

MODEL PRETVORBE I PRIVATIZACIJE LUKA JAVNOG PROMETA S POSEBNIM OSVRTOM NA "LUKU" RIJEKA

MODEL OF THE TRANSITION AND PRIVATISATION OF THE PUBLIC TRANSHIPMENT PORTS WITH SPECIFIC OVERLOOK TO "LUKA" OF RIJEKA

UDK 627.212

Pregledni članak
Review

Sažetak

Predmet ove rasprave je pretvorba i privatizacija javnoga prometa¹, kao proces u kojem hrvatske morske luke trebaju dobiti poznatog vlasnika nakon više od 50 godina u kojima su bile u ne vlasničkom režimu. Ujedno se uz novog vlasnika razmatra i koncesijski odnos između države i novih trgovačkih društava koja će nastati pretvorbom društvenih poduzeća luka.

Posebna pozornost posvećena je analizi važnijih čimbenika koji su prethodili pokretanju postupka pretvorbe i privatizacije morskih luka s posebnim osvrtom na poduzeće "Luka" Rijeka, koje je posebnom odlukom Vlade Republike Hrvatske određeno za testiranje modela pretvorbe hrvatskih morskih luka.

Na kraju provedene rasprave o problematici, koja je prethodila i koja prati pretvorbu i privatizaciju morskih luka, daje se prijedlog rješenja utvrđenih nedostataka s ciljem da se proces pretvorbe i privatizacije luka uporabi za sanaciju izuzetno teškog položaja u kojem se luke nalaze te da se utvrde temelji novoga sustava, koji bi trebao omogućiti lukama javnog prometa da se ponovo vrate na svjetsko tržište lučkih usluga.

Ključne riječi: luka, luka javnog prometa, luka posebne namjene, pretvorba, privatizacija, lučke djelatnosti, lučko područje, pomorsko dobro, koncesije, licence, lučka uprava.

Summary

The paper has discussed transition and traffic in which Croatian sea ports should finally obtain the owner after 50-year-long period of unknown owner. At the same time there has been discussed the relationship of concession between the State and new joint-stock companies which will appear after the privatisation process of the companies of the ports.

After analysing the difficulties before and during the process of privatisation of sea ports, a proposal has been given how to surmount the faults. The aim is to use this process to restore the ports financially and to create a new system which will enable them to come back to the world market of port services.

1. Uvod Introduction

Pretvorba i privatizacija hrvatskim morskih luka javnog prometa počinje se provoditi u trenutku kada su one sučeljene s izuzetno teškim gospodarskim, razvojnim i financijskim poteškoćama i kada su primorane boriti se za goli opstanak, odnosno kada bi trebale uložiti goleme napore za povratak izgubljenih tereta, brodskih linija te robno-prometnih tokova, a koji su poremećeni početkom ovoga desetljeća. Nedvojbeno je da se radi o vrlo složenim, a time i zahtjevnom programu, kojemu je posvećen ovaj rad, u kojem se vodi sustavna, analitička, strategijska i argumentirana rasprava uz puno uvažavanje važećih zakona i drugih propisa te međunarodnih standarda iz područja lučkoga gospodarstva.

Svrha i cilj ovoga rada je da se što konkretnije i preciznije prezentira promatrana problematika, da se analiziraju glavni uzroci njezinoga nastajanja kako bi se moglo pokušati utvrditi prijedlog načina ili programa za njezino postupno i sustavno rješavanje. Ovaj rad je sastavljen od pet međusobno povezanih djelova, i to: nakon uvoda iznesene su definicije ključnih pojmova (u drugom dijelu); zatim se utvrđuje mjesto i uloga luka javnog prometa u gospodarskom sustavu zemlje (u trećem dijelu); pa onda pravni preustroj luka javnog prometa (u četvrtom dijelu); zatim otvorena problematika transformacije luka javnog prometa (u petom dijelu); prijedlog mjera za rješavanje utvrđene problematike iznosi se u šestom dijelu, a sinteza sveukupnih spoznaja dana je u posljednjem dijelu, zaključku.

2. Definicije pojmova Terms

U svakodnevnom komuniciranju koriste se različiti nazivi za luke, a pod tim pojmovima se vrlo često podrazumijevaju putničke i teretne luke, što je samo dio lučkoga sustava pa je potrebno ukratko navesti definicije pojedinih pojmova.

*dr. sci. Ivan Miloš, Udruga hrvatskih morskih luka, Kastav, Rijeka, Rešetar 42

2.1. Morska luka

Sea port

Prema odredbama Zakona o morskim lukama², pojam "luka" označava morsku luku, tj. vođeni s vodom izravno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima za pristanak, sidrenje i zaštitu brodova i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

2.2. Luka javnog prometa

Public port

Luka otvorena za javni promet jest morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i granicama raspoloživih kapaciteta³.

Prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku, luke javnog prometa dijele se na:

1. Luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku.
2. Luke županijskog značenja.
3. Luke lokalnog značenja.

2.3. Luka posebne namjene

Specialized port

Luka posebne namjene jest morska luka koja služi posebnim potrebama trgovačkoga društva, druge pravne ili fizičke osobe (luka nautičkoga turizma, industrijska luka, brodogradilište, ribarska luka i dr.) ili državnoga tijela (vojna luka, luka tijela unutarnjih poslova i dr.)⁴.

3. Mjesto i uloga luka javnog prometa

u prometnom i gospodarskom

sustavu Republike Hrvatske

The Role of the Public Ports in Traffic and Economic System of Croatia

Iz naše dosadašnje prakse pa i zakonodavstva, a u usporedbi sa svjetskim iskustvima i standardima, ne bi se moglo pouzdano tvrditi da su luke javnoga prometa u Republici Hrvatskoj zauzimale i da danas zauzimaju mjesto i ulogu u prometnom i gospodarskom sustavu koje im po prirodi stvari pripada.

Za elaboraciju ove tvrdnje mogu poslužiti različiti argumenti, a u nastavku se iznose samo najvažniji pokazatelji, koje je moguće vrlo jednostavno provjeriti i nedvojbeno dokazati.

3.1. Gospodarski i strateški pokazatelji

Economic and Strategic Matters

Nedvojbeno je da je luka javnog (međunarodnog) prometa prometno čvorište koje predstavlja svojevrsni

input-output prometnog sustava te ključni čimbenik u ostvarivanju maksimalnih interesa domaćega gospodarstva i države od prometnih usluga. Tako npr. riječka "Luka"⁵, koja čini više od 70% ukupnog prometa svih hrvatskih luka, sudjeluje sa svega 10 - 15% u ukupnoj zaradi svih sudionika na riječkom prometnom pravcu, odnosno u koristi Republike Hrvatske, što znači da ostali sudionici u prometu (željeznica, brodari, cestovni prijevoznici, špediteri, brodski agenti, opskrbljivači brodova, kontrolne kuće, osiguravajuća društva, banke itd.) sudjeluju s oko 85 - 90%. S matematičkog motrišta, mogao bi se steći dojam, da su prihodi riječke "Luke" minorni i da bi se posebna pozornost trebala posvetiti prihodima ostalih sudionika u prometu, ali se pri tome ne smije smetnuti s uma da bez lučkih 10 - 15% nema ni onih golemih 85 - 90% prihoda od prometnih usluga.

Rečene relativne odnose moguće je potkrijepiti naturalnim i financijskim pokazateljima, i to: riječka "Luka" je npr. 1989. ostvarila ukupan prihod od oko 140 milijuna USD, a svi ostali sudionici na prometnom pravcu oko 1,1 milijardu USD. Danas, 1997. godine, kada je riječka "Luka" ostvarila godišnji prihod od oko 30 milijuna USD svi ostali sudionici na pripadajućem prometnom pravcu su oko 240 milijuna USD, što znači da je Republika Hrvatska izgubila više od 700 milijuna USD godišnje⁶. Naravno, to nije jedini i najveći gubitak ili šteta koju je pretrpjela država Hrvatska zbog opadanja lučkog prometa, ali se ti posredni gubici i štete ne elaboriraju u ovom radu.

Gotovo identične relacije vrijede za sve hrvatske morske luke, a što je vidljivo iz usporedbe njihovih učinaka⁷ u 1989. i 1997. godini. Njihov je ukupni promet⁷ 1989. godine iznosio oko 16 milijuna tona tereta i ukupan prihod oko 250 milijuna USD te prihod pripadajućih prometnih pravaca (Republike Hrvatske) oko 1,8 milijardi USD, a 1997. godine promet je iznosio svega oko 4 milijuna tona tereta, prihod oko 70 i prihod pripadajućih prometnih pravaca oko 420 milijuna USD godišnje, s tendencijom daljnjeg opadanja.

3.2. Strateški odrednice prometne i gospodarske politike

Strategic Definition of Traffic and Economic Policy

Radi lakšeg razumijevanja mjesta i uloge luke javnog prometa u prometnoj i gospodarskoj strategiji jedne države dovoljno je navesti primjer susjedne Republike Slovenije. SR Slovenija je još 1968. godine donijela Zakon o razvitku luke "Koper" kojim je cijene lučkih usluga, naravno, svoje "Luke" Koper, spustila ispod svih razina ekonomske logike, ali je obvezala sva slovenska poduzeća da izdvajaju 2% dohotka za namjenski razvoj "Luke" Koper. Tada, 1968. godine, "Luka" Koper je ostvarivala promet od oko milijun tona tereta i ukupan prihod od oko 25 milijuna USD, a pripadajući prometni pravac oko 110 milijuna USD godišnje, da bi 1997. godine, ostvarila promet od oko 7 milijuna tona tereta, prihod oko oko 135 milijuna USD, a prometni pravac oko milijardu USD godišnje. Zapravo "Luka" Rijeka i "Luka" Koper su zamijenile pozicije.

Slijedom rečenih podataka i odnosa može se ustvrditi da se u državnoj gospodarskoj politici luke javnog prometa, a poglavito riječka "Luka", ne bi trebale tretirati kao redovita društva kapitala nego kao akceleratori prometnih tokova te gospodarskoga razvitka Republike Hrvatske. U prilog tome govore činjenice koje dokazuju da je Republika Hrvatska izgubila od 1992. godine do danas, 1998. godine, više od tri milijarde USD zbog opadanja prometa samo preko riječke "Luka", a da je riječka "Luka" izgubila oko 3000 milijuna USD efektivnog prihoda⁸. Nedvojbeno je, dakle, da je hrvatska država imala razloga za utvrđivanje i primjenu mjera gospodarske politike, koje su trebale potaknuti luke javnog prometa, a posebno riječku "Luku" za ostvarenje predratnih prihoda i prometa tereta⁹.

4. Pravni preustroj luka javnog prometa *Jurisdiction and new public port's law*

Utemeljenjem demokratske i neovisne Republike Hrvatske došlo je do promjena u lučkom zakonodavstvu, koje su imale izravni utjecaj na poslovanje i razvitak lučkog poslovanja, a poglavito u lukama javnog prometa. U tom pogledu mogu se identificirati tri vremenska intervala, i to: vrijeme do 1993. godine; od 1993. do 1996. godine i od 1996. godine do pokretanja postupka pretvorbe i privatizacije.

4.1. Pravni ustroj luka do 1993. godine *Jurisdiction and new law up to 1993.*

Poznato je da su lukama javnog prometa upravljali radnički savjeti do konca 1992. godine, kada su zamijenjeni državnim upravnim odborima. Iako je vrlo teško uspoređivati učinkovitost lučkih radničkih savjeta i državnih upravnih odbora, jer su djelovali u različitim vremenskim intervalima i u različitim okolnostima, ipak se ne može tvrditi da se lučki radnički savjeti nisu gospodarski ponašali i da nisu vodili računa o međunarodnom ugledu i konkurencijskom sposobnosti svojih luka. Ako bi se, kao reprezentant, koristila riječka "Luka" moglo bi se uočiti da su njeni radnici godišnje investirali oko 10 milijuna USD u nove lučke kapacitete, te da su izgradili čak 6 specijaliziranih luka-terminala, kao što su: Terminal za rasute terete "Bakar", Stočni terminal "Bršica", Terminal za drvo "Škrljevo", Kontejnerski terminal "Brajdica", Terminal za sipke terete "Silos". Terminal za rashladne terete "Hladnjača". Izgradnjom novih i suvremenih terminala zadržali su konkurentnost riječke "Luka" na svjetskom tržištu i osigurali porast prometa na oko 7,6 milijuna tona tereta, prihod na oko 140 milijuna USD te prihod hrvatskog prometnog pravca na oko 1,1 milijardu USD godišnje.

Naravno, ne mogu se zanemariti ni određene mjere gospodarske politike koje su poticale na rad i razvitak luka javnog prometa. Tanko npr. lučke naknade, s kojima je upravljala "služba zajedničkih objekata" u lučkom poduzeću, morale su se strogo namjenski trošiti za održavanje i razvitak lučkoga područja i nije postojala mogućnost da se troše za plaće lučkih djelat-

nika ili za druge oblike podizanja životnog standarda, odnosno luksuza lučkih zaposlenika, kao što je to slučaj danas itd.

4.2. Pravni ustroj luka od 1993. do 1996. godine *Jurisdiction and new law from 1993. to 1996.*

Koncem 1992. godine potpuno je ukinuto radničko samoupravljanje i upravnu funkciju u društvenim poduzećima luka preuzela je Vlada, odnosno Hrvatski fond za privatizaciju posredstvom svojih upravnih odbora. U vremenskom razdoblju do konca 1995. godine donesen je Pomorski zakonik, koji je u svojoj prvoj verziji bio isključio luke iz instituta pomorskog dobra da bi ih naknadno ponovo proglasio pomorskim dobrom i na raj način ih zaštitio od devastacije, koja je bila dosegla vrlo visoku razinu. Ujedno je donesen i Zakon o morskim lukama, koji je trebao već početkom 1996. godine pokrenuti postupak temeljite transformacije pravnoga ustroja hrvatskih morskih luka javnog prometa, ali do toga nije došlo.

4.3. Pravni ustroj luka od 1996. do 1998. godine *Jurisdiction and new law from 1996. to 1998.*

Početkom 1996. godine stupio je na snagu Zakon o morskim lukama čije su odredbe obvezivale Hrvatski državni sabor da donese desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava Republike Hrvatske¹⁰ i Vladu da do početka 1997. godine provede vlasničku, upravljačku i strukturalnu transformaciju luka javnog prometa¹¹, a posebno riječke "Luka" kao pilot projekta.¹² Zakonom je bilo utvrđeno da luke javnog prometa izrade djeljivenu bilancu do 5. veljače 1996. godine,¹³ kojom je sveukupna imovina društvenog poduzeća luka trebala biti podijeljena na dva dijela¹⁴, i to:

- imovina nad kojom se ne mogu stjecati prava vlasništva niti bilo koja druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi, s pripadajućim obvezama;

- imovina nad kojom se mogu stjecati vlasnička prava, s pripadajućim obvezama.

Temeljem djeljivene bilance državni su upravni odbori u društvenim lučkim poduzećima trebali do 5. travnja 1996. godine obaviti procjenu vrijednosti imovine nad kojom se mogu stjecati vlasnička prava, izraditi elaborat o pretvorbi i donijeti odluku o pretvorbi luka. Nakon toga, a u roku od 30 dana, što znači do 5. svibnja 1996. godine, Vlada je trebala osnovati lučke uprave i predati im na upravljanje, odnosno na održavanje i razvoj lučko područje, koje čini imovinu nad kojom se ne mogu stjecati vlasnička prava.

Vlada i Hrvatski fond za privatizaciju nisu proveli Zakonom propisane obveze na području pretvorbe luka javnog prometa nego je Vlada protuzakonito i u suprotnosti s Ustavom Republike Hrvatske osnovala svoje lučke uprave i predala im na upravljanje lučko područje s kojim su morali upravljati upravni odbori društvenih poduzeća do njihove pretvorbe i privatizacije, što je impliciralo nastajanje općeg kaosa. Una-

toč tome, formiranjem lučkih uprava, luke javnog prometa su doživjele temeljitu pravnu promjenu kojom je započeo proces njihove vlasničke i strukturalne transformacije.

5. Otvoreni problemi transformacije luka javnog prometa

Pending problems of the transformation of public ports

Transformacija, odnosno pretvorba i privatizacija morskih luka, a posebno luka javnog prometa je vrlo složen i vremenski dugotrajan proces, koji zahtijeva brojne predradnje na razini središnje zakonodavne i izvršne vlasti te na razini lokalne uprave i samouprave. Uz to, prije pokretanja postupka pretvorbe i privatizacije, trebalo bi donijeti Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o morskim lukama u kojem bi trebalo posebno regulirati pretvorbu i privatizaciju morskih luka, odnosno staviti izvan snage odredbe članka 60. važećeg Zakona.

5.1. Ustavno-pravna problematika

Constitution-Jurisdiction problems

Zakonom o morskim lukama propisano je da se pretvorba luka javnog prometa treba obaviti po Zakonu o pretvorbi društvenih poduzeća¹⁶, što znači po istim zakonskim normama kao i sva druga društvena poduzeća. Ako bi se uvažile činjenice koje su iznesene u prethodnoj raspravi onda bi se moglo postaviti pitanje:

Može li se obaviti pretvorba luka javnog prometa, koje su čak i posebnim odlukama Vlade Republike Hrvatske proglašene lukama od posebnog gospodarskog (međunarodnog) interesa za Republiku Hrvatsku, po istom Zakonu kao i druga društvena poduzeća, koja nemaju takvo značenje¹⁷?

Osim toga Zakon o pretvorbi društvenih poduzeća propisuje da se mora obaviti pretvorba sveukupnog društvenog poduzeća i obvezuje tijelo upravljanja u poduzeću, pod prijetnjom velikih kazni, da u postupku utvrđivanja društvenog kapitala mora obuhvatiti sveukupnu imovinu i sveukupne obveze poduzeća. Nasuprot tome, Zakon o morskim lukama i Pomorski zakonik propisuju da se u morskim lukama mogu pretvoriti i privatizirati samo manji ili gotovo zanemarivi dijelovi imovine društvenog poduzeća, odnosno imovine nad kojim se mogu stjecati vlasnička prava.

Promatrano u relativnim odnosima i uvažavajući stvarne podatke iz lučkih djelatbenih bilanci, a sukladno odredbama važećeg lučkog zakonodavstva, u hrvatskim se morskim lukama javnog prometa može privatizirati samo oko 5-10% imovine.

To, praktično, znači da sada i ranije uposleni u lukama javnog prometa, kao i svi ostali koji po Zakonu imaju pravo na kupnju dionica ili udjela u lučkim poduzećima koja se nalaze u postupku pretvorbe, ne mogu kupiti poduzeće "Luka" kao pravnu osobu, nego samo minijaturni dio njegove imovine, koja nema go-

tovo nikakvu tržišnu vrijednosti, jer je u cijelosti otpisana i predstavlja otpadni materijal.

Slijedom rečenog nije teško dokazati da je Zakon o morskim lukama, između ostalog, suprotan odredbi članka 14. stavak 2. Ustava i da lučke djelatnike dovodi u neravnopravan položaj prema drugim građanima demokratske Republike Hrvatske.

Poseban prigovor bi se mogao uputiti Hrvatskomu državnom saboru i Vladi zbog načina provedbe postupka pretvorbe i privatizacije luka javnog prometa, jer sve radnje u postupku pretvorbe, uključujući i donošenje odluke o visini društvenog kapitala i načinu pretvorbe, donosi Hrvatski fond za privatizaciju koji ujedno donosi i rješenje o pretvorbi i koji rješava eventualne prigovore na dano rješenje,¹⁸ što također nije sukladno odredbama važećeg Ustava.

5.2. Pravno-strategijska problematika

Jurisdiction-Strategic Problems

Nedvojbeno je da su društvena poduzeća u lukama javnog prometa bila nositelji funkcija upravljanja, odnosno da su samostalno održavala i razvijala lučko područje te da su bila jedini korisnici lučkog područja za obavljanje lučkih djelatnosti u proteklih pedeset godina. Nedvojbeno je i to da su lučka poduzeća uvijek bila izravno izložena svjetskoj konkurenciji i da se nisu mogla štititi samoupravnim socijalizmom kao druga poduzeća, koja su poslovala na tuzemnom, odnosno socijalističkom tržištu. Međunarodna konkurencija je prisilila lučka poduzeća da se permanentno razvijaju, tj. da uvode nove organizacijske modele, da se opremaju najsuvremenijom tehnikom i tehnologijom te da obrazuju vlastite specijalističke kadrove, koje nije stvarao redoviti obrazovni sustav itd.

Sve su ove strategijske aktivnosti lučka poduzeća mogla poduzimati jer se radilo o velikim sustavima, koji su uz svoje interese štitili i strategijske interese društvene zajednice, odnosno svih sudionika na pripadajućem prometnom pravcu. Uvođenjem državnih upravnih odbora¹⁹ u društvena lučka poduzeća došlo je do def profesionalizacije lučkoga poslovanja, jer su upravljačku funkciju preuzeli politički dužnosnici, koji nisu imali gotovo nikakvoga iskustva i stručnih znanja o lučkome sustavu, a niti ikakve strategijske smjernice kojima bi se rukovodili u svome upravljačkom radu. Pored toga rečeni su upravni odbori svoju funkciju upravljanja složenim lučkim sustavima obnašali i obnašaju kao neku vrstu usputnog i nedefiniranog političkog domaćeg zadatka u kojem je možebitna negativna ocjena mogla značiti nekakvu stranačku kritiku, a ne dovođenje u pitanje vlastite egzistencije i egzistencije tisuće djelatnika i desetaka poduzeća na pripadajućem prometnom pravcu. Naravno, u takvim okolnostima, bilo je realno za očekivati da se neće moći održati profesionalan i domaćinski odnos prema lučkom radu i da će lučka poduzeća, odnosno luke javnoga prometa doživjeti katastrofu.

Važeći je Zakon o morskim lukama svojim odredbama normativizirao neprofesionalnost²⁰ u lučkome poslovanju kroz uvođenje glomaznih lučkih uprava, kao državnih - činovničkih ustanova koje imaju zadatak upravljati lučkim područjem bez ikakve državne strategije i koncepcije te kroz svođenje

društvenih lučkih poduzeća na grupu lučko-transportnih radnika, koji bi trebali samo obavljati fizički prekrcaj tereta.

U takvim okolnostima nije bilo moguće zaštititi stratezijske interese hrvatske države, hrvatskog naroda i njenog gospodarstva²¹ niti će to biti moguće osigurati u budućnosti, ako se ne izmjeni važeće lučko zakonodavstvo i ako zakonodavna i izvršna državna vlast ne utvrdi odgovarajuću strategiju rada i razvoja luka javnoga prometa.

5.3. Gospodarsko-stratezijska problematika *Economic-Strategic problems*

U prijelazu s bivšeg na novi sustav u gospodarsko-stratezijskom ustroju hrvatskih luka javnog prometa primijenjen je princip "spaljenih mostova", odnosno izravni prijelaz sa starog na novi ustroj bez vremenskog razdoblja za prilagodbu. Prema poznatim svjetskim iskustvima, princip "spaljenih mostova" pokazao se vrlo učinkovitim kod tehničkih i tehnoloških sustava, ali je kod transformacije organizacijskih i društvenih sustava pokazao izuzetno loše učinke.

U Republici Hrvatskoj još uvijek nije obavljena pretvorba i privatizacija nijedne luke javnog prometa, što bi trebalo značiti da još uvijek ima vremena pokušati dati odgovor na pitanje:

Hoće li primjena važećega lučkog zakonodavstva u području pretvorbe i privatizacije luka javnog prometa izazvati ugrozu gospodarsko-stratezijskih interesa Republike Hrvatske?

U svrhu konkretnog odgovora na ovo pitanje potrebno je ukratko definirati i analitički prosuditi ulogu pojedinih čimbenika transformacijskoga procesa, kao što su: lučka uprava, trgovačko društvo koje će nastati pretvorbom društvenog poduzeća "Luka" i lučki koncesionari.

5.3.1. Lučka uprava *Port authority*

Prema Zakonu o morskim lukama, lučka uprava je neprofitna pravna osoba koju osniva Vlada ili županijsko poglavarstvo, a koja upravlja lučkim područjem.

Prema stvarnim obilježjima i stvarnom značenju u sadašnjoj funkciji hrvatskih morskih luka javnoga prometa, lučka uprava predstavlja paravladinu ustanovu, koja u ime osnivača i za račun društvenoga poduzeća "Luka" pokušava upravljati lučkim područjem s kojim, po važećem Zakonu o morskim lukama, mora upravljati upravni odbor društvenog poduzeća "Luka" do njegove pretvorbe u trgovačko društvo²². Proračun lučke uprave čine i lučke pristojbe, koje su sve do njenog formiranja predstavljale strogo namjenska sredstva za održavanje i razvitak lučkog područja. Lučkom upravom formalno upravlja volontersko upravno vijeće, koje ima sedam članova i predsjednika, a koje čine političari iz državne uprave te lokalne uprave i samouprave. Lučkom upravom ravna ravnatelj, koji npr. prema Statutu Lučke uprave Rijeka mora biti diplomirani inženjer tehnologije ili strojarstva.

Zakonom o morskim lukama i odlukama o formiranju lučkih uprava propisano je da financijska sredstva za osnivanje i rad lučkih uprava moraju osigurati društvena poduzeća "Luka", što na prvi pogled izgleda racionalno, jer se nisu trebala angažirati sredstva državnog proračuna. Međutim, u praksi se pokazalo da nema ni govora o racionalizaciji nego naprotiv, radi se o opstrukciji državnog proračuna, jer su lučke uprave potrošile lučke pristojbe za svoje izrazito visoke plaće i visoki životni standard svojih činovnika, što je rezultiralo devastacijom lučkog područja i kapitalne lučke opreme, jer ih nitko nije održavao pa je promet preko luka sveden na razinu s početka ovoga stoljeća, a što je impliciralo golemo smanjenje prihoda poreznih obveznika na pripadajućim prometnim pravcima pa je državni proračun oštećen za oko 154 milijuna USD godišnje.

5.3.2. Trgovačko društvo "Luka" *Trade Incorporation LTD "Luka"*

Trgovačko društvo "Luka" d.d. ili d.o.o. je društvo kapitala koje bi trebalo nastati pretvorbom društvenog poduzeća "Luka" i koje bi trebalo, temeljem prvenstvene koncesije, obavljati lučke djelatnosti na lučkom području pod nadzorom lučke uprave, zajedno s ostalim koncesionarima.

5.3.3. Lučki koncesionari *Port Concession Partnerships*

Lučki koncesionari su pravne i fizičke osobe koje obavljaju lučke djelatnosti na lučkom području na temelju koncesija dobivenih od lučke uprave.

Prvi lučki koncesionar trebalo je biti trgovačko društvo "Luka" d.d. ili d.o.o. koje je trebalo nastati pretvorbom društvenog poduzeća "Luka" p.o. i kojemu je lučka uprava morala dodijeliti prvenstvenu koncesiju za lučke djelatnosti.

Budući da Vlada nije poštivala odredbe Zakona o morskim lukama i budući da je protuzakonito formirala lučke uprave prije pretvorbe društvenih poduzeća "Luka" bilo bi potrebno ukazati na učinjene povrede važećih zakona te na goleme štete koje su zbog toga nastale kako bi se moglo predložiti mjere za zaustavljanje daljnje devastacije lučkog sustava te za sanaciju sadašnjeg stanja u lukama od posebnog gospodarskog značenja.

1. Vlada nije dopustila pretvorbu luka prometa²³ do 5. travnja 1996. godine, kako je to propisano Zakonom o morskim lukama, nego je donijela Uredbu o uvjetima za dodjelu koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti²⁴, u kojoj je obvezala društvena poduzeća "Luka" da zaključe ugovore s lučkim upravama o korištenju lučke podgradnje i nadgradnje, što nije provedeno, jer je neosnovano i protuzakonito.

2. Ujedno je Vlada osnovala Lučku upravu Rijeka koncem svibnja 1996. godine, a potom i u ostalim lukama javnog prometa te im, protuzakonito, pokušala predati na upravljanje lučka područja.

3. Lučke uprave, a poglavito Lučka uprava Rijeka, nisu poštivale pravo prvoponude koncesije nego su raspisale natječaje za pojedine lučke djelatnosti i na

taj način izazvale opći kaos i rastrojstvo, što je rezultiralo golemim štetama za Republiku Hrvatsku koje premašuju 700 milijuna USD godišnje.

5.3.3.1. Lučke koncesije *Ports Concessions*

Pojam "koncesija" se upotrebljava i u osobitom značenju kao ovlast koju država nekome daje da može što graditi ili raditi.²⁵ Za koncesiju se kaže da predstavlja "akt vlasti jedne države kojom se građanima te države, drugoj državi ili stranim državljanima dopušta na njenom području obavljanje onih djelatnosti za koje inače postoji zabrana."²⁶

Prema prevladavajućoj praksi u razvijenim zemljama svijeta, koncesija se koristi kao stvarno-pravni institut kojim država daje odobrenje ili dozvolu za građenje ili korištenje dobra u općoj uporabi, na određeno vrijeme i pod određenim uvjetima. Na stvarima koja su predmetom koncesije može se koristiti založno pravo na rok trajanja koncesije.

U zakonima Republike Hrvatske i u njoj praksi pod koncesijom se razumijeva sve što država, odnosno lokalna uprava i samouprava, daje na korištenje pravnim i fizičkim osobama bez obzira na vlasnički status, pri čemu bi se moglo zaključiti da se pojmovi "zakup", "koncesija" i "licenca", smatraju sinonimima.

Tako je npr. Lučka uprava Rijeka raspisala više natječaja za dodjelu koncesija za pojedine servisne djelatnosti na lučkom području, među kojima je i opskrba brodova, što je izazvalo značajne poremećaje u radu i funkcioniranju "Luke" Rijeka. Kad bi se kritički analizirao ovaj postupak Lučke uprave moglo bi se zaključiti sljedeće:

1. U formalno-pravnom pogledu, Lučka uprava je postupila po odredbama važećeg Zakona o morskim lukama pa joj se ne može uputiti prigovor.

2. Lučkoj upravi bi se moglo prigovoriti to što nije raspisala natječaje za sve koncesije istog značenja, koje su sadržane u istom članku važećeg Zakona²⁷, jer je time pojedine korisnike lučkoga područja dovela u značajno povoljniji odnosno nepovoljniji položaj.

3. Ovom činidbom Lučka uprava je opteretila hrvatski izvoz za oko 25-30% u odnosu na vrijeme prije njenog formiranja, što u konkretnom slučaju, za svakog koncesionara iznosi - 500 USD godišnje takse: -1,25% provizije na svaki ispostavljeni račun za izvezenu uslugu: -1.200 kn za godišnju dozvolu pristupa osobnog vozila a 5.000 kn za godišnju dozvolu pristupa na lučko područje itd.

4. Propisivanje ovih ekstra taksi korisnicima lučkoga područja nije sukladno mjerama državne politike za poticaj izvoza, jer su upravo opskrbljivači brodova kao posebno važni izvoznici posebno oslobođeni i od poreza na dodatnu vrijednost²⁸ itd.

Institut koncesije bi se trebao koristiti za osobito važne stvari kao što su građenje čvrstih objekata na pomorskom dobru ili za drugi oblik materijalnog ulaganja radi korištenja pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti koncesionara. Lučkim koncesionarima bi trebalo pripadati hipotekarno pravo, odnosno pravo zaloge na objekte koji su predmetom koncesije. Kad se lučki objekat, kao što je npr. obala,

lučko skladište i sl. daje na uporabu većem broju korisnika za obavljanje iste ili različite lučke djelatnosti, trebalo bi koristiti institut lučke licence.

5.3.3.2. Lučke licence *Ports Licences*

Lučke licence su najčešći institut koji se koristi u svjetskim lukama za regulaciju odnosa između lučkih uprava i pravnih i fizičkih osoba - licencnih ovlaštenika, koji pružaju servisne usluge na lučkom području. Svrha licenci nije prikupljanje ekstra prihoda kroz razne takste, naknade i slične namete nego uvođenje reda na lučko područje kojim se zahtijeva od svakog korisnika lučkog područja da ispunjava svjetske standarde u pružanju usluga brodovima i ostalim sudionicima u prometnom sustavu. Prije izdavanja licence lučka uprava je dužna provjeriti ispunjava li licencni ovlaštenik minimalne tehničke, kadrovske, financijske i druge uvjete za obavljanje određene lučke djelatnosti kako ne bi ugrozio sveukupnu ponudu koja se pruža na lučkom području, odnosno kako bi luka bila konkurentna na tržištu lučkih usluga.

Slijedom račenog, a sukladno svjetskim standardima, moglo bi se reći da najveći dio lučkih djelatnosti, koje su utvrđene u Zakonu o morskim lukama Republike Hrvatske, a za koje se dodjeljuju koncesije, ima karakter tipičnih licencnih djelatnosti.

U važećim propisima Republike Hrvatske ne postoji nikakva mogućnost korištenja hipotekarnog - založnog prava, novih trgovačkih društava "Luka" d.d. i d.o.o., koja će nastati pretvorbom društvenih lučkih poduzeća, na objektima koji će im biti dani na korištenje. To će biti nemoguće zbog toga što će biti dani i drugim koncesionarima, a dvije i više hipoteka se ne mogu ustanoviti na jednom objektu. Pored toga upitna je i visina koncesijske naknade, jer su naše luke već sada nekonkurentne na tržištu lučkih usluga zbog visokih lučkih tarifa i lučkih pristojbi, što bi trebalo značiti da koncesijska naknada ne može biti veća od jedne kune godišnje.

6. Prijedlog mjera za rješenje utvrđene problematike *Proposals for the Solution of Known Problems*

Okolnosti u kojima se nalaze hrvatsko gospodarstvo i luke javnoga prometa takve su da je teško utvrditi i djelotvorno uporabiti mjere koje bi nagomilanu problematiku riješile u kratkom vremenskom roku. Zbog toga bi bilo potrebno donijeti dvije vrste mjera, i to: interventne - kratkoročne i strategijske - dugoročne mjere.

6.1. Prijedlog interventnih mjera *Proposal for Intervention Models*

1. Hrvatski bi državni sabor trebao donijeti zakon temeljem kojega bi se obavila transformacija društvenih poduzeća "Luka" u državna poduzeća. Na taj bi se način uskladilo stvarno i formalno-pravno stanje u lukama javnoga prometa koje je narušeno u

trenutku postavljanja državnih upravnih odbora u društvena lučka poduzeća.

2. Vlada bi trebala donijeti odluku o stavljanju u stanje mirovanja svih pet lučkih uprava u lukama javnog prometa, čime bi se spriječila njihova daljnja devastacija koja je zauzela zabrinjavajuće razmjere.

3. Vlada bi trebala izraditi i usvojiti programe sanacije i rekonstruiranja luka javnog prometa, i to za svaku luku posebno.

4. Hrvatski bi državni sabor trebao donijeti Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o morskim lukama i Pomorskog zakonika, koji bi trebali sadržavati posebne odredbe o pretvorbi i privatizaciji luka javnog prometa.

6.2. Prijedlog strategijskih mjera *Proposal for Strategic Models*

Nepostojanje dugoročne strategije rada i razvitka gospodarskoga sustava Republike Hrvatske, a time i strategije rada i razvitka luka javnoga prometa, pokazalo se osobitim nedostatkom u proteklom razdoblju od sedam godina. Sada više nema dvojbe o potrebi donošenja strategijskih smjernica funkcioniranja i razvitka luka javnoga prometa kao ključnog segmenta u prometnom i gospodarskom sustavu Republike Hrvatske, ali nema dvojbe da je sada njihovo donošenje značajno otežano, jer se mora voditi računa i o sanaciji golemih šteta koje su učinjene.

U zatečenim okolnostima Hrvatski bi državni sabor trebao donijeti dugoročni plan i program razvoja lučkoga sustava Republike Hrvatske u kojem bi trebao osobito pozornost posvetiti:

1. Utvrđivanju mjesta i uloge luka javnoga prometa u prometnom i gospodarskom sustavu Republike Hrvatske.

2. Utvrđivanju gospodarskoga interesa Republike Hrvatske za razvoj luka javnoga prometa i ciljeva koje se tim razvojem žele ostvariti.

3. Utvrđivanju politike ulaganja u rad i razvitak luka javnoga prometa s posebnim težištem na mjere za poticaj ili destimulaciju inozemnih ulaganja.

4. Načinu rješavanja zatečenih poteškoća i golemih šteta, odnosno gubitaka i dugova luka javnoga prometa s posebnim određenjem prema mogućnosti prodaje tih dugova na svjetskom tržištu.

5. Modelu pretvorbe i privatizacije luka javnoga prometa s posebnim težištem na utvrđivanju minimalnog udjela države u dionicama ili udjelima u trgovačkim društvima koja će nastati pretvorbom i privatizacijom luka.

6. Modelu upravljanja lučkim područjem, a posebno u lukama javnoga prometa.

Pri izradi rečene strategije trebalo bi uvažiti činjenice da luke javnoga prometa u Republici Hrvatskoj sudjeluju samo s oko 10-15% u ukupnom prihodu od prometnih usluga na pripadajućem prometnom pravcu te da bez tih 10-15% nema ni onih 85-90% prihoda, da je tržište lučkih usluga izloženo velikoj konkurenciji te da se ono ne može osvajati isključivo kroz modernizaciju lučke tehnike i tehnologije nego kroz ulaganje ciljanog inozemnog kapitala u lučke resurse, koji će

naći interesa da permanentno upošljava svoje instalirane lučke kapacitete.²⁹

Glede učinkovitog i dugoročnog rješenja postojeće problematike luka javnoga prometa, a poglavito riječke luke, moglo bi se tvrditi da bi se zatečena problematika mogla najbolje riješiti kada bi korisnici lučkih usluga iz središnje Europe uložili svoj kapital u obnovu i razvoj luke i lučkoga područja. U tom slučaju oni bi usmjerili svoje terete preko naših luka u kojima bi stranim investitorima pripadala samo dobit, koja bi mogla iznositi oko 2-4% od ukupnog prihoda ostvarenog od prometnih usluga na pripadajućem prometnom pravcu, što bi se trebalo smatrati osobito dobrim rješenjem za Republiku Hrvatsku.

7. Zaključak *Conclusion*

Luke javnog prometa predstavljaju ključne podsustave u prometnom sustavu pomoću kojih je prometni i gospodarski sustav jedne zemlje povezan u prometni gospodarski sustav svijeta. U Republici Hrvatskoj postoji pet luka javnoga prometa koje su proglašene lukama od posebnog gospodarskog (međunarodnog) značenja za Republiku Hrvatsku, a to su luke u: Rijeci, Zadru, Splitu, Pločama i Dubrovniku.

Do početka Domovinskoga rata ove luke su ostvarile promet od oko 16 milijuna tona tereta i ukupan prihod oko 250 milijuna te prihod pripadajućih prometnih pravaca (Republike Hrvatske) od oko 1,8 milijardi USD. Koncem 1992. Vlada je postavila svoje upravne odbore u ove luke, koji se nisu pokazali dobrim gospodarima pa su promet i prihod ubrzano opadali. Tako je npr. 1997. godine, promet iznosio svega oko 4 milijuna tona tereta, prihod oko 70 milijuna USD, a prihod pripadajućih prometnih pravaca oko 420 milijuna USD.

Posebno pogoršanje i svojevrsni kaos je nastupio koncem 1996. godine kada su u luke instalirane lučke uprave, koje su u ime Vlade Republike Hrvatske a za račun lučkih društvenih poduzeća preuzele upravljanje lučkim područjima. Unatoč vrlo teškom stanju u spomenutim lukama Vlada je sredinom 1998. godine pokrenula postupak njihove pretvorbe i privatizacije kršeći odredbe važećih zakona i Ustava i dovodeći u još teži položaj i luke i prometni odnosno gospodarski sustav Republike Hrvatske.

U cilju zaustavljanja negativnih tendencija u funkcioniranju i poslovanju luka javnoga prometa, a time i sveukupnoga prometnog sustava, predlaže se da Hrvatski državni sabor donese zakon o usklađivanju stvarnog i formalno-pravnog ustroja luka javnoga prometa, odnosno da ih proglasi podzećima u vlasništvu države Hrvatske i da sukladno njihovom značenju donese posebni Zakon o pretvorbi i privatizaciji, jer je vrlo štetno a i nemoguće primjenjivati Zakon o pretvorbi društvenih poduzeća na pretvorbu ovih luka. U cilju spriječavanja daljnje devastacije rečenih luka i golemog porasta šteta za Republiku Hrvatsku, Vlada bi trebala donijeti odluku o stavljanju u stanje mirovanja svih pet lučkih uprava do trenutka upisa u trgovački registar trgovačkih društava koja će nastati pretvorbom društvenih, odnosno državnih poduzeća "Luka" i do stupanja na snagu zakona o

izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika i Zakona o morskim lukama, koji bi se trebali usvojiti po žurnome postupku. Nakon toga bi se formirale jedna ili najviše dvije uprave za upravljanje lučkim područjima luka javnoga prometa.

Hrvatski bi državni sabor trebao usvojiti i dugoročnu strategiju razvitka i rada luka javnoga prometa u kojoj bi se trebao vrlo precizno odrediti hoće li i do koje razine dopustiti da se inozemni kapital koristi za njihovu revitalizaciju i rekonstruiranje. Bilo bi najprihvatljivije kada bi se omogućilo velikim kompanijama iz zapadne i središnje Europe ulaganje kapitala u razvitak novih luka. U cilju spriječavanja daljnje devastacije rečenih luka i golemog porasta šteta za Republiku Hrvatsku, Vlada bi trebala donijeti odluku o stavljanju u stanje mirovanja svih pet lučkih uprava do trenutka upisa u trgovački registar trgovačkih društava koja će nastati pretvorbom društvenih, odnosno državnih poduzeća "Luka" i do stupanja na snagu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika i Zakona o morskim lukama, koji bi se trebali usvojiti po žurnome postupku. Nakon toga bi se formirale jedna ili najviše dvije lučke uprave za upravljanje lučkim područjima luka javnoga prometa.

Hrvatski bi državni sabor trebao usvojiti i dugoročnu strategiju razvitka i rada luka javnoga prometa u kojoj bi se trebao vrlo precizno odrediti hoće li i do koje razine dopustiti da se inozemni kapital koristi za njihovu revitalizaciju i restrukturiranje. Bilo bi najprihvatljivije kada bi se omogućilo velikim kompanijama iz zapadne i središnje Europe ulaganje kapitala u razvitak novih lučkih terminala, a poglavito višenamjenskog terminala u riječkoj "Luci", jer bi ti ulagači osigurali i odgovarajuću zaposlenost naših luka od čega bi oni dobili samo profit, koji bi iznosi oko 2-5% od ukupnog prihoda koji bi se ostvario na području Republike Hrvatske pomoću tih ulaganja. Kao alternativa može se navesti mogućnost da država Hrvatska osigura investicijska sredstva za razvitak i osuvremenjivanje luka, ali ona ne može osigurati promet tereta preko tih luka pa bi takva ulaganja bila čisti promašaj.

Bilješke/Notes

¹ U ovom radu se pod pojmom luka javnog prometa podrazumijevaju luke koje je Vlada Republike Hrvatske proglasila lukama od osobitog (međunarodnog) značenja za Republiku Hrvatsku, a to su luke: "Rijeka", "Zadar", "Split", "Ploče" i "Dubrovnik".

² Članak 2. zakona o morskim lukama, "Narodne novine" br. 108/95.

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Pojam - riječka "Luka" - ili "Luka" Rijeka - označava poduzeće "Luka" Rijeka kao pravnu osobu, a pojam - riječka luka - označava sve luke i lučice u Kvarnerskom zaljevu bez obzira na veličinu, značaj i namjenu.

⁶ Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija u 1989. godini, Privredna komora Jugoslavije, Udruženje saobraćaja, Grupacija morskih luka, Rijeka, travanj 1990.

⁷ U ovaj promet nije uključena nafta s terminala u Omišlju.

⁸ Naravno, ovdje su iskazani samo izravni financijski gubici, a ukupne štete za Republiku Hrvatsku su nesagledive.

⁹ Rat i raspad bivše Jugoslavije imali su udjela u poremećaju prometa preko hrvatskih luka, ali je taj utjecaj na rad i učinkovitost riječke "Luka", kao glavne luke bio zanemariv.

¹⁰ Članak 58. stavak 1. zakona o morskim lukama

¹¹ Lukama javnog prometa, koje su porušene i devastirane u ratnim operacijama omogućeno je da primjenu Zakona o morskim lukama odgode godinu dana tj. do početka 1997. godine.

¹² U svjetskoj teoriji i praksi pokusi se uvijek provode na mini-jaturnim uzorcima ili u laboratorijima, pa je pomalo čudna odluka Vlade da eksperiment radi na svojoj najvećoj i najznačajnijoj luci.

¹³ Člankom 55. stavak 1. točka 1. Zakona o morskim lukama, predviđena je kazna do 100.000 kuna za odgovornu osobu u "Luci", ako ne izradi djeljebnu bilancu do 5. veljače 1996. godine, što bi trebalo značiti da se radi o vrlo važnoj činidbi.

¹⁴ Članak 59. Zakona o morskim lukama.

¹⁵ ibidem, članak 60.

¹⁶ Zakon o pretvorbi društvenih poduzeća, Narodne novine, broj 18/91., 83/92., 16/93., 2/94. i 9/95.

¹⁷ Upravo ovih dana donesen je Zakon o hrvatskoj pošti i telekomunikacijama, u kojem se propisuje da će se njihova pretvorba provesti po posebnom zakonu iako u njima nema javnog dobra, što znači da ne bi trebalo biti zapreke za primjenu Zakona o pretvorbi društvenih poduzeća.

¹⁸ Upravo je Hrvatski fond za privatizaciju izdao rješenje o pretvorbi društvenog poduzeća "Luka" Rijeka, u kojem je on sve sam obavio, a lučkim radnicima je ostavljena mogućnost da pokrenu upravni spor kod nadležnog upravnog suda, ako to žele.

¹⁹ Praksa je potvrdila da državni upravni odbor u društvenom poduzeću ili sasvim precizno u pravnoj osobi koja posluje po principu gospodarskog učinka predstavlja strano tijelo u organizmu, koje ga, kao i sva druga strana tijela, jednostavno razara.

²⁰ Iz odredbi Zakona o morskim lukama može se zaključiti da lučke djelatnosti može obavljati svaka pravna i fizička osoba bez ikakvog iskustva i bez specijalističkih kadrova, a što ne odgovara svjetskoj i našoj stvarnosti.

²¹ Izneseni podaci o poslovanju hrvatskih morskih luka 1989. i 1997. godine pokazuju da je najviše izgubila hrvatska država u razdoblju primjene važećeg lučkog zakonodavstva.

²² Članak 59. stavak 5. Zakona o morskim lukama.

²³ Naravno, Vlada nije donijela nikakvu odluku kojom je službeno obznanila da neće poštivati važeće zakone iz lučkog gospodarstva nego je jednostavno zapovjedila svojim upravnim odborima u društvenim poduzećima i lučkim upravama da rade po njenim napucima. Vrlo teško je tvrditi i dokazati motive i razloge za takvo ponašanje Vlade.

²⁴ Članak 19. Uredbe o uvjetima za dodjelu koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, "Narodne novine" br. 52/96.

²⁵ Borković, I.: Pojam koncesije, Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenja, Pravni fakultet, Rijeka, 1996, str. 22

²⁶ Gorenc, V.: Ugovor o koncesiji, Acta turistika, Zagreb, Ekonomski fakultet, br. 2, 1989., str. 179.

²⁷ Članak 9. Zakona o morskim lukama.

²⁸ Članak 13. stavak 1. točka 2. Zakona o porezu na dodanu vrijednost, "Narodne novine" broj 47/95.

²⁹ Riječka luka je ostvarila svoj najveći razvoj i porast prometa u vremenu kada su države središnje Europe ulagale svoj kapital u njen rad i razvitak od 1719. do početka Prvoga svjetskog rata, a što nije jedinstven slučaj u svijetu.

Literatura/References

[1] Gorenc, V.: Ugovor o koncesiji, Acta turistika, Zagreb, Ekonomski fakultet, broj 2, 1989., str. 179.

[2] Pomorski zakonik, Narodne novine broj 17/94.

[3] Zakonik o morskim lukama, Narodne novine broj 108/95.

[4] Odluka o osnivanju lučke uprave Rijeka, Narodne novine broj 42/96.

[5] Uredba o uvjetima za dodjelu koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, Narodne novine broj 52/96.

[6] Borković, I.: Pojam koncesije, Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenja, Pravni fakultet, Rijeka, 1996. str. 22.

[7] Hlača, V.: Izmjene pomorskog zakonika zbog vlasništva na pomorskom dobru i zaustavljanje nezakonite privatizacije pomorskog dobra, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 35/97. Morske luke i problem carinskog imuniteta, Pomorstvo, Rijeka, br. 1/1963.

Rukopis primljen: 18.9.1998.