

Dr. sc. iur. Tomislav Batur, dipl. ing.
Lučka uprava Ploče

SPECIFIČNOSTI PRAVNOG REŽIMA NA PODRUČJU MORSKIH LUKA

UDK: 347.79 (497.5)

Pregledni rad

Primljeno: 10. 02. 2013.

Morske luke su iznimno važni infrastrukturni objekti, bitne karike međunarodnih prometnih i logističkih lanaca. Luke su u gospodarskom smislu bitne, kako na međunarodnoj, tako i na regionalnoj i lokalnoj razini, pa prema tome i pravo koje se na njih odnosi. U smislu pojavnosti i razvoja lučkog prava važno je naglasiti da su luke oduvijek imale nepotpuno definiranu poziciju u okviru pravnoga sustava.

Glede pozicije lučkoga prava u okviru pravnog sustava, treba ga smatrati integralnim dijelom pomorskog prava u širem smislu, koje obuhvaća međunarodno i nacionalno privatno i javno pomorsko pravo, kao i međunarodno pravo mora.

Usprkos djelomično nejasnoj akademskoj poziciji lučkoga prava, evidentno je da ovo pravno područje obiluje izuzecima i devijacijama u odnosu na opće pravo. Očito je da su luke pogodne za pravno uređenje posebnim zakonima (lex specialis).¹ Luke teško mogu funkcionirati unutar redovnog pravnog okvira i stoga ga uvelike izbjegavaju, kao što pokazuju brojni primjeri.

Kako bi se u potpunosti razumjela specifična narav lučkoga prava, potrebno je uzeti u obzir sljedeće činjenice.

Luke su područja koja predstavljaju svojevrsno sučelje između kopna i mora, stoga lučko pravo obiluje specifičnostima i iznimkama od općeg pomorskog prava; područje njegovog obuhvata nalazi se negdje između broda i obale, stoga to nije niti pravo koje se odnosi na kopno niti pravo mora, zbog toga ono je suštinski graničnog odnosno marginalnog karaktera.

Lučko pravo je produkt kolizije između različitih pravnih režima, poimence između prava koje se odnosi na brod i njegovu državnu pripadnost, s jedne strane, i prava koje se odnosi na obalnu državu ili državu luku s druge strane. Karakterizira ga sukob interesa koji nastaje između prava na slobodnu plovidbu i trgovinu nasuprot pravu na teritorijalni suverenitet države luke i lučkih vlasti.

Luke su također važni ekonomski multiplikatori koji imaju značajni izravni i neizravni učinak na stvaranje dodane vrijednosti i zapošljavanje u svome okruženju. U svrhu odgovarajućeg funkcioniranja luka kao vrlo složenih i bitnih gospodarskih sustava, moglo bi se iznimno opravdati povremeno odstupanje od odredbi općeg prava.

Ključne riječi: *morske luke, pomorsko pravo, lučko pravo, lučki režim*

¹ Isti je slučaj i u Republici Hrvatskoj gdje je na snazi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“ br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09).

1. UVOD

Morske luke su iznimno važni infrastrukturni objekti, bitne karike međunarodnih prometnih i logističkih lanaca. Luke su u gospodarskom smislu bitne, pa prema tome i pravo koje se na njih odnosi. U najvećem dijelu globalna trgovinska razmjena odvija se pomorskim putem. U 2009. godini pomorskim je putem prevezeno 7 843 milijardi tona različitih roba i tereta, od čega je prevezeno više od 465 milijuna kontejnerskih TEU² jedinica.³ Sve ove robe, poput sirove nafte, petrokemijskih prerađevina, ruda i minerala, žitarica, kontejnera i svih vrsta generalnih tereta, moraju proći kroz luke. Isto se tako veliki broj putnika prevozi trajektima i brodovima na kružnim putovanjima. Svrha je lučkog prava da osigura da se ove velike količine prometa odvijaju normalno sa zakonske perspektive. Stoga nije pretjerano kazati da je lučko pravo od iznimnog značaja za globalnu ekonomiju. Preciznije rečeno, lučko pravo pruža okvir za sljedeće aspekte lučkoga poslovanja:

- izgradnju, upravljanje, održavanje i pristup lukama;
- provođenje suvereniteta prema brodovima stranih zastava u pogledu prihvaćanja ili odbijanja njihova uplovljenja u luku;
- davanje koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti;
- pružanje lučkih usluga;
- zapošljavanje lučkih radnika, lučkih peljara i drugog lučkog osoblja;
- sprečavanje kriminala i terorizma, očuvanje pomorskog okoliša na području luke;
- određivanje visine lučkih pristojbi za različite lučke usluge.

Luke su tradicionalno bile i ostale pod snažnim utjecajem javnoga sektora. Razlog da lučko pravo nije nikada – kako na nacionalnoj, tako ni na međunarodnoj razini – bilo uređeno u obliku sveobuhvatnog pravnog propisa, nalazi se u činjenici da lučko pravo ne obuhvaća samo pravni status lučkih uprava, nego i brojne druge javne i privatne pravne aspekte. Lučko pravo je u suštini skup različitih specifičnih, prema luci usmjerenih, propisa koji, usprkos tome, pripadaju različitim pravnim granama. Mnoga od ovih pravila propisana su javnim i privatnim pomorskim pravom, ali se isto tako mogu pronaći i u međunarodnom pravu (npr. Međunarodna konvencija o pravu mora, UNCLOS),⁴ općem nacionalnom

² TEU, twenty-foot equivalent unit, kontejnerski kapacitet broda mjeren u 20-stopnim ekvivalentnim jedinicama.

³ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) Review of maritime Transport, 2010., str. 25.

⁴ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (engleski: *The United Nations Convention on Law of the Sea*; kratica: UNCLOS) sporazum je koji je usvojila *Treća konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora* (UNCLOS III) i ona je otvorena za potpisivanje, zajedno sa Završnim aktom Konferencije, u Montego Bayu, Jamajka, 10. prosinca 1982. Konvencija je stupila na snagu 16. studenoga 1994., a Republika Hrvatska je položila odgovarajuću notifikaciju o sukcesiji kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda 5. travnja 1995. Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982. usvojila je Opća skupština Ujedinjenih naroda rezolucijom 48/263, 28. srpnja 1994.

upravnom pravu, poreznom pravu, pravu o zaštiti okoliša, pravu o zaštiti tržišnog natjecanja i sl. Pravo koje se odnosi na luke bitan je element zakonodavnog okvira za međunarodne robne i putničke tijekove i stoga je od iznimnog značaja za brojne države. Ovu vrstu prava karakteriziraju vrlo bogata tradicija i dinamična priroda. Lučko pravo je integralni dio općeg pomorskog prava i za njega su karakteristična brojna odstupanja od općeg prava. U ovom radu istražiti će se specifičnosti lučkog prava i pokušati utvrditi razlozi postojanja brojnih devijacija u odnosu na odredbe općeg pomorskog prava. Na osnovi ovih razmatranja, postavlja se pitanje može li se „lučko pravo“, kao mješavina propisa iz drugih kvalitetno definiranih pravnih područja, smatrati posebnom granom prava ili bi ga prikladnije bilo smjestiti u okvir šireg područja pomorskoga prava.

2. RAZVOJ LUČKOGA PRAVA

U međunarodnoj pravnoj terminologiji pojam *lučko pravo* vrlo se rijetko spominje. Samo je određena grupa francuskih i njemačkih pravnih stručnjaka povremeno koristila termin *lučko pravo*, i to pod nazivima *le droit portuaire*, francuski, i *Hafenrecht*, njemački. U većini drugih pravnih sustava pojam lučkog prava je u potpunosti nepoznat.⁵ Lučko pravo bi trebalo podrazumijevati skup svih pravnih propisa koji se odnose na luke. Kao što je prije navedeno, ne postoji pisana međunarodna ili europska regulativa koja pruža sveobuhvatan prikaz lučkoga prava. Postoji samo nekoliko država u kojima su učinjeni pokušaji sustavnog kodificiranja lučkog prava u nacionalnu legislativu.⁶ U većini nacionalnih zakona o lukama uređuju se status, zadaće i ovlasti lučkih uprava i njihove veze s višim tijelima javne vlasti ili vladama, kao i s lučkim korisnicima. Ovi zakoni uobičajeno pokrivaju područja poput razvoja luka, upravljanja, održavanja, pružanja lučkih usluga, skrbi o tehničko-tehnološkoj cjelovitosti luke i sigurnosti plovidbe, davanja koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti i sl.⁷ Slični nacionalni propisi

Sporazum se privremeno primjenjivao od 16. studenoga 1994., a stupio je na snagu 28. srpnja 1996. Republika Hrvatska dala je pristanak biti vezana Sporazumom 5. svibnja 1995. prigodom polaganja notifikacije o sukcesiji Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora kod glavnog tajnika Ujedinjenih naroda.

⁵ Vidi opširnije Erik Van Hooydonk, „The Law ends where the port area begins“: on the anomalies of port law. Inaugural lecture at the launch of Portius – International and EU Port Law Centre Antwerpen, 2010, Maklu Publishers, str. 8.

⁶ Između relativno malog broja država, tu spada i Republika Hrvatska sa svojim Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“ br. 158/2003, 100/04, 141/06, 38/09).

⁷ Sukladno članku 48. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML), stoji da se: “radi upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet koja je od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, osniva lučka uprava.” Sukladno članku 50. ZPDML-a djelatnost lučke uprave je: “1. briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, 2. gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave, 3. stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje), 4. osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnosti plovidbe, 5. osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata, 6. usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području, 7. donošenje

koji se odnose posebno na luke već postoje u određenim državama.⁸ U Francuskoj je na snazi zakon o morskim lukama⁹ koji datira iz 1956. godine, i u to vrijeme je bio prvi takav zakon u svijetu. Međutim, čak ni ovaj zakon nije u potpunosti pokrивao sva lučka pitanja te je samo pedesetak godina kasnije nazvan „primjerom pravnog arhaizma“.¹⁰

Kao što se može vidjeti iz prethodno navedenoga, lučko pravo nema samo gospodarski značaj, već je ono prilično raznoliko i kompleksno. Lučko pravo ima izrazito dugu, ali još uvijek nedovoljno poznatu tradiciju. Ta tradicija sugerira da su predmeti interesa lučkoga prava univerzalni u svim vremenskim razdobljima. U ovom kontekstu, slavno i još uvijek globalno utjecajno Rimsko pravo pruža vrlo zanimljive primjere. Premda, posebno rimsko trgovačko i pomorsko pravo, nisu bili dobro razvijeni, u rimskom se pravu može pronaći popriličan broj općih načela lučkog prava.

Prvi primjer odnosi se izravno na same temelje lučkog poslovanja ili, bolje rečeno, na samu ideologiju glede lučke politike i upravljanja. U biti *Digeste i Istitutes*¹¹ sadrže pravilo koje kaže da su luke, poput rijeka, javna dobra (lat. *Flumina poene omnia, et portus publica sunt*).¹² Sve do današnjih dana, pitanje pripadaju li luke i lučke usluge javnom ili privatnom dobru nalazi se u samoj srži brojnih političkih i pravnih debata, uključujući isto i u kontekstu pravnog statusa

odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone, 8. drugi poslovi utvrđeni zakonom.”

⁸ Argentina (1992.), Bahami (1962.), Bangladeš (1908.), Belize (1976.), Belgija (1999.), Brazil (1993.), Kanada (1999.), Čile (1997.), Kina (2003.), Indija (1908. i 2009.), Irska (1996.), Izrael (1961.), Malta (1991.), Meksiko (1993.), Nigerija (1999.), Norveška (1984.), Panama (2008.), Peru (2003.), Singapur (1996.), Španjolska (1992. i 2003.), Turska (1925.), Velika Britanija (1847., 1964. i 1966.) Venezuela (2001.).

⁹ Code des ports maritimes, Version consolidee au 9 Mai 2011.

¹⁰ Rezenthal, R., „Le code des ports maritimes un exemple d'archaisme juridique“, in Centre de droit maritime et oceanique XVIII Annuaire de droit maritime et oceanique (Nantes/ Paris: Centre de droit maritime et oceanique/ A. Pedone, 2000.), str. 321. – 338.

¹¹ Car Justinijan (527. – 565.) uspio je u jednom zakoniku obuhvatiti svekoliko važeće rimsko pravo; cilj mu je bio da u jedinstveni zbornik sakupi sve pravo: carske konstitucije i pravničko pravo (*ius i leges*), prilagodivši sve to suvremenim potrebama. Justinijanov je pothvat uspio uz pomoć vještog suradnika koji je rukovodio kodifikatorskim radom – kancelara Tribonijana. U rekordnom vremenu od 528. do 534. godine izrađene su četiri zbirke: dva Kodeksa, Institucije i Digesta, koje su zajedno s Novelama, koje su izdavane po završetku navedenih zbirki, obuhvaćene pod zajedničkim nazivom *Corpus iuris civilis*. Codex Iustinianus: svoj kodifikatorski rad započeo je Justinijan zbirkom carskih konstitucija (*leges*); u tu svrhu je u jedinstvenu zbirku sakupljeno iz svih dotadašnjih kodeksa i novela ono što je vrijedilo, te je tako sastavljen Codex Iustinianus koji je bio objavljen i stupio na snagu već 529. godine. Digesta (*Pandectae*): nedugo nakon izrade prvog kodeksa, započeo je mnogo teži i zamašniji pothvat oko kodifikacije cijelog pravnčkog prava (*leges*); posao je dovršen u roku od tri godine, a dovršeni rad je objavljen konstitucijom Tanta 16. 12. 533., te je kao zakon stupio na snagu 30. 12. 533. Digesta se dijele na 50 knjiga, a sve knjige, osim 30., 31. i 32., dijele se na titule s odgovarajućim naslovima, a tituli se sastoje iz odlomaka (*fragmenta*) koji su izvađeni iz djela pojedinih pravnika; upotrijebljena su djela 39 pravnika, a najviše je uzeto iz Ulpijanovih i Paulinovih djela. *Institutiones* je djelo rađeno paralelno s Digestima, a proglašeno je malo prije Digesta, dok je stupilo na snagu zajedno s Digestima. Kao temelj i uzor Institucijama služile su Gajeve Institucije; od njih je preuzet i trodijelni sustav (*persona, res i actiones*), a i slična podjela materije u četiri knjige.

¹² Dig., I.VIII.4.I; Inst., II.I.2.

lučkih uprava i lučke infrastrukture te legitimnosti javnog financiranja luka, kao i primjene zakona o zaštiti tržišnog natjecanja na obavljanje lučkih aktivnosti i dopuštenosti monopola u lučkom sektoru. Drugi poznati i s lukama povezani pojmovi i koncepti iz rimskih pravnih izvora uključuju one koji se odnose na lučko administriranje, lučke naknade, lučke radnike, nadzor lučkih skladišta i sl.¹³

Ovi su temelji ugrađeni u europsko srednjovjekovno i moderno pravo te su im pridodana i nova načela. Zanimljiv je primjer iz Francuske, iz razdoblja vladavine kralja Louisa,¹⁴ gdje je bilo propisano da bilo kakva naknada koja se naplaćuje brodovima mora podrazumijevati da je brodu stvarno pružena određena lučka usluga.¹⁵ Ovo je načelo danas pravilo koje se primjenjuje u međunarodnom pravu na sve luke smještene na međunarodnim plovnim putovima te se također primjenjuje u europskom pravu glede luka i brodarstva, bez obzira što postoje brojna nesuglasja u svezi s primjenom ovog načela diljem svijeta.

Kao što je slučaj i s brojnim drugim pravnim područjima, francuski pravnici također imaju velike zasluge na području lučke legislative. Oni su stoljećima djelovali kao čuvari javnog statusa luka, dok je to načelo bilo propisano člankom 538. Napoleonovog građanskog zakonika (Code Civil),¹⁶ koji sve do današnjih dana služi kao izvor inspiracije u brojnim nacionalnim lučkim legislativama.

U sedamnaestom stoljeću francuska pravna doktrina, tj. neki autori poput Despeisses, smatrali su luke vlasništvom kralja.¹⁷ Tadašnje francusko zakonodavstvo propisalo je da vlasništvo nad svim prirodnim plovnim putovima i rijekama, uključujući i luke, pripada kruni.¹⁸ U pogledu prava na javnu uporabu luka, luke su bile eksplicitno smatrane *extra commercium* tj. izvan pravnog prometa te su proglašene neotuđivim dobrom.¹⁹ Ovo pokazuje da je već za vrijeme starih

¹³ U svezi s rimskom lučkom organizacijom, vidi: Rouge, J., "Recherches sur l'organisation du commerce maritime en mediterranee sous l'empire romain" (Paris: S.E.V.P.E.N., 1966.), str. 179. – 211. i 443. – 451.

¹⁴ Louis the Pious Carollinglan, 778. – 840.

¹⁵ Ganshof, F.L., „Het tolwezen in het Frankisch Rijk onder Karolingen“, (1959.) XXI Mededelingen van de Koninklijke Vlaamase Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van Belgie. Klasse der Letteren, Vol. I. (p. 3), str. 45. – 46.; Verriest, L. Institutions medievals. Introduction au Corpus des records de coutumes et de lois de chefs-lieux de l'ancien conte de Hainaut, Vol. I (Mons: Union des Imprimeries, 1946.), str. 68. – 70.

¹⁶ *Code civile* (hrvatski: *Građanski zakonik*) francuski je građanski zakonik, usvojen 21. ožujka 1804. pod nazivom *Code civil des Français*, ponovno objavljen 1807. kao *Code Napoléon*, a posljednje službeno izdanje objavljeno je 1816. godine. Njime je Napoleon Bonaparte pokušao na jedno mjesto svrstati sve građansko-pravne odnose. Tim zakonikom svim je građanima bila omogućena sloboda djelovanja, a utemeljen je i građanski brak. *Code civile* postao je revolucionarnim zakonikom za cijelu Europu. Na ovom zakoniku započela je pravna kultura mnogih država svijeta.

¹⁷ Despeisses, A., Oeuvres, III, Lyon, 1696.

¹⁸ Vidi: čl. 41, Glava XXVII, „Edit portant reglement general pour les eaux et fortes“ iz kolovoza 1669. (reproducirano u Isambert, Taillandier and Decrusy Recuell general des anciens lois francaises, br. 571.

¹⁹ J. Domat je napisao: „*tout ce que la nature et le lois rendent commun, ou a tous les hommes, ou a un peuple, ou a quelque ville, ne peut etre vendu. Ainsi les ports, et les grands chemins, les places publiques, les murs et fosses des villes et toutes les autres choses que cet usage commun et public met hors du commerce ne peuvent etre vendues*“, Le Lois civiles dans leur ordre naturel, The Hague 1703. I Paris, 1777, Liere Partie Livre I, Titre 2, section 8, art 5., citirao Vegting, W. G., o.c. 129.

režima javno upletanje u upravljanje lukama bilo inspirirano promišljanjima od općeg interesa i potrebom za nediskriminirajućim pristupom u luke za sve lučke korisnike. Jedna od važnih posljedica, barem prema francuskom zakonu, bila je ta da je privatno vlasništvo nad lukama bilo zabranjeno. Drugim riječima, postojala je zabrana bilo kakve privatizacije lučke infrastrukture. Od 18. stoljeća nadalje politike brojnih centralnih vlada pokazuju trend prema liberalizaciji lučkoga statusa.²⁰ Izgradnja i održavanje novih lučkih obala i ustava pokrivala se iz naplate lučkih pristojbi.²¹ Prema francuskom zakonu, javna objava lučkih tarifa bila je obvezna.²² Adam Smith, u svojoj knjizi *Wealth of Nations* iz 1776. godine, smatra da trošak javnih radova, poput izgradnje luka, ne mora nužno biti plaćen iz državne blagajne; izgradnja i održavanje luka može se u većini slučajeva financirati upotrebom razumnih lučkih pristojbi koje plaćaju brodovi prema svojoj veličini radi korištenja lučkih obala.²³

Javni status francuskih luka potvrđen je i nedavnom lučkom reformom iz 2008. godine, dok je francuska pravna tradicija glede pravnog uređenja luka još uvijek u primjeni u brojnim državama diljem svijeta, uključujući i Republiku Hrvatsku.²⁴ Fundamentalni status luka kao javnoga dobra (lat. *domaine public*) očituje se kroz svakodnevno obavljanje lučkih djelatnosti, budući da objašnjava zašto u različitim državama lučki operateri (stivadori) mogu obavljati lučke djelatnosti samo na temelju relativno pravno nesigurnih koncesijskih uređenja, nasuprot pravima korištenja iz građanskog prava poput najмова, dugoročnih zakupa ili prava građenja.²⁵ U nekim državama s anglosaksonskom pravnom tradicijom²⁶ luke ne uživaju *a priori* pravni status javnoga dobra; stoga u zakonima nema temeljnih prepreka da se luke ili dijelovi luka daju u zakup ili se sklapaju ugovori o zakupu s lučkim operaterima. Kod ovakvog pravnog sustava također je moguća i potpuna privatizacija luka. Nije, međutim, neuobičajeno da se čak i u državama anglosaksonske pravne tradicije izričito zabrani prodavati lučko zemljište i infrastrukturu.²⁷

²⁰ Vidi opširnije u: Thijs, A., „The river Scheldt closed for two centuries“ u Asaert, G., de Vos., A., Suykens, F., Thijs, A. i Veraghtert, K., *Antwerp A port for all seasons*, MIM-Ortelius series, 1986., (165), 249.

²¹ Vidi: „Edict“ od 13. 11. 1776. u svezi s novim pristaništem u Ostendu (reproducirano u De le Court, J., *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas, Autrichiens, troisiemes serie, 1700-1794*, XI, Brussels, J. Goemaere, 1905., 163.

²² Čl. 19. Dio I, knjiga IV, French Ordonnance de la marine iz 1681. (reproducirano u Pardesus, J. M., *Collection de lois maritime anterieures au XVIIIe siecle*, IV, Paris, Imperimerie Royale, 1837., 393).

²³ Smith, A., *An Inquiry into the nature and the Causes of the wealth of Nations*, II, London, Oxford university Press, 1923., 351 et seq. (Knjiga V, poglavlje I, dio III, čl. I).

²⁴ Vidi opširnije u: Erik Van Hooydonk: „The Law ends where the port area begins“: on the anomalies of port law, *Inaugural lecture at the launch of Portius – International and EU Port Law Centre Antwerpen*, 2010., Maklu Publishers, str. 12. – 23.

²⁵ Vidi opširnije u: Erik Van Hooydonk: „The Law ends where the port area begins“: on the anomalies of port law, *Inaugural lecture at the launch of Portius – International and EU Port Law Centre Antwerpen*, 2010., Maklu Publishers, str. 12.

²⁶ Velika Britanija, Novi Zeland, Australija.

²⁷ Hale, M., „A treatise relative to the maritime law of England“, (London, 1787.), str. 72.

Pored toga što je pravo koje se odnosi na luke iznimno važno, ono je također i vrlo dinamično. Stalne izmjene pravnoga režima luka odražavaju promijenjenu ulogu države u razvoju, upravljanju i financiranju luka. Prisutan je opći trend prema snažnijem zakonskom nadzoru gospodarskog sustava, promjenama obilježja u globalnoj trgovinskoj razmjeni, pojava novih socijalnih aspekata i, posebice kada je u pitanju Europska unija, nezaustavljiv proces pravne harmonizacije.

Prvi značajni skorašnji trend u pravnom uređenju lučke industrije je modernizacija lučkih uprava i povećanje učešća privatne inicijative u razvoju novih lučkih kapaciteta. Posljednjih desetljeća, nacionalne i gradske lučke uprave u brojnim su državama decentralizirane, osamostaljene ili čak privatizirane.²⁸ Ciljevi koji su se reorganizacijama htjeli postići su različiti: učinkovitije upravljanje lukama, povećanje konkurentnosti, financijska samostalnost, alternativno financiranje lučke infrastrukture. Većina je država, luka (engl. port state) i lučkih uprava prihvatila organizacijski lučki model *Landlord* kod kojega se svakodnevne lučke aktivnosti, posebice pretovar tereta, povjerava privatnim poduzetnicima, ili im se daju koncesije za izgradnju i upravljanje potpuno novim lučkim terminalima koje se temelje na načelima javno-privatnog partnerstva.²⁹

Nacionalne lučke legislative koje su razvijene u tom su smislu također priličito različite. U posljednjih dvadesetak godina donesene su nove nacionalne lučke legislative u brojnim državama diljem svijeta, kako u državama staroga svijeta, tako i u novim rastućim gospodarstvima. Za primjenu javno-privatnih partnerstava u lukama često se koriste različiti oblici koncesijskih uređenja (BOT,³⁰ BOOT,³¹ EOT³² i dr.). Ugovori o koncesiji, kao zakonski temelj za privatno financiranje lučke podgradnje i nadgradnje, u velikoj se mjeri primjenjuju u brojnim državama diljem svijeta i danas su najprihvaćeniji model razvoja novih lučkih kapaciteta.

Bitno je istaknuti da državu praktično nije moguće isključiti iz rasprave o razvoju i upravljanju lukama. U okviru međunarodnog običajnog prava, ne postoji opće pravo pristupa broda u luku, osim u slučaju brodova u nevolji. Sukladno međunarodnoj Konvenciji o pravu mora³³ i postojanju suvereniteta u unutarnjim morskim vodama, kao i izostanku bilo kojeg općeg prava nesmetanog prolaza, implicira se također da strani brodovi nemaju automatizmom pravo uploviti u luku koja se nalazi u unutarnjim vodama određene države. Premda arbitražna

²⁸ Vidi u: Erik Van Hooydonk: „The Law ends where the port area begins“: on the anomalies of port law, Inaugural lecture at the launch of Portius – International and EU Port Law Centre Antwerpen, 2010., Maklu Publishers, str. 27.

²⁹ Landlord (engl. zemljoposjednik), lučki organizacijski model u kojem tijelo koje upravlja lukom i skrbi o lučkom području (Lučka uprava) ne pruža lučke usluge izravno lučkim korisnicima, već putem različitih pravnih uređenja (koncesije, odobrenja, zakupi i sl.) daje lučka područja na gospodarsko iskorištavanje lučkim operaterima (stivadori) koji pružaju usluge lučkim korisnicima.

³⁰ BOT (engl. Built – Operate – Transfer back), Izgradi – posluž – povrati davatelju.

³¹ BOOT (engl. Built – Operate – Own – Transfer back), Izgradi – posluž – budi vlasnikom – povrati davatelju.

³² EOT (engl. Equip – Operate – Transfer back), Opremi – posluž – povrati davatelju.

³³ Law of the Sea Convention, 1982, (UNCLOS 82).

mišljenja sugeriraju da luke svake države moraju biti otvorene za strane brodove, osim u slučaju zaštite nacionalnih interesa, sudovi ne podržavaju ovo stajalište. Za državne luke se pretpostavlja da su otvorene za međunarodnu trgovinsku razmjenu. Sa stajališta međunarodnog prava, država ima pravo odrediti koje su luke u njihovim unutarnjim vodama otvorene za međunarodnu trgovinu. Ovo je pitanje također i organizacijske prirode budući da trgovinske aktivnosti podrazumijevaju prisutnost carine, imigracijske službe i drugih različitih objekata.

Države također mogu zatvoriti svoje luke u svrhu zaštite vitalnih interesa iz sigurnosnih razloga, sprečavanja onečišćenja ili čak izražavanja političkog neslaganja. U dodatku, države također mogu propisati pravila i uvjete za pristup svojim lukama, kao što je slučaj za tankere bez dvostruke oplate, kojima je zabranjeno uplovljavanje u luke Europske unije i SAD-a.³⁴ Usprkos tome, drugi međudržavni ugovori podržavaju pravo uplovljavanja, kao što je slučaj s Ugovorom o osnivanju Europske zajednice u svezi s načelom zabrane diskriminacije i slobodnog kretanja roba, gdje države članice uživaju recipročno pravo pristupa u luke druge države članice. Sukladno odredbama Međunarodne konvencije o pravu mora,³⁵ države imaju pravo provoditi nadzor nad državom lukom, a u tom smislu u lukama se mogu nalaziti sve potrebne državne službe radi primanja i otpremanja brodova. Svaka država može odrediti stupanj otvorenosti neke luke za međunarodnu trgovinu, i ona je ta koja utječe na cjelokupnu uslugu i tretman brodova i tereta u određenoj luci.³⁶

Luke su ključne karike logističkih lanaca i imaju značajnu ulogu u međunarodnoj ekonomiji. Prirodni su resursi bitni za koncentraciju zapošljavanja, obavljanje djelatnosti, lokalni i regionalni razvoj. U mnogim slučajevima luke su integralni dio urbanih područja, pa je razvoj luke često pokretač razvoja gradova i regija. U posljednje vrijeme često se koristi pojam „lučkog klastera“ ili pomorskog klastera, koji opisuje učinak luka kao ekonomskog multiplikatora na stvaranje dodane vrijednosti i zaposlenosti u svome okruženju. U smislu konkurentnosti logističkih lanaca, učinkovite luke mogu služiti razvoju svojih užih i širih zaleđa te njihov utjecaj na gospodarski rast može biti značajan kako na regionalnoj, tako i na nacionalnoj razini. Luke su sredstva za učinkovito planiranje regionalnog i nacionalnog gospodarstva pa je s tim u skladu bitno pitanje zapošljavanja; ne radi se samo o izravno zaposlenima u pružanju lučkih usluga, nego i o utjecaju na indirektnu zaposlenost u lučkom okruženju. U svrhu služenja različitim ciljevima razvoja nacionalnih gospodarstava, u brojnim lukama diljem svijeta razvijene su slobodne trgovinske zone.

Kao organizacije za upravljanje lučkim područjem lučke su uprave odgovorne za cjelokupno funkcioniranje luke, od provođenja reda, davanja koncesija, izgradnje i održavanja lučkih objekata i postrojenja, obavljanja lučkih djelatnosti,

³⁴ OPA 90 u SAD-u i *Erika Package* u Europskoj uniji.

³⁵ UNCLOS III, 1982.

³⁶ Vidi u: Churchill, R.R., Lowe, A.V., *The law of the sea*, 3rd Edition, 1999., Melland Schill Studies in International Law, str. 61. – 64.

pružanja nautičkih usluga, zaštite okoliša pa do pitanja sigurnosti i obrane. Ovaj skup različitih aktivnosti općenito se postavlja u kontekst pojma „javne luke“. U javnoj luci provode se, od strane različitih državnih institucija, nacionalni zakoni i propisi glede nadzora nad državom lukom, sigurnosne zaštite, obrane, zaštite na radu, sigurnosti plovidbe, carinske i porezne politike. Zapošljavanje, tarifna politika, marketing, financiranje, razvoj infrastrukture i praktično sve bitne upravljačke odluke nadziru državna tijela.

Tržišna snaga lučkih vlasti drastično je promijenjena posljednjih desetljeća. Luke su bitne karike prometnih i logističkih lanaca. Međutim, njihova je uloga više određena od strane velikih brodarskih kompanija i snažnih terminalnih operatera koji djeluju na njihovom području, nego od strane lučkih uprava koje njima upravljaju. Lučke uprave mogu koncesijskom politikom utjecati na strukturu ponude na tržištu lučkih usluga.

Općenito je prihvaćeno da luke imaju bitnu ulogu u modernoj logistici, gdje djeluju kao ključne karike dobavnih lanaca i kao međuveza između različitih modela prometa, što zahtijeva visoke standarde kvalitete pruženih usluga. Koncesije su, u gospodarskom smislu, vrlo učinkovito sredstvo za upravljanje prirodnim monopolima kao što je lučka infrastruktura.

Budući da luke nastoje biti konkurentnije, postoji tendencija povećanja uloge privatnog sektora u lukama. Zbog općenito nezadovoljavajuće učinkovitosti javnih luka u smislu prilagodbe brzim promjenama u okruženju i zahtjeva da budu konkurentnije na međunarodnom tržištu i financijski više neovisne o državnom proračunu, uključenje privatnog sektora u lukama je poraslo ne samo u obavljanju lučkih djelatnosti, već i u izgradnji lučke infrastrukture. Činjenica je da se koncesije u lučkom sektoru danas vrlo često upotrebljavaju, budući da javne vlasti oslobađaju značajnog operativnog rizika i financijskog opterećenja, a istovremeno tijelima javne vlasti omogućuju da zadrže vlasništvo nad lučkim zemljištem i odgovornost za davanje dopuštenja u svrhu obavljanja lučkih djelatnosti i izgradnje lučkih objekata i postrojenja. Na ovaj način tijela javne vlasti mogu ostati u poziciji zaštite javnog interesa.

Drugi suvremeni trend u razvoju lučke pravne regulative povezan je s rastućom brigom za društveni kontekst lučkih aktivnosti. Prije svega se to odnosi na različite aspekte zaštite okoliša, uključujući i posebnu zaštitu prirodnih staništa koja se obično nalaze u priobalnim zonama, estuarijima ili čak na području postojećih lučkih područja.³⁷ Primjena propisa o zaštiti okoliša u Europskoj uniji vrlo često utječe na razvoj novih lučkih kapaciteta, ili čak i na obavljanje svakodnevnih lučkih aktivnosti. Izgradnja novih lučkih kapaciteta obično kasni zbog dugotrajnih pravnih procedura, dok se od nekih lučkih projekata u potpunosti odustalo. U tom smislu postoji određena doza pravne nesigurnosti glede izgradnje novih lučkih kapaciteta. U svrhu poboljšanja postojećega stanja potrebno je ubrzati donošenje

³⁷ Vidi između ostalih: Ramsarska konvencija od 2. veljače 1971. godine o vodenim područjima od međunarodnog značaja posebno kao staništa ptica, i Smjernica Vijeća 92/43/EEC od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje flore i faune, OJ, 22. 7. 1992., L206/7 s izmjenama i dopunama.

potrebnih odluka i pojednostaviti postojeće procedure.³⁸ U svome dokumentu o Europskoj lučkoj politici,³⁹ Komisija je objavila svoju procjenu uloge luka u prometnom lancu, te dala preporuke za daljnje korištenje postojeće lučke infrastrukture i njezina budućeg razvoja. U ovom dokumentu Komisija se obvezala usvojiti smjernice za primjenu prava Europske unije u pogledu zaštite okoliša i razvoja luka, budući da su dionici lučkog sektora jasno iskazali zabrinutost glede tumačenja Smjernice o pticama⁴⁰ i staništima.⁴¹ Komisija je 16. ožujka 2011. godine objavila dugo očekivane smjernice⁴² za primjenu *Smjernica o pticama i staništima u estuarijima i obalnim područjima*, s posebnim naglaskom na razvoju luka i jaružanju u lukama i estuarijima. Smjernice je Komisija izradila u suradnji s glavnim dionicima lučkoga sektora, a s ciljem tumačenja odredaba smjernica u odnosu na luke i estuarije u kontekstu olakšavanja njihove primjene.

Još jedan relativno nov pojam u ovom kontekstu je i nadzor države luke (engl. Port State Control)⁴³ ili inspekcija brodova pod stranom zastavom koji uplovljavaju u luke određene države domaćina. Provođenje ovog nadzora između ostaloga za cilj ima unapređenje sigurnosti plovidbe i zaštite života na moru, sprečavanje onečišćenja mora s brodova i poboljšanje životnih uvjeta pomoraca na brodovima.⁴⁴ Također je bitno spomenuti i propise u svezi s lučkim prihvatnim uređajima, gdje brodovi koji uplovljavaju u luke moraju predati brodski otpad u lučke prihvatne uređaje umjesto da ga bace u more.⁴⁵

Četvrta vrsta nove pravne regulative odnosi se na sigurnosnu zaštitu luka i brodova kao dijela međunarodnih antiterorističkih mjera.⁴⁶

³⁸ Vidi opširnije o ovom pitanju u: E. Van Hooydonk: *The impact of EU Environmental Law on Ports and Waterways*, Antwerp/ Apeldoorn: Maklu, 2006., str. 317.

³⁹ Communication from the commission, Communication on a European Ports Policy COM (2007.) 616 od 18. 10. 2007.

⁴⁰ Smjernica 2009/147/EC od 30. 11. 2009. u svezi sa zaštitom divljih ptica (kodificirana verzija), O.J. L20, 26. 1. 2010., str.7.

⁴¹ Smjernica 92/43/EEC od 21. 5. 1992. u svezi sa zaštitom prirodnih staništa i divlje flore i faune, OJ L 206 od 22. 7. 1992., str.7.

⁴² EC Guidelines on the implementation of the Birds and Habitats directives in estuaries and coastal zones, with particular attention to port development and dredging, European Commission, January 2011, European Commission, January 2011.

⁴³ *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*: Organizacija se sastoji od 27 pomorskih administracija i pokriva vode europskih obalnih država i sjevernoatlantskog bazena Sjeverne Amerike do Europe. Organizacija ima za cilj eliminirati iz plovidbe podstandardne brodove kroz usklađeni sustav nadzora države luke. www.parismou.org

⁴⁴ Vidi u: Oya Ozcayir, Z., *Port State Control* (London: LLP, 2001.), str. 544.

⁴⁵ Vidi dodatno primjenjive propise: MARPOL 73/78 Konvencije (uklj. Aneks V.), Smjernica 2000/59/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000., o lučkim prihvatnim uređajima za brodski otpad i ostatke tereta, OJ, 28. 12. 2000., L310/28.

⁴⁶ Vidi Dio XI. SOLAS-konvencije pod nazivom „Special measures to enhance maritime security“, the., International Code for the security of ships and port facilities“ (ISPS Code); Pravilo (EC) br. 725/2004. od 31. ožujka 2004., u svezi s unapređenjem sigurnosti luka i brodova, OJ, 29. 4. 2004. L 129/6; Direktiva 2005/65/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 26. 10. 2005., o unapređenju sigurnosne zaštite luka, OJ, 25. 11. 2005., L 310/28.

U okviru Europske unije evolucija u razvoju specifičnog lučkog prava koja se događa od početka devedesetih godina prošloga stoljeća, predstavlja trend prema stvaranju europske lučke politike i odgovarajuće legislative.⁴⁷ U biti, potreba za stvaranjem integralne europske lučke politike sve do nedavno nije postojala. Nakon presude francuskom pomorcu iz 1974. godine, prema kojoj se i na pomorski sektor odnose osnovna načela prava Europske unije,⁴⁸ provedeno je istraživanje glede postojećih oblika upravljanja i financiranja luka u Europskoj uniji, što je rezultiralo objavom izvješća u 1977. godini. Sve do početka osamdesetih godina prošlog stoljeća Europska je Komisija smatrala da nema potrebe za uspostavom zajedničke lučke politike.⁴⁹ Nakon određenih kontroverznih odluka Europskog suda pravde s početka devedesetih, u svezi sa sprečavanjem slobodnog kretanja roba i pružanja usluga, kao i zlouporabom dominantne pozicije u lučkom sektoru,⁵⁰ pravni režim morskih luka došao je u sam fokus interesa Europske zajednice. Razvoj specifičnoga prava koje se odnosi na morske luke u okviru europskih integracija bio je vrlo usporen, kako u započinjanju, tako i u razvoju.

U povijesnom razvoju europskih integracija u evolucijskom okviru Zajedničke prometne politike (engl. Common transport Policy, CTP),⁵¹ razvoj prema eksplicitnoj politici Europske unije glede lučkog sektora može se podijeliti u četiri razdoblja, a svako od njih ima posebna obilježja. Prvo razdoblje trajalo je od 1957. do 1973. i karakterizira ga isključenje lučkoga sektora iz okvira Zajedničke prometne politike (ZPP). Drugo razdoblje obilježeno je tzv. politikom „neintervencije“ u lučki sektor; trajalo je od 1974. do 1990. Treće razdoblje počelo je 1991. godine, a trajalo je cijelo desetljeće; karakterizira ga ponovno preuzimanje inicijative i davanje prijedloga u smislu utvrđivanja puta prema zajedničkoj europskoj lučkoj politici. Događanja na ovome području u 21. stoljeću obilježena su potragom za dugoročnom strategijom razvoja lučkoga sektora na razini Europske unije, što predstavlja četvrto razdoblje razvoja. U okviru svojih aktivnosti, Europska unija naglašava značaj lučkoga sustava prema očekivanom održivom razvoju Europe. U tu su svrhu promovirane brojne inicijative u smislu izgradnje učinkovitog lučkog sustava u uvjetima slobodnog tržišnog natjecanja. Europska unija ima na raspolaganju dvije metode za postizanje svojih ciljeva: definiranje propisa i financiranje specifičnih lučkih projekata. Drugi parametri

⁴⁷ Opširnije o razvoju europskog lučkog prava vidi u: E. Van Hooydonk: „The regime of port authorities under European law including an analysis of the Port Service Directive“, u: E. Van Hooydonk (Ed), *European Seaports Law. EU Law of Ports and Port Service and the Ports Package*, Antwerp/Apeldoorn: Maklu, 2003., str. 79. i str. 88. – 90.

⁴⁸ Vidi odluku u predmetu *Commission v France*, ECJ, 4. travnja 1974. 167/73 (1974) ECR 359.

⁴⁹ Pisana pitanja br. 853/80 i 854/80 Carossino, OJ 10. 12. 1980. C 322/3-4.

⁵⁰ Prvi u nizu bio je slučaj *Merci* od 10. 12. 1991., ECJ, C-179/90 (1991.).

⁵¹ Temeljna načela zajedničke prometne politike Europske unije utvrđena su u Glavi VI, članci 90. – 100. Lisabonskog ugovora. Ciljevi zajedničke prometne politike su: utvrditi zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni prijevoz na teritorij ili s teritorija država članica, odnosno na prijevoz preko područja jedne ili više njih; utvrditi uvjete pod kojima prijevoznici koji nemaju sjedište ili prebivalište na području neke države članice mogu unutar te države članice obavljati usluge prijevoza, usvajati mjere za poboljšanje sigurnosti prijevoza te sve druge odgovarajuće propise.

obavljanja djelatnosti u europskim lukama temelje se na načelu supsidijarnosti i ostaju u odgovornosti nacionalnih vlada. Dobro promišljena lučka politika nije samo pitanje nove legislative i dokumenata o politici, ona je također i stvar razmjerne primjene postojeće legislative koja je često više općenite prirode. Međutim, ono što potvrđuje posebnost luka s pravnog aspekta u okviru EU svakako je pitanje slobodnog pristupa na tržište lučkih usluga. Europsko pravo još uvijek nije u cijelosti uspjelo osigurati potpunu dostupnost i otvorenost tržišta lučkih usluga. I nakon pedeset godina od uspostave europske zajednice, još uvijek ne postoji specifična zakonska regulativa u svezi s pružanjem lučkih usluga. Tržište lučkih usluga karakteriziraju složenost i različitost primjenjivih nacionalnih i drugih propisa, heterogena priroda lučkih usluga, kao i različitost luka (u smislu statusa, vlasništva, vrste upravljanja, funkcionalnih i zemljopisnih karakteristika). Zbog toga je nužno usvajanje zakonodavnog okvira na razini Europske unije kojim bi se uspostavila temeljna pravila primjenjiva u svim lukama Unije, koja trebaju osigurati da se natjecanje unutar i između luka odvija po načelu ravnopravnosti.

3. SPECIFIČNOSTI LUČKOGA PRAVA

U svezi s lučkim pravom, prethodno su navedena njegova tradicijska i dinamična obilježja. U smislu pojavnosti i razvoja lučkoga prava, svakako je bitno naglasiti da su luke oduvijek imale nepotpuno definiranu poziciju u okviru pravnoga sustava. Prethodno navedeno očituje se kroz tri primjera: prvo, čisto je akademsko pitanje gdje će se smjestiti lučko pravo u okviru pravnoga sustava, drugo, čini se da se u lukama konstantno izbjegava primjena zakonskih propisa općega prava, treće, i najznačajnije, regulatori se često susreću sa snažnim otporom pri pokušaju svrstavanja luka pod bilo koji normativni okvir.

Glede pozicije lučkoga prava u okviru pravnog sustava, treba ga smatrati integralnim dijelom pomorskog prava u širem smislu, koje obuhvaća međunarodno i nacionalno privatno i javno pomorsko pravo, kao i međunarodno pravo mora.

Usprkos nejasnoj akademskoj poziciji lučkoga prava, evidentno je da ovo pravno područje obiluje izuzecima i devijacijama u odnosu na opće pravo. Očito je da su luke pogodne za pravno uređenje posebnim zakonima (*lex specialis*).⁵² Luke teško mogu funkcionirati unutar redovnog pravnog okvira i stoga ga uvelike izbjegavaju, kao što pokazuju brojni primjeri.

Posebnost luka također se očituje i u geografskom smislu, što znači da su luke određene u svojim granicama lučkoga područja. Na lučkom području regulator primjenjuje posebne propise koji vrijede samo na tom području i pored toga daje posebne ovlasti organizacijama *sui generis* najčešće lučkim upravama koje upravljaju lučkim područjem. Osnovni smisao definiranja lučkoga područja u prvom je redu stvaranje mogućnosti za primjenu posebnih propisa i izuzeća na području luka.

⁵² Isti je slučaj i u Republici Hrvatskoj gdje je na snazi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“ br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09).

Još jedan primjer koji pokazuje posebnost luka jest i njihov status u smislu poreznih izuzeća. Od davnina cijele luke ili određeni njihovi dijelovi imaju status tzv. slobodnih luka (engl. free port) odnosno slobodnih carinskih zona. Premda modaliteti i zakonski okviri variraju od luke do luke, zajednička im je karakteristika da se u svim slobodnim lukama ili zonama robe mogu uvoziti, skladištiti, obrađivati, i ponovno izvoziti bez carinskih obveza i drugih carinskih formalnosti.

U međunarodno unificiranom privatnom pomorskom pravu, propisane su mogućnosti za državu luku da unaprijedi pozicije svojih luka u smislu ograničene odgovornosti brodovlasnika, zabrane isplovljenja pomorskih brodova kao i po pitanju pomorskih privilegija na brodovima.

Protokol o potpisivanju Konvencije o ograničavanju odgovornosti brodovlasnika pomorskih brodova iz kolovoza 1924. godine već je onda propisao da Država pridržava pravo nedopuštanja ograničenja odgovornosti s obzirom na vrijednost broda za štete koje brod prouzroči u lukama, na ustavama ili na drugoj lučkoj infrastrukturi.⁵³ Kasniji Protokol o potpisivanju Konvencije o ograničavanju odgovornosti iz 1957. godine također je dao ovlasti državama da naprave izuzeća kod takvih zahtjeva za naknadom štete.⁵⁴ Prema Konvenciji o ograničavanju odgovornosti kod zahtjeva za naknadu pomorskih šteta iz 1976. godine, pravo ograničavanja odgovornosti za štete je u svakom slučaju potvrđeno, s tim da države potpisnice mogu propisati da takvi zahtjevi za nadoknadu štete imaju prioritet u odnosu na druge imovinske odštetne zahtjeve.⁵⁵

Protokol Konvencije o pomorskim privilegijama i hipoteci od 10. travnja 1926. godine⁵⁶ propisuje da nacionalni zakonodavci imaju slobodu prenijeti ovlasti i prava na lučke uprave u pogledu uklanjanja podrtina, ili na onu osobu koja je ovlaštena prikupljati lučke pristojbe, odnosno kod šteta koje su prouzročene greškom broda, da mogu zadržati i prodati brod, podrtinu ili drugu imovinu. Pravo lučkih uprava i javnih vlasti da zabrane isplovljenje također je propisano i međunarodnom Konvencijom o zaustavljanju brodova iz 1999. godine.⁵⁷

Stoga, bitno je istaknuti da lučke uprave uživaju povlaštenu poziciju u odnosu na druge vjerovnike. Drugim riječima, kod ovakvih slučajeva, odstupanje od općega prava omogućuje lučkim upravama određene financijske privilegije. U biti, lučke su uprave i drugi privatni lučki operateri, zbog razloga suvereniteta i njihova strategijskog ekonomskog značaja, vrlo često bili pod zaštitom nacionalnih vlada za vrijeme pregovaranja kod kreiranja međunarodnih pomorskih konvencija.

Postoje također i brojni primjeri nacionalnih protekcijskih mjera. Akt Lučkih uprava zapadne Australije iz 1999. godine propisuje vrlo precizno da lučka uprava

⁵³ The Protocol of Signature to the Convention on the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, čl. I.

⁵⁴ Vidi čl. 811. Pomorskog zakonika.

⁵⁵ Čl. 6.3. LLMC Konvencije.

⁵⁶ The Protocol to the Maritime Liens and Mortgages Convention of 10 April 1926.

⁵⁷ Vidi: Čl. 8.3. International Convention on Arrest of Ships, Geneva, 12. march 1999.

nije odgovorna za bilo koji gubitak ili štetu naneseu brodu u njezinim lukama, čak ni u slučaju da je šteta nastupila zbog kvara na opremi za privez broda.⁵⁸ Također se navodi kako lučka uprava nije odgovorna u određenim slučajevima više sile.⁵⁹ Kod prava Ujedinjenog Kraljevstva ovaj međusobni utjecaj pomorskog i lučkog prava još je očitiji. *Merchant Shipping Act* iz 1995. godine daje pravo lučkim upravama da ograniče svoju odgovornost za štetu počinjenu bilo kojem brodu ili robi odnosno teretu na bilo kojem brodu, na ograničenu vrijednost prema pomorskom zakonu s obzirom na vrijednost najvećeg britanskog broda, koji je u vrijeme nastanka štete ili u posljednjih pet godina boravio u predmetnoj luci.⁶⁰ Hrvatski Pomorski zakonik također posebno propisuje odgovornost broda za štete koje nanese *operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima* (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru (čl. 811). Brodar također odgovara i za štete nastale zbog više sile. Smisao je propisivanja tako stroge odgovornosti povećana zaštita luka i lučkih uređaja zbog njihove javne funkcije i velikog gospodarskog značaja.⁶¹

U smislu potvrđivanja specifičnosti luka glede pravnoga režima na lučkom području svakako je i pitanje slobodnog pristupa broda u luku. Do današnjih dana ne postoji niti jedan primjenjivi međunarodni ugovor koji jamči stranim brodovima pravo pristupa u luku. U najboljem slučaju, pravo pristupa jamči se na osnovi dvostranih ugovora ili na osnovi drugih posebnih propisa, kao što su sloboda plovidbe međunarodnim vodama ili slobodno kretanje ljudi i roba između država. Razlog tomu svakako leži u činjenici da obalne države žele zadržati maksimalni suverenitet u pogledu svojih luka.

Jedini međunarodni ugovor koji se odnosi posebice na luke je Konvencija i Statut o međunarodnom režimu morskih luka, koji je potpisan 1923. godine u Ženevi.⁶² U smislu sadržaja, sama Konvencija je vrlo umjerena. Očekivalo bi se da ona omogućuje slobodan pristup brodovima u luke, u stvarnosti Konvencija jedva da zabranjuje diskriminaciju (čl. 2.). Štoviše, odmah nakon zabrane diskriminacije u tekstu konvencije, nalazi se posebni članak koji daje pravo lučkim upravama da to pitanje uredi prema vlastitom nahođenju. Ovo je još jedan dokaz koji ukazuje na nespremnost država luka za nametanjem vanjskih zakonskih rješenja. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine⁶³ također vrlo malo govori o morskim lukama. U biti, Konvencija uopće ne uređuje pitanja u svezi s unutarnjim morskim vodama, kojima luke prirodno i pripadaju. Ponovno je razlog tome što države nisu voljne u svrhu obvezivanja prema međunarodnim ugovorima odreći se bilo kojeg dijela suvereniteta u svojim unutarnjim vodama.

⁵⁸ Vidi: Dio II4B, Port Authorities Act of Western Australia, s izmjenama i dopunama.

⁵⁹ Vidi: Dio II4E, Port Authorities Act of Western Australia, s izmjenama i dopunama.

⁶⁰ Vidi: Dio 191, Merchant Shipping Act, 1995.

⁶¹ Vidi: Pavić, Drago, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 67.

⁶² Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, Geneva, 09. prosinca 1923.

⁶³ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

Moglo bi se zaključiti da je primjena međunarodnih zakonskih propisa na luke i lučko poslovanje svojevrsna politička tabu tema.

S razlogom je naglašeno da se jedna od bitnih razlika između lučkog prava i općeg pomorskog prava nalazi u činjenici da općenito postoji relativno mali broj međunarodnih konvencija i propisa koji se odnose na luke i lučko poslovanje.⁶⁴ Kao što je prethodno rečeno, pomorsko pravo je vrlo dobro harmonizirano kroz brojne međunarodne konvencije. Nedostatak konkretnih propisa u odnosu na luke i lučko poslovanje prouzročio je objavu različitih međunarodnih smjernica sa ciljem razvoja nacionalnih lučkih legislativa.⁶⁵

U kontekstu međunarodnog pomorskog imovinskog prava također postoji vrlo malo odredbi koje se odnose na luke. Jedina konvencija ikada u odnosu na rukovanje teretom u lukama je Konvencija o odgovornosti operatera transportnih terminala u međunarodnoj trgovini iz travnja 1991.⁶⁶ Premda je ova Konvencija vrlo dobro strukturirana, ipak je doživjela neuspjeh. Do danas ju je potpisalo svega nekoliko država i praktično je, nakon dvadeset godina, ostala „mrtvo slovo na papiru“. Neuspjeh konvencije objašnjava se činjenicom da je ovaj dokument pokušao nepotrebno nametnuti veliku odgovornost na luke i na lučke operatere.

Autori tzv. Haških pravila⁶⁷ iz 1924. godine o prijevozu roba morem, koja su stupila na snagu i danas se još uvijek uvelike primjenjuju širom svijeta, uspostavili su načelo da pomorski prijevoznici i njihovi korisnici imaju slobodu dogovoriti odgovornost za gubitak ili štetu na teretu prije ukrcaja na brod i kasnije nakon iskrcaja s broda.⁶⁸ Haško-visbyjska pravila ne govore ništa o odgovornosti operatera s obzirom na rukovanje teretom, drugim riječima ovo područje u svezi s protokom tereta kroz luku uređeno je samo lokalnim propisima tj. lučkim uzancama. Konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem⁶⁹ također ne regulira period boravka putnika na lučkim terminalima, operativnim obalama ili bilo kojem drugom dijelu lučkoga područja.⁷⁰ Sukladno novim Rotterdamskim pravilima⁷¹ iz 2009. godine, tzv. „maritime performing parties“, preciznije kazano operateri u lukama, u načelu su podložni istoj odgovornosti kao i prijevoznici tereta.⁷² Drugim riječima, operateri u lukama više nisu podložni drugim propisima glede

⁶⁴ Vidi: Economic and Social Commission for Asia and Pacific, Guidelines for Port-Related Legislation Bangkok, United Nations, 1991., str. 3.

⁶⁵ Vidi: Port Reform Toolkit, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Washington, 2007.

⁶⁶ United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, Vienna, 19. April 1991.

⁶⁷ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 25. August 1924, Brussels.

⁶⁸ Vidi: članak I(e) i 7. Haških pravila.

⁶⁹ International Convention on Carriage of Passangers and their Luggage by Sea, 1974, Athens.

⁷⁰ Vidi: članak I.8 Atenske konvencije.

⁷¹ United Nations Convention on Contracts of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009., Rotterdam.

⁷² Vidi: članak 12. i 19. Rotterdamskih pravila.

svoje odgovornosti, već su u odnosu krcatelja tretirani na isti način kao i brodske kompanije. U ovom trenutku, prerano je reći hoće li i kada ova konvencija uopće stupiti na snagu.

Odgovornosti i obveze stivadora, terminalnih operatera, pomorskih agenata, špeditera, peljara, lučkih tegljača i drugih pružatelja lučkih usluga nisu uređeni nikakvom međunarodnom pravnom regulativom. Također, ne postoje specifični međunarodni propisi u svezi s odgovornošću lučkih uprava za štete prouzročene zbog kvarova i nepravilnosti na lučkim instalacijama i opremi kao i na lučkim plovnim putevima.

U međunarodnom privatnom pravu, pravna pozicija pružatelja lučkih usluga vrlo je nejasna i često potpuno nedefinirana. To znači da, ako su ugovorne strane propustile ugovoriti posebne odredbe, ne postoji dovoljno pravne sigurnosti u slučaju nastanka određenih sporova između pružatelja i primatelja lučkih usluga. Tada se najčešće primjenjuju odredbe općih zakona ili krivičnog zakona, koje su često vrlo arhaične kao što je slučaj npr. s Belgijom gdje se primjenjuju propisi još iz doba Napoleonovog građanskog zakonika.

Primjena lučkih uzanci uvelike se koristi i međunarodno je prihvaćena u brojnim lukama širom svijeta. Lučki su običaji prihvaćeni kao pravno vrelo u brojnim nacionalnim pravnim sustavima,⁷³ kao i, iz istoga razloga, u međunarodnim pomorskim konvencijama,⁷⁴ stoga običajno lučko pravo ima veliki značaj kod sporenja između prijevoznika i vlasnika tereta u svezi s prijevozom tereta i najma broda. U velikoj Britaniji također postoji duga i bogata tradicija običajnoga prava s obzirom na lučke uzance.⁷⁵

4. ZAKLJUČAK

Iz prethodne rasprave zaključuje se da je lučko pravo bitan element zakonske regulative koja se odnosi na međunarodne robne i putničke tijekomove, što je od iznimnog značaja za brojne države širom svijeta. Lučko pravo ima dugu i bogatu tradiciju, ali isto tako i vrlo dinamičnu narav. Lučko pravo je sastavni dio općeg pomorskog prava i karakteriziraju ga brojna odstupanja od općega prava, pa čak ponekad i nastojanja, blago rečeno, za bivanjem izvan pravnog sustava. Kako bi se u potpunosti razumjela specifična narav lučkoga prava, potrebno je uzeti u obzir sljedeće činjenice.

Luke su područja koja predstavljaju svojevrsno sučelje između kopna i mora, stoga lučko pravo obiluje specifičnostima i iznimkama od općeg pomorskog prava; područje njegova obuhvata nalazi se negdje između broda i obale, stoga to

⁷³ U francuskom pravnom sustavu izričito je navedeno u svezi s rukovanjem teretom u lukama: članak 80. French Decree, no 66 – 1078, 31. 12. 1966.

⁷⁴ Vidi: članak 4., United Nations Convention on the carriage of goods by sea (The Hamburg Rules), Hamburg, 30 March 1978.

⁷⁵ Vidi opširnije: Boyd, S.C. Scrutton on charterparties and bills of Lading, London, Sweet & Maxwell, 2008., str. 14. – 16.

nije niti pravo koje se odnosi na kopno niti pravo mora, zbog toga ono je suštinski graničnog odnosno marginalnog karaktera.

Lučko pravo je produkt kolizije između različitih pravnih režima, poimence između prava koje se odnosi na brod i njegovu državnu pripadnost s jedne strane i prava koje se odnosi na obalnu državu ili državu luku s druge strane. Karakterizira ga sukob interesa koji nastaje između prava na slobodnu plovidbu i trgovinu nasuprot pravu na teritorijalni suverenitet države luke i lučkih vlasti.

Luke su jako važne u gospodarskom i prometnom smislu, kako na međunarodnoj, tako i na regionalnoj i lokalnoj razini; bitni su ekonomski multiplikatori koji imaju značajni izravni i neizravni učinak na stvaranje dodane vrijednosti i zapošljavanje u svome okruženju. U svrhu odgovarajućeg funkcioniranja luka kao vrlo složenih i bitnih gospodarskih sustava, moglo bi se iznimno opravdati povremeno odstupanje od odredbi općega prava.

POPIS LITERATURE

A. Knjige

1. Barić Punda, V. – Rudolf, D. ml., *Pravo mora* (dokumenti, mišljenja znanstvenika, komentari), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2007.
2. Bolanča, D., *Pomorsko pravo (odabrane teme)*, Pravni fakultet Split, 1999.
3. Boyd, S. C., Scrutton on charterparties and bills of Lading, London, Sweet & Maxwell, 2008., str. 14. – 16.
4. Brooks, M. R. i Cullinane, K. (eds.), *Devolution, Port Governance and Port Performance*, Elsevier, London, 2007.
5. Craig, P. & De Burca, G., *EU Law* (text, cases and materials), Oxford University Press, New York, 2003.
6. Capar, R., *Pomorsko upravno pravo*, Zagreb, 1987.
7. Grabovac, I. – Petrinović, R., *Pomorsko javno, upravno i radno pravo*, Pomorski fakultet Split, Split, 2006.
8. Hlača, V., *Hrvatsko pomorsko pravo* (izabrani radovi), Pravni fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
9. Jakaša, B., *Međunarodni režim morskih luka*, Zagreb, 1965.
10. Kandžija, V. – Cvečić, I., *Ekonomika i Politika Europske unije*, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2011.
11. Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
12. Stopford, M., *Maritime Economics*, Routledge, 2002.

B. Članci

13. Baird, A.J., "Port privatisation: objectives, extent, process and the UK Experience", *International Journal of Maritime Economics*, 2(2), 2000., str. 177. – 194.

14. Batur, T., "Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj", *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god 47, 3/2010., str. 677. – 692.

15. Batur, T., *Ugovor o koncesiji u funkciji razvoja morskih luka*, doktorski rad, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2012.

16. Bolanča, D., "Pravni režim hrvatskih morskih luka otvorenih za javni promet s posebnim osvrtom na pravni status objekata lučke podgradnje i nadgradnje", *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 3., 1998.

17. Bolanča, D., "Osnovne značajke zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003. godine", *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158, Zagreb, 2004.

18. Brooks, M. R. – Pallis, A. A., "Assessing port governance models: process and performance components", *Maritime Policy & Management*, 35:4, 2008., str. 411. – 432.

19. Churchill, R. R., Lowe, A. V., *The law of the sea*, 3rd Edition, 1999., Melland Schill Studies in International Law, str. 61. – 64.

20. Carbone, S. M. – Munari, F., "Port services ancillary to navigation between market and safety requirements", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, 1996., str. 67. – 91.

21. Carbone, S. M. – Munari, F., "The regime of Technical-Nautical Services (Pilotage, Towage, Mooringmen) under European law", *European Seaports Law*, The regime of Ports and Port Services under European Law and the Port Package, Van Hooydonk, E. (ed.), Antwerpen – Apeldoorn, Maklu, 2003., str. 187. – 223.

22. Churchill, R. R. – Lowe, A. V., "The law of the sea", 3rd Edition, Melland Schill Studies in International Law, 1999., str. 61. – 64.

23. De Langen, P. W. – Pallis, A. A., "Analysis of Entry Barriers in Seaports", *Maritime Policy and Management*, 34(5), 2007., str. 427. – 440.

24. Everett, S., "Corporatisation strategies in Australian ports: Emerging issues", IAME 1996 Conference-Shipping, ports and logistics services: Solutions for global issue. IAME, Vancouver, 1996.

25. GREEN PAPER "Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas", COM (2006.) 275 final.

26. Juhel, M. C., "Globalisation, privatization and restructuring of ports", 10th Australasian Summit "Ports, Shipping and Waterfront Reform", 1998.

27. Maguire, "EC Law and Ports – Plotting a New Course" , *IJOSL* 63 and 154, 1998.

28. Trujillo, L. – Nombela, G., "Privatization and regulation of the seaport industry", *Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, 2000.

29. The International bank for reconstruction and development, Port reform toolkit, second edition, Washington, 2007.

30. Van Niekerk, H. C., "Port reform and concessioning in developing countries", Maritime Economics and Logistics, 7, 2005., str. 141. – 155.

C. Pravni izvori

31. Commission Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: a European vision for the oceans and seas [COM (2006) 275 final – Not published in the Official Journal].

32. Law of the Sea Convention 1982. (UNCLOS 82).

33. Pomorski zakonik, "Narodne novine" br. 181/04, 76/07, 146/08.

34. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), „Guidelines for Port Authorities and Governments on Privatization of Port Facilities.“ UNCTAD, 1998.

35. UNCTAD Review of Maritime transport, United Nations, New York and Geneva, 2009.

36. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, "Narodne novine" br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09.

SPECIFICS OF THE LEGAL REGIME IN SEAPORTS

Seaports are extremely important infrastructural facilities, essential links of international transport and logistics chains. Ports are in an economic sense very important both international and regional level, and thus a law that applies to them. In terms of appearance and development of the ports law is important to emphasize that the ports have always had incompletely defined position within the legal system.

Regarding the position of the ports law within the legal system, it should be considered an integral part of the maritime law in a broader sense, which includes international and national private and public maritime law, and the international law of the sea.

Despite more ambiguous academic position of ports law it is evident that this area is full of legal exceptions and deviations from the general law. It is obvious that the ports are suitable for the legal regulation with specific laws (*lex specialis*). Ports can hardly function within the normal legal framework and therefore is largely avoided, as shown by numerous examples.

In order to fully understand the specific nature of the ports law the following facts should be taken into account.

Ports are areas that are, a kind of interface between land and sea; therefore, the ports law is abundant of specific exceptions to the general maritime law. Its coverage area is located somewhere between the ship and the shore, so it's not a law relating to neither land nor maritime law, because of that, it has essentially the border or marginal character.

Ports law is the product of the collision between different legal regimes, namely between the law relating to the ship and its nationality on the one hand and the law relating to the coastal State or

port state on the other. It is characterized by a conflict of interest that arises between the right to free navigation and right to trade across the territorial sovereignty of the port states and port authorities.

Ports are also important economic multipliers that have significant direct and indirect impact on the creation of value added and employment in their environment. The purpose of the proper functioning of ports as the most complex and important economic systems could justify the very occasional deviations from the general law.

Key words: *Seaports, maritime law, seaports law, port regime.*