачи се појављују пројектантска и грађевинска предузећа. Реч је о сложеним и значајним грађевинским објектима, па се у погледу инвестиционих програма, израде инвестиционо-техничке документације, добијања дозволе за изградњу и уступања радова примењују све оне одредбе које се односе на изградњу специфичних објеката. О тим условима било је речи у тачки у правном режиму изградње и одржавања јавних путева, па их овде не би требало понављати. Ситуација је знатно сложенија када је реч о изградњи једне модерне луке. Ту морају бити задовољени врло различити захтеви, почев од захтева безбедности пловидбе, преко солидне организације транспорта, складиштења, очувања човекове околине — природне средине, мора од загађивања и сл. Исто тако је врло сложено и питање одржавања и очувања луке и лучких постројења. Обим и циљ овога рада не би нам дозволили да се упуштамо у врло суптилне правне односе који су везани као за изградњу луке и постројења у луци, оправке и реконструкције и одржавања луке. Свако од ових питања би могло да буде предмет посебног рада.

5. *Закључак.* — У овом раду указали смо на основна обележја правног режима за изградњу и очување јавних путева, ваздушних и поморских путева у југословенском правном систему. У првом реду, запажа се опште настојање у све три области изградње и очувања објеката, да се скоро сви послови у вези с тим пренесу на организације удруженог рада/организације удруженог рада (предузећа) за путеве, организације удруженог рада (предузећа) за аеродромске услуге, организације удруженог рада (предузећа) луке/. Све ове организације удруженог рада се појављују као субјекти — инвеститори при изградњи и одржавању путева и других објеката саобраћаја (аеродрома, лука, пристаништа). С друге стране, надлежни управни органи (општина, покрајина, република и федерације) задржавају надзор у погледу безбедности објекта и инспекцију у циљу придржавања и испуњавања законских прописа од стране корисника јавних путева, ваздушних путева, поморских путева, аеродрома, лука и пристаништа. То не значи да се организације удруженог рада које користе ове објекте и обављају делатност изградње и одржавања објеката као свој трајни задатак — основну делатност, не брину о безбедности објекта, већ да поред те бриге имајући у виду велики општи друштвени значај, утврђује се и посебан надзор овлашћених стручних служби управних органа.

У погледу финансирања изградње објеката за јавни саобраћај могућа су врло различита решења. То може бити изградња из сопствених средстава, одређене акумулације које су оствариле организације удруженог рада (путева, аеродормских услуга, лука и пристаништа), у пракси је то ређе. Затим, путем кредита који би се постепено отплаћивао остваривањем прихода из редовне делатности, путем учешћа будућих и садашњих корисника услуга (врло различити видови учешћа), финансирањем из одговарајућих фондова који се образују од наплате извесних доприноса или прикупљањем разлика у ценама у корист фондова — фонд за путеве и сл. Извесне републике су доста успешно решиле питање финансирања изградње путева јавним зајмовима — на пример, СР Босна и Херцеговина је у врло кратком временском раздобљу изградила око 2.000 километара путева са савременом асфалтном подлогом, а сада је у току изградња још обимније путне мреже са модерном асфалтном подлогом.

На основу изложеног, можемо закључити да је у југословенским самоупрваним условима, доста успешно нађено решење за даљу изградњу објеката јавног саобраћаја и да је правни режим те изградње усклађен са општим особеностима нашег правног система у целини.

др Радомир Буровић